

Ausfertigung

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für den

**Ersatzneubau der Brücke Gräveneck
einschließlich Abbruch des vorhandenen
Brückenbauwerks im Zuge der L 3452 zwischen
Runkel/Wirbelau und Weinbach/Gräveneck**

von Bau-km 0-011,95 bis 0+668,46
(von Netzknoten 5515 040 – Str.-km 1+964
bis Netzknoten 5515 043 – Str.-km 0+833)
in den Gemarkungen Gräveneck der Gemeinde Weinbach
und Runkel und Steeden der Stadt Runkel einschließlich
der Realisierung von landschaftspflegerischen Ausgleichs-
und Ersatzmaßnahmen

vom

19.11.2024

Inhaltsverzeichnis

Planfeststellungsbeschluss zum Ersatzneubau der Brücke Gräveneck einschl. Abbruch des vorhandenen Brückenbauwerks im Zuge der L 3452 zwischen Runkel/Wirbelau und Weinbach/Gräveneck

<u>Nummer</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
A.	Verfügender Teil	1
I.	Feststellung des Planes	1
1.	Festgestellte Planunterlagen	2
2.	Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen	3
II.	Durch den Planfeststellungsbeschluss umfasste öffentlich-rechtliche Entscheidungen	6
1.	Naturschutzrechtliche Entscheidungen	6
1.1	Zulassung des Eingriffs in Natur und Landschaft	6
1.2	Ersatzzahlung	6
1.3	Zulassung einer Ausnahme von Verboten von Handlungen in gesetzlich geschützte Biotope	7
1.4	Genehmigung nach der Landschaftsschutzgebietsverordnung	7
2.	Wasserrechtliche Entscheidungen	8
2.1	Planfeststellung für die Herstellung, Beseitigung oder wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Gewässerausbau)	8
2.2	Wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen im Überschwemmungsgebiet	8

2.3	Wasserrechtliche Genehmigung der Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern	9
2.4	Wasserrechtliche Befreiung von dem Verbot der Errichtung baulicher und sonstiger Anlagen im Gewässerrandstreifen	10
2.5	Wasserrechtliche Befreiung für das Entfernen von standortgerechten Bäumen und Sträuchern im Gewässerrandstreifen	10
3.	Forstrechtliche Entscheidungen	11
3.1	Genehmigung der Rodung von Wald zum Zweck der dauerhaften Nutzungsänderung	11
3.2	Genehmigung der Rodung von Wald zum Zweck einer vorübergehenden Nutzungsänderung	11
3.3	Genehmigung der Waldneuanlage	11
4.	Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung	12
III.	Wasserrechtliche Erlaubnisse	12
1.	Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser	12
2.	Erlaubnis für das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch dauerhaftes Einbinden baulicher Anlagen in das Grundwasser	12
3.	Erlaubnis für das Aufstauen und Absenken von oberirdischen Gewässern (bauzeitig)	13
4.	Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer (bauzeitig)	13
5.	Erlaubnis für das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser	13
6.	Erlaubnis für die Einleitung von bauzeitlich anfallendem Grundwasser in ein Gewässer	14

7.	Nebenbestimmungen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	14
IV.	Straßenrechtliche Entscheidung	15
1.	Widmung	15
2.	Einziehung	15
V.	Nebenbestimmungen	16
1.	Bundeswasserstraße und Schifffahrt	16
1.1	Allgemeine Hinweise	16
1.2	Projektbezogene Hinweise	18
2.	Ökologische Baubegleitung	21
3.	Naturschutz	23
4.	Bericht zur frist- und sachgerechten Durchführung der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	25
5.	Gewässer- und Hochwasserschutz	26
5.1	Allgemeine Nebenbestimmungen Gewässerschutz	26
5.2	Abbruch des alten Brückenbauwerkes - Gewässerschutz	28
5.3	Sprengung des alten Brückenbauwerkes - Hochwasserschutz	29
5.4	Gewässerschutz Kompensationsmaßnahme E 1	30
6.	Abfallwirtschaft	33
7.	Immissionen	34
7.1	Baulärm	34
7.2	Baubedingte Erschütterungen	35
7.3	Luftreinhaltung	36
8.	Leitungen	36

9.	Eisenbahnanlagen	37
10.	Bauausführung	40
11.	Forstwirtschaft	42
12.	Bodenschutz	42
12.1	Altlastenverdachtsflächen	42
12.2	Allgemeine Nebenbestimmungen	43
13.	Bodendenkmäler	44
14.	Kampfmittelräumung	44
15.	Landwirtschaft	45
16.	Bergaufsicht	46
VI.	Zusagen	46
1.	Kreisbauernverband Limburg-Weilburg e. V.	46
2.	PLEdoc GmbH	47
3.	Regierungspräsidium Gießen, Abteilung V - Ländlicher Raum, Forsten und Naturschutz	48
4.	Kreisausschuss des Landkreises Limburg-Weilburg, Wasser- und Bodenschutz	48
5.	Magistrat der Stadt Runkel	49
VII.	Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen	49
B.	Verfahrensablauf	50
I.	Antragsgegenstand	50
II.	Antragsbegründung	51
III.	Anhörungsverfahren	52

1.	Hauptverfahren	52
1.1	Auslegung der Antragsunterlagen	56
1.2	Beteiligung der Behörden und Stellen	58
1.3	Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen	59
1.4	Einwendungen und Stellungnahmen	59
1.5	Erörterungstermin	60
1.6	Vorlagebericht	62
2.	1. Planänderungsverfahren	62
3.	2. Planänderungsverfahren	63
C.	Entscheidungsgründe	68
I.	Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	68
1.	Erforderlichkeit der Planfeststellung	68
2.	Zuständigkeit, Verfahren, Form	68
3.	Rechtswirkungen der Planfeststellung	69
4.	Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung	69
5.	Zusicherungen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren	69
6.	Auslegung der Planunterlagen (Anstoßfunktion)	70
II.	Umweltverträglichkeitsprüfung	70
1.	Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung	70
2.	Verfahren	71
3.	Beschreibung der Umweltauswirkungen	72
3.1	Schutzgut Mensch	72

3.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	73
3.2.1	Biotoptypen und Pflanzen	73
3.2.2	Tiere	75
3.3	Schutzgut Boden und Wasser	76
3.3.1	Boden	76
3.3.2	Wasser	76
3.4	Schutzgut Klima und Luft	77
3.5	Schutzgut Landschaftsbild	77
3.6	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	78
3.7	Wechselwirkungen	78
3.8	Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen	78
3.9	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG a. F.	83
III.	Materiell-rechtliche Bewertung	85
1.	Planrechtfertigung	86
2.	Landesplanung und Raumordnung	86
3.	Planungsziele	87
4.	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	87
4.1	Verkehrsanalyse	87
4.2	Verkehrliche Defizite	88
5.	Straßenbauliche Anforderungen	89
5.1	Verkehrsprognose	89
5.2	Querschnittsgestaltung der Landesstraße und Bemessung des Bauwerkes	90

6.	Alternativenprüfung	92
6.1	Null-Variante	93
6.2	Variante 1	94
6.3	Variante 2	94
6.4	Variante 3 – Null+Variante	95
6.5	Variante 4	95
6.6	Bewertung der Varianten und Wahl Linie	96
6.7	Wahl der Abrissvariante	99
6.7.1	Variante 1 – Sprengung	100
6.7.2	Variante 1a – Sprengung Betonbogen, vorab konventioneller Abbruch Fahrbahnplatt und Ständer	100
6.7.3	Variante 2 – Sprengung und Verrohrung der Lahn inkl. Fallbett für Sprengung	101
6.7.4	Variante 3 – Abbruch auf Traggerüst	102
6.7.5	Variante 4 – Abbruch Fahrbahnplatte und Ständer ohne Traggerüst + Bogenabspannung	103
6.7.6	Gewählte Abrissvariante	104
7.	Wasserrechtliche Entscheidungen	104
7.1	Wasserrechtliche Situation im Planungsgebiet und Entwässerungsplanung	105
7.2	7.3 Erlaubnisse zur Nutzung von Oberflächengewässern und Grundwasser, §§ 8, 9 WHG	107
7.2.1	Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser (Abschnitte I bis V, Einleitstelle 1)	107
7.2.2	Indirekteinleitung (Abschnitt VI) – ohne Erlaubnis	107

7.2.3	Erlaubnis für das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch dauerhaftes Einbinden baulicher Anlagen in das Grundwasser	108
7.2.4	Erlaubnis für das das Aufstauen und Absenken von oberirdischen Gewässern (bauzeitig)	108
7.2.5	Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer (bauzeitig)	109
7.2.6	Fachbeitrag nach Wasserrahmenrichtlinie/Wasserhaushaltsgesetz	109
7.2.7	Bauzeitliche Wasserhaltung	111
7.3	Konzentrierte wasserrechtliche Entscheidungen	111
7.3.1	Wasserrechtliche Genehmigung zur Herstellung, Beseitigung und wesentlichen Umgestaltung von Gewässern (Gewässerausbau)	112
7.3.2	Wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen im Überschwemmungsgebiet	112
7.3.3	Wasserrechtliche Genehmigung der Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern	112
7.3.4	Wasserrechtliche Befreiung von dem Verbot der Errichtung baulicher und sonstiger Anlagen im Gewässerrandstreifen	113
7.3.5	Wasserrechtliche Befreiung für das Entfernen von standortgerechten Bäumen und Sträuchern im Gewässerrandstreifen	114
8.	Naturschutz und Landschaftspflege	115
8.1	Bestandserfassung	115
8.2	Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG, Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes DE 5515-303 „Lahntal und seine Hänge“	117

8.2.1	Gebietsbeschreibung und Erhaltungsziele und Schutzzweck der im Wirkungsbereich der Maßnahme vorkommenden Lebensraumtypen und Arten	119
8.2.2	Prognose möglicher Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen und Arten durch das Vorhaben	122
8.2.3	Relevanz anderer Projekte und Pläne	127
8.3	Artenschutz	127
8.3.1	Bestandserfassung	128
8.3.2	Maßnahmenplanung	133
8.3.3	Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung	134
8.4	Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft	139
8.4.1	Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen	141
8.4.2	Eingriff in Natur und Landschaft	145
8.4.3	Kompensationsmaßnahmen	150
8.4.3.1	Maßnahmenkonzept	150
8.4.3.2	Ausgleichsmaßnahmen:	151
8.4.3.3	Externe Ersatzmaßnahme:	152
8.4.3.4	Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	152
8.5	Umweltschadensrecht	154
8.6	Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG	154
8.7	Befreiung von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung „Auenverbund Lahn-Dill“	156
9.	Globales Klima	158
9.1	Gesamtbetrachtung	160

10.	Immissionsschutz	161
10.1	Luftschadstoffe	161
10.2	Lärmschutz	162
10.2.1	Rechtsgrundlagen	162
10.2.2	Straße, Verkehr und Bebauung	163
10.2.3	Lärmberechnung	164
10.2.4	Darstellung und Bewertung der Lärmberechnungen	165
10.2.5	Baulärm	166
11.	Bodenschutz	167
12.	Forstwirtschaft	170
12.1	Genehmigung der Rodung von Wald zum Zweck der vorübergehenden sowie dauerhaften Nutzungsänderung	170
12.2	Waldneuanlage	172
13.	Strom- und schiffahrtspolizeiliche Entscheidungen	173
14.	Belange der Landwirtschaft (öffentlicher Belang)	173
15.	Kommunale Planungshoheit	175
16.	Baulegislatik	177
16.1	Sperrungen der Verkehrswege	177
16.2	Baustellenerschließung	179
16.3	Erreichbarkeit von Grundstücken	180
16.4	Massenkonzept	181
16.5	Abriss des Bestandsbauwerkes	182
17.	Leitungsschutz	182

18.	Straßenrechtliche Entscheidungen	185
18.1	Widmung, Umstufung und Einziehung von Straßen	185
18.2	Änderungen der Einmündung der Kreisstraße zur L 3452	185
19.	Private Belange, Eigentumsgarantie und Entschädigung	186
20.	Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stellen	187
21.	Beteiligung der anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen	188
22.	Entscheidungen (grundstücksbetroffener) Privater	188
22.1	Der Beteiligte P 3	188
22.2	Der Beteiligte P 4	192
D.	Zusammenfassende Würdigung und Gesamtabwägung	195
E.	Sofortvollzug	196
F.	Rechtsbehelfsbelehrung	197

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Festgestellter Plan	2
Tabelle 2:	Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen	3
Tabelle 3:	Antragsunterlagen des Hauptverfahrens	52
Tabelle 4:	Antragsunterlagen des 1. Planänderungsverfahrens	63
Tabelle 5:	Antragsunterlagen des 2. Planänderungsverfahrens	64
Tabelle 6:	Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV	163
Tabelle 7:	Durch das Bauvorhaben betroffene Leitungstrassen	183

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Planes

Der Plan für den

Ersatzneubau der Brücke Gräveneck einschl. Abbruch des vorhandenen Brückenbauwerks im Zuge der L 3452 zwischen Runkel/Wirbelau und Weinbach/Gräveneck von Bau-km 0-011,95 bis 0+668,46 in den Gemarkungen Gräveneck der Gemeinde Weinbach und Runkel und Steeden der Stadt Runkel, im Landkreis Limburg-Weilburg

wird gem. § 33 Abs. 1 des Hessischen Straßengesetzes (HStrG) in der Fassung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 426, 430) i. V. m. §§ 72 ff. des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 2010 (GVBl. I S. 18), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 16. Februar 2023 (GVBl. S. 78, 81), gem. den unter A.I aufgeführten Unterlagen mit den sich aus den Violetteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

1. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Tabelle 1: Festgestellter Plan

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt / geändert am
5b	Lageplan	1.000	18.05.2015/ Feb. 2024
6	Höhenplan	1.000/100	18.05.2015
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	1.000	18.05.2015
9.1b Bl. 0	LBP – Maßnahmenpläne (Blatt Nr. 0)	1000	18.05.2015 / 05.2024
9.1b Bl. 1	LBP – Maßnahmenpläne (Blatt Nr. 1)	1000	18.05.2015 / 05.2024
9.1b Bl. 2	LBP – Maßnahmenpläne (Blatt Nr.2)	1000	18.05.2015 / 05.2024
9.1 Bl. 3	LBP – Maßnahmenpläne (Blatt Nr. 3)	1000	18.05.2015
9.1 Bl. 4	LBP – Maßnahmenpläne (Blatt Nr. 4)	500	18.05.2015
9.2b	LBP – Maßnahmenverzeichnis (56 Seiten)	-	18.05.2015 / 05.2024
10.1.1b	Grunderwerbsplan (Blatt 1)	1.000	21.03.2024
10.1.2	Grunderwerbsplan (Blatt 2)	1.000	18.05.2015
10.2b	Grunderwerbsverzeichnis (10 Seiten)	-	31.05.2024
11b	Regelungsverzeichnis (8 Seiten)	-	18.05.2015/ 2024
12.1	Erläuterungsbericht zur Widmungs- und Um- stufungsplanung (5 Seiten einschl. Titelblatt)	-	03.03.2015
12.2	Übersichtsplanung Widmung	1.000	03.03.2015
12.3	Aufstellung Widmung (1 Seite)	-	03.03.2015
14	Straßenquerschnitt	50	18.05.2015
16.1	Leitungsplan	1.000	18.05.2015

16.2b	Lageplan Baustraße und Baustelleneinrichtung	1.000	18.05.2015/ Feb. 2024
-------	--	-------	--------------------------

2. Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen

Folgende nachrichtlich planfestgestellte Planunterlagen, die teilweise ausgelegen haben, sind in die Prüfung der unter 0 genannten Unterlagen und in die Abwägung mit eingeflossen:

Tabelle 2: Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung, Hinweise	Maßstab 1:	aufgestellt / geändert am
1	Erläuterungsbericht (58 Seiten einschließlich Titelblatt und Inhaltsverzeichnis)	-	18.05.2015
1.1	Erläuterung zur Planänderung (3 Seiten)		03.04.2023
1.2	Vermerk Variantenabwägung Rückbau Bestandsbauwerk (6 Seiten)		23.06.2021
2	Übersichtskarte	10.000	18.05.2015
9.3b	LBP – Vergleichende Gegenüberstellung – Bilanzierung (12 Seiten)	-	18.05.2015 / 05.2024
17	Immissionstechnische Untersuchungen (10 Seiten inkl. Titelblatt)	-	12.09.2013; 16.09.2013
17.1.3	Lageplan zum Lärmschutz	500	18.05.2015
18.1	Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchungen (13 Seiten einschl. Titelblatt)	-	18.05.2015
18.2	Nachweis nach DWA M 153 (5 Seiten einschl. Titelblatt)		18.05.2015
18.3	Fachbeitrag WRRL (69 Seiten)	-	31.03.2023
18.4	Hydraulische Prüfung von Auswirkungen des Trümmerhaufwerks auf den Abfluss der Lahn (16 Seiten)	-	09.06.2020
19.0b	Landschaftspflegerischer Begleitplan (263 Seiten) – mit Anlagen:	-	18.05.2015 / 05.2024

19.0 Anl. 1	Anlage 1 – LBP – Kostenschätzung (5 Seiten)	-	18.05.2015
19.0 Anl. 2	Anlage 2 – Artenschutzprüfung (161 Seiten)	-	18.05.2015
19.0 Anl. 2.1b	Anlage 2.1 b - Ergänzung zum Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (9 Seiten)	-	09.2024
19.0 Anl. 3	Anlage 3 – Kontrolle der Strukturdaten 2018 (7 Seiten)	-	06.06.2018
19.0 Anl. 4	Anlage 4 – Aufklärungsunterlage zu Auswirkungen der Brückensprengung der bestehenden Brücke (20 Seiten)	-	31.05.2024
19.0 Anl. 5	Anlage 5 – Kontrolle der Strukturdaten 2023 (29 Seiten)	-	31.05.2024
19.0 Anl. 6	Anlage 6 – Aufklärungsunterlage zu Auswirkungen der Änderung des Bauwerksentwurfs im Zuge der Beschlussfassung (21 Seiten)	-	31.05.2024
19.1b Bl. 0	LBP – Bestands- und Konfliktplan (Blatt Nr. 0)	1000	18.05.2015 / 05.2024
19.1b Bl. 1	LBP – Bestands- und Konfliktplan (Blatt Nr. 1)	1000	18.05.2015 / 05.2024
19.1b Bl. 2	LBP – Bestands- und Konfliktplan (Blatt Nr. 2)	1000	18.05.2015 / 05.2024
19.1 Bl. 3	LBP – Bestands- und Konfliktplan (Blatt Nr. 3)	1000	18.05.2015
19.1 Bl. 4	LBP – Bestands- und Konfliktplan (Blatt Nr. 4)	500	18.05.2015
19.2	FFH-Vorprüfung – Übersichtskarte (Blatt Nr. 1)	25.000	18.05.2015
19.2b	FFH-Vorprüfung und FFH-Verträglichkeitsprüfung (60 Seiten)	-	18.05.2015 / 05.2024
19.3	Umweltverträglichkeitsstudie (89 Seiten) – mit 16 Karten:	-	18.05.2015
19.3 Bl. 1	Karte 1: Realnutzung und Biotoptypen (Blatt Nr. 1)	5.000	18.05.2015
19.3 Bl. 2	Karte 2: Tiere und Pflanzen (Blatt Nr. 2)	5.000	18.05.2015
19.3 Bl. 3	Karte 3: Boden (Blatt Nr. 3)	5.000	18.05.2015

19.3 Bl. 4	Karte 4: Wasser (Blatt Nr. 4)	5.000	18.05.2015
19.3 Bl. 5	Karte 5: Klima / Luft (Blatt Nr. 5)	5.000	18.05.2015
19.3 Bl. 6	Karte 6: Landschaftsbild (Blatt Nr. 6)	5.000	18.05.2015
19.3 Bl. 7	Karte 7: Mensch, Kultur- und Sachgüter (Blatt Nr. 7)	5.000	18.05.2015
19.3 Bl. 8	Karte 8: Raumwiderstand (Blatt Nr. 8)	5.000	18.05.2015
19.3 Bl. 9	Karte 9: Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen Variante 3 (Blatt Nr. 9)	2.000	18.05.2015
19.3 Bl. 10	Karte 9: Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen Variante 4 (Blatt Nr. 10)	2.000	18.05.2015
19.3 Bl. 11	Karte 10: Auswirkungen auf Boden und Wasser Variante 3 (Blatt Nr. 11)	2.000	18.05.2015
19.3 Bl. 12	Karte 10: Auswirkungen auf Boden und Wasser Variante 4 (Blatt Nr. 12)	2.000	18.05.2015
19.3 Bl. 13	Karte 11: Auswirkungen auf Landschaftsbild und Erholung / Freizeitinfrastruktur Variante 3 (Blatt Nr. 13)	2.000	18.05.2015
19.3 Bl. 14	Karte 11: Auswirkungen auf Landschaftsbild und Erholung / Freizeitinfrastruktur Variante 4 (Blatt Nr. 14)	2.000	18.05.2015
19.3 Bl. 15	Karte 12: Auswirkungen auf Wohn- und Wohnumfeldfunktion, Klima / Luft, Kultur- und Sachgüter Variante 3 (Blatt Nr. 15)	2.000	18.05.2015
19.3 Bl. 16	Karte 12: Auswirkungen auf Wohn- und Wohnumfeldfunktion, Klima / Luft, Kultur- und Sachgüter Variante 4 (Blatt Nr. 16)	2.000	18.05.2015
21	Statisches Konzept zum Sprengabbruch (20 Seiten inkl. Deckblatt)	-	15.03.2021
22	Verkehrsuntersuchung	-	Januar 2016

II. Durch den Planfeststellungsbeschluss umfasste öffentlich-rechtliche Entscheidungen

Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle öffentlich-rechtlichen Entscheidungen (§ 33 HStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 HVwVfG). Insbesondere werden umfasst:

1. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

1.1 Zulassung des Eingriffs in Natur und Landschaft

Der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 03. Juli 2024 (BNatSchG), wird nach §§ 15, 17 BNatSchG und §§ 7 ff. des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG) in der Fassung vom 20. Dezember 2010 (GVBl. I S. 629), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 07. Mai 2020 (GVBl. S 318), sowie der hessischen Verordnung über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen, Ökokonten, deren Handelbarkeit und die Festsetzung von Ausgleichsabgaben (Kompensationsverordnung – KV) vom 01. September 2005 (GVBl. I S. 624), zuletzt geändert durch Verordnung vom 01. Februar 2019 (GVBl. S. 19), im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde zugelassen.

1.2 Ersatzzahlung

Für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das Landschaftsbild wird mit Bezug auf die hessische Verordnung über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen, Ökokonten, deren Handelbarkeit und die Festsetzung von Ausgleichsabgaben (Kompensationsverordnung – KV) vom 01. September 2005 (GVBl. I S. 624), zuletzt geändert durch Verordnung vom 01. Februar 2019 (GVBl. S. 19), eine Ersatzzahlung für die Überspannung von 1,00 Euro pro m² Brückenfläche festgesetzt. Es ergibt sich eine Ersatzzahlung in Höhe von 850,00 Euro, die unter Angabe der Referenznummer [REDACTED] und des Aktenzeichens [REDACTED] vor Baubeginn auf folgendes Konto zu überweisen ist:

[REDACTED]
[REDACTED]
IBAN: [REDACTED]
BIC: [REDACTED]

Der Baubeginn ist vier Wochen vorher bei der Oberen Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Gießen anzuzeigen.

1.3 Zulassung einer Ausnahme von Verboten von Handlungen in gesetzlich geschützte Biotope

Die Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotops „06.310 - Extensiv genutzte Frischwiesen“ gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. § 13 Abs. 1 Nr. 2 HAGBNatSchG wird gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen im Einvernehmen mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde zugelassen.

1.4 Genehmigung nach der Landschaftsschutzgebietsverordnung

Die Genehmigung nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 (bauliche Anlagen im Sinne des § 2 Abs. 1 der Hessischen Bauordnung herzustellen, zu erweitern, zu ändern oder zu beseitigen, ungeachtet des in § 1 Abs. 2 der Hessischen Bauordnung ausgenommenen Anwendungsbereiches oder einer auf Grund anderer Rechtsvorschriften erteilten Genehmigung), Nr. 6 (der Umbruch oder die Nutzungsänderung von Wiesen, Weiden oder Brachflächen, die Neueinsaat dieser Flächen oder der Einsatz von Totalherbiziden), Nr. 8 (in der freien Landschaft Hecken, Gebüsche, Einzelbäume, Streuobstbestände oder gewässerbegleitende Gehölze, Hochstauden- und Röhrichsäume zu verändern, zu beseitigen oder über das zur Pflege erforderliche Maß hinaus zurückzuschneiden oder nicht standortheimische Gehölze anzupflanzen), Nr. 9 (die Errichtung von Wasserversorgungs- oder Abwasseranlagen oder straßen- oder wegebauliche Neu- oder Ausbaumaßnahmen), Nr. 13 (das Fahren mit oder das Parken von Kraftfahrzeugen aller Art außerhalb der für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr zugelassenen Wege, Straßen oder Plätze), Nr. 14 (Gewässer zu schaffen, zu verändern oder zu beseitigen, Wasserläufe, Wasserflächen oder Tümpel einschließlich deren Ufer oder sonstige Feuchtgebiete zu entwässern oder über

den Gemeingebrauch hinaus Wasser zu entnehmen), Nr. 15 (Entwässerungsmaßnahmen oder andere Handlungen, die den Wasserhaushalt des Gebietes beeinträchtigen können) und Nr. 19 (die Entnahme von Bodenbestandteilen, die Vornahme von Aufschüttungen, Abgrabungen, Sprengungen oder Bohrungen) i. V. m. § 3 Abs. 3 der Landschaftsschutzgebietsverordnung des Landschaftsschutzgebietes „Auenverbund Lahn-Dill“ vom 06. Dezember 1996 (StAnz. 52/53/1996, S. 4327), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14. Dezember 2022 (StAnz 2/2023, S. 107), wird im Einvernehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde nach § 3 Abs. 3 S. 2 HAGBNatSchG erteilt.

2. Wasserrechtliche Entscheidungen

2.1 Planfeststellung für die Herstellung, Beseitigung oder wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Gewässerausbau)

Gemäß § 68 Abs. 1 WHG wird der Plan für die Herstellung, die Beseitigung oder die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Gewässerausbau) i. S. v. § 67 Abs. 2 WHG festgestellt für die Ersatzmaßnahme E 1 nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlage Nr. 9.1.4 zur Herstellung der Längsdurchlässigkeit des Kerkerbaches (Gewässer II. Ordnung) im Bereich des Straßendurchlasses der L 3063 in der Gemarkung Runkel, Flur 1, Flurstück 1 und in der Gemarkung Steeden, Flur 26, Flurstück 250 auf einer Länge von ca. 60 m.

2.2 Wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen im Überschwemmungsgebiet

Die Genehmigung gemäß § 78 Abs. 1 Nr. 2. Abs. 3 und Abs. 4 WHG i. V. m. § 45 Abs. 3 HWG für die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen im Überschwemmungsgebiet der Lahn (Verordnung des Regierungspräsidiums Gießen vom 14.12.2011, StAnz. 08/2012 S. 249) wird erteilt für:

1. die Errichtung und Gründung des westlichen Widerlagers der Brücke über die Lahn (Regelungsverzeichnis laufende Nr. 6.1, planfestgestellte Unterlage Nr. 11b) im Uferbereich der Lahn in der Gemarkung Gräveneck, Flur 74, Flurstück 9,

2. die Errichtung und Gründung des westlichen Brückenpfeilers der Brücke über die Lahn (Regelungsverzeichnis laufende Nr. 6.1, planfestgestellte Unterlage Nr. 11b) im Uferbereich der Lahn in der Gemarkung Gräveneck, Flur 74, Flurstück 8,
3. die Errichtung und Gründung des östlichen Brückenpfeilers der Brücke über die Lahn (Regelungsverzeichnis laufende Nr. 6.1, planfestgestellte Unterlage Nr. 11b) im Gewässerrandstreifen der Lahn, in der Gemarkung Gräveneck, Flur 48, Flurstücke 23 und 40,
sowie im Überschwemmungsgebiet des Kerkerbaches (Verordnung des Regierungspräsidiums Gießen vom 10.04.2007, StAnz. 25/2007, S. 1230
4. die Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 Herstellung der Längsdurchlässigkeit des Kerkerbaches bei Runkel einschließlich der Baustraße mit Baggermatratzen (planfestgestellte Unterlage Nr. 9.1.4) im Uferbereich des Kerkerbaches in der Gemarkung Runkel, Flur 1, Flurstück 1 und in der Gemarkung Steeden, Flur 26, Flurstück 250.

2.3 Wasserrechtliche Genehmigung der Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern

Die Genehmigungen zur Errichtung oder wesentlichen Änderung von baulichen Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern gemäß § 36 WHG i. V. m. § 22 HWG werden nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlage Nr. 5b erteilt für:

1. den Bau der Brücke Gräveneck (Nr. 6.1, planfestgestellte Unterlage Nr. 11b) zum dauerhaften Verbleib von ca. Bau-km 0+232 bis Bau-km 0+410 gemäß planfestgestellter Unterlage Nr. 5b,
2. die Errichtung und Gründung des westlichen Brückenpfeilers der Brücke über die Lahn (Regelungsverzeichnis laufende Nr. 6.1, planfestgestellte Unterlage Nr. 11) im Uferbereich der Lahn in der Gemarkung Gräveneck, Flur 48, Flurstück 42,
3. die bauzeitige Errichtung eines Pontons im Uferbereich und Gewässer der Lahn (planfestgestellte Unterlage Nr. 5b) in der Gemarkung Gräveneck, Flur 48, Flurstück 42,
4. den Rückbau des alten Brückenbauwerkes über die Lahn (Nr. 6.2, planfestgestellte Unterlage Nr. 11b) in der Gemarkung Gräveneck, Flur 48 Flurstück 42,

5. die bauzeitige Anschüttung im Vorfeld der Sprengung des alten Brückenbauwerkes (planfestgestellte Unterlage Nr. 5b) beidseitig im Uferbereich und im Gewässer der Lahn mit einer Tiefe von ca. 4 m in der Gemarkung Gräveneck, Flur 48, Flurstück 42,
6. die Herstellung einer Sohlgleite, die Beseitigung von Herdmauern, der Aufriss und die Beseitigung von Sohlpflastern im Gewässer und Uferbereich des Kerkerbaches (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 9.1.4) in der Gemarkung Runkel, Flur 1, Flurstück 1 und in der Gemarkung Steeden, Flur 26, Flurstück 250.

2.4 Wasserrechtliche Befreiung von dem Verbot der Errichtung baulicher und sonstiger Anlagen im Gewässerrandstreifen

Gemäß § 23 Abs. 1 und Abs. 2 HWG i. V. m. § 38 WHG wird die Genehmigung für die Errichtung und die Erweiterung baulicher 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 Unterlage Nr. 5b erteilt, und zwar

1. für die Errichtung und Gründung des östlichen Brückenpfeilers der Brücke über die Lahn (Regelungsverzeichnis laufende Nr. 6.1, planfestgestellte Unterlage Nr. 11b) im Gewässerrandstreifen der Lahn, in der Gemarkung Gräveneck, Flur 48 Flurstücke 23 und 40,
2. für die Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 im Gewässerrandstreifen des Kerkerbaches (planfestgestellte Unterlage Nr. 9.1.4), in der Gemarkung Runkel, Flur 1, Flurstück 1 und in der Gemarkung Steeden, Flur 26, Flurstück 250.

2.5 Wasserrechtliche Befreiung für das Entfernen von standortgerechten Bäumen und Sträuchern im Gewässerrandstreifen

Die Befreiung gem. § 38 Abs. 5 WHG zum Verbot des Entfernens von Sträuchern und Bäumen im Uferbereich gem. § 38 Abs. 4 Nr. 2 WHG wird für das Vorhaben gemäß planfestgestellter Unterlage Nr. 5b erteilt.

3. Forstrechtliche Entscheidungen

3.1 Genehmigung der Rodung von Wald zum Zweck der dauerhaften Nutzungsänderung

Auf der Grundlage von § 12 Abs. 2 Nr. 1 des Hessischen Waldgesetzes (HWaldG) vom 27. Juni 2013 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Februar 2022 (GVBl. S. 126) i. V. m. § 9 des Gesetzes zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft - Bundeswaldgesetz (BWaldG) in der Fassung vom 2. Mai 1975 (BGBl. I S. 1037), zuletzt geändert durch Artikel 112 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) wird die Genehmigung, Wald nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen Nr. 5b i. V. m. nachrichtlich planfestgestellten Unterlagen Nr. 19.1b Bl. 1 und Bl.2 im Umfang von 787 m² in der Gemarkung Gräveneck, Flur 48, Flurstücke (jeweils teilweise) 16/4, 17/5 und 65/12 zu roden zum Zweck der dauerhaften Nutzungsänderung erteilt.

3.2 Genehmigung der Rodung von Wald zum Zweck einer vorübergehenden Nutzungsänderung

Auf der Grundlage von § 12 Abs. 2 Nr. 2 HWaldG i. V. m. § 9 BWaldG wird die Genehmigung, Wald nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlage Nr. 5b i. V. m. nachrichtlich planfestgestellten Unterlagen Nr. 19.1b Bl. 1 und Bl.2 im Umfang von 4.110 m² in der Gemarkung Gräveneck, Flur 48, Flurstücke (jeweils teilweise) 16/4, 16/6, 17/5, 17/7, 17/8, 42 und 65/12 teilweise zu roden zum Zweck der vorübergehenden Nutzungsänderung erteilt.

3.3 Genehmigung der Waldneuanlage

Gemäß § 14 Abs. 1 HWaldG i. V. m. § 10 BWaldG wird die Genehmigung erteilt, nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen Nr. 9.1b Bl. 1 und Bl. 2, 9.1 Bl. 3 und 9.2b Maßnahmenblatt 13 A die Neuanlage von Wald auf den Flächen in der Gemarkung Gräveneck Flur 48, Flurstücke 17/8, 42 und 65/12 im Umfang von insgesamt 369 m² vorzunehmen.

4. Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung

Die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Abs. 1 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) in der Fassung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 S. 1980), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 409), für die Benutzungen i. S. d. § 9 WHG der Bundeswasserstraße Lahn (§ 31 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG) sowie für die Errichtung, die Veränderung und den Betrieb von Anlagen in und über der Bundeswasserstraße Lahn im Bereich von Lahn-km 48,615 und an ihrem Ufer (§ 31 Abs. 1 Nr. 2 WaStrG) im Rahmen des Ersatzneubaus der Lahnbrücke Gräveneck im Zuge der L 3452 einschließlich des Abrisses des bestehenden Brückenbauwerkes (inkl. temporärer Pontonanlage) wird im Einvernehmen mit der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erteilt.

III. Wasserrechtliche Erlaubnisse

1. Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser

Dem Vorhabenträger wird gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 19 Abs. 1 WHG im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg die widerrufliche Erlaubnis erteilt, das von befestigten Straßenflächen der L 3452 im Bereich des Brückenbauwerkes Gräveneck sowie von veränderten Böschungs- und Hangflächen gesammelt abfließende Niederschlagswasser nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlage 8.1 i. V. m. nachrichtlich planfestgestellter Unterlage Nr. 18.3 aus der Entwässerungsmulde westlich der Lahnbrücke, westlich der L 3452 bei Bau-km 0+072 bis zu 50 l/s in der Gemarkung Gräveneck, Flur 75, Flurstücke 11 und 13 (UTM-Koordinaten Zone 32U Ostwert [446821]/Nordwert [5588607]) in das Grundwasser einzuleiten.

2. Erlaubnis für das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch dauerhaftes Einbinden baulicher Anlagen in das Grundwasser

Dem Vorhabenträger wird gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG, i. V. m. § 19 Abs. 1 WHG im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg die Erlaubnis erteilt, das Brückenbauwerk der L 3452

(Bauwerk Nr. 6.1, Regelungsverzeichnis, planfestgestellte Unterlage Nr. 11b), nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlage Nr. 5b in grundwasserführenden Erdschichten zu errichten.

3. Erlaubnis für das Aufstauen und Absenken von oberirdischen Gewässern (bauzeitig)

Dem Vorhabenträger wird gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 2 WHG, i. V. m. § 19 Abs. 1 WHG im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg die Erlaubnis erteilt,

1. das alte Brückenbauwerk der L 3452 (Bauwerk Nr. 6.2, Regelungsverzeichnis, planfestgestellte Unterlage Nr. 11b), nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlage Nr. 5b durch Sprengung abzureißen und dadurch das Gewässer Lahn temporär für maximal 72 Stunden durch das herabfallende Sprenggut aufzustauen,
2. auf beiden Seiten im Gewässer der Lahn bauzeitige Anschüttungen von max. 4 m Tiefe vorzunehmen und dadurch für die kurze Zeit der Sprengung und Beräumung der Lahn das Gewässer aufzustauen.

4. Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer (bauzeitig)

Dem Vorhabenträger wird gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, i. V. m. § 19 Abs. 1 WHG im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg temporär die Erlaubnis erteilt, die herabfallenden Brocken des Brückenbauwerkes über die Lahn im Zuge der Sprengung (Nr. 6.2, planfestgestellte Unterlage NR. 11b) für maximal 72 Stunden in das Gewässer einzubringen.

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

Dem Vorhabenträger wird gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 5 i. V. m. § 19 Abs. 1 WHG im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg befristet für die Dauer der Bauzeit die Erlaubnis erteilt, das bau-

zeitig bei der Errichtung des Brückenbauwerks der L 3452 im Bereich der Widerlager anfallende Grundwasser zu entnehmen, zutage zu fördern und zutage zu leiten und bauzeitig schadlos abzuleiten.

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

Dem Vorhabenträger wird gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 i. V. m. § 19 Abs. 1 WHG im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg befristet für die Bauzeit die Erlaubnis erteilt,

1. das im Zuge der Errichtung des Brückenbauwerkes der L 3452 (Bauwerk Nr. 6.1, Regelungsverzeichnis, planfestgestellte Unterlage Nr. 11b) auf der westlichen Lahnseite anfallende und abgeleitete Grundwasser über ein Gerinne an der temporären Einleitstelle auf der westlichen Lahnseite (UTM-Koordinaten Zone 32U Ostwert [446927]/Nordwert [5588823]) in die Lahn (Gewässer II. Ordnung) mit einer Menge von bis zu 4,2 l/s einzuleiten,
2. das im Zuge der Errichtung des Brückenbauwerkes der L 3452 (Bauwerk Nr. 6.1, Regelungsverzeichnis, planfestgestellte Unterlage Nr. 11b) auf der östlichen Lahnseite anfallende und abgeleitete Grundwasser über ein Gerinne an der temporären Einleitstelle auf der östlichen Lahnseite (UTM-Koordinaten Zone 32U Ostwert [446947]/Nordwert [5588852]) in die Lahn (Gewässer II. Ordnung) mit einer Menge von bis zu 4,2 l/s einzuleiten.

7. Nebenbestimmungen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen

1. Das Grundwasser der bauzeitlichen Wasserhaltung ist vor Einleitung in die Lahn mittels Absetzbecken und bei Bedarf mit einer Neutralisationsanlage zu behandeln. Ein Einleitwert von 0,30 ml/l absetzbarer Stoffe und ein pH-Wert von 6,5 bis 8,5 ist zwingend bei der Einleitung in die Lahn einzuhalten. Die weiteren Anforderungen sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen unteren Wasserbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg abzustimmen.

2. Um die Reinigung des Oberflächenwassers, das auf der Brücke anfällt, zu gewährleisten, ist die Mulde bis zur Regenwasserreinigungsanlage zum Untergrund hin abzudichten.
3. Der Spundwandverbau der Baugruben in den betroffenen Achsen, z. B. 50 und 60, ist nach der Herstellung der Pfeilerfundamente zu ziehen und verbleibt somit nicht dauerhaft im Lahnauenbereich. Sollte die Mantelreibung des anstehenden Bodens ein Ziehen der Spundwände nicht möglich machen, so sind alternativ die Spundbohlen 1,0 m unter GOK abzubrennen.

IV. Straßenrechtliche Entscheidung

1. Widmung

Gemäß § 6a i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und § 4 HStrG wird die im Zuge der Landesstraße L 3452 in der Gemarkung Weinbach, Ortsteil Gräveneck im Landkreis Limburg-Weilburg, Regierungsbezirk Gießen, neu zu bauende Strecken

- von Netzknoten 5515 040 nach Netzknoten 5515 042, von Km 1,976 bis Km 1,988 = 0,012 Km
- von Netzknoten 5515 042 nach 5515 043, von Km 0,000 bis Km (neu) 0,668 = 0,668 Km

durch die Verkehrsübergabe für den öffentlichen Verkehr gewidmet und als Bestandteil der Landesstraße Nr. 3452 in die Baulast und Unterhaltung des Landes Hessen übergehen mit der Maßgabe, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam und in das Straßenverzeichnis eingetragen wird .

2. Einziehung

Gemäß § 6a i. V. m. § 6 HStrG werden die Teilstrecken der bisherigen Landesstraße L 3452 in der Gemarkung Weinbach, Ortsteil Gräveneck im Landkreis Limburg-Weilburg, Regierungsbezirk Gießen

- von Netzknoten 5515 040 nach Netzknoten 5515 042, von Km 1,976 bis Km 1,988 = 0,012 Km
- von Netzknoten 5515 042 nach 5515 043, von Km 0,000 bis Km (neu) 0,833 = 0,833 Km

nach der Verkehrsübergabe der Neubaustrecke eingezogen mit der Maßgabe, dass die Einziehung mit der Verkehrsfreigabe der neuen Strecken wirksam und das Straßenverzeichnis geändert wird .

V. Nebenbestimmungen

Dem Träger des Vorhabens, dem Land Hessen, wird gem. § 33 HStrG i. V. m. § 74 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG folgendes auferlegt:

1. Bundeswasserstraße und Schifffahrt

1.1 Allgemeine Hinweise

1. Für die Benutzung von Flächen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist ein Nutzungsvertrag abzuschließen. Der Vorhabenträger hat für die Aktualisierung von Kartenwerken für fest mit dem Boden verbundene Anlagen (Brücken, Widerlager, Pfeiler, Spundwände etc.), Leitungen, Einleitungen, schwimmende Anlagen (z. B. Schwimmstege) und topographische Veränderungen (z. B. Böschungen, Gräben) auf eigene Kosten einzumessen gemäß den Vorgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), auszuwerten und zu dokumentieren. Die Unterlagen sind der WSV sowohl in Papierform (1-fache Ausfertigung) als auch in digitaler Form spätestens 4 Wochen nach Fertigstellung des Bauvorhabens zu übergeben. Dies gilt auch für bestehende Flächen nach Rückbau. Hierbei sind folgende Spezifikationen einzuhalten:

- Bezugssysteme, Abbildungen:
- Lage: ETRS89 / UTM 32
- Höhe: DHHN 92, HS 160
- Datenumfang:
- Messpunktnummer, Lage (Rechtswert/Ost), Lage (Hochwert/Nord), Höhe (NHN)
- Dateiformat:
- Koordinatenliste: Ascii-Format
- Lageplan: dgn- oder dxf-Form

2. Der Beginn der Baumaßnahmen ist dem Wasser- und Schifffahrtsamt mindestens 3 Wochen vorher schriftlich anzuzeigen.
3. Vor Beginn der Baumaßnahme ist mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt eine Ortsbesichtigung durchzuführen. Vermessungspunkte, Hektometerzeichen oder Schifffahrtszeichen sind zu sichern. Soweit Schifffahrtszeichen oder Vermessungspunkte der WSV in dem betroffenen Bereich beschädigt oder beseitigt werden, sind diese nach Weisung des Wasser- und Schifffahrtsamtes wiederherzustellen.
4. Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen und deren verantwortlicher Bauleiter sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt schriftlich zu benennen.
5. Alle wesentlichen Einzelheiten des Bauverfahrens für die Errichtung der Anlage, die zu Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Bundeswasserstraße führen können, sind rechtzeitig vor der Ausführung unter Beteiligung der bauausführenden Firmen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt abzustimmen.
6. Bei der Errichtung der Kontrolle oder der Unterhaltung der Brücke dürfen das Lichtraumprofil sowie die Fahrrinne der Bundeswasserstraße nur mit Genehmigung des Wasser- und Schifffahrtsamtes eingeschränkt werden.
7. Baubehelfe, die das Lichtraumprofil der Bundeswasserstraße einschränken, sind an den der Schifffahrt zugewandten Außenkanten nach ober- und unterstrom durch rot-weiße Tafelzeichen – sogenannte Warnschraffen – zu kennzeichnen. Die Schraffenhöhe beträgt 25 cm, die Schraffenbreite 20 cm. Die Tafelzeichen sind nachts und bei Sichtweiten unter 50 m zu beleuchten.
8. Baubehelfe, wie Spundwände, Ramppfähle oder Ähnliches, sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos aus der Bundeswasserstraße zu entfernen.
9. Die Baustellenbeleuchtung ist blendungsfrei einzurichten. Sie darf die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen nicht beeinträchtigen, nicht zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen und keine Reflexionen auf dem Wasser hervorrufen.
10. Der Einsatz von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten und sonstige Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnten, bedürfen der vorherigen Genehmigung des Wasser- und Schifffahrtsamtes.
11. An der Anlage dürfen außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und den vom Wasser- und Schifffahrtsamt genehmigten Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden,

- die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffführer durch Blendwirkung, Spiegelungen oder anders irreführend oder behindern können.
12. Es dürfen keine Stoffe oder Gegenstände in die Bundeswasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser beeinträchtigen.
 13. Sollte während der Baumaßnahme zur Verkehrssicherung die Errichtung eines Wahrschaudienstes oder die Aufstellung von Schifffahrtszeichen erforderlich werden, hat dies nach Weisung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Koblenz bzw. auf Kosten der Träger des Vorhabens zu erfolgen.
 14. Die bei den Bauarbeiten über die Schifffahrtsöffnung eingesetzten Kräne oder ähnliche Geräte dürfen beim Herannahen und Passieren von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten ihre Lasten nicht über die Bundeswasserstraße ausschwenken.
 15. Die Brückenbeleuchtung ist so anzubringen, dass keine Blendwirkung für die Schifffahrt eintreten kann. Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen sind auszuschließen.
 16. Die Verlegung, Veränderung oder Beseitigung von Versorgungsleitungen an und in der Brücke (ausgenommen Brückenbeleuchtung und -entwässerung) bedürfen einer gesonderten strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung.
 17. Bei der Ausführung von Arbeiten, die die Schifffahrt gefährden oder die Schiffführer beeinträchtigen oder irritieren können, wie z. B. Schweiß-, Brenn-, Spritz- oder Sandstrahlarbeiten sind geeignete Maßnahmen einzurichten. Rechtzeitig vor der Durchfahrt von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten sind diese Arbeiten einzustellen.
 18. Die Anlage darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das Wasser- und Schifffahrtsamt sie abgenommen hat. Die Abnahme ist beim Außenbezirk Wetzlar, Uferstraße, 35576 Wetzlar, 06441/44799-0 zu beantragen.

1.2 Projektbezogene Hinweise

1. Dem Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz (WSA Koblenz) ist spätestens 6 Wochen vor Baubeginn ein verbindlicher Bauzeitenplan vorzulegen.
2. Der Kreuzungspunkt der bestehenden Brückenachse mit der Flussachse befindet sich bei Lahn- km 48,856.

3. Der Kreuzungspunkt der neuen Brückenachse mit der Flussachse befindet sich bei Lahn- km 48,615.
4. Im Bereich der beiden Brückenbauwerke sind folgende Wasserstände verbindlich:
 - Niedrigwasser NW= 123,47m ü. NN
 - Mittelwasser MW= 123,47 m ü. NN
 - Höchster schiffbarer Wasserstand HSW= 124,11 m ü. NN
 - höchstes Hochwasser HHW= 128,14 m ü. NN
 - max. Fließgeschwindigkeit V= 1,85m/s
5. Vor Beginn der Baumaßnahme sind dem WSA Koblenz Peilungen der Lahn vorzulegen. Die Peilungen sind in einem Punktraster von 1,0 x 1,0 m jeweils 25 m ober- und unterhalb beider Brückenachsen durchzuführen.
6. Die Peilergebnisse sind georeferenziert in digitaler Form einzureichen. Folgende Spezifikationen sind einzuhalten:
 - Koordinatensystem ERST/ UTM32
 - Höhensystem DHHN92 (Höhensystem 160)
 - Koordinatenliste als Ascii- Datei
 - Druckplot mit Tiefenangaben
7. Spätestens 6 Wochen nach Beendigung der Baumaßnahme ist dem WSA Koblenz eine weitere Kontrollpeilung vorzulegen.
8. Während der gesamten Baumaßnahme muss zu jeder Zeit eine mindestens 12,0 m breite Schifffahrtsöffnung unter den Brücken gewährleistet sein. In diesen 12,0 m muss auch bei Niedrigwasser eine Mindestwassertiefe von 1,60 m bereitgestellt werden. Zudem ist eine lichte freie Durchfahrtshöhe von 4,50m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW) frei zu halten.
9. Ab dem Baubeginn ist auf der Schleuse Kirschhofen für die talwärtige- und auf der Schleuse Furfurt für die bergwärtige Schifffahrt jeweils ein Hinweisschild 1050 mm x 1050 mm, Schriftgröße 115mm, mit der Aufschrift „Achtung Baustellen bei km 48,615 und km 48,856" aufzustellen (weitere Informationen zur Beschilderung können beim WSA Koblenz erfragt werden).
10. Eine Sperrung der Bundeswasserstraße für den Schiffsverkehr ist nur für den Zeitraum der Sprengung des alten Brückenbauwerkes vorgesehen und mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz (WSA Koblenz) mindestens 6 Wochen vorher abzustimmen.
11. Unplanmäßige Sperrungen für den Schiffsverkehr sind nur für eine maximale Dauer von 2h nach vorheriger Rücksprache mit dem Außenbezirk

- Wetzlar möglich. Eine Abstimmung dazu hat mindestens 48 Stunden vorher zu erfolgen.
12. Während der Saison (1. Sonntag nach Ostern bis 31.10. eines jeden Jahres) ist eine Sperrung der Wasserstraße weder an Sonn- und Feiertagen, noch an sog. Brückentagen möglich.
 13. Während der gesamten Maßnahme (Brückenneubau und anschließender Abriss der alten Brücke) ist für Zeiten, in denen der Schiffsverkehr auf der Lahn eingestellt werden muss, eine Umtrageeinrichtung für den muskelbetriebenen Bootsverkehr zu errichten und zu unterhalten. Die Umtrageeinrichtung umfasst je eine beschilderte Ein- und Ausstiegsstelle auf der linken Flußseite. Zur Ausbildung der Anlagen ist die „Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW)" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu beachten. Die Errichtung hat in Absprache mit dem Außenbezirk Wetzlar (Uferstraße 8a, 35576 Wetzlar, Tel. 06441- 44799 0) zu erfolgen.
 14. Im Gefahrenbereich von herabfallenden Gegenständen ist ein beschilderter, mindestens 2,0m breiter Schutzkorridor (überdacht) für die Nutzer der o. g. Umtrageeinrichtungen dauerhaft vorzuhalten.
 15. Bei Lahn-km 48,682 am linken Ufer befindet sich eine mit dem WSA Koblenz vertraglich geregelte Einleitstelle. Über diese Einleitstelle sollen durch die neue Straßenentwässerung zusätzlich 25 l/s in die Lahn abgegeben werden. Die Anpassung des bestehenden Nutzungsvertrages ist vom Träger der Maßnahme beim WSA Koblenz formlos zu befragen. Dem Antrag sind Lageplan und Einmessung der Einleitstelle beizulegen. Zudem sind die bestehenden und neuen Einleitmengen anzugeben. Die Vertragsanpassung umfasst auch die benachbarte Einleitung bei Lahn-km 48,828 am linken Ufer.
 16. Den vorgelegten Unterlagen haben keine Pläne mit den Durchfahrtshöhen- und Breiten der neuen Brücke beigelegt. Die genauen Abmessungen sind mit dem WSA Koblenz noch abzustimmen.
 17. Für den Einsatz von Gerüsten (Neubau & Abriss) ist eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung (ssG) gemäß §31 WaStrG erforderlich. Dazu ist ein formloser Antrag beim WSA Koblenz einzureichen. Informationen zur Antragseinreichung können auf www.WSAKoblenz.de den Merkblättern im Downloadbereich entnommen werden. Antragsteller ist der Träger der Maßnahme, nicht der Auftragnehmer. Das linke Lahnufer (Prallhang) ist mit einem Pflasterwerk gegen Erosion gesichert. Bei Fertigstellung

der Bauarbeiten ist die Ufersicherung sowohl im Bereich der abgerissenen Brücke, als auch der neuen Brücke wieder herzustellen. Die Arbeiten haben in Abstimmung mit dem Außenbezirk Wetzlar zu erfolgen.

18. Das rechte Lahnufer (Gleithang) besitzt keine besondere Maßnahme zur Ufersicherung. Hier ist das Ufer bei Fertigstellung der Bauarbeiten dem Bestand anzupassen.
19. Die Anpflanzung von Weidestecklingen im Uferbereich kann am linken Lahnufer (Prallhang) nur oberhalb der Ufersicherung (Pflasterwerk) erfolgen. Das Pflasterwerk selbst ist frei von Anpflanzungen zu halten.
20. Verkehrssicherung und Unterhaltung der durch die Straßenverwaltung veranlassten Anpflanzungen auf Flächen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) verbleiben auch nach der dreijährigen Entwicklungspflege bei der Straßenverwaltung.
21. Zur abschließenden Dokumentation ist ein Pflanzplan vorzulegen, aus dem die Neuanpflanzungen durch die Straßenverwaltung auf Flächen der WSV ersichtlich sind. Die Unterlagen sind spätestens 6 Wochen nach der Anpflanzung dem WSA Koblenz vorzulegen.
22. Generell sind alle Anpflanzungen im Vorfeld mit dem Außenbezirk Wetzlar und dem WSA Koblenz abzustimmen.
23. Die spätere Unterhaltung des neuen Brückenpfeilers im rechten Uferbereich erfolgt durch den Träger der Maßnahme. Er hat dauerhaft dafür Sorge zu tragen, dass von seinem Bauwerk keinerlei Beeinträchtigungen für die Schifffahrt ausgehen. Sich hinter dem Brückenpfeiler ansammelnder Unrat ist regelmäßig zu entfernen und fachgerecht auf dem Landweg zu entsorgen.
24. Da durch den Brückenpfeiler der Betriebsweg der WSV unterbrochen wird, ist für den geplanten Umgehungsradweg ein Geh- und Fahrrecht für Zwecke der Unterhaltung der Bundeswasserstraße für die WSV zu gewähren. Die Belastung dieses Wegeabschnittes muss für LKW befahrbar sein.

2. Ökologische Baubegleitung

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

2. Die hierfür vorgesehene(n) Person(en) mit einem abgeschlossenen Studium der Fachrichtungen Landespflege, Forstwissenschaften, Umwelttechnik, Umweltingenieurwesen, Umweltsicherung oder einer vergleichbaren Fachrichtung an einer Universität oder an einer Fachhochschule sowie im Hinblick auf den Bodenschutz mit geowissenschaftlichen Fachkenntnissen zur Bodenansprache (Kartierung, Verdichtungsempfindlichkeit, Rekultivierbarkeit), Bodenphysik und -mechanik (Verdichtung, Wasserhaushalt, Messmethoden), Bodenchemie (Schadstoffbelastung, Untersuchungsmethoden) sowie Kenntnissen zur Bautechnik und zum Bodenschutz auf Baustellen (Baumaschinen, Baustellenorganisation, Schutzmaßnahmen), die im Rahmen eines Studiums, durch Fortbildungen oder durch entsprechende ausreichende praktische Erfahrungen erworben wurden, ist der Oberen Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Gießen und – soweit betroffen – der Oberen Bodenschutzbehörde des Regierungspräsidiums Gießen vor Baubeginn mit Kontaktdaten und Fachkundenachweis (z. B. Zertifikat) zu benennen.
3. Kontrollen durch die ökologische Baubegleitung erfolgen mindestens einmal wöchentlich sowie anlassbezogen. Die ökologische Baubegleitung ist rechtzeitig an der Bauvorbereitung zu beteiligen, begleitet das Vorhaben in allen Phasen und führt die Einweisungen der Bauarbeiter durch. Sie hat die Einhaltung von umweltschützenden Vorschriften oder Nebenbestimmungen durch Vorgaben und Hinweise an die örtliche Bauüberwachung sicherzustellen und überwacht auch die Durchführung der bodenschützenden Maßnahmen im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP). Die örtliche Bauüberwachung gibt die Vorgaben und Hinweise an die bauausführenden Unternehmen als Weisung oder Empfehlung weiter.
4. Über den Sachstand der jeweiligen Zwischenschritte sind durch die ökologische Baubegleitung je nach Bauablauf wöchentlich Ergebnisprotokolle zu erstellen und regelmäßig der Oberen Naturschutzbehörde und – soweit betroffen – der Oberen Bodenschutzbehörde des Regierungspräsidiums Gießen vorzulegen. Festgestellte Mängel oder Abweichungen von der Planung sind der Oberen Naturschutzbehörde und – soweit betroffen – der Oberen Bodenschutzbehörde des Regierungspräsidiums Gießen unverzüglich anzuzeigen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist der Oberen Naturschutzbehörde und – soweit betroffen – der Oberen Bodenschutzbehörde des Regierungspräsidiums Gießen ein Abschlussbericht durch die ökologische

Baubegleitung vorzulegen. Die Vorlage des Berichts hat innerhalb von vier Wochen nach Abschluss der Baumaßnahme zu erfolgen.

3. Naturschutz

1. Für Ansaaten im Zuge von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nach Möglichkeit eine Mahdgutübertragung durchzuführen oder zertifiziertes gebietsheimisches Regiosaatgut zu verwenden. Bei den Pflanzungen sind zertifizierte gebietsheimische Gehölze oder Gehölze mit Einzelnachweis nach den Zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Landschaftsbauarbeiten im Straßenbau (ZTV La-StB 2018) zu verwenden. Sofern keine oder nicht ausreichend Pflanzware am Markt verfügbar ist, können gemäß dem Erlass des hessischen Umweltministeriums „Hinweise zur Umsetzung des § 40 BNatSchG in Hessen“ vom 25.08.2020 Arten verwendet werden, die in den letzten 100 Jahren im Gebiet anzutreffen waren. Die Sätze 1 bis 4 dieser Nebenbestimmung gelten für die freie Natur. Soweit nicht anderweitig festgelegt, sind die Pflanzmaßnahmen spätestens in der Pflanzperiode nach Abschluss der Baumaßnahme durchzuführen.
2. Die in den planfestgestellten Unterlagen enthaltenen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind zwingend einzuhalten sowie entsprechend den Vorgaben in den Maßnahmenblättern (planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) fristgerecht und ordnungsgemäß umzusetzen. Sofern die Nebenbestimmungen von diesen Maßnahmen abweichen, sind hinsichtlich der Durchführung der Vermeidungs- oder Kompensationsmaßnahmen die Nebenbestimmungen anzuwenden.
3. Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sind so anzulegen, dass sie ihre Funktion auf Dauer erfüllen können. Soweit sie zur Funktionssicherung eine dauerhafte Unterhaltung bedürfen, ist diese für mindestens 30 Jahre sicherzustellen (6 A, 7 A, 11 A, 12 A, 13 A, 14 A, 15 A, 16 A und 23 VFFH). Die Maßnahmen 4 A, 5 A, 8 A, 9 A, 10 A, 17 A, 18 A, 19 A, 20 A und 21 A benötigen keine weitere Pflege und sind nach Umsetzung ohne weitere Unterhaltung wirksam. Der Planfeststellungsbehörde sowie der Oberen Naturschutzbehörde ist mit Realisierung der Maßnahmen nachzuweisen, auf welche Weise die Funktionssicherung gewährleistet wird.
4. Baubeginn und Bauabschluss sind der Oberen Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Gießen schriftlich anzuzeigen.

5. Im Rahmen der Vermeidungsmaßnahme 1 V ist der Rückschnitt und die Entfernung von Gehölzen sowie das Auf-den-Stock-setzen aus Gründen des Artenschutzes gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG nur in der Zeit zwischen dem 1. Oktober und dem 28. Februar zulässig (planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).
6. Ergänzend zu der Vermeidungsmaßnahme 15 V (planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) dürfen die Gehölze nur innerhalb der genehmigten Eingriffsfläche zurückgeschnitten werden. Sollten die Arbeiten nicht im Februar durchgeführt werden können, sind die Gehölze regelmäßig zurückzuschneiden, bis die Abbrucharbeiten abgeschlossen sind. Zur Vermeidung der Schädigung von z. B. Gehölzbewohner (bspw. Vögel) sind Vergrämnungsmaßnahmen einzurichten, wie die Installation von Flatterbändern. Sollten die Arbeiten nicht im Februar durchgeführt werden können, ist die Obere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen darüber zu informieren, um Einzelheiten zum weiteren Vorgehen abzustimmen.
7. Sollte die Brückensprengung (Vermeidungsmaßnahme 14 V - Bauzeitenregelung bei der Sprengung der alten Lahnbrücke, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) sowie die Renaturierungsmaßnahme (Ersatzmaßnahme E 1 - Naturnahe Umgestaltung des Kerkerbaches, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) im September innerhalb der Brutzeit der Vögel (die Brutzeit endet gemäß § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG am 1. Oktober) durchgeführt werden, ist die Obere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen darüber zu informieren, um Einzelheiten zum weiteren Vorgehen abzustimmen.
8. Bauarbeiten unter Beleuchtung sollen in der Zeit zwischen dem 1. April und dem 31. August nicht nach Einbruch der Dunkelheit durchgeführt werden. Falls Bauarbeiten während der Dämmerung oder der Dunkelheit nicht vermieden werden können, müssen die Flugrouten der Fledermäuse gegenüber direktem Licht oder Streulicht derart abgeschirmt werden, dass sie im Lichtschatten liegen.
9. Für Straßenlampen sind insektenfreundliche LED-Leuchtmittel zu verwenden.
10. Zur Vermeidung der Schädigung von Fischen ist unmittelbar vor Beginn der Brückensprengung bis 100 m ober- und unterhalb des Bauwerks eine Elektrofischung zur schonenden Entnahme und Umsetzung der Fische in diesen Bereichen durchzuführen. Vor Durchführung ist ein förmlicher Antrag

bei der Oberen Fischereibehörde des Regierungspräsidiums Gießen zu stellen.

11. Zur Vermeidung der Schädigung von Großmuscheln und soweit technisch möglich der Wasserschnecke ist unmittelbar vor Beginn der Brückensprengung bis 100 m ober- und unterhalb des Bauwerks ein Absammeln mithilfe eines Sichtkastens zur schonenden Entnahme sowie eine Umsetzung mit mindestens 200 m Entfernung vom Sprengort durchzuführen. Vor Durchführung ist ein förmlicher Antrag bei der Oberen Fischereibehörde des Regierungspräsidiums Gießen zu stellen.
12. Im Wirkungsbereich der Brückensprengung ist zur Vermeidung von Verletzungen und Tötungen von Schlingnattern der unter dem Teilbauwerk C verlaufende Bahndamm und der Radweg R 7 durch Schutzbauten und einem in ca. 1,0 m Stärke aufgetragenen Fallbett aus nicht bindigem Lockermaterial abzudecken. Unter dem Fallbett ist ein Geotextil sowie Baggermatratzen zu verlegen (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4).
13. Ergänzend zur Vermeidungsmaßnahme 3 V (planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) gelten die Regelungen der Maßnahme auch für die Zwischenlagerung von organischen Materialien, Baustoffen, Baumaschinen, Werkzeugen, Treib- und Betriebsstoffen sowie Transport- und Verpackungsmitteln und ähnlichen Materialien.
14. Ergänzend zur Vermeidungsmaßnahme 3 V (planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) ist der Bodenaushub getrennt nach Unter- und Oberboden gemäß den Anforderungen der DIN 19639 zu lagern. Bei Oberbodenmieten ist eine maximale Mietenhöhe von 2 m einzuhalten, bei Unterbodenmieten eine maximale Mietenhöhe von 3 m. Die Bodenmieten sind locker mit einem Bagger auf wasserdurchlässigen Lagerflächen aufzusetzen. Das Befahren der Mieten sowie deren Nutzung als Lagerfläche ist zu unterlassen. Am Mietenfuß ist das Oberflächenwasser abzuleiten.

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

Der Vorhabenträger hat über die frist- und sachgerechte Durchführung der festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gem. § 17 Abs. 7 BNatSchG der Planfeststellungsbehörde, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum, zu berichten. Im Hinblick auf die festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen, die bereits vor Baubeginn

vorlaufend wirksam umzusetzen sind, ist vor Beginn der Baumaßnahme darüber zu berichten. Über die erforderliche Unterhaltung der im Zuge der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen berichtet der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde. Die Obere Naturschutzbehörde erhält die o. g. Berichte zur Kenntnis.

5. Gewässer- und Hochwasserschutz

5.1 Allgemeine Nebenbestimmungen Gewässerschutz

1. Zur Risikominimierung der Grundwasserverunreinigung ist insbesondere bei den Bauarbeiten im Auenbereich ein sehr sorgsamer Umgang mit wassergefährdenden Stoffen erforderlich.
2. Im Fließgewässer und Gewässerauenbereich der Lahn sowie im Überschwemmungsgebiet der Lahn sind Flächen zur Lagerung umweltgefährdender Stoffe, die Betankung und Wartung der Baufahrzeuge u. ä. nicht zulässig. Ferner sind die Fließgewässer- und Auenbereiche außerhalb des Baufeldes durch Ausweisung von Bautabuzonen durch Bauzäune zu schützen.
3. Während der Bauphase ist die Wartung, Betankung und Abstellung von Baumaschinen und Baufahrzeugen nur auf versiegelten Flächen durchzuführen. Bei den Baufahrzeugen ist eine ständige Kontrolle auf Undichtigkeiten und Ölverlust vorzunehmen.
4. Während der gesamten Bauphase sind ein sachgemäßer Umgang mit und eine sichere Lagerung von Schadstoffen, die eine Beeinträchtigung des Grund- und Oberflächenwassers sowie des Bodens herbeiführen könnten, zu gewährleisten. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat dabei unter Beachtung der einschlägigen Sicherheitsbestimmungen so zu erfolgen, dass eine Gefährdung des Grundwassers sowie der Oberflächengewässer weitgehend ausgeschlossen werden kann.
5. Zur Minimierung des Risikos bauzeitlicher Gewässerverunreinigungen durch Schweb- und Schadstoffeinträge und damit verbundener Beeinträchtigungen der Gewässerzönosen ist eine ordnungsgemäße bauzeitliche Entwässerung des Baufeldes vorzusehen. Die im Baufeld anfallenden Niederschlagswässer sind über Absetzbecken und ggf. Ölabscheider vor Einleitung in die Gewässer zu reinigen. Dies gilt besonders bei Betankungs- und Waschplätzen, sofern diese erforderlich werden.

6. Die neu entstehenden Böschungen erhalten die Regelneigung von 1:1,5. Die Einschnittsböschungen sind nach Herstellung umgehend zum Schutz vor Erosion bei Starkregen per Anspritzbegrünung mit kräuterreichem Landschaftsrasen RSM 7.1.2 zu begrünen.
7. Bei Arbeiten zur Bodenverbesserung bzw. Bodenverfestigung ist bei starken Niederschlägen auf das Verteilen von Bindemitteln zu verzichten, um ein Ausschwemmen des Bindemittels zu vermeiden. Verteilen und Einfräsen des Bindemittels sollen grundsätzlich direkt hintereinander erfolgen.
8. Im Überschwemmungsbereich der Lahn dürfen keine festen Baustelleneinrichtungsplätze ausgewiesen werden. Die einzelnen Baustellen im Überschwemmungsgebiet der Lahn (besonders die Achsen 30, 40, 50 und 60) sind bei Hochwassergefahr zu räumen. Abschwemmable Baumaterialien sind bei Hochwassergefahr gegen Abschwemmen zu sichern.
9. Der genaue Bauablauf während des Lahntalbrückenneubaus und dem Rückbau der alten Lahntalbrücke ist mit der Unteren Wasserbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg und der Oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Gießen abzustimmen.
10. Der Unteren Wasserbehörde und der Unteren Bodenschutzbehörde ist die Möglichkeit zu gewähren an den regelmäßigen Baustellenbesprechungen teilzunehmen sofern wasserwirtschaftliche oder bodenschutzrechtliche Belange behandelt werden oder nach Auffassung der Unteren Wasserbehörde behandelt werden müssen.
11. Vor Baubeginn ist ein Baustelleneinweisungstermin unter Beteiligung der Bauleitung, der ökologischen Baubegleitung, dem Auftraggeber, den ausführenden Unternehmen, der zuständigen Naturschutzbehörde, dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz, der Unteren Wasserbehörde und der Unteren Bodenschutzbehörde Limburg-Weilburg durchzuführen. Das Ergebnis ist seitens der Bauleitung schriftlich festzuhalten.
12. Zur Vermeidung von Bodenverdichtungen der empfindlichen Auenböden sind die Baustelleneinrichtungsflächen und Flächen für den Brückenabruch sowie deren Erschließung in bisher unbefestigten Bereichen entsprechend der Tonnage des Schwerlastverkehrs und der Schwerlastbaukräne mit einem Trennvlies und einer Tragschicht abzudecken. Vorher ist der Oberboden abzuschleppen und überschwemmungsfrei zu lagern. Nach erfolgtem Rückenbau und -abriss sind die Erschließungsflächen und -stra-

ßen wieder zurückzubauen und das ursprüngliche Gelände wiederherzustellen. Gegebenfalls verdichteter Untergrund ist einer Tiefenlockerung zu unterziehen.

13. Kommt es während der Bauzeit zu Gewässerverschmutzungen oder gar zu Fischsterben, so ist neben der Polizei etc. auch der Fischeriberechtigte – im vorliegenden Fall der Fischerei-Sportverein Oberlahn e. V., Postfach 1248, 35772 Weilburg über Telefon 06471/912526 oder 01736566071 (Reinhard Kohl, Vorsitzender) oder Gewässerwart Winfried Klein (06482/4994 m: 017655159246) zu informieren.

5.2 Abbruch des alten Brückenbauwerkes - Gewässerschutz

1. Die Beräumung der Lahn von Trümmerteilen hat innerhalb der auf die Sprengung folgenden 72 Stunden mit Longfrontbaggern vom Lahnufer aus zu erfolgen.
2. Ein Befahren der Gewässersohle der Lahn mit Baggern ist nicht zulässig.
3. Die während der Räumung erforderliche temporäre Schotteraufschüttung im beidseitigen Uferbereich der Lahn darf die genehmigten 4 m nicht überschreiten. Die Aufschüttung ist unmittelbar nach Abschluss der Räumarbeiten zurückzubauen und das ursprüngliche Gewässerbett sowie der ursprüngliche Uferbereich wiederherzustellen.
4. Der Abtransport der im Uferbereich der Lahn zerkleinerten Bruchstücke hat so schnell wie möglich, spätestens jedoch innerhalb von 14 Tagen zu erfolgen. Die Ablagerung weiterer Stoffe oder Gegenstände im Uferbereich ist nicht zulässig.
5. Sämtliche erforderliche Sprengschutzmaßnahmen (Matten, Aufschüttungen, Vlies etc.) sind nach Abschluss der Sprengung aus dem Uferbereich und dem Überschwemmungsgebiet der Lahn zu entfernen und der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen.
6. Eine Gefährdung von Fischen und Wasserorganismen wie Muscheln ist durch geeignete Maßnahmen (Abfischen, Absammeln, Umsetzen) auszuschließen.
7. Die zur Sicherung des Uferbereichs und der Böschungen erforderlichen temporären Vorschüttungen im Bereich der Lahn sind unmittelbar nach Abschluss der Tiefbauarbeiten an den jeweiligen Pfeilern zurückzubauen und der ursprüngliche Zustand ist wiederherzustellen. Es darf immer nur eine

Vorschüttung vorhanden sein. Beide Vorschüttungen gleichzeitig sind nicht zulässig.

8. Die für den Bau der Stützpfiler erforderlichen Vorschüttungen sind mit standorttypischem Gestein herzustellen.
9. Durch die Vorschüttungen darf die Fließgeschwindigkeit der Lahn im entsprechenden Bereich $v < 1,8$ m/s nicht überschreiten.
10. Der während der Bauarbeiten zur Sicherstellung des Kanubetriebs errichtete temporäre Ponton ist nach Abschluss der Maßnahme zurückzubauen und der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen.
11. Neben den in den Planunterlagen dargestellten Maßnahmen sind im Gewässerbett, am Ufer und im Überschwemmungsgebiet keine weiteren Geländeänderungen, oberirdische Anlagen und Bauwerke oder Anpflanzungen zulässig.
12. Sämtliche durch die Bauarbeiten in Mitleidenschaft gezogenen Gewässerenteile (Vorländer, Randstreifen, Unterhaltungswege) im Überschwemmungsgebiet sind nach Abschluss der Bauarbeiten ordnungsgemäß wiederherzustellen.

5.3 Sprengung des alten Brückenbauwerkes - Hochwasserschutz

1. Die Brückensprengung der alten Lahntalbrücke sollte im September/Oktober bei statistischem Niedrigwasserstand der Lahn vorgesehen werden. Die Sprengung hat bei gemeldetem und prognostiziertem 5-tägigen Niedrigwasserabfluss der Lahn zu erfolgen. Bezugspegel sind die Lahnpegel im Oberwasser der Lahn (Marburg, Gießen, Leun). Für diese Abschätzung ist die Homepage des Hochwasserwarn- und -meldedienstes der Oberen Wasserbehörde des Regierungspräsidiums Gießen (www.hwz.de) heranzuziehen.
2. In den Ausführungsplänen ist das konkret geplante Vorgehen, inkl. der Terminierung für die Sprengung und Räumung anzugeben. Darin ist explizit aufzuführen, welche Abflussverhältnisse für die Dauer von Sprengung und Räumung vorliegen müssen, um eine Räumung bei niedrigen Abflussverhältnissen ohne Beeinträchtigung der Oberlieger zu gewährleisten. Die Dauer sollte dabei auch die erforderlichen Vorarbeiten für die Sprengung benennen und berücksichtigen. Zusätzlich ist anzugeben, welche Personen und welche Quellen für die Beurteilung der Vorhersagen, bzw. der Abflussverhältnisse zuständig sind.

3. Der Rückbau von Teilbauwerk A (rechtes Lahnvorland) darf erst erfolgen, wenn die Trümmer von Teilbauwerk B (Flussbett der Lahn) vollständig aus der Lahn geräumt worden sind.
4. In den Ausführungsplänen ist für den etwa 500 m oberhalb gelegene Siedlungsbereich (Camping Gräveneck) ein Notfallkonzept für das Eintreten eines Hochwassers im zeitlichen Rahmen der Sprengung und Räumung mit geeigneten Sicherheitsmaßnahmen vorzulegen.
5. Die Sprengung ist der Oberen Wasserbehörde, Regierungspräsidium Gießen, Dez. 41.2 per E-Mail rechtzeitig im Vorfeld anzukündigen. Der Termin der Sprengung ist spätestens eine Woche vor Sprengung telefonisch anzumelden.

5.4 Gewässerschutz Kompensationsmaßnahme E 1

1. Für die Herstellung der Maßnahme E 1 sind insbesondere folgende Arbeitsschritte erforderlich:

Die Herdmauern werden abgebrochen und jeweils durch eine lose Steinschüttung ersetzt, die Sohlpflasterung wird bis auf den Bereich um die Brückenwiderlager entfernt; die Pflasterung entlang der Brückenwiderlager ist durch eine tief einbindende Betonherdmauer, die parallel zur Fließrichtung verläuft, zu ersetzen, damit die komplette Pflasterung entfernt werden kann. Die drei vorhandenen Sohlabstürze werden in eine flache Sohlgleite in Form einer strukturreichen Steinschüttung umgebaut. Die Böschungsbefestigungen werden soweit möglich zurückgebaut.
2. Für die Erschließung der Baustelle ist von der Rosengartenstraße aus eine Baustraße aus Baggermatratzen über die Parzelle in der Gemarkung Steeden, Flur 23, Flurstück 55 zu errichten. Unter die mobile Baustraße ist ein Tragvlies $> 300 \text{ g/m}^2$ einzubauen.
3. Vor Durchführung der Kompensationsmaßnahme E 1 ist eine Ausführungsplanung zu erstellen und der Unteren Wasserbehörde zur Zustimmung vorzulegen. Die Ausführungsplanung muss eine hydraulische Berechnung sowie Detailpläne mit der Bemessung und Ausgestaltung der Sohlgleite beinhalten. Die Belange des Hochwasserschutzes sind wegen der Lage im Überschwemmungsgebiet des Kerkerbaches und im Hinblick auf das Brückenbauwerk der L 3063 zu beachten.
4. Bei der Bauausführung sind insbesondere die Vorgaben der DIN 19657, DIN 19661 Teil 2 sowie sinnentsprechend das DVWK Merkblatt 232/1996

„Fischaufstiegsanlagen – Bemessung, Gestaltung, Funktionskontrolle“ zu beachten.

5. Der Einbau von Totholz (Baustubben, Baumstämme) als Strukturbildner und Sonderhabitat ist umzusetzen. Beim Einbau des Totholzes ist dieses zum Schutz vor Verdriftung in Abhängigkeit der Form und Größe zu verankern.
6. Die einzelnen Kanaldielen als zusätzliche Sohlstabilisierung in der rauhen Gleite sind kaskadenförmig anzuordnen und mit 10 bis 15 cm Sohlsubstrat zu überdecken.
7. Auf dem Gleitenkörper sind punktuelle, unregelmäßige Kolke $t < 0,40$ m und $b > 2,0$ m anzuordnen.
8. Auf dem Gleitenkörper ist eine unregelmäßig ausgebildete Niedrigwassergrinne $t > 0,30$ m und $b = 0,50$ m auszubilden.
9. Die Baumaßnahme sollte grundsätzlich während der abflussarmen Zeit ab August bis spätestens Ende September durchgeführt werden. Der genaue Zeitpunkt des Baubeginns ist jedoch unter Berücksichtigung fischereirechtlicher Belange (Laichzeiten) mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.
10. Rechtzeitig vor Baubeginn ist eine Baustelleneinweisung mit der verantwortlichen Bauleitung, der bauausführenden Firma, der zuständigen Naturschutzbehörde, der Stadt Runkel und der unteren Wasserbehörde durchzuführen.
11. Im Überschwemmungsgebiet des Kerkerbaches ist die Lagerung von Gegenständen, Stoffen, Material, Böden o. ä. in der durch Hochwasser besonders gefährdeten Zeit vom 15.10. bis 31.03. jeden Jahres nicht zulässig. In der v. g. Zeit dürfen auch keine Arbeiten durchgeführt werden, die den Hochwasserabfluss nachhaltig beeinträchtigen können. Auch außerhalb dieser Zeit kann eine zeitweise Überströmung der Baustelle nicht ausgeschlossen werden. Planung und Bauausführung sind hierauf abzustimmen.
12. Eine dauerhafte Ablagerung von Überschussmassen im Überschwemmungsgebiet ist nicht zulässig. Geeignetes Material sollte vor Ort wiederverwendet werden.
13. Ein Jahr nach Abschluss der Baumaßnahmen ist die Besiedlung und die Migration der Limnofauna (Fische und Makrozoobenthos) zu untersuchen, um den Nachweis der Verwirklichung der Projektziele nach WRRL zu dokumentieren. Das Ergebnis der Untersuchung ist der unteren Wasserbehörde beim Landkreis Limburg – Weilburg vorzulegen. Gegebenenfalls erforderliche Optimierungen und Baukorrekturen sind zeitnah durchzuführen.

14. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist die ausgeführte Sohlgleite bzw. die Verantwortung für deren Unterhaltung durch eine schriftliche Anzeige an die Stadt Runkel zu übergeben.
15. Bei Hochwassergefahr während der Bauarbeiten sind Sicherheitsmaßnahmen gegen das Aufschwimmen und Abtreiben von Gegenständen und Stoffen zu ergreifen oder diese aus dem Auenbereich zu entfernen.
16. Sämtliche durch die Bauarbeiten in Mitleidenschaft gezogenen Gewässer- teile (Vorländer, Randstreifen, Unterhaltungswege) im Überschwemmungs- gebiet sind nach Abschluss der Bauarbeiten ordnungsgemäß wieder herzu- stellen.
17. Es ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass Schmutzwasser, wassergefährdende Flüssigkeiten und Stoffe während der Bauzeit nicht in das Grundwasser und / oder den Kerkerbach gelangen. Wassergefähr- dende Stoffe dürfen nicht offen und ungesichert gelagert werden. Eine Ver- unreinigung infolge der Bauarbeiten muss ausgeschlossen sein.
18. Das Lagern und Umfüllen von Kraftstoffen, Ölen, Schmierstoffen und sons- tigen wassergefährdenden Stoffen im Auenbereich des Kerkerbaches ist nicht zulässig, ebenso die Wartung, Reinigung von Maschinen und Fahr- zeugen. Alle Baugeräte sind nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit aus den gewässernahen Zonen zu entfernen. Es ist darauf zu achten, dass die Baumaschinen keine Öl- und Treibstoffverlsute aufweisen.
19. Bei Tiefbauarbeiten im Näherungsbereich von Gehölzen sind die Vorgaben der DIN 18920 zu beachten.
20. Die Schlussabnahme ist innerhalb von 3 Monaten nach Beendigung der Maßnahme bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen. Der Baufort- schritt ist mittels Lichtbildern mit kurzen Erläuterungen zu dokumentieren und zusammen mit dem Antrag auf Schlussabnahme sowie Bestandspläne in 3-facher Ausfertigung vorzulegen.
21. Im Rahmen der späteren Unterhaltung ist sicherzustellen, dass die Funkti- onalität der rauen Gleite gewährleistet wird.
22. Die fischereirechtlichen und –wirtschaftlichen Belange sind zu berücksichti- gen. Der Fischereiausübungsberechtigte in den betroffenen Gewässerab- schnitten ist vor Baubeginn rechtzeitig zu informieren.
23. Zur Aufrechterhaltung der Gewässerbiozönosen ist auch während der Bau- zeit die ständige Einhaltung eines ausreichenden Mindestabflusses im Ker- kerbach sicherzustellen.

24. Der Wasser- und Hochwasserabfluss des Kerkerbaches darf auch während der Baumaßnahme nicht wesentlich behindert werden.

6. Abfallwirtschaft

1. Grundsätzlich ist vor dem Rückbau von Bauwerken darauf zu achten, dass durch entsprechende Separierung, Entkernung und Schadstoffentfrachtung (z. B. Entfernung von teerpechhaltigen Straßenbestandteilen, PCG-haltigen Betonbauteilen, Stahlträgern mit schwermetallhaltigen Anstrichen) vorrangig verwertbare Abfall-Teilmengen entstehen können. Dies gilt insbesondere für das Teilbauwerk B, da durch die Abrissarbeiten (Sprengung) der Eintrag der Abbruchmaterialien in den Fluss zu erwarten ist.
2. Sollte im Vorfeld oder im Zuge der Abbruch- oder Aushubarbeiten der Verdacht auf Schadstoffe in Materialien aufkommen, sind die betroffenen Chargen separat zu halten und zur Beurteilung durch ein geeignetes Fachbüro/Labor zu beproben und zu analysieren. Beprobungen von Abfällen sind auf Basis der PN98 der LAGA durchzuführen. Bei mehr als punktuellen Ausmaß des Verdachtsbereiches ist für die Weiterführung der Abbruch-/Aushubarbeiten die Begleitung durch ein erfahrenes umwelttechnisches Fachbüro erforderlich. Bei bestehenden Unklarheiten zur weiteren Entsorgung (Abfalleinstufung, Entsorgungswege, Nachweisführung etc.) ist das Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 42.1 zu benachrichtigen.
3. Bauschutt und Erdaushub sind über dafür zugelassene Anlagen zu beseitigen oder im Rahmen hierfür geeigneter und zugelassener Maßnahmen zu verwerten. Die Annahmekriterien der Entsorger sind frühzeitig zu erfragen und die Abfälle sind auf Einhaltung der Kriterien zu überprüfen. Nichtmineralische Abfälle im Erdaushub oder Bauschutt sind weitestgehend abzutrennen und gesondert zu entsorgen.
4. Bei Abriss- und Erdarbeiten sind die Vorgaben des Merkblatts der hessischen Regierungspräsidien „Entsorgung von Bauabfällen“ in der zum Zeitpunkt der Baumaßnahme aktuellsten Version zu beachten.
5. Im Hinblick auf die ordnungsgemäße Abfallentsorgung für mineralische Abfälle wird auf die Vorgaben der seit 01.08.2023 geltenden Ersatzbaustoffverordnung (EBV) vom 09.07.2021 (BGBl I s. 2598) hingewiesen. Die EBV enthält u. a. die Anforderungen an die getrennte Sammlung von mineralischen

Abfällen aus technischen Bauwerken sowie die Anforderungen an den Einbau von zulässigen mineralischen Ersatzbaustoffen in technischen Bauwerken (z. B. Errichtung eines Walles mit Bodenmaterial bzw. Erdaushub) und sonstige Verpflichtungen (z. B. Anzeigepflichten). Hierzu wird auf die Infoblätter der Regierungspräsidien zur Ersatzbaustoffverordnung unter folgendem Link: <https://rp-giessen.hessen.de/umwelt/abfall/abfallnews/ersatzbaustoffverordnung> (Abfall -> Abfallnews -> Ersatzbaustoffe) verwiesen.

6. Zur getrennten Sammlung und zum Recycling von Bau- und Abbruchabfällen sind die Vorgaben gemäß der §§ 8 und 9 der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) vom 18.04.2017 (BGBl I S. 896) zu beachten. Nach § 9 Abs. 3 der GewAbfV sind gemischte Bau- und Abbruchabfälle (AS 170904) unverzüglich entweder einer Vorbehandlungs- oder Aufbereitungsanlage zuzuführen. Vorbehandlungsanlagen müssen die Anforderungen des § 6 GewAbfV erfüllen.

7. Immissionen

7.1 Baulärm

6. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970) und die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. S. 3146), zu beachten.
7. Der Vorhabenträger hat den Einsatz lärmarmen Maschinen zur Minderung des Baulärms sowie geräuscharme Bauverfahren und ggf. Abschirmmaßnahmen zu prüfen und wenn möglich umzusetzen. Die Verfahren und Maßnahmen sind entsprechend dem Stand der Lärminderungstechnik zu wählen. Der Vorhabenträger hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.
8. Zur Minimierung von Beeinträchtigungen sind die Bautätigkeiten – soweit wie möglich – im Tagzeitraum von 07:00 bis 20:00 durchzuführen.

9. Die Gerüste, die während der Baumaßnahme benötigt werden, sind zur Verringerung der Lärm- und Staubbelastung - sofern möglich - mit einer Schallschutzfolie in Richtung der zu schützenden Gebäuden abzuschirmen.
10. Bei der Einrichtung und während der Durchführung der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, möglichst weit von der vorhandenen Wohnbebauung entfernt platziert werden.
11. Die Betriebszeit der einzelnen lärmintensiven Maschinen sind auf ein Minimum zu beschränken. Maschinen, die nicht effektiv im Einsatz sind, sind auszuschalten und nicht im Leerlauf zu belassen.

7.2 Baubedingte Erschütterungen

1. Zur Verhinderung bzw. Minimierung etwaiger Erschütterungsimmissionen sind die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen, in der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, zu beachten.
2. Um die Auswirkungen durch Erschütterungen möglichst gering zu halten, ist auf möglichst emissionsarme Bauverfahren zurückzugreifen.
3. Vor Beginn der Baumaßnahmen – insbesondere der Spreng- und Abbrucharbeiten – sind die Anwohner über den Zweck und die zeitliche Dauer der Baumaßnahme frühzeitig zu informieren. Für Beschwerden ist seitens der Baustelle ein Ansprechpartner (i. S. eines Immissionsschutzbeauftragten) zu benennen.
4. Eine Beweissicherung vor Baubeginn des planfestgestellten Vorhabens wird angeordnet. Die Beweissicherung besteht aus einer Bestandsaufnahme der Gebäude im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Baumaßnahme und einer Dokumentation bereits vorhandener Schäden. Die Beweissicherung bezüglich der Auswirkungen ist während und nach Abschluss der Baumaßnahme durchzuführen. Hierfür ist im Zuge der Ausführungsplanung der erforderliche Korridor einer Beweissicherung mit den Leitungsbetreibern sowie der Deutschen Bahn (bezüglich des Tunnels) abzustimmen. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist ebenfalls der Beweissicherungskorridor für die nächstgelegenen Wohnhäuser weiter zu ermitteln.

7.3 Luftreinhaltung

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen negative Auswirkungen der Bauausführung (Staub etc.) soweit wie möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren.

8. Leitungen

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 ist, sofern nicht die sachgerechte Ausführung der Arbeiten die Durchführung durch das Unternehmen gebietet.
3. Alle Bauarbeiten im Bereich der vorhandenen Leitungen der EAM Netz GmbH, speziell höhenmäßige Veränderungen, sind mit der EAM Netz GmbH abzustimmen. Die Betriebssicherheit der Versorgungsleitungen darf zu keiner Zeit beeinträchtigt werden. Das Merkblatt „Schutz von Versorgungsanlagen der EAM Netz GmbH“ in der jeweiligen aktuellen Fassung ist zu beachten. Ausführende bzw. beteiligte Unternehmen müssen sich vor Baubeginn mit der EAM Netz GmbH in Verbindung setzen.
4. Für die Verlegung und Sicherung der Leitungen der Telekom ist ein Bauablaufzeitenplan aufzustellen und mit der Telekom abzustimmen, damit Bauvorbereitung, Ausschreibung von Tiefbauleistungen, Materialbestellung, Kabelverlegung usw. rechtzeitig eingeleitet werden können. Für die Baumaßnahme der Telekom wird eine Vorlaufzeit von 3 Monaten benötigt. Der Vorhabenträger plant in das neue Brückenbauwerk eine geeignete Rohrtrasse zum Aufnehmen der Telekom-Linie ein. Nach erfolgter Vergabe an die Baufirma durch den Vorhabenträger soll diese an die Telekom bekannt gegeben werden, damit die Arbeiten und auch die Bauzeitenfenster in Koordinierungsgesprächen abgestimmt werden können. Die Bekanntgabe ist an folgende Adresse zu richten: Deutsche Telekom Technik GmbH, T NL Südwest, PTI 24, Planung, Projektierung, Baubegleitung, Philipp-Reis-Str. 4, 35398 Gießen oder per Mail an: Bettina.Klose@telekom.de.
5. Der Vorhabenträger hat der EAM Mitte GmbH eine Verständigung über die Kosten der Verlegung ihrer Stromleitung herbeizuführen. Dabei soll der Rahmenvertrag aus dem Jahr 1984 einbezogen werden.

9. Eisenbahnanlagen

1. Bei der baulichen Realisierung und der späteren Nutzung der errichteten Anlagen darf die Betriebssicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht beeinträchtigt werden. Die entsprechenden Regelungen der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau des Eisenbahn-Bundesamtes (VV BAU – Stand 01.07.2013) werden beachtet. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten. Das Baufeld ist in Gleisnähe so zu sichern, dass keine Baufahrzeuge, Personen, Materialien oder Geräte unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen. Während der Arbeiten in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich (Definition siehe GUV VD 33 Anlage 2) der Gleise, einschließlich des Luftraumes nicht berührt wird. Sollten dafür Einfriedungen notwendig sein, sind diese durch den Bauherrn zu erstellen und dauerhaft instand zu halten. Bei allen Arbeiten im Bereich von Anlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB) ist das bautechnische Regelwerk der DB InfraGO AG in Verbindung mit „Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen“ (EiTB) zu beachten.
2. Vor Beginn der Baumaßnahme ist eine Baudurchführungsvereinbarung zwischen dem Vorhabenträger Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement und der DB InfraGO AG (DB InfraGO AG, Tech. Baurecht (I.NF-MI-D), E-Mail: Baurecht-Netz-Mitte@deutschebahn.com) abzuschließen.
3. Bauüberwacher Bahn (BüB): Während der Bauausführung hat ein anerkannter BüB die Baustellenaufsicht für die DB InfraGo AG zu übernehmen. Dieser koordiniert auch die Abstimmung eventuell erforderlicher Erdungsmaßnahmen an den Baumaschinen, der Einfriedung usw. Der BüB wird vom Vorhabenträger bestellt und muss die Voraussetzungen gemäß § 6 der VV Bau des EBA erfüllen und eine Zulassung haben, die nicht älter als 12 Monate ist. Der BüB darf kein Angehöriger des bauausführenden Unternehmens oder dessen Auftragnehmer sein. Der DB InfraGO AG sind der Name und die Erreichbarkeit des BüB mitzuteilen.
4. Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden. Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch den Bauherrn vorzulegen (DB Konzernrichtlinien 836.2001

i. V. m. 800.0130 Anhang 2). Dieser muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassenen Prüfstatiker geprüft worden sein. Es ist nachzuweisen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen nicht in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt werden. Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB InfraGO AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeführt werden. Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen Grabungs- / Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch einen Bauüberwacher Bahn erfolgen. Wir weisen darauf hin, dass der bahnzugelassene Bauüberwacher Bahn rechtzeitig am externen Markt einzukaufen ist. Die bahneigene Bauüberwachung der DB InfraGO AG ist rechtzeitig über den Termin zu verständigen (DB InfraGO AG, Herr Vincent Goetsch, E-Mail: Vincent-Raoul.Goetsch@deutschebahn.com). Der Stützbereich ist definiert in der DB Konzernrichtlinie 836.2001 i. V. m. 800.0130 Anhang 2. Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze sind unter Beachtung der DB Konzernrichtlinien 800.0130 und 836 zulässig.

5. Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden.
6. Die Sicherheitsabstände zu den Bahnbetriebsanlagen sind einzuhalten (vgl. Stellungnahme der DB vom 27.08.2024). Sofern sie unterschritten werden müssen, sind nach Art der jeweiligen Gefährdung geeignete Maßnahmen mit der DB InfraGO AG abzustimmen und zu vereinbaren. Die erforderlichen nachweise und Planungen sind vorher zur Prüfung der DB InfraGO AG vorzulegen. Diese legt die Schutzmaßnahmen und möglichen Standsicherheitsnachweise für Bauwerke fest (DB InfraGO AG, Fahrwege I.IA-MI-N-FFM-IF – Oberbau, Herr Vincent Goetsch, Pfarrer-Perabo-Platz 2-5, 60326 Frankfurt am Main E-Mail: Vincent-Raoul.Goetsch@deutschebahn.com).
7. Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) sind das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Bei einem Kraneinsatz ist mit der DB InfraGO AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB

InfraGO AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen.

8. Im Vorhabenbereich befindet sich das teilweise erdverlegte Streckenfernmeldekabel F3574, das LWL-Kabel F7309 sowie das Bahnhofskabel FB 350000 FGRK der DB InfraGO AG (ungefähre Lage vgl. Planunterlagen Stellungnahme der DB vom 27.08.2024). Mit erdverlegten Bahnhofskabeln ist jederzeit zu rechnen. Daher ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig, bei dem mindestens 15 Arbeitstage vorher und unter Angabe der Bearbeitungs-Nr. – 2022-029 478 – der Wunschtermin zur örtlichen Einweisung mitzuteilen ist. Die Baumaßnahme erfordert umfangreiche Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz des Kabels und der Anlagen. Zur Einleitung der Vorarbeiten empfiehlt die DB die baldige Beauftragung dieser Arbeiten bei dem zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner. Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft“ sind strikt einzuhalten. Die Empfangsbestätigung ist rechtzeitig und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an DB.KT.Trassenauskunft-TK@deutschebahn.com zurück zu senden. Rechtzeitig vor Baubeginn ist eine aktualisierte Abfrage erforderlich. Bei Kreuzungen sind die Fernmeldekabel grundsätzlich zu unterkreuzen. TK-Anlagen der DB InfraGO AG dürften nicht überbaut werden und es müsse ein Abstand von 2,00m eingehalten werden. Treten in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist umgehend die DB Kommunikationstechnik GmbH zu verständigen.
9. Die Zuwegung zu den Bahnanlagen ist jederzeit zu gewährleisten.
10. Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen in der Nähe von Gleisen oder Bahnübergängen hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen werden.
11. Alle Neuanpflanzungen im Nahbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen sind die DB Konzernrichtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten. Hierbei ist ein Schutzstreifen von 8 m einzuhalten.
12. Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Bahngelände darf über das ggf. vertraglich genehmigte Maß hinaus nicht überbaut werden.

10. Bauausführung

1. Beginn und Fertigstellung der Baumaßnahme sind dem Landeskommmando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden, LKdoHEVerkInfra@Bundeswehr.org, schriftlich anzuzeigen. Das Brückenbauwerk ist in die militärische Lastenklasse gemäß STANAG 2021 einzustufen.
2. Der Kreisausschuss des Landkreises Limburg-Weilburg - Amt für Finanzen und Organisation - Fachdienst Kreisstraßen ist zeitgerecht bei der Umsetzung der Maßnahme zu beteiligen.
3. Bezüglich der Telekommunikationsleitungen ist ein Bauablaufzeitenplan aufzustellen und unter Berücksichtigung der Belange der Deutschen Telekom abzustimmen. Für die Baumaßnahme der Telekom wird eine Vorlaufzeit von 3 Monaten benötigt. Im Rahmen der Ausschreibung des Vorhabenträgers ist darauf hinzuweisen, dass die Telekom nicht an der Ausschreibung teilnimmt. Die beauftragte Firma ist der Deutschen Telekom Technik GmbH, T NL Südwest, PTI 24, Planung, Projektierung, Baubegleitung, Philipp-Reis-Str. 4, 35398 Gießen schriftlich oder per E-Mail an Bettina.Klose@telekom.de bekannt zu geben.
4. Während der gesamten Bauzeit ist eine fußläufige Verbindung über die Lahn entlang des Baufeldes sicherzustellen.
5. Während der gesamten Bauzeit ist die Zuwegung aller Grundstücke jederzeit sicherzustellen.
6. Hessen informiert rechtzeitig vor Baubeginn alle Eigentümer und Pächter des Campingplatzes über den Bauablauf und führt eine detaillierte Abstimmung bezüglich der möglichen Beeinträchtigungen des Campingplatzes während der Bauphase durch.
7. Bei der Sprengung des Bestandsbauwerkes sind folgende Auflagen einzuhalten:
 - Die Sprengung hat bei Niedrigwasser stattzufinden. Dies erfolgt je nach Wasserstand möglichst im September.
 - Vor der Sprengung sind Geländer, Kappen und Fahrbahnbelag gesondert abubrechen, um das Sprenggewicht zu reduzieren.
 - Die Sprengung des Brückenbauwerkes hat in folgender Reihenfolge zu erfolgen:
 1. Teilbauwerk B
 2. Teilbauwerk C

3. Teilbauwerk A

- Der Sprengmeister hat durch geeignete Techniken darauf hinzuwirken, staubminimierend zu arbeiten. Hierbei sind die Aspekte wie Sprengtechnik und Windverhältnisse zu berücksichtigen. Die konkreten Maßnahmen sind in der Vorbereitung der Sprengung festzulegen.
 - Zur Minimierung der Staubentwicklung (Streuflugschutz und Streuflugweite) im Zuge der Sprengung sind die Ständer- und Bodensprengzonen locker mit 2-lagigem Maschendraht und 2-lagigem Vlies zu umhüllen. Außerdem ist die Brücke mit 5 tiefreichenden, schweren Sprengschutzmatten aus Altreifen vom Überbau aus beidseitig abzuhängen. Diese sind nach der Demontage der Kappen und Geländer zu befestigen und durch „Vernähung“ vor Wind zu schützen.
 - Widerlager, Pfeiler und Fundamente sind nach der Sprengung auf 0,5 bis 1,5 m unter Geländeoberkante zurückzubauen und maschinell zu zerkleinern.
 - Das Abbruchgut, das den Durchfluss der Lahn behindert, ist innerhalb von 48 bis 72 Stunden aus dem Flussbett zu räumen.
 - Das Befahren der Lahn durch Bagger und Geräte soll nicht erfolgen. Die Räumung der Trümmer aus der Lahn soll mittels Bagger mit entsprechend langen Baggerarmen erfolgen. Zum Ausräumen der Trümmer können auf beiden Uferseiten kurzzeitige Schotteraufschüttungen bis zu 4 m im Uferbereich der Lahn erfolgen.
 - Das Zerkleinern, die Weiterverarbeitung mit einem Brecher sowie der Abtransport der Abbruchmaterialien vom Ufer der Lahn wird innerhalb von maximal 14 Tagen erfolgen.
 - Vor der Sprengung des Teilbauwerkes C sind die Bahngleise durch beidseitige massive und stabile Schutzwälle hohlzulegen und vor direkter Aufprallwirkung zu schützen.
8. Sofern der Lahnradweg temporär gesperrt werden muss, ist bauzeitig eine Umleitung z. B. über das vorhandene Wegenetz zu gewährleisten.
9. Die bauzeitig in Anspruch zunehmenden Flurstücke 23, 24 und 25, Flur 48 in der Gemarkung Gräveneck, sind nach Abschluss der Baumaßnahme den Eigentümern in einem ordnungsgemäßen Zustand und in dem Zustand zurückzugeben, wie er vor Baubeginn bestand.

10. Für die Beeinträchtigung des Campingplatzes in der Bauphase wird eine Entschädigung dem Grunde nach unter dem Vorbehalt festgesetzt, dass in einem gesonderten Verfahren festgestellt wird, dass der Betrieb des Campingplatzes eine das zumutbare Maß übersteigende Beeinträchtigung während der Bauzeit der Brücke Gräveneck (planfestgestellte Unterlage Nr. 5b) erleidet (§ 33 HStrG i. V. m. 74 Abs. 2 Satz 3 HVwVfG).
11. Über die geplanten temporären Sperrungen der Lahn sind die ortsansässigen Kanubetreiber in Gräveneck und den umliegenden Anliegergemeinden an der Lahn zu informieren. Der Kanubetrieb ist über die geplanten Umtragungsmöglichkeiten (Slipanlage und Ponton) möglichst durchgehend zu gewährleisten.

11. Forstwirtschaft

Die zu entsiegelnden Bereiche der Landesstraße müssen auf der östlichen Lahnseite nach der Entsiegelung befahrbar bleiben, so dass sie zu Unterhaltungszwecken sowie für die Holzrückefahrzeuge nutzbar bleiben.

12. Bodenschutz

12.1 Altlastenverdachtsflächen

1. Alle Eingriffe in den Boden sowie die Aufnahme von Betonplatten und Versiegelungen im Bereich des Bahngeländes sind von einem qualifizierten Ingenieurbüro zu überwachen.
2. Bei Auffälligkeiten oder Verunreinigungen ist die zuständige Bodenschutzbehörde – Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 41.4 – sofort zu informieren.
3. Auffälliges Aushubmaterial ist zu separieren, zwischenzulagern und entsprechend der Deklarationsanalytik nach LAGA einzeln je Haufwerk zu entsorgen.
4. Mit den Arbeiten dürfen nur Unternehmen beauftragt werden, bei denen die erforderliche Sachkunde und Erfahrung vorhanden sind. Die Unternehmen haben für die ordnungsgemäße Ausführung der ihnen übertragenen Arbeiten und für die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften bei der Ausführung zu sorgen. Die Arbeiten sind nach den einschlägigen DIN-Vorschriften

auszuführen. Bestehende Schutzgebietsbestimmungen und Schutzgebietsverordnungen sind zu beachten.

5. Soweit Auffälligkeiten festgestellt werden, ist über die Maßnahmen aus den Nebenbestimmungen durch den begleitenden, sachverständigen Gutachter ein Bericht zu erstellen und der Oberen Bodenschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen spätestens 4 Wochen nach Beendigung der Maßnahme vorzulegen. Der Bericht hat alle durchgeführten Maßnahmen (Lageplan, Untersuchungsergebnisse der Bodenproben, etc.) zu enthalten.

12.2 Allgemeine Nebenbestimmungen

1. Baueinrichtungsflächen und Zuwege sind grundsätzlich nicht auf empfindlichen Standorten einzurichten.
2. Für die Weiterverwendung von anfallenden Bodenmaterial an anderer Stelle sind die Vorsorgewerte der Tabellen 1 und 2 der Anlage 1 zur Bundes Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S 2598, 2716) sowie insbesondere die §§ 6 bis 8 zu beachten.
3. Vor Beginn der Baumaßnahme ist ein Maßnahmenplan zum Bodengefügeschutz der zuständigen Bodenschutzbehörde vorzulegen. Es ist darzulegen, wie durch geregelte Befahrung, bodenschonendem Maschineneinsatz, Baustraßen und Baggermatratzen verdichtungsempfindliche Böden vorsorglich geschützt werden. Dieser Plan muss weiterhin folgende bodenschutzrechtlichen Details zur Baustellenplanung beinhalten: das Abstecken von Tabuflächen, das Baumanagement, die Bauzeitenplanung, angepasster bodenschonender Baufahrzeug- und Geräteeinsatz, Baustraßen, Montage und Lagerplätze, Bilanzierung von Bodenmassen und Darlegung der Verwertung / Entsorgung.
4. In der Bauphase sind baubegleitende Bodenschutzmaßnahmen nach Maßgabe der DIN 19639 sowie der DIN 18915 einzuhalten.
5. Die Verwendung von hydraulischen Bindemitteln wie Zement, Zement-Kalk-Gemische oder Kalk zur Bodenverfestigung ist zu unterlassen.
6. Der Aus- und Wiedereinbau des Bodens hat horizontweise zu erfolgen. Der Wiedereinbau hat ohne schädliche Verdichtung der jeweiligen Bodenhorizonte zu erfolgen. Nicht natürliche Verdichtungen sind zu beseitigen. Bei schädlichen Verdichtungen des Unterbodens hat eine geeignete Tiefenlo-

ckerung vor dem Bodenauftrag zu erfolgen. Der neu aufgetragene bzw. eingebrachte Boden darf im Nachgang nicht mit Baumaschinen oder Transportfahrzeugen befahren werden.

13. Bodendenkmäler

Bei Erdarbeiten können jederzeit Bodendenkmäler wie Mauern, Steinsetzungen, Bodenverfärbungen und Fundgegenstände, z. B. Scherben, Steingeräte, Skelettreste entdeckt werden. Diese sind nach § 21 HDSchG unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege, hessenArchäologie, oder der unteren Denkmalschutzbehörde zu melden. Funde und Fundstellen sind in unverändertem Zustand zu enthalten und in geeigneter Weise bis zu einer Entscheidung zu schützen (§ 21 Abs. 3 HDSchG).

14. Kampfmittelräumung

- In den Bereichen, in denen durch Nachkriegsbebauungen bereits bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mind. 5 Metern 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 Meter (ab GOK IIWK) erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden. Hierbei soll grundsätzlich eine EDV-gestützte Datenaufnahme erfolgen.
- Sofern die Fläche nicht sondierfähig ist (z. B. wg. Auffüllungen, Versiegelungen oder sonstigen magnetischen Anomalien), sind aus Sicherheitsgründen weitere Kampfmittelräummaßnahmen vor bodeneingreifenden Bauarbeiten erforderlich. Es ist dann notwendig, einen evtl. vorgesehenen Baugrubenverbau (Spundwand, Berliner Verbau usw.) durch Sondierungsbohrungen in der Verbauachse abzusichern. Sofern eine sondierfähige Messebene vorliegt, sollen die Erdaushubarbeiten mit einer Flächensondierung begleitet werden.
- Der Vorhabenträger sollte sich bescheinigen lassen, dass die Kampfmittelräumungsarbeiten nach dem neuesten Stand der Technik durchgeführt wurden. Der Bescheinigung ist ein Lageplan beizufügen, auf dem

die untersuchten Flächen dokumentiert sind. Weiterhin ist das verwendete Detektionsverfahren anzugeben.

- Nach Abschluss der Kampfmittelräumarbeiten sind die Unterlagen an den Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen beim Regierungspräsidium Darmstadt mittels E-Mail zu übersenden (d. h. die Freigabedokumentation und entsprechende Lagepläne in digitaler Form, möglichst im ESRI Shape (*.shp) bzw. im Cad Format (*.dxf, *.dwg)). Es sollen möglichst geodätische Bezugssysteme im ETRS 1989 mit UTM Zone 32N (EPSG: 25832, EPSG 4647), Gauß-Krüger-Zone 3 (EPSG: 31467) verwendet werden.
- Bei der Angebotseinholung oder der Beauftragung einer Fachfirma soll das Aktenzeichen – I 18 KMRD- 6b 06/05- W 2228-2024 – angegeben und eine Kopie der Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes vom 15.08.2024 beigefügt werden. Eine Kopie des Auftrages ist dem Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen zur Kenntnisnahme zuzusenden.

15. Landwirtschaft

- Die Grundstückseigentümer und die Bewirtschafter der in Anspruch genommenen Flächen sind frühzeitig über das Bauvorhaben zu informieren und mit einzubeziehen. Unter anderem um eventuell förderrechtliche Aspekte im Rahmen des Gemeinsamen Antrags und der Förderung im Rahmen der Hessischen Agrarumweltmaßnahmen zu berücksichtigen.
- Während der Baumaßnahme sind Beeinträchtigungen von landwirtschaftliche Betriebsabläufe zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die Bestell- und Erntephasen. Demzufolge sind Bautätigkeiten sowie die notwendigen technischen Erschließungen in enger Abstimmung mit dem Ortslandwirt bzw. den betroffenen Bewirtschaftern vorzunehmen.
- Eine Erreichbarkeit der landwirtschaftlich genutzten Flächen ist während der gesamten Baumaßnahme zu gewährleisten. Dementsprechend ist das landwirtschaftliche Wegenetz vor allem in Ernte- und Bestellphasen für landwirtschaftliche Zwecke offen zu halten.

- Die betroffene Ackerfläche sollte aus Gründen des Bodenschutzes nur bei trockenen Bodenverhältnissen befahren werden, um Bodenverdichtungen zu vermeiden und verweise auf die Vorsorgepflicht nach § 7 BBodSchG.
- Baustellenbedingte Schäden am landwirtschaftlichen Wegenetz sind nach Abschluss der Baumaßnahme durch den Bauträger zu beseitigen. Beschädigte oder durch die Baumaßnahme entfernte Grenzmarken bzw. Grenzsteine sind unverzüglich wiederherzustellen.

16. Bergaufsicht

Bei Baumaßnahmen ist auf Spuren ehemaligen Bergbaus zu achten; ggf. sind entsprechende bauliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen.

VI. Zusagen

Vom Vorhabenträger, dem Land Hessen, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, Dezernat Planung Westhessen, Außenstelle Marburg (Hessen Mobil Marburg) sind in dem abgeschlossenen Anhörungsverfahren im Wesentlichen folgende Zusagen gegeben worden, die von der Planfeststellungsbehörde geprüft wurden und nachstehend festgesetzt werden:

1. Kreisbauernverband Limburg-Weilburg e. V.

1. Es wird zugesagt, dass eine frühzeitige Abstimmung zwischen dem Betrieb Thomé und Hessen Mobil wegen der Brückensperrung erfolgt, um die Nachteile für den Betrieb Thomé so gering wie möglich zu halten.
2. Es wird zugesagt, den Anschluss des Wirtschaftsweges bei Bau-km 0+110 wie bei dem bestehenden Anschluss im Ausrundungsbereich zu asphaltieren.

2. PLEdoc GmbH

1. Es wird zugesagt, die vorhandenen Gasleitungen mittels Suchschachtung zu erkunden und aufzumessen, Dabei wird der größte Durchmesser der Leitung freigelegt. Die Lage der Gasleitungen wird mit Pflöcken im hergestellten Gelände markiert.
2. Beim Bau der hier planfestgestellten Maßnahme werden neben und zwischen den Gasleitungen angeordneten Bohrpfählen im Bereich des Kreuzungspunktes mit der L 3452 folgende Abstände eingehalten:
 - Abstand 1: mindestens 2,20 m lichter Abstand (horizontal) Gasleitung-Bahrpfahl
 - Abstand 2: mind. 1,80 m lichter Abstand (vertikal) Gasleitung DN 1000 bis Unterkante (UK) Stützwand
 - Abstand 3: mind. 1,00 m lichter Abstand (vertikal) Gasleitung DN 600 bis UK Stützwand; um den Abstand von 1 m herzustellen, wird die Pfahlkopfplatte einseitig schmaler hergestellt werden. Dies geschieht in den Bereichen zwischen den Bohrpfählen. Über den Bohrpfählen bleibt die Breite von 3,75 m erhalten.
3. Es wird zugesagt, die Straßenabläufe im Grundriss neben die Gasleitung zu verschieben und die Schächte außerhalb des Schutzstreifenbereichs vorzusehen. Der lichte Abstand zwischen Gasleitung und Kanal oder Gasleitung und Kabel wird mindestens 0,40 m betragen. Die Mulde neben der L 3452 (hangseitig) wird mit Halbschalen aus Beton befestigt, wodurch die Einhaltung des Sicherheitsabstandes gewährleistet wird.
4. Weiter wird zugesagt, die Querungen mit den neuen Entwässerungsleitungen so anzulegen, dass zwischen den jeweiligen Rohrscheiteln ein lichter Abstand von 0,4 m eingehalten wird. Schächte sind grundsätzlich außerhalb des Schutzstreifens vorzusehen. Da die Lage der Kanalisation erhalten bleibt, werden die hinzukommenden Straßeneinläufe im Grundriss neben die Gasleitungen verschoben. Die Mulde neben der L 3452 wird mit halbschalen ausgeführt; der geforderte Abstand von 1 m wird eingehalten.
5. Anpflanzungen von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern zu bestehenden Ferngasleitungen werden mit einem horizontalen Abstand von mindestens 2,50 m zwischen Stammachse und Außenhaut der Versorgungs-

anlagen vorgesehen. Die sich aus den Abständen ergebenden Freihaltezonen werden dauerhaft stockfrei und begehbar gehalten. Durch die Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen werden sich keine Nachteile für den Bestand und Betrieb der Ferngasleitung sowie keinerlei Einschränkungen oder Behinderungen bei der Ausübung der für die Sicherheit der Versorgung notwendigen Arbeiten ergeben. Dieses gilt entsprechend für die notwendige Beseitigung des Bewuchses mit Maschineneinsatz innerhalb des Leitungsschutzstreifens. Zum Schutz der Leitungen führt der Instandhalter im regelmäßigen Abstand eine Pflege (Mahd) der Schutzstreifen durch.

6. Die Befahrbarkeit der Baustraßen zwischen Kläranlage und Bahn sowie auf dem Radweg neben der Lahn, die die Gasleitungen queren, wird für Baustellenfahrzeuge mittels ausreichender Überschüttung und Baggermatratzen hergestellt. Es wird zugesagt, die Lagerfläche auf der Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Schotterplatz vor der Kläranlage so zu verkleinern, dass die Gasleitung nicht betroffen ist. Der auf westlichen Lahnseite an die Baustelleneinrichtungsfläche grenzende Sicherheitsbereich der Gasleitung wird durch einen Zaun gegen Befahren gesichert.
7. Die „Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen“ der Open Grid Europe GmbH wird beachtet.

3. Regierungspräsidium Gießen, Abteilung V - Ländlicher Raum, Forsten und Naturschutz

Der Oberen Forstbehörde wird zugesagt, dass der zu entsiegelnde Bereich der Landesstraße auf der östlichen Lahnseite zu Unterhaltungszwecken auch nach der Entsiegelung befahrbar ausgeführt wird.

4. Kreisausschuss des Landkreises Limburg-Weilburg, Wasser- und Bodenschutz

Dem Kreisausschuss wird zugesagt, dass ihnen frühzeitig mitgeteilt wird, wann und von wem die Arbeiten für die Umsetzung des Vorhabens ausgeführt werden.

5. Magistrat der Stadt Runkel

Der Stadt Runkel wird zugesagt, die sich nach Verkehrsfreigabe der neuen Lahnbrücke einstellenden Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt von Wirbelau vorsorglich zu beobachten.

VII. 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.

B. Verfahrensablauf

I. Antragsgegenstand

Das Land Hessen als Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen (§ 41 Abs. 1 HStrG), vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement als zuständige Obere Landesbehörde (§ 46 Abs. 2 HStrG), beabsichtigt den Ersatzneubau der Brücke Gräveneck einschl. Abbruch des vorhandenen Brückenbauwerks im Zuge der L 3452 mit Streckenausbau zwischen Runkel/Wirbelau und Weinbach/Gräveneck von Bau-km 0-011,95 bis 0+668,46 (von Netzknoten 5515 040 – Str.-km 1+964 bis Netzknoten 5515 043 – Str.-km 0+833) sowie einschließlich der Realisierung von landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Baumaßnahme liegt in den Gemarkungen Gräveneck der Gemeinde Weinbach und Runkel und Steeden der Stadt Runkel.

Das Bauvorhaben umfasst den Ersatzneubau der Lahnbrücke bei Gräveneck sowie den Abbruch des vorhandenen Brückenbauwerks auf der freien Strecke zwischen Runkel/Wirbelau und Weinbach/Gräveneck im Zuge der L 3452. Die vorh. Brücke kreuzt die Lahn, den Lahn-Fernradweg (R 7) sowie die Bahntrasse der Lahntalbahn.

Die L 3452 beginnt mit Anschluss an die L 3322 zwischen Beselich/Schupbach und Weinbach/Gaudernbach und endet mit dem Anschluss an die L 3323 zwischen Weinbach/Elkerhausen und Weilburg. Die vorhandene L 3452 ist im Ausbaubereich „Freie Strecke“ und stellt eine zwischengemeindliche Straßenverbindung dar. Die vorhandene Fahrbahnbreite beträgt zwischen 4,20 m und 5,60 m. Die Trasse ist durch sehr enge Kurvenradien und gemäß den Richtlinien zu geringen Kurvenlängen gekennzeichnet. Im Zuge der Straßenbaumaßnahme wird daher die Fahrbahn mit einer Regelbreite von 6,00 m zuzüglich Kurvenaufweitungen und Bankette von jeweils 1,50 m ausgebaut (SQ 9,00 gemäß RAS-Q). Dies entspricht dem Querschnitt RQ 9 der nach Planungsbeginn eingeführten RAL. Im Bereich der Brücke wird ein RQ 9,5 gemäß RAS-Q ohne Geh- und Radweg und einer Kappenbreite von je 2,05 m vorgesehen. Dies entspricht dem Querschnitt RQ 9 B der nach Planungsbeginn eingeführten RAL. Zur Sicherung

des Unterhangs wird auf der östlichen Lahnseite eine ca. 260 m lange Stützwand erforderlich.

Die Länge der Ausbaustrecke einschl. Brückenbauwerk beträgt ca. 680 m; das Brückenbauwerk ist 156 m lang.

II. Antragsbegründung

Der Vorhabenträger, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, begründete den Antrag im Wesentlichen mit der Notwendigkeit des Ersatzneubaus der Lahnbrücke Gräveneck. Die Brücke wurde im Jahr 2001/02 ertüchtigt und musste dennoch in der Breite beschränkt werden. Seit 1997 ist die Brücke aufgrund ihrer eingeschränkten Tragfähigkeit für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 9 t gesperrt. Die uneingeschränkt nutzbare Verkehrsanbindung des hiesigen Bereiches und des Weiltals an das Bundesfernstraßennetz (B 49) sei derzeit nicht gegeben, da im Bereich der L 3025 im Stadtbereich Weilburg für die Bahnunterführung eine Höhenbeschränkung auf 3,50 m besteht und die zu erneuernde Lahnbrücke im Zuge der L 3452 eine Gewichtsbeschränkung von 9 t aufweist. Weiterhin sei die Restlebensdauer der Lahnbrücke beschränkt, sodass auf einen Ersatzneubau nicht verzichtet werden könne.

Die vorhandene Trassierung der Landesstraße im Ausbaubereich wiese zudem Mängel durch zu kleine Radien und zu kurze Radienlängen auf. Die vorhandene Fahrbahnbreite beträgt teilweise nur 4,20 m, sodass die richtliniengerechte Fahrbahnbreite von 6,00 m deutlich unterschritten wird.

Der Ersatzneubau der Lahnbrücke erfolgt entsprechend den straßenrechtlichen Anforderungen ohne Nutzungsbeschränkungen, so dass eine uneingeschränkt nutzbare Verkehrsanbindung des hiesigen Bereichs und des Weiltals an das Bundesfernstraßennetz ermöglicht wird. Mit der Maßnahme ergibt sich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit aus der Fahrbahnverbreiterung im gesamten beplanten Bereich der Landesstraße. Die Anschlussradien an das Bauwerk werden vergrößert, sodass die vorhandenen Trassierungsmängel abgemildert werden bzw. entfallen.

III. Anhörungsverfahren

1. Hauptverfahren

Für das Vorhaben wurde gem. § 33 HStrG i.V.m. § 73 Abs. 2 HVwVfG das Anhörungsverfahren durchgeführt. Mit Schreiben vom 25. Februar 2016 legte Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, Dez. Planung Westhessen, Außenstelle Marburg (Hessen Mobil Marburg), dem Regierungspräsidium Gießen den Plan für das oben genannte Vorhaben vor und beantragte, das Anhörungsverfahren nach § 33 HStrG i.V.m. § 73 HVwVfG durchzuführen. Die Antragsunterlagen sind in der nachfolgenden Tabelle 3 aufgelistet:

Tabelle 3: Antragsunterlagen des Hauptverfahrens

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt
1	Erläuterungsbericht (58 Seiten einschließlich Titelblatt und Inhaltsverzeichnis)	-	18. Mai 2015
2	Übersichtskarte	10.000	18. Mai 2015
5	Lageplan	1.000	18. Mai 2015
6	Höhenplan	1.000/100	18. Mai 2015
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	1.000	18. Mai 2015
9.1.0 bis 9.1.4	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (4 Blatt + 1 Blatt Legende)	1.000 und 500	18. Mai 2015

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt
9.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenverzeichnis (50 Seiten einschl. Titelblatt)	-	18. Mai 2015
9.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (12 Seiten einschl. Ti- telblatt)	-	18. Mai 2015
10.1.1 bis 10.1.2	Grunderwerbspläne (2 Blatt)	1.000 und 500	18.05.2015
10.2	Grunderwerbsverzeichnis (7 Seiten)	-	18.05.2015
11	Regelungsverzeichnis (8 Seiten ein- schl. Titelblatt)	-	18.05.2015
12.1	Erläuterungsbericht zur Widmungs- und Umstufungsplanung (5 Seiten einschl. Titelblatt)	-	03.03.2015
12.2	Übersichtlageplan Widmung	1.000	03.03.2015
12.3	Aufstellung Widmung (1 Seite)	-	03.03.2015
14	Straßenquerschnitt	50	18.05.2015
16.1	Leistungsplan	1.000	18.05.2015
16.2	Lageplan Baustraßen und Baustellen- einrichtung	1.000	18.05.2015
17.1	Erläuterungen zur schalltechnischen Untersuchung (2 Seiten)	-	
17.1.1	Zusammenstellung der Emissionspe- gel der einzelnen Straßenabschnitte (2 Seiten)	-	16.09.2013

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt
17.1.2	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen gemäß RLS-90, Tabellenausdruck (2 Seiten)	-	16.09.2013
17.1.3	Lageplan zum Lärmschutz	1.500	18.05.2015
17.2	Erläuterungen Untersuchung der Luftschadstoffe (1 Seite)		
18.1	Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchungen (12 Seiten einschließlich Titelblatt)	-	18.05.2015
18.2	Nachweis nach DWA M 153 (5 Seiten einschließlich Titelblatt)	-	18.05.2015
19	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) mit integriertem Fauna-Flora-Gutachten (266 Seiten einschl. Titelblätter)	-	18.05.2015
19, Anlage 1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Kostenschätzung (5 Seiten einschl. Titelblätter)	-	18.05.2015
19, Anlage 2	Spezielle Artenschutzprüfung (ASB) (2 Titelblätter, 4 Seiten Inhaltsverzeichnis, 43 Seiten, 112 Seiten Anhang)	-	18.05.2015
19.1.0 bis 19.1.4	Landschaftspflegerischen Begleitplan – Bestands- und Konfliktpläne (4 Blatt + 1 Blatt Legende)	1.000 und 500	18.05.2015
19.2	FFH-Vorprüfung und FFH-Prüfung für das FFH-Gebiet Lahntal und seine Hänge (DE 5515-303) (2 Titelblätter, 2 Seiten Inhaltsverzeichnis, 45 Seiten)	-	18.05.2015

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt
19.2.1	FFH-Vorprüfung für das Gebiet DE 5515-303 – Übersichtslageplan (1 Blatt)	25.000	18.05.2015
19.3.0	Umweltverträglichkeitsstudie - Erläu- terungsbericht (89 Seiten einschließ- lich Titelblätter und Inhaltsverzeich- nis)	-	18.05.2015
19.3.1	UVS: Karte 1: Realnutzung und Bio- toptypen	5.000	18.05.2015
19.3.2	UVS: Karte 2: Tiere und Pflanzen	5.000	18.05.2015
19.3.3	UVS: Karte 3: Boden (1 Blatt)	5.000	18.05.2015
19.3.4	UVS: Karte 4: Wasser	5.000	18.05.2015
19.3.5	UVS: Karte 5: Klima/Luft	5.000	18.05.2015
19.3.6	UVS: Karte 6: Landschaftsbild	5.000	18.05.2015
19.3.7	UVS: Karte 7: Mensch, Kultur und Sachgüter	5.000	18.05.2015
19.3.8	UVS: Karte 8: Raumwiderstand	5.000	18.05.2015
19.3.9	UVS: Karte 9: Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen - Variante 3	2.000	18.05.2015
19.3.10	UVS: Karte 9: Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen - Variante 4	2.000	18.05.2015
19.3.11	UVS: Karte 10: Auswirkungen auf Bo- den und Wasser - Variante 3	2.000	18.05.2015
19.3.12	UVS: Karte 10: Auswirkungen auf Bo- den und Wasser - Variante 4	2.000	18.05.2015
19.3.13	UVS: Karte 11: Auswirkungen auf Landschaftsbild und Erholung / Frei- zeitinfrastruktur - Variante 3	2.000	18.05.2015
19.3.14	UVS: Karte 11: Auswirkungen auf Landschaftsbild und Erholung / Frei- zeitinfrastruktur - Variante 4	2.000	18.05.2015

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt
19.3.15	UVS: Karte 12: Auswirkungen auf Wohn- und Wohnumfeldfunktion, Klima / Luft, Kultur- und Sachgüter - Variante 3	2.000	18.05.2015
19.3.16	UVS: Karte 12: Auswirkungen auf Wohn- und Wohnumfeldfunktion, Klima / Luft, Kultur- und Sachgüter - Variante 4	2.000	18.05.2015

1.1 Auslegung der Antragsunterlagen

Die Anhörungsbehörde, gem. § 35 Abs. 1 HStrG das Regierungspräsidium Gießen, hat mit Schreiben vom 01. März 2016 das Anhörungsverfahren eingeleitet. Mit Schreiben vom 21. März 2016 wurden beiden Kommunen nochmals aufgefordert die Planunterlagen für einen Monat zur allgemeinen Einsichtnahme auszulegen. Die Planunterlagen wurden auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Gemeinde Weinbach und bei der Stadt Runkel in der Zeit vom 11. April 2016 bis einschließlich 10. Mai 2016 während der Dienststunden zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt (§ 73 Abs. 3 HVwVfG). Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise von der Gemeinde Weinbach am 24. März 2016 im „Weilburger Tageblatt“, von der Stadt Runkel am 23. März 2016 im „Weilburger Tageblatt“ und in der „Naussaischen Presse“ bekannt gemacht (§ 73 Abs. 5 Satz 1 HVwVfG). Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, wurden soweit zutreffend von der Gemeinde Weinbach und der Stadt Runkel rechtzeitig von der Auslegung der Planunterlagen benachrichtigt, indem ihnen eine Ausfertigung des Bekanntmachungstextes zur Kenntnisnahme übersandt wurde. Von der Gemeinde Weinbach wurde dieser Personenkreis am 24.03., 07.04. und 13.04.2016 benachrichtigt. Die entsprechende Liste der Angeschriebenen befindet sich on der Verfahrensakte. Insgesamt wurden von der Gemeinde Weinbach 10 nicht ortsansässige Betroffene schriftlich benachrichtigt. Die Stadt Runkel hat mit Schreiben vom 14. April 2016 eine nicht ortsansässige Betroffene benachrichtigt, da die aktuelle Adresse zunächst ermittelt werden musste.

Die Bekanntmachungen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass für das Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 3 a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG a.F.) in der Fassung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30. November 2016 (BGBl. I S. 2749), bestehe und dass die Anhörung zu den ausgelegten Planunterlagen auch die Einbeziehung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 9 Abs. 1 UVPG a. F., ist. Es wurde mitgeteilt, dass innerhalb der gesetzlichen Frist bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, das war bis zum 24. Mai 2016, Einwendungen beim Regierungspräsidium Gießen (Anhörungsbehörde) oder bei den beiden Kommunen Gemeinde Weinbach und Stadt Runkel gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. In der Bekanntmachung wurde weiterhin dargelegt, dass die Einwendung den geltend gemachten Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen müsse. Ein Hinweis, wonach nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen ausgeschlossen seien, war in den Bekanntmachungen ebenfalls enthalten (§ 73 Abs. 4 Satz 3 HVwVfG). Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass bei Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Eingaben), auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite ein Unterzeichner mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu bezeichnen sei und dass andernfalls diese Einwendungen unberücksichtigt bleiben können. Zudem erfolgten in der Bekanntmachung die Hinweise, dass die Anhörungsbehörde auf eine Erörterung der rechtzeitig erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen verzichten könne (§ 73 Satz 6 Satz 1 und 2 HVwVfG). Finde ein Erörterungstermin statt, würde er vorher ortsüblich bekannt gemacht werden. Ferner würden diejenigen gesondert benachrichtigt, die rechtzeitig Einwendungen erhoben hätten. Bei gleichförmigen Einwendungen werde der Vertreter von dem Termin gesondert benachrichtigt (§ 17 HVwVfG). Seien mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen, so könnten diese durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden. Die Vertretung durch einen Bevollmächtigten sei möglich. Die Bevollmächtigung sei durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen, die zu den Akten der Anhörungsbehörde zu geben sei. Bei Ausbleiben eines Beteiligten in dem Erörterungstermin könne auch ohne ihn ver-

handelt werden. Das Anhörungsverfahren sei mit Abschluss des Erörterungstermins beendet. Der Erörterungstermin sei nicht öffentlich. In der Bekanntmachung wurde zudem darauf hingewiesen, dass Kosten, die durch die Einsichtnahme in die Planunterlagen, durch die Erhebung von Einwendungen und Stellungnahmen, durch die Teilnahme am Erörterungstermin oder Vertreterbestellung entstehen, nicht erstattet würden.

Ferner enthielt die Bekanntmachung den Hinweis, dass Entschädigungsansprüche, soweit über sie nicht in der Planfeststellung dem Grunde nach zu entscheiden sei, nicht in dem Erörterungstermin, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren behandelt würden. In der Bekanntmachung wurde zudem darauf hingewiesen, dass über die Einwendungen und Stellungnahmen nach Abschluss des Anhörungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde entschieden werde und dass die Zustellung der Entscheidung (Planfeststellungsbeschluss) an die Einwender und diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden könne, wenn mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen seien. Des Weiteren enthielt die Bekanntmachung den Hinweis, dass vom Beginn der Auslegung des Planes die Anbaubeschränkungen nach § 23 Abs. 5 HStrG und die Veränderungssperre nach § 34 HStrG in Kraft treten und darüber hinaus ab diesem Zeitpunkt dem Träger der Straßenbaulast ein Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen zustehe.

1.2 Beteiligung der Behörden und Stellen

Die Anhörungsbehörde hat die Antragsunterlagen mit Schreiben vom 22. März 2016 den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt werden, zugeleitet und gebeten, bis zum 24. Mai 2016 zu dem Plan Stellung zu nehmen (§ 73 Abs. 2 und 3a HVwVfG). Gleichzeitig erfolgte der Hinweis, wenn bis zu dem genannten Termin eine Stellungnahme nicht vorliege, werde davon ausgegangen, dass Bedenken gegen den Plan nicht erhoben werden (§ 73 Abs. 3a Satz 2 HVwVfG). Weiterhin wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen innerhalb der Frist gem. § 73 Abs. 4 Satz 1 HVwVfG zu erheben seien, sofern mit Blick auf die materielle Präklusionswirkung des § 73 Abs. 4 Satz 3 HVwVfG eine klagefähige Rechtsposition zu erlangen beabsichtigt sei.

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte in Frankfurt wurde nachträglich am 14. April 2016 per Mail beteiligt. Ihr wurde für die Abgabe der Stellungnahme Fristverlängerung bis zum 25. Juli 2016 gewährt. Ebenfalls Fristverlängerung für die Abgabe der Stellungnahmen erhielten die Obere Naturschutzbehörde (Dez. 53.1) beim Regierungspräsidium Gießen und der Fachdienst Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Landkreises Limburg-Weilburg.

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 Bekanntmachungen der Gemeinde Weinbach vom 24. März 2016 und der Stadt Runkel vom 23. März 2016 nach § 73 Abs. 4 Satz 5 HVwVfG von der Auslegung des Plans benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

Die veröffentlichte Bekanntmachung enthielt einen ausdrücklichen Hinweis, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen seien und dass diese Rechtsfolge auch für Einwendungen und Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzverbände und der sonstigen Umweltschutzvereinigungen gelte (§ 73 Abs. 4 Satz 5 HVwVfG). Die rechtlichen Anforderungen des § 73 HVwVfG an die Beteiligung der naturschutzfachlichen Verbände und Vereine im Verfahren sind damit erfüllt.

1.4 Einwendungen und Stellungnahmen

In einigen Stellungnahmen wurde dem Bauvorhaben in der planvorgesehenen Form uneingeschränkt zugestimmt. Teilweise wurden Anregungen vorgetragen, Forderungen gestellt oder Hinweise formuliert. Der Kreisbauernverband Limburg-Weilburg e. V. befürchtet durch die Sperrung und Sprengung der alten Brücke Beeinträchtigungen während der Erntezeit für die Landwirte und große Umwege für einen direkt betroffenen Betrieb. Der Magistrat der Stadt Runkel und der Ortsbeirat des Stadtteils Wirbelau lehnen den Brückenneubau über das

derzeit zulässige Gesamtgewicht von 9 Tonnen hinaus ab. Sie sehen aufgrund einer befürchteten Zunahme des Schwerlastverkehrs eine zusätzliche starke Belastung der ohnehin engen Ortsmitte des Stadtteils Wirbelau.

Es wurden 3 Einzeleinwendungen von privat betroffenen Personen erhoben, die eine Grundstücksinanspruchnahme ablehnen bzw. u. a. die Variantenabwägung bemängeln. Von den anerkannten Naturschutzvereinigungen und sonstigen Vereinigungen erfolgte eine Einwendung. Es wurde eine Ausgleichsmaßnahme im unmittelbaren Eingriffsgebiet vorgeschlagen und Hinweise zur Bauausführung gegeben.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom Regierungspräsidium Gießen an Hessen Mobil Marburg, sukzessive in der Zeit vom 02. Juni bis zum 27. September 2016 zur fachtechnischen Prüfung und Äußerung übersandt digital übersandt.

1.5 Erörterungstermin

Der Vorhabenträger hat sich unter Verwendung des Arbeitsblattes „Erwiderung zu der Einwendung/ Stellungnahme...“ mit Schreiben vom 24. Oktober 2016 zu sämtlichen vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen geäußert. Da nicht alle vorgetragenen Einwendungen und Bedenken ausgeräumt werden konnten, war die Durchführung eines Erörterungstermins mit dem Ziel einer ergänzenden Sachverhaltsaufklärung zweckdienlich (§ 73 Absatz 6 HVwVfG).

Der Erörterungstermin (1. Dezember 2016) wurde im Bekanntmachungsorgan der betroffenen Kommunen (Gemeinde Weinbach und Stadt Runkel) gemäß § 73 Absatz 6 Satz 5 HVwVfG rechtzeitig ortsüblich bekannt gemacht. Die Bekanntmachung über die Durchführung des Erörterungstermins erschien im Bekanntmachungsorgan der Stadt Runkel, dies ist das „Weilburger Tageblatt“ und die „Nassauische Neue Presse“, am 21. November 2016. In der Gemeinde Weinbach erschien die Bekanntmachung im Bekanntmachungsorgan der Gemeinde Weinbach, dies ist das „Weilburger Tageblatt“ am 19. November 2016. In der Bekanntmachung wurden Ort, Zeit und Beginn der Erörterungsverhandlungen genau angegeben. Unter Nr. 2 der Bekanntmachung wurde mitgeteilt, dass im Termin die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen erörtert würden. Die Teilnahme am Termin sei jedem, dessen Belange durch

das Bauvorhaben berührt werden, freigestellt. Die betroffenen Beteiligten hätten eine schriftliche Einladung erhalten. Die Vertretung durch einen Bevollmächtigten sei möglich. Dieser habe seine Bevollmächtigung durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen und diese zu den Akten der Anhörungsbehörde zu geben. Es wurde darauf hingewiesen, dass bei Ausbleiben eines Beteiligten auch ohne ihn verhandelt werden könne, dass verspätete Einwendungen ausgeschlossen seien und dass das Anhörungsverfahren mit Schluss des Erörterungstermins beendet sei. Unter Nr. 3 erfolgte der Hinweis, dass durch die Teilnahme am Erörterungstermin oder durch Vertreterbestellung entstehende Kosten nicht erstattet würden. Nr. 4 enthielt die Mitteilung, dass der Erörterungstermin nicht öffentlich sei.

Die Bekanntmachung enthielt noch den nachfolgenden Hinweis: „Der Erörterungstermin soll zu einer einvernehmlichen Lösung der vorgetragenen Bedenken beitragen, Missverständnisse ausräumen und Informationen liefern. Es wird ferner darauf hingewiesen, dass das Fernbleiben vom Erörterungstermin keine nachteiligen Rechtsfolgen für fristgerecht erhobene Einwendungen hat. Die fristgerecht erhobenen Einwendungen haben im weiteren Verfahren Gültigkeit. Eine abschließende Bewertung der Einwendungen erfolgt im Planfeststellungsbeschluss.“ Der Erörterungstermin fand am Donnerstag, den 1. Dezember 2016 ab 10.00 Uhr und fand im Dorfgemeinschaftshaus Edelsberg, Hauptstr. 53 in 35796 Weinbach-Edelsberg statt.

Die Verfahrensbeteiligten, die eine Stellungnahme abgegeben oder eine Einwendung erhoben hatten, wurden zu dem Erörterungstermin von der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 1. November 2016 schriftlich eingeladen. Gleichzeitig wurde ihnen die entsprechende Erwiderung des Vorhabenträgers zu der jeweiligen Stellungnahme/Einwendung zur Kenntnisnahme übersandt.

In der Erörterungsverhandlung mit den Trägern öffentlicher Belange und Stellen sowie den beiden betroffenen Kommunen wurde deutlich, dass dem Bauvorhaben größtenteils zugestimmt wird. Grundlegende Bedenken bestehen bei der Stadt Runkel. Diese hat ihre Bedenken auch nochmals im Erörterungstermin zusammen mit dem Ortsbeirat des betroffenen Stadtteils Wirbelau vorgetragen. Eine Einigung oder Rücknahme der in der Stellungnahme geäußerten Bedenken wurde nicht erzielt. Vielmehr werde zukünftig eine starke Belastung mit Schwerverkehr ab 3 t in der engen Ortslage von Wirbelau befürchtet. Bei drei

Behörden bzw. Stellen konnte die Stellungnahme mit den vorgetragenen Bedenken durch die erhaltene Erwiderung im Erörterungstermin als erledigt angesehen werden.

Bezüglich der Erörterungsverhandlung mit den Privaten hat sich gezeigt, dass Verständnisfragen geklärt werden konnten. Dies führte allerdings nicht dazu, dass Einwander ihre Bedenken als ausgeräumt ansahen. Bedingt durch die Inanspruchnahme ihres Grundstückes oder der Beeinträchtigung während der Bauphase sahen die grundstücksbetroffenen Eigentümer und Pächter keine Befriedung.

1.6 Vorlagebericht

Das Regierungspräsidium Gießen hat mit Bericht vom 30. März 2017 die Anhörungs- und Planunterlagen gemäß § 73 Abs. 9 HVwVfG der Planfeststellungsbehörde, dem damaligen Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorgelegt.

2. 1. Planänderungsverfahren

Über die Stellungnahme des Amtes für Bodenmanagement Limburg a. d. Lahn vom 11. Mai 2016 wurde die Planfeststellungsbehörde darauf aufmerksam, dass sich die Grundstücksverhältnisse im Bereich des beantragten Vorhabens geändert haben. Der westlich der Lahn befindliche Bauabschnitt befindet sich im Gebiet des Flurbereinigungsverfahrens F 979 Weinbach-Gräveneck. Aufgrund dieses laufenden Flurbereinigungsverfahrens „F979 Weinbach-Gräveneck“ waren die Grunderwerbsunterlagen nicht mehr aktuell und zu überarbeiten. Die Zuschnitte der Grundstücke hatten sich gegenüber den im Hauptverfahren ausgelegenen Unterlagen geändert. Insofern war ein 1. Planänderungsverfahren erforderlich.

Hessen Mobil, Standort Marburg, hat aufgrund dessen mit Schreiben vom 21.02.2019 bei der verfahrensführenden Stelle, der Planfeststellungsbehörde, einen ersten Antrag auf Planänderung gestellt. Die Unterlagen für die 1. Planänderung übersandt.

Tabelle 4: Antragsunterlagen des 1. Planänderungsverfahrens

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt
10.1.1a bis	Grunderwerbsplan (nach Flurbereini- gungsverfahren) (1 Blatt)	1.000	12.12.2018
10.2	Grunderwerbsverzeichnis (nach Flur- bereinigungsverfahren) (7 Seiten)	-	12.12.2018
10.1.1	Grunderwerbsplan – ungültig (2 Blatt)	1.000	18.05.2015

Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 73 Abs. 8 HVwVfG ein vereinfachtes Anhörungsverfahren durchgeführt und die durch die Änderung Betroffenen beteiligt. Mit E-Mail vom 22.02.2019 hat die Planfeststellungsbehörde Hessen Mobil gebeten, die Anhörung der Betroffenen in Amtshilfe durchzuführen. Diesen sind die geänderten Planunterlagen mit der Gelegenheit zur Stellungnahme bzw. Einwendungen mit einer Frist von 14 Tagen zugesandt worden. Darüber hinaus hat Hessen Mobil die Betroffenen (Eigentümer und Pächter) auf die Erreichbarkeit ihrer Grundstücke während der Bauzeit hingewiesen.

Während der gesetzlichen Frist wurden keine Einwendungen von Privaten gegen den Plan erhoben. Die Wasserschiffahrtsverwaltung als Grundstückseigentümerin hat eine Stellungnahme mit einer Forderung abgegeben, der im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss entsprochen werden kann. Eine weitere zustimmende Stellungnahme wurde vom Landkreis Limburg-Weilburg als Grundstückseigentümer abgegeben.

3. 2. Planänderungsverfahren

Aufgrund von verschiedenen Änderungsbedarfen und Nachbesserungen hinsichtlich des Abrisses des Bestandsbrückenbauwerkes wurde eine 2. Planänderung erforderlich. Die Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen wurden insbesondere durch die vertiefte Betrachtung des Baukonzeptes für den

Rückbau des Bestandsbauwerkes mit seinen Auswirkungen veranlasst. Hieraus ergaben sich insbesondere folgende Änderungen der Planung:

- überarbeitete und ergänzte landespflegerische Unterlagen,
- überarbeitete Grunderwerbsunterlagen,
- überarbeiteter Lageplan,
- neue Unterlage Fachbeitrag nach WRRL,
- Auslegung der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung 2030.

Hessen Mobil hat mit Schreiben vom 20.06.2024 ein 2. Planänderungsverfahren bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde beantragt. Da für die Planänderung ein ergänzenden Anhörungsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 HVwVfG, § 9 Abs. 1 Satz 1 und 4 UVPg a. F. durchzuführen war, hat die Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 20.03.2024 die Anhörungsbehörde beim Regierungspräsidium Gießen um Amtshilfe zur Durchführung des Verfahrens gebeten. Hessen Mobil hat der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 26.06.2024 die ergänzenden und auszulegenden Planunterlagen vorgelegt.

Tabelle 5: Antragsunterlagen des 2. Planänderungsverfahrens

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufge- stellt/geän- dert
0.1	Erläuterungen zur Planänderung (3 Seiten)	-	03.04.2023
0.2	LBP – Darstellung der Planänderun- gen (3 Seiten)	-	31.05.2024
5	Lageplan – ungültig -	1.000	18.05.2015
5b	Lageplan	1.000	18.05.2024/ Feb. 2024
9.1b	LBP – Maßnahmenpläne (Blatt Nr. 0 bis 2)	1.000	18.05.2015 / 05.2024
9.2b	LBP – Maßnahmenverzeichnis (56 Seiten)	-	18.05.2015 / 05.2024
9.3b	LBP – Vergleichende Gegenüberstel- lung – Bilanzierung (12 Seiten)	-	18.05.2015 / 05.2024

Unterlage/ Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufge- stellt/geän- dert
10.1.1b	Grunderwerbsplan	1.000	21.03.2024
10.2b	Grunderwerbsverzeichnis (10 Seiten)	-	31.05.2024
11b	Regelungsverzeichnis (8 Seiten)	-	18.05.2015/ 2. Planände- rung
16.2	Lageplan Baustraße und Baustellen- einrichtung - ungültig	1.000	
16.2b	Lageplan Baustraße und Baustellen- einrichtung	1.000	
18.3	Fachbeitrag WRRL (69 Seiten)	-	
19.0b	Landschaftspflegerischer Begleitplan (263 Seiten) – mit 4 Anlagen:	-	18.05.2015 / 05.2024
	Anlage 3 - Kontrolle der Strukturdaten 2018 (7 Seiten)	-	06.06.2018
	Anlage 4 – Aufklärungsunterlage zu Auswirkungen der Brückensprengung der bestehenden Brücke (20 Seiten)	-	31.05.2024
	Anlage 5 - Kontrolle der Strukturdaten 2023 (29 Seiten)	-	31.05.2024
	Anlage 6 – Aufklärungsunter- lage zu Auswirkungen der Änderung des Bauwerksentwurfs im Zuge der Be- schlussfassung (21 Seiten)	-	31.05.2024
19.1b	LBP – Bestands- und Konfliktplan (Blatt Nr. 0 bis 2)	1.000	18.05.2015 / 05.2024
19.2b	FFH-Vorprüfung und FFH-Prüfung (60 Seiten)	-	18.05.2015 / 05.2024
22	Verkehrsuntersuchung (31 Seiten)	-	19.01.2016

Die Anhörungsbehörde hat entsprechend der gesetzlichen Vorgaben rechtzeitig die Behörden, deren Aufgabenbereich durch die Planänderung berührt wird,

zur Stellungnahme aufgefordert. Die entscheidungserheblichen Unterlagen lagen einen Monat vom 15.07.2024 bis einschließlich 14.08.2024 in der Gemeindeverwaltung Weinbach während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme aus (§ 73 Abs. 3 Satz 1 HVwVfG, § 9 UVPG a. F. Zeit und Ort der Auslegung wurden gemäß § 33 HStrG i. V. m. § 73 Abs. 5 Satz 1 HVwVfG zuvor ortsüblich durch die Gemeinde Weinbach im amtlichen Bekanntmachungsorgan „Weilburger Tageblatt“, am 08.07.2024, bekannt gemacht. Zudem wurden der Inhalt der Bekanntmachung und die Unterlagen zur 2. Planänderung auf der Homepage des Regierungspräsidiums Gießen veröffentlicht. Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden ordnungsgemäß von der Gemeinde Weinbach über die Bekanntmachung informiert. Sofern im Rahmen des Hauptverfahrens vereinzelt gefordert wurde, über den Fortgang des Verfahrens informiert zu werden, ist dem nicht nachgekommen worden, weil das Verfahren nach gesetzlichen Vorschriften behandelt wurde.

Die Bekanntmachung entsprach den gesetzlichen Anforderungen. Da das Vorhaben UVP-pflichtig ist, wurde darauf hingewiesen, dass die Anhörung zu den ausgelegten Planunterlagen auch die Einbeziehung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gem. § 9 Abs. 1 UVPG a. F. in der Fassung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), geändert durch Gesetz vom 30. November 2016 (BGBl. I S. 2749) darstellt. Die ausgelegten Planunterlagen enthielten die gemäß § 6 UVPG a. F. notwendigen Angaben. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist (vgl. § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG a. F., § 73 Abs. 4 Satz 1) bis spätestens 2 Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, das war bis zum 28.08.2024, Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren.

Da es zu keinen Änderungen der Unterlagen bezüglich der Ersatzmaßnahme auf dem Gebiet der Gemeinde Runkel kam, war eine Auslegung in der Gemeinde Runkel nicht erforderlich. Auch die Tatsache, dass die Verkehrsuntersuchung mit ausgelegt wurde, erforderte keine Auslegung in der Gemeinde Runkel, da dieser der Gemeinde bereits vorlag.

Insgesamt sind 14 Stellungnahmen eingegangen. In einigen Stellungnahmen wurde dem Vorhaben uneingeschränkt zugestimmt, teilweise wurden Anregungen vorgetragen, Forderungen gestellt oder Hinweise formuliert.

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins im Rahmen der 2. Planänderung konnte gemäß § 33 HStrG i. V. m. § 73 Abs. 6 HVwVfG und § 9 UVPG verzichtet werden, da mit keiner weiteren Sachverhaltsaufklärung und Befriedung zu rechnen und die Sach- und Rechtslage ausreichend geklärt war. Geäußerte Bedenken gegen den Plan von einzelnen Behörden und Stellen konnten im Nachgang zum Planänderungsverfahren geklärt werden. Einwendungen von Grundstücksbetroffenen wurden nicht erhoben.

C. Entscheidungsgründe

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Erforderlichkeit der Planfeststellung

Das Land Hessen als Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen (§ 41 Abs. 1 HStrG), vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement als zuständige Obere Landesbehörde (§ 46 Abs. 2 HStrG), beabsichtigt den Ersatzneubau der Brücke Gräveneck einschl. Abbruch des vorhandenen Brückenbauwerks im Zuge der L 3452 mit Streckenausbau zwischen Runkel/Wirbelau und Weinbach/Gräveneck von Bau-km 0-011,95 bis 0+668,46 (von Netzknoten 5515 040 – Str.-km 1+964 bis Netzknoten 5515 043 – Str.-km 0+833) sowie einschließlich der Realisierung von landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Gem. § 33 HStrG ist vor dem Bau neuer oder der Änderung bestehender Landes- und Kreisstraßen der Plan festzustellen oder zu genehmigen oder die Entscheidung zu treffen, dass die Planfeststellung und die Plangenehmigung entfallen.

Für ein durch Rechtsvorschrift angeordnetes Planfeststellungsverfahren gelten gemäß § 72 HVwVfG die §§ 73 bis 78 HVwVfG und, soweit sich aus ihnen nichts Abweichendes ergibt, die übrigen Vorschriften dieses Gesetzes.

2. Zuständigkeit, Verfahren, Form

Gem. § 35 Abs. 2 HStrG ist Planfeststellungsbehörde für Landes- und Kreisstraßen die oberste Landesstraßenbaubehörde. Oberste Straßenbaubehörde ist gem. § 46 Abs. 1 HStrG das für den Straßen- und Brückenbau zuständige Ministerium. Dies ist vorliegend nach dem Beschluss vom 19. März 2024 über die Zuständigkeit der einzelnen Ministerinnen und Minister nach Art. 104 Abs. 2 der Verfassung des Landes Hessen (GVBl. 2024, Nr. 11), zuletzt geändert durch Beschluss vom 20. Juni 2024 (GVBl. 2024 Nr. 20), das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum.

3. Rechtswirkungen der Planfeststellung

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt gem. § 33 HStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 HVwVfG nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Es werden demnach alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – rechtsgestaltend geregelt, indem die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird. Die von der Konzentrationswirkung erfassten Entscheidungen sind unter A.II erteilt worden. Hiervon ausgenommen sind die wasserrechtlichen Erlaubnisse nach §§ 8 und 9 WHG. Aufgrund § 19 Abs. 1 WHG waren diese Erlaubnisse allerdings durch die Planfeststellungsbehörde zu erteilen (siehe Ziffer A.III).

4. Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das hier planfestgestellte Bauvorhaben, den Ersatzneubau des Brückenbauwerks einschließlich des Abbruchs des vorhandenen Brückenbauwerks in Gräveneck im Zuge der L 3452, war gemäß § 33 Abs. 3 HStrG i. V. m § 3 a UVPG in der Fassung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30. November 2016 (BGBl. I S. 2749), unter Berücksichtigung der Kriterien i. S. d. Anlage 2 zum UVPG a. F eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

5. Zusicherungen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren

Von dem Vorhabenträger, dem Land Hessen (Landesstraßenverwaltung), vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, Außenstelle Marburg, Dez. Planung Westhessen, ist im abgeschlossenen Anhörungsverfahren eine Reihe von Zusagen gegeben worden. Dabei handelt es sich um von der zuständigen Straßenbaubehörde 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 unter Ziffer A.V angeordneten Nebenbestimmungen sind, im Planfeststellungsbeschluss unter Ziffer A.VI bestätigt und aufgelistet worden.

6. Auslegung der Planunterlagen (Anstoßfunktion)

Die zur Planfeststellung von dem Vorhabenträger eingereichten Unterlagen ermöglichen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Die Unterlagen haben zu den Zeitpunkten der Auslegung sowie der Behörden- und Verbände-beteiligung den an die so genannte Anstoßfunktion zu stellenden Anforderungen genügt.

Die ausgelegten Planunterlagen ermöglichen eine Gesamtbeurteilung des Vorhabens und seiner Auswirkungen und verfügen somit über die erforderliche Anstoßwirkung.

II. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das planfestgestellte Vorhaben hat die Planfeststellungsbehörde eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG a. F.) in der Fassung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30. November 2016 (BGBl. I S. 2749), durchgeführt.

1. Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das hier planfestgestellte Bauvorhaben besteht gemäß § 3 a UVPG a. F. eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Aufgrund der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323), finden die Bestimmungen des UVPG (a. F.) in der Fassung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30. November 2016 (BGBl. I S. 2749), auf das Vorhaben Anwendung. Mit dem Antrag auf Durchführung des Anhörungsverfahrens und der Vorlage der Planunterlagen mit Schreiben vom 25. Februar 2016 wurde das Anhörungsverfahren als Teil des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben eingeleitet, sodass die

Einleitung vor dem in der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 2 UVPG genannten Stichtag (16. Mai 2017) erfolgte. Der Feststellungsentwurf enthielt alle entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens, die nach § 6 UVPG a. F. vorzulegen waren. Die Planänderungen und die dazugehörige Öffentlichkeitsbeteiligung sind Teil des Planfeststellungsverfahrens für den Ersatzneubau des Brückenbauwerks einschließlich des Abbruchs des vorhandenen Brückenbauwerks in Gräveneck im Zuge der L 3452, weshalb weiterhin die vor dem 16. Mai 2017 geltende Rechtslage Anwendung findet.

Nach § 33 Abs. 3 Satz 1 HStrG unterliegen im Rahmen der Planfeststellung die Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Es handelt sich bei dem Vorhaben um eine Änderung der Straße gemäß § 33 Abs. 3 Satz 3, für die im Einzelfall festzustellen war, ob mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war. Bei überschlägiger Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung der Kriterien i. S. d. Anlage 2 zum UVPG a. F. war davon auszugehen, dass der Ersatzneubau des Brückenbauwerks einschließlich des Abbruchs des vorhandenen Brückenbauwerks in Gräveneck im Zuge der L 3452 erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben könnte, sodass gemäß § 3 a UVPG a. F. eine UVP-Pflicht besteht.

2. Verfahren

Für den Ersatzneubau des Brückenbauwerks einschließlich des Abbruchs des vorhandenen Brückenbauwerks in Gräveneck im Zuge der L 3452 wurde in dem Jahr 2004 eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt, die die Umweltauswirkungen der verschiedenen Varianten begutachtete und miteinander verglich. Im Jahr 2013 erfolgte eine Aktualisierung der Umweltverträglichkeitsstudie. Mit dem Antrag auf Einleitung eines Anhörungsverfahrens vom 25. Februar 2016 beim Regierungspräsidium Gießen hat der Vorhabenträger die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 6 UVPG a. F. vorgelegt. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden diese Unterlagen den nach § 7 UVPG a. F. zu beteiligenden Behörden zugeleitet und eine Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 9 Abs. 1 UVPG a. F. nach Maßgabe des § 33 HStrG in Verbindung mit § 73 HVwVfG durchgeführt.

Die Planfeststellungsunterlagen des Bauvorhabens lagen in der Zeit vom 11. April 2016 bis zum 10. Mai 2016 in der Gemeindeverwaltung Weinbach sowie bei der Stadtverwaltung Runkel während der Dienststunden zur Einsicht aus. Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise von der Gemeinde Weinbach und der Stadt Runkel bekannt gemacht.

Im Rahmen der 2. Planänderungen hat der Vorhabenträger die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 6 UVPG a. F. angepasst, die nach § 9 UVPG a. F. auszulegen sind. Hieraus ergaben sich zusätzliche erhebliche Umweltauswirkungen, sodass eine erneute Beteiligung nach § 7 und § 9 UVPG a. F. erforderlich wurde.

Die mit Antragsschreiben vom 20. Juni 2024 im Rahmen der 2. Planänderung vorgelegten Unterlagen wurden gemäß § 7 UVPG a. F. zu beteiligenden Behörden mit der Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme vorgelegt. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 9 Abs. 1 UVPG a. F. zu der 2. Planänderung ist nach vorheriger Bekanntmachung gemäß § 9 Abs. 1a UVPG a. F. erfolgt.

3. Beschreibung der Umweltauswirkungen

Die Anhörungsbehörde, das Regierungspräsidium Gießen, hat eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG a. F. für den Ersatzneubau des Brückenbauwerks einschließlich des Abbruchs des vorhandenen Brückenbauwerks in Gräveneck im Zuge der L 3452 erstellt und mit dem Vorlagebericht vom 30. März 2017 an die Planfeststellungsbehörde übergeben. Der nachfolgenden Beschreibung der Umweltauswirkungen liegen dem Erläuterungsbericht (planfestgestellte Unterlage Nr. 1) sowie den im Zusammenhang mit der 2. Planänderung überarbeiteten relevanten Unterlagen, insbesondere dem landschaftspflegerischen Begleitplan (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b sowie planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b, 9.1.1 b und 9.1.2 b), zugrunde.

3.1 Schutzgut Mensch

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zeigen eine Unterschreitung der maßgebenden Grenzwerte an den berechneten Gebäuden. Aufgrund

der niedrigen Verkehrsbelastung (die Lahnquerung der L 3452 bei Gräveneck weist einen DTV von etwa 1.000 Kfz / Tag auf) im Planungsbereich (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 17 und 22) können im Hinblick auf die touristische Gesamtnutzung des Raumes erhebliche Auswirkungen ausgeschlossen werden. Die Grenzwerte in den Freibereichen werden ebenfalls unterschritten (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1 und 17).

Bei Verkehrsstärken unter 5.000 Kfz / Tag mit üblichen Schwerverkehrsanteilen und normalen Wetterlagen sind im straßennahen Bereich keine kritischen Kfz-bedingten Schadstoffbelastungen zu erwarten (vgl. Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS), Ausgabe 2023). Aufgrund der niedrigen Verkehrsbelastung (etwa 1.000 Kfz / Tag) im Planungsbereich kann daher davon ausgegangen werden, dass keine Konflikte gemäß 39. BImSchV auftreten (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 17 und 22).

Durch den Bau der Straße wird die Wegstrecke zwischen Bahnhofpunkt und Lahnwanderweg verkürzt und verbessert so die Infrastrukturanbindung für die Erholungsnutzung. Während der Abbrucharbeiten des bestehenden Brückenbauwerks kommt es baubedingt zu temporären Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion, da der Wasserwanderweg, der Fernradweg und die Bahnstrecke gesperrt werden müssen. Die im direkten Umfeld des bestehenden Bauwerks gelegenen Flächen des Fernradweges werden außerdem im Rahmen des Abbruchs als Stelllager- und Abfuhrfläche in Anspruch genommen (planfestgestellte Unterlage Nr. 1).

3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

3.2.1 Biototypen und Pflanzen

Bau- und anlagebedingt werden Biotopflächen durch das Vorhaben beansprucht. Vorhabenbedingt kommt es zu einem Verlust von Teilflächen eines Buchen- und Eichenmischwaldes, von Hecken und Gebüschpflanzungen, Feldgehölzen, Grünlandflächen sowie von Ruderalfluren. Das neue Brückenbauwerk verursacht zudem eine Fragmentierung eines Eichenmischwaldes südlich der Kläranlage von Gräveneck. Beeinträchtigungen von Grundwasser geprägten Biotopen durch eine Veränderung des Wasserhaushalts (z. B. durch eine

Grundwasserabsenkung) ist nicht zu erwarten (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b).

Weiterhin ist eine Beeinträchtigung der Wasserpflanzbestände (KV-Code 05.480), der Felsfluren (KV-Code 10.110), der Quellbereiche (KV-Code 05.110) und der Nassstaudenfluren (KV-Code 05.460), die nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG besonders geschützt sind, nicht gegeben (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b und Kapitel C.III.8.6).

Das Vorhaben greift zudem in das FFH-Gebiet „Lahntal und seine Hänge“ (DE 5515-303) ein (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b). Die Lebensraumtypen nach FFH-Richtlinie die zu den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Lahntal und seine Hänge“ (DE 5515-303) zählen werden durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt (vgl. Kapitel C.III.8.2). Eine Betroffenheit des LRT 3260 kann ausgeschlossen werden, da der Lebensraumtyp im Untersuchungsgebiet nicht vorkommt. Die Standorte der Lebensraumtypen 9110, 9130, 9170, 8220 und 8230 liegen außerhalb der vorhabenbedingten Wirkzone und sind somit durch das Vorhaben ebenfalls nicht betroffen.

Der LRT 91E0* (ein Teil der im Untersuchungsgebiet nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG besonders geschützten Ufergehölze (KV-Code 04.400) können als LRT *91E0 eingeordnet werden, nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b) ist im direkten Querungsbereich des neuen Brückenbauwerks nicht vorhanden. Südlich des alten Brückenbauwerks grenzt ein Abschnitt des LRT 91E0* an. Dieser Bereich wird vor dem Abbruch des Bauwerks auf den Stock gesetzt, um die Rodung sowie Schädigung der Gehölze zu vermeiden. Die außerhalb des Baufelds liegenden Gehölzbestände werden durch eine Baufeldbegrenzung auf ein Minimum beschränkt. Die Baunebenflächen tangieren den LRT nicht, da die Baunebenflächen auf die Nordseite des bestehenden Brückenbauwerks eingerichtet werden um Eingriffe in den LRT *91E0 vollständig zu vermeiden (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b). Vorhabenbedingt kommt es zu einer Inanspruchnahme von 1.748 m² des nunmehr als extensiv genutzte Frischwiese (KV-Code 06.310) ein zuordnenden LRT 6510, die nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG besonders geschützt ist (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b und 19.2 b). Der LRT 6510 kann durch Umsiedlung vor Baubeginn auf einen angrenzenden Standort (Maßnahme 23 VFFH, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) westlich

der neuen Trassenführung in seiner Funktion und Ausdehnung bewahrt werden. Eine Beeinträchtigung der im Baufeld liegenden Teilflächen des LRT 6510 kann zudem durch die Errichtung eines stabilen Bauzauns vermieden werden (Maßnahme 24 VFFH, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

Eine Beeinträchtigung der Vegetationsbestände durch betriebsbedingte Emissionen ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastung nicht zu erwarten (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b und 19.2 b).

3.2.2 Tiere

Durch die Flächenverluste sind im Baufeld faunistische Habitatstrukturen wie z. B. Waldflächen, Hecken- und Gebüschpflanzungen sowie Feldgehölzen betroffen. Die anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahme führt zu temporären oder dauerhaften Verlusten von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sowie Habitatstrukturen von Vogelarten. Weiterhin kommt es vorhabenbedingt zu einem Verlust von Grünland als Habitatfläche für Tagfalter, Widderchen und Heuschrecken. Durch das Vorhaben werden zudem Beeinträchtigungen und Störungen von faunistischen Funktionsräumen von Vogel- und Fledermausarten, der Limnofauna sowie der Schlingnatter durch beispielsweise baubedingte Lärmemissionen, die Beeinträchtigung von Austauschbeziehungen, Schwebstoffeinträge sowie die Inanspruchnahme von Habitatflächen hervorgerufen. Weiterhin kommt es zu Zerschneidungswirkungen durch die Überbauung einer Fledermausflugroute sowie den Verlust eines Waldbereiches als Vogellebensraums. Durch den Abriss der alten Brücke kommt es zudem temporär zu einer Beeinträchtigung der Wasserorganismen durch veränderte Strömungsverhältnisse. Aufgrund der Vorbelastung durch den bereits bestehenden Verkehr und wegen des geringen Verkehrsaufkommens wird keine Erhöhung des Kollisionsrisikos sowie keine zusätzliche Barrierewirkung verursacht (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b sowie 19.0 b Anlage 4 und 6). Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie die zu den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Lahntal und seine Hänge“ (DE 5515-303) zählen werden durch das Vorhaben ebenfalls nicht erheblich beeinträchtigt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b sowie Kapitel C.III.8.2). Auch die in der Lahn im Einflussbereich des Vorhabens nachgewiesenen charakteristischen Arten des LRT 3260 haben keine Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten. Da die Wälder durch das

Vorhaben nicht direkt beansprucht werden, ist mit keiner Betroffenheit des Kleibers als charakteristische Art der Lebensraumtypen 9110, 9130 und 9170 zu rechnen. Erhebliche Beeinträchtigungen der Art durch Lärm können wegen des geringen Verkehrsaufkommens ausgeschlossen werden (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b sowie Kapitel C.III.8.2).

3.3 Schutzgut Boden und Wasser

3.3.1 Boden

Durch das Vorhaben kommt es zu dauerhaften und temporären Beeinträchtigungen des Bodens durch Bodenversiegelungen oder Bodenverdichtungen, die von der Straße, den dazugehörigen Nebenflächen, den Aufschüttungs- und Abgrabungsflächen, den Baustraßen, den Baustelleneinrichtungsflächen sowie von den Material- und Oberbodenlagerflächen ausgehen, wodurch die natürlichen Bodenfunktionen verloren gehen. Durch das Vorhaben wird anlagebedingt eine Fläche von ca. 0,42 ha dauerhaft neu versiegelt, dem steht eine Entsiegelung von ca. 0,1861 ha gegenüber. Baubedingt werden temporär ca. 3,5 ha Boden beansprucht. Weiterhin kommt es zu einer Minderung der Bodenfunktionen im Bereich der Straßennebenflächen durch eine dauerhafte Flächenbeanspruchung und Verdichtung von ca. 0,45 ha. Betriebsbedingt kommt es durch das geringe Verkehrsaufkommen nur im unmittelbaren Straßenrandbereich zu geringfügigen Schadstoffeinträgen (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b).

3.3.2 Wasser

Anlage- und baubedingt kommt es durch die Versiegelung zu einem Verlust an Infiltrationsfläche im Umfang von ca. 0,42 ha. Durch die Entsiegelung der alten Trasse wird jedoch eine Infiltrationsfläche im Ausmaß von ca. 0,22 ha geschaffen. Folglich kommt es somit zu einem Nettoverlust an Infiltrationsfläche von ca. 0,2 ha. Baubedingt kann es zudem durch temporäre Schadstoffeinträge zu einer Beeinträchtigung des Grundwassers kommen. Weiterhin kommt es zu bau- und anlagebedingten Auswirkungen (z. B. Sediment- und Schadstoffeinträge,

Flächeninanspruchnahme sowie Erschütterungen) durch die Brückensprengung und durch den Bau des neuen Brückenbauwerks (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 18.3 und 19.0 b).

3.4 Schutzgut Klima und Luft

Das Schutzgut Klima und Luft wird durch das Vorhaben nicht erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt, da durch das neue Bauwerk die talabwärtsfließenden Kaltluftströme nicht behindert werden. Kaltluftentstehungsflächen sind durch das Vorhaben nicht betroffen (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 6). Auch die Brückensprengung des bestehenden Bauwerks beeinträchtigt durch die nur kurzzeitige und lokale Einwirkung das Schutzgut Klima und Luft nicht erheblich oder nachhaltig (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4). Anlage- und baubedingt kommt zu einem Verlust von klimawirksamen Gehölzstrukturen. Eine betriebs- und baubedingte Belastung durch Schadstoffemissionen ergibt sich nicht, da keine nennenswerte Verkehrssteigerung zu erwarten ist (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b). Die Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Globalklima ist nicht Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung, da für das planfestgestellte Vorhaben das UVPG a. F. Anwendung findet (vgl. Kapitel C.II.1). Zum Globalklima siehe Ausführungen unter 0.

3.5 Schutzgut Landschaftsbild

Durch das neue Brückenbauwerk ergeben sich sowohl baubedingt als auch anlagebedingt Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Zudem greift das Vorhaben in das Landschaftsschutzgebiet „Außenverbund Lahn-Dill“ ein. Das Vorhaben verursacht einen Verlust von Landschaftsbildqualitäten sowie prägenden Vegetations- und Strukturelementen. Weiter kommt es zu einer bauzeitlichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungsnutzung der Lahnaue durch die Nutzung des Radweges als Baustraße, die Inanspruchnahme von Grünlandwegen, die anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigung von Freiflächen des Campingplatzes sowie die Inanspruchnahme von siedlungsnahen Grünflächen der wohnortnahen Erholung durch anlage- und baubedingte Wirkfaktoren, die bauzeitliche Beeinträchtigung des Kanutourismus und durch den Verlust einer historischen Wegebeziehung zwischen Gräveneck und der Zipsmühle. Die Lahnaue wird in einem durch den Campingplatz vorbelasteten Be-

reich durch ein im Vergleich mit der alten Brücke deutlich größeres Brückenbauwerk gequert, was sich auf das Landschaftsbild auswirkt. Die Inanspruchnahme der Funktionsflächen für die freiraumgebundene Erholung ist lediglich bauzeitlich (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b).

3.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Der Untersuchungsraum befindet sich in einem archäologisch relevanten Gebiet. Nach Einschätzung des Landesamts für Denkmalpflege Hessen ist mit einem gehäuften Vorkommen von archäologischen Denkmälern zu rechnen. Vorhabenbedingt kommt es zu keiner Beeinträchtigung der im Untersuchungsraum vorkommenden Bau- und Kulturdenkmäler (wie z. B. die Burgruine Neu-Elkershausen, die historische Erzverladestation der Grube Georg Josef (1921), das Bahnhofsgebäude (1910/11), die histor. evang. Kirche (1777) und umgebender Ortskern als Gesamtanlage Lahnstraße, das ehem. Hofgut Gräveneck am Westrand der Ortslage, die Demmbachbrücke, Wegbrücke des 18./19. Jhdts. und die Strecke der Lahntalbahn als Gesamtanlage) sowie Sachgüter (planfestgestellte Unterlage Nr. 1).

3.7 Wechselwirkungen

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

3.8 Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen

Das Vorhaben wurde planerisch und technisch so optimiert, dass Beeinträchtigungen so weit wie möglich reduziert werden (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b und 19.2 b):

1. Optimierung der Gradienten, um eine Beanspruchung des LRT 9130 zu vermeiden.
2. Vermeidung der Beeinträchtigung des Waldrands des FFH-Gebietes durch Schadstoffemissionen durch eine Trassierung in Einschnittslage in diesen Bereichen.

3. Reduzierung des Baufelds und Verlegung der Baustraße und Baunebenflächen auf die Nordseite der alten Lahnbrücke, um eine Beanspruchung des LRT *91E0 zu vermeiden.
4. Vermeidung der Beeinträchtigung von naturnahen Ufergehölzen durch eine angepasste Ausführung des neuen Brückenbauwerks.
5. Reduzierung der Dauer der Eingriffswirkungen durch einen Abbruch der alten Lahnbrücke mittels Sprengung.
6. Reduzierung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Anpassung der Ausführung und Gestaltung des neuen Brückenbauwerks an die landschaftliche Umgebung.

Für das Bauvorhaben werden im Ergebnis der landschaftspflegerischen Begleitplanung umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz angrenzender Biotop- und Habitatbestände, des Bodens und des Wassers sowie zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände vorgesehen (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b und Kapitel C.III.8.4.1):

Kategorie	Nr.	Vermeidungsmaßnahmen
V	1	Bauzeitenregelung
V	2	Schutz von Gehölzbeständen während der Bauphase durch Schutzzäune
V	3	Schutz des Oberbodens während und Rekultivierung des Bodens nach Abschluss der Bauphase
V	14	Bauzeitenregelung bei der Sprengung der alten Lahnbrücke
V	15	Zurückschneiden von Ufergehölzen
V	22	Schutz von Gewässern während der Bauphase
VFFH	23	Verlagerung und Erhalt von Extensivgrünland (LRT 6510)
VFFH	24	Schutz von Extensivgrünland während der Bauphase durch Schutzzaun

Durch die zeitliche Beschränkung der Gehölzrodungen auf die Zeit zwischen 01.10. und 28.02. (Maßnahme 1 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) wird sichergestellt, dass keine Individuen von Vögeln und Fledermäusen in aktuell besetzten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten verletzt oder getötet werden (vgl. Auflage A.V.3.5).

Zur Vermeidung der Verletzung oder Tötung der Schlingnatter wird die Brückensprengung im September erfolgen und damit außerhalb der Winterruhe der

Schlingnatter (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4). Zudem wird während der Brückensprengung durch die Installation von Schutzbauten und einem Fallbett aus Lockermaterialien verhindert, dass im Boden ruhende Schlingnattern verletzt oder getötet werden (vgl. Auflage A.V.3.12 sowie nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4). Zum Schutz der Fische werden vor der Brückensprengung die Fische mittels Elektrofischerei sowie Großmuscheln und soweit technisch möglich Wasserschnecken durch Absammeln mit Hilfe eines Sichtkastens entnommen und umgesetzt (vgl. Auflage A.V.3.10 und A.V.3.11 sowie nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4).

Zum Schutz von Gehölzen und von sensiblen Bereichen (wie z. B. des LRT *91E0 und LRT 9130) werden während der Bauphase Schutzzäune errichtet oder entsprechend wirkungsvolle Maßnahmen (gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4) festgelegt (Maßnahme 2 V und Maßnahme 22 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Alternativ wird zur Vermeidung der bauzeitlichen Biotopzerschneidung der Gewässerläufe ein ausreichend dimensionierter Rohrdurchlass unter dem Baufeld errichtet oder mit einer Stahlplatte abgedeckt (Maßnahme 22 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

Die bau- und anlagebedingte Zerstörung von Teilbereichen der nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG geschützten Mageren Flachland-Mähwiesen (LRT 6510) tritt durch die fachgerechte Verpflanzung nicht ein (Maßnahme 23 VFFH, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Die Flächen des LRT 6510 die sich im und am Baufeld befinden sowie die Zielfläche der Sodenverpflanzung werden zudem durch Schutzzäune gesichert (Maßnahme 24 VFFH, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Zum Schutz der Ufergehölze (tlw. als LRT *91E0 einzuordnen) wird der an die alte Lahnbrücke angrenzende Ufergehölzsaum nicht gerodet, sondern lediglich im Rahmen der allgemeinen Unterhaltungspflicht zurückgeschnitten, sodass die Gehölze wieder ausschlagen werden (Maßnahme 15 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Fluss-Ökosystems erfolgt die Sprengung im September bei niedrigstem Wasserstand im Jahresverlauf (Maßnahme 14 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Durch die Sprengung kann

zudem eine schnelle Abtragung des alten Brückenbauwerks ermöglicht werden, wodurch die Dauer der Eingriffswirkungen auf das Flusssystem verringert werden können (Maßnahme 14 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

Zur Minimierung der Verluste und Beeinträchtigungen des Bodenhaushaltes in der Bauphase sind baubegleitende Bodenschutzmaßnahmen vorgesehen (Maßnahme 3 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

Zur fachlichen Begleitung der Umsetzung sämtlicher festgelegter Maßnahmen erfolgt eine umweltfachliche Bauüberwachung durch ein Fachbüro über den gesamten Bauzeitraum (vgl. Auflage A.V.2).

Als naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b und Kapitel C.III.8.4.3):

Kategorie	Nr.	Ausgleichsmaßnahmen
A	4	Landschaftsrasenansaat auf neuen Straßen- und Wegeböschungen
A	5	Landschaftsgerechte Einbindung der Versicherungsmulde durch Röhrichtpflanzung und Landschaftsrasenansaat
A	6	Landschaftsgerechte Einbindung der Brücke durch Gehölzpflanzung auf Landschaftsrasenansaat
A	7	Abriss des vorhandenen Brückenbauwerks über die Lahn und naturnahe Gestaltung der Uferbereiche
A	8	Entsiegelung der Altstrecke und Rekultivierung durch Landschaftsrasenansaat im Bereich von unterirdischen Leitungen
A	9	Entsiegelung der Altstrecke und Rekultivierung durch Ausdehnung der intensiv genutzten Frischwiesen in der Aue
A	10	Dammabtrag und Rekultivierung durch Ausdehnung der intensiv genutzten Frischwiesen in der Aue
A	11	Wiederherstellung und Neuanlage von Ufergehölzen
A	12	Wiederherstellung und Neuanlage von Frischwiesen

A	13	Wiederherstellung und Neuanlage von Laubwäldern inkl. gestufter Waldrandbereiche
A	16	Wiederherstellung von Gehölzen
A	17	Wiederherstellung von Gewässern
A	18	Wiederherstellung von Weidegrünland
A	19	Wiederherstellung von Gründlandeinsaat
A	20	Wiederherstellung von Ruderalfluren
A	21	Wiederherstellung von Siedlungsflächen
		Ersatzmaßnahmen
E	1	Herstellung der Längsdurchlässigkeit des Kerkerbaches bei Runkel

Die Maßnahme A 4 sieht die Entwicklung von Gras- und Krautfluren entlang der Straße und auf den Straßenböschungen vor. Im Bereich der Versickerungsmulde ist die Entwicklung von Gras- und Krautfluren sowie von Röhricht vorgesehen (Maßnahme A 5). Für die Einbindung des neuen Bauwerks in die Landschaft werden zudem Gehölze entwickelt (Maßnahme 6 A). Die alten Fahrbahflächen werden zurückgebaut. Dadurch stehen Flächen zur Entsiegelung und zur Entwicklung von Ufergehölzen und Uferhochstauden (Maßnahme 7 A), von Gras- und Krautsäumen (Maßnahme 8 A) sowie von Grünlandflächen (Maßnahme 9 A) zur Verfügung. Zur Wiederherstellung des Retentionsraumes der Aue wird der alte Straßendamm zurückgebaut und die Fläche der Grünlandnutzung zugeführt (Maßnahme 10 A). Nach Abschluss der Bauarbeiten werden im Bereich der baubedingt beanspruchten Flächen entlang des Lahnufers Ufergehölze und Uferhochstauden entwickelt (Maßnahme 11 A). Die Maßnahmen 12 A, 18 A, 19 A sehen die Wiederherstellung von Grünlandflächen vor. Außerdem werden zur Wiederherstellung der Waldlandschaft und von Gehölzen standortgerechte, heimische Baum- und Straucharten gepflanzt (Maßnahme 13 A und 16 A). Die Gewässerläufe im Baufeld werden nach Bauende mit einer möglichst naturnahen Struktur wiederhergestellt. Hierfür werden die erosionsgefährdeten Bereiche mit Landschaftsrasen angesät (Maßnahme 17 A i. V. m. Maßnahme 22 V). Die Maßnahme 20 A sieht die Wiederherstellung von Ruderalfluren vor.

Darüber hinaus werden für die Wiederherstellung von Siedlungsflächen eine Rasenansaat sowie Gehölzpflanzungen vorgesehen (Maßnahme 21 A).

Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b) sowie den Maßnahmenblättern (planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) ausführlich erläutert sowie in den Maßnahmenplänen (planfestgestellte Unterlagen Nr. 9.1.1 b und 9.1.2 b) in ihrer Lage und Gestaltung dargestellt.

3.9 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG a. F.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch werden als nicht erheblich bewertet. Der Eingriffsraum des Vorhabens ist durch die vorhandenen Verkehrs- und Siedlungsflächen bereits durch Lärm- und Schadstoffemissionen vorbelastet. Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden nicht überschritten.

Hinsichtlich des Schutzguts Boden geht die Planfeststellungsbehörde aufgrund des planfestgestellten Maßnahmenkonzeptes davon aus, dass in den temporär beanspruchten Bereichen nach Abschluss der Bauarbeiten und der sachgerechten Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes keine erheblichen dauerhaften Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen verbleiben.

Die anlagebedingten Auswirkungen werden als erheblich eingestuft. Diese werden jedoch durch die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung kompensiert.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser werden unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzeptes als nicht erheblich bewertet. Bei Umsetzung der planfestgestellten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und durch die geplanten Entwässerungsanlagen können Beeinträchtigungen des Grund- und Oberflächenwassers durch das Bauvorhaben weitgehend ausgeschlossen werden. Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch zu den Zielen und Maßnahmen der WRRL (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 18.3, Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie).

Mit dem Vorhaben sind für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne des BNatSchG verbunden.

Besonders geschützte Biotopstrukturen gemäß § 30 BNatSchG und Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie liegen entweder nicht im Einflussbereich des Vorhabens oder werden durch die Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen während der Bauphase vor Beeinträchtigungen geschützt.

Die Eingriffe in alle übrigen betroffenen Biotoptypen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen i. S. d. § 15 BNatSchG kompensiert, sodass nach Umsetzung der Maßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzguts Pflanzen verbleiben.

Durch die planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen können Beeinträchtigungen der Tierwelt durch die Baufeldfreimachung, durch bau- und betriebsbedingte Störwirkungen sowie die anlagebedingte Zerschneidungswirkung minimiert bzw. vermieden werden. Erhebliche unvermeidbare Beeinträchtigungen entstehen durch den Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vogelarten. Die durch das Vorhaben beeinträchtigten Vogelarten sind jedoch in der Lage in räumlich-funktionalem Zusammenhang auszuweichen. Somit verbleiben keine Beeinträchtigungen der ökologischen Funktion für die lokalen Vorkommen. Die Prüfung des geplanten Vorhabens hinsichtlich der Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG hat ergeben, dass einer Zulassung des Vorhabens keine artenschutzrechtlichen Belange entgegenstehen.

Insgesamt werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt als erheblich bewertet, diese können durch das planfestgestellte Maßnahmenkonzept im Sinne des Fachrechts (BNatSchG) allerdings kompensiert werden.

Die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima werden als nicht erheblich bewertet. Durch das im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b) erarbeitete Maßnahmenkonzept (Entsiegelung der alten Fahrbahnflächen, Wiederherstellung von Wald- und Gehölzflächen) werden die Beeinträchtigungen gemindert und die unvermeidbaren Beeinträchtigungen kompensiert.

Das Vorhaben hat keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft. Die Verkehrszahlen werden sich durch die Maßnahme nicht erheblich erhöhen. Aufgrund der niedrigen Verkehrsbelastung kann davon ausgegangen werden, dass keine Konflikte gemäß 39. BImSchV auftreten.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft sind als erheblich nachteilig zu bewerten, es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds im Sinne des § 14 BNatSchG. Für das Vorhaben wird in das Landschaftsschutzgebiet „Auenverbund Lahn-Dill“ eingegriffen. Die Anlage des neuen Brückenbauwerks wirkt sich baubedingt sowie anlagebedingt auf das Landschaftsbild aus. Durch das im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b und planfestgestellte Unterlage Nr. 9.1.1 b, 9.1.2 b und 9.2 b) erarbeitete Maßnahmenkonzept zur Neugestaltung des Landschaftsbildes wird durch den Abriss der alten Brücke ein Zugewinn von Retentionsraum der Lahn ermöglicht. Zudem wirken sich die Anpflanzungen von landschaftsbildprägenden Strukturen von z. B. Gehölzen, Gras- und Krautsäumen sowie die Wiederherstellung und Neuanlage von Frischwiesen positiv auf das Schutzgut aus, sodass die Beeinträchtigungen gemindert und unvermeidbare Eingriffe in das Landschaftsbild durch eine Neugestaltung kompensiert werden können.

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

III. Materiell-rechtliche Bewertung

Nach Abwägung sämtlicher von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange konnte der Plan für den Ersatzneubau der Brücke Gräveneck einschl. Abbruch des vorhandenen Brückenbauwerks im Zuge der L 3452 zwischen Runkel/Wirbelau und Weinbach/Gräveneck von Bau-km 0-011,95 bis 0+668,46 in den Gemarkungen Gräveneck der Gemeinde Weinbach und Runkel und Steeden der Stadt Runkel einschließlich der Realisierung von landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgestellt werden.

1. Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten. Das festgestellte Vorhaben ist aus straßenbautechnischen und verkehrlichen Gründen planerisch gerechtfertigt und in der vorgesehenen Form zweckmäßig. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Wiederherstellung einer uneingeschränkt nutzbaren Straßenverbindung besteht ein Bedürfnis für diese Maßnahme. Das Vorhaben berücksichtigt unter Würdigung der verschiedenen öffentlichen und privaten Belange die Anforderungen des Abwägungsgebotes gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG. Die Planung ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt.

Soweit im Anhörungsverfahren von Behörden und Stellen Stellungnahmen abgegeben und von Privaten Einwendungen erhoben wurden, trägt der festgestellte Plan diesen Belangen durch Planänderungen, Nebenbestimmungen und Zusagen im vertretbaren Umfang Rechnung. Über den berücksichtigten Umfang hinausgehende Forderungen aus aufrechterhaltenen Stellungnahmen und Einwendungen werden zurückgewiesen (siehe hierzu auch die Ausführungen unter A.VII, C.III.20, C.III.22).

2. Landesplanung und Raumordnung

Die Planung für den Ersatzneubau der Brücke Gräveneck im Zuge der L 3452 trägt den raumordnungsrechtlichen und landesplanerischen Vorschriften Rechnung und entspricht den Erfordernissen der Raumordnung (§ 4 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 des Raumordnungsgesetzes (ROG) vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88), i. V. m. § 6 des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom 12. Dezember 2012 (GVBl. I S. 590), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Juli 2023 (GVBl. S 584, 586). Die Planung steht 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 27. Juni 2013 (GVBl. S. 479) und mit den Vorgaben der Regionalplanung im Einklang, wie sie zum Zeitpunkt der Planfeststellung im Regionalplan Mittelhessen 2010 (RPM 2010), bekanntgemacht am 31.01.2011 (StAnz. S.344), dargestellt sind.

Die durch das Vorhaben betroffenen Vorranggebiete als Zielaussagen stehen der Maßnahme nicht entgegen, da regionalplanerisch vorgesehene Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. Die betroffenen Vorbehaltsgebiete stehen wegen der Kleinräumigkeit des Eingriffs dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen. (vgl. hierzu Stellungnahme der Oberen Landesplanungsbehörde beim Regierungspräsidium Gießen vom 23.05.2016).

3. Planungsziele

Mit dem Ersatzneubau der Brücke Gräveneck einschl. Abbruch des vorhandenen Brückenbauwerks im Zuge der L 3452 mit Streckenanpassung zwischen Runkel/Wirbelau und Weinbach/Gräveneck von Bau-km 0-011,95 bis 0+668,46 soll als wesentlichstes Ziel, die in ihrer Restlebensdauer beschränkte, für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 9 t zurzeit gesperrte und in ihrer Breite derzeit eingeschränkte bestehende Brücke durch einen Neubau ersetzt werden, der uneingeschränkt nutzbar ist und die verkehrlichen Einschränkungen beseitigt. Der Ersatzneubau hat den straßenrechtlichen Anforderungen Rechnung zu tragen.

Darüber hinaus soll die Verkehrssicherheit im Projektbereich durch die Verbreiterung der Fahrbahn auf beiden Seiten des Brückenbauwerkes auf 6,00 m und durch eine Verbesserung der Trassierung in Anpassung an die Regelwerke erhöht werden.

4. Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

4.1 Verkehrsanalyse

Von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement wurde zur Verifizierung des neuzubauenden Querschnittes der Landesstraße und des Brückenbauwerkes eine Verkehrsuntersuchung erstellt. Darüber hinaus wurde die Verkehrsuntersuchung der Nachbargemeinde Runkel vorgestellt. Es konnte hierbei nachgewiesen werden, dass es durch den Ersatzneubau des Brückenbauwerkes zu keinen erheblichen Verkehrssteigerungen im Bereich der Nachbargemeinden kommt.

Auf Grundlage von aktuellen Verkehrserhebungen wurde die Verkehrsuntersuchung unter Verwendung des neu aufgebauten Hessenmodells durchgeführt. Das Modell wurde im Untersuchungsgebiet verfeinert und anhand aktueller Verkehrserhebungen sowie Zählwerten aus der Straßenverkehrszählung 2010 für den Analysezustand kalibriert, damit die regionalen Wirkungen der Maßnahme nachvollziehbar und plausibel dargestellt werden konnten.

Gemäß der Analyse 2015 (Modellrechnung - DTV_{WS}) liegt die derzeitige Verkehrsbelastung im Bereich der Lahnbrücke bei 850 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von 30 Fahrzeugen pro Tag. Dabei ist zu beachten, dass die derzeit vorhandene Brücke aufgrund ihrer eingeschränkten Tragfähigkeit für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 9 t gesperrt und in ihrer Breite beschränkt ist (Engstellensignalisierung).

4.2 Verkehrliche Defizite

Die vorhandene Fahrbahnbreite des zur „freien Strecke“ gehörenden Abschnittes der L 3451 beträgt zwischen 4,20 m und 5,60 m. Die Begegnung LKW/LKW ist damit nicht möglich. Selbst der Begegnungsfall PKW/PKW ist teilweise nur eingeschränkt mit verminderter Geschwindigkeit möglich. Die Trasse ist durch sehr enge Kurvenradien und gemäß den Richtlinien zu geringe Kurvenlängen gekennzeichnet.

Derzeit bestehen aufgrund der Tragfähigkeitsdefizite des Brückenbauwerkes temporäre straßenverkehrsrechtliche Regelungen. Die Lahnbrücke wurde 2002 auf einen Fahrstreifen zurückgebaut und hat eine Fahrbahnbreite von 3,50 m. Die Verkehrsregelung erfolgt durch eine Lichtsignalanlage (LSA). Die Tragfähigkeit ist daher derzeit auf 9 t beschränkt.

5. Straßenbauliche Anforderungen

5.1 Verkehrsprognose

Im Rahmen der projektbezogenen Verkehrsuntersuchung wurde die vorgenommene Kalibrierung des Analysemodells auf das „Hessenmodell“-Prognosemodell mit dem Prognosehorizont 2030 übertragen und die Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall berechnet. Im Untersuchungsgebiet ergeben sich dabei geringe Verkehrsabnahmen im Vergleich zum Bestand.

Das Netz des Prognose-Nullfalls wurde um die planfestgestellte Maßnahme Ersatzneubau der Lahnbrücke Gräveneck ergänzt und hierfür der Prognose-Planfall (Prognosehorizont 2030) berechnet. Unter Berücksichtigung der Freigabe der Lahnbrücke für den Schwerverkehr (SV) über 9 t zulässigem Gesamtgewicht und dem Entfall der Einschränkungen der Fahrbahnbreite (Beseitigung der temporären straßenverkehrsrechtlichen Regelungen) ist mit einer Verkehrsbelastung von rund 1.000 Kfz/24Std, davon rund 30 SV-Fahrten/24Std (Modellrechnung - DTV_{W5}), im Bereich der Brücke auszugehen. Dies entspricht einer Differenz zur Analyse von rund 150 Kfz pro Tag bedingt durch das Entfallen der einstreifigen, signalgesteuerten Verkehrsführung. Diese Erhöhung der Kfz-Zahlen kann aufgrund der bestehenden straßenverkehrsrechtlichen Beschränkungen nicht als Zuwachs interpretiert werden. Die Tatsache, dass die Landesstraße nach Umsetzung des Bauvorhabens in ordnungsgemäßer Weise als Landesstraße für den Verkehr befahrbar sein wird, ist nicht als Ausbau zu werten. Eine Zunahme des Schwerverkehrs erfolgt nicht, da sich der anzunehmende Rückgang der Verkehrsbelastung durch den demographischen Wandel und die Aufhebung der Tonnagebegrenzung ausgleichen.

Die angewandte verkehrliche Modellberechnung entspricht dem Stand der Technik und stellt einen nachvollziehbar begründeten methodischen Ansatz dar, mit der gewählten Datengrundlage eine zuverlässige Verkehrsprognose vorzunehmen. Diese Untersuchung erfüllt die an eine qualifizierte Verkehrsprognose zu stellenden Anforderungen und liefert für die vorliegende Straßenplanung plausible Ergebnisse. Die erstellte Verkehrsprognose lässt eine sachgemäße Beurteilung des planfestgestellten Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde zu. Die Planfeststellungsbehörde hat die festgestellten geringfügigen Differenzen in den Zahlen der Verkehrsuntersuchung (vgl. E-Mail vom

02.03.2022, beantwortet von Hessen Mobil mit E-Mail vom 02.03.2022) aufklären lassen. Die Zahlen sind stimmig; geringfügige Abweichungen auf einzelnen Darstellungen resultieren aus Rundungsfehlern in der Betrachtung und ändern nichts am Ergebnis der Verkehrsuntersuchung.

Die Verkehrsuntersuchung zeigt darüber hinaus, dass es durch den Neubau des Brückenbauwerkes infolge des derzeitigen Engpasses aufgrund der straßenverkehrsrechtlichen Beschränkungen zu Verkehrsverlagerungen kommt, die teils zu Verkehrszunahmen, teils zu Verkehrsabnahmen führen. Diese Verkehrszu- und -abnahmen werden nicht durch einen generellen Ausbau der Strecke begründet; dieser findet nicht statt. Vielmehr handelt es sich um die Beseitigung von Engpässen und Beschränkungen sowie um die Anpassung der Landesstraße an die Regelwerke. Hierdurch kommt es beispielsweise zu einer geringen Zunahme des Kfz-Verkehrs (rund 50 Kfz/24h) und des Schwerlastverkehrs (rund 10 SV/24h) in der Ortsdurchfahrt des Ortsteils Wirbelau der Stadt Runkel. Die vorgetragenen Einwendungen hinsichtlich etwaiger Auswirkungen des vorliegend planfestgestellten Vorhabens auf die Ortsdurchfahrt von Wirbelau werde unter Verweis auf die dargestellten geringfügigen Änderungen zurückgewiesen.

5.2 Querschnittsgestaltung des Landesstraße und Bemessung des Bauwerkes

Als Querschnitt wurde für die L 3452 ein Sonderquerschnitt SQ 9,0 in Anlehnung an die Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte, 1996 (RAS-Q 96) gewählt, die zum Planungsbeginn noch anzuwenden waren. Die RAS-Q 96 wurden vom damaligen Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung mit Runderlass StB 1/1997 mit Abweichungen in Kraft gesetzt. Abweichend von den Empfehlungen der RAS-Q 96 galten für Landesstraßen u. a. folgende Einsatzgrenzen: Fahrbahnbreite 6,0 m (SQ 9,0) bei Verkehrsbelastungen von über 3.000 bis 5.000 Kfz/Tag oder über 90 bis 300 SV/Tag. Zu Planungsbeginn lag noch keine projektbezogene Verkehrsuntersuchung vor. Auf Grundlage der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung des Jahres 1995, in dem noch keine Tonnage-Beschränkung der Brücke vorlag, wurde eine Hochrechnung der Verkehrsmengen vorgenommen. Demnach war der SQ 9,0 mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6,0 m und beidseitig 1,5 m breiten Banketten im Bereich der freien Strecke zu wählen. Im Kurvenbereich wird eine zusätzliche Fahrbahnverbreiterung nach den zu Planungsbeginn noch

gültigen Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung, 1995 (RAS-L 95) vorgesehen, um so einen gefahrlosen Begegnungsverkehr zu gewährleisten. Im Bereich des Bauwerks wird in Anlehnung an den RQ 9,5 der RAS-Q 96 ein Querschnitt mit 6,50 m Fahrbahnbreite und 2,05 m breiten Kappen vorgesehen.

2013 wurden die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012 (RAL 2012) durch das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bekanntgegeben und durch das damalige Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung im Jahr 2014 eingeführt. Aufgrund des weit fortgeschrittenen Planungsstandes fanden die RAL 2012 vorliegend keine Anwendung. Die RAL 2012 sehen als kleinsten Regelquerschnitt den RQ 9 vor, der für Straßen der Entwurfsklasse 4 bei Verkehrsstärken bis 3.000 Kfz/24 h und einer Schwerverkehrsstärke bis 150 Fz/24 h in Betracht kommt. Der RQ 9 gemäß RAL 2012 entspricht dem für die Maßnahme vorgesehenen Querschnitt SQ 9,0 gemäß RAS-Q 96, so dass auch unter Berücksichtigung der derzeit gültigen Richtlinien in Verbindung mit der prognostizierten Verkehrsbelastung (Vgl. Kapitel 0) der hier planfestgestellte Regelquerschnitt gerechtfertigt ist. Auch im Bereich des Bauwerkes ist der gewählte Querschnitt nicht zu beanstanden. Der gewählte Querschnitt mit 6,50 m Fahrbahnbreite und 2,05 m breiten Kappen entspricht dem RQ 9 B der RAL 2012. Die Querschnittsgestaltung entspricht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde damit den Anforderungen und ist nicht zu beanstanden.

Im Bereich der einmündenden Kreisstraße K 432 wird die Fahrbahn der L 3452 um 2,00 m aufgeweitet, um so ein Linksabbiegen auf die K 432 ohne Einschränkungen der Verkehrssicherheit zu ermöglichen.

Die Bemessung des Brückenbauwerkes mit einer üblichen Traglast für Schwerlastverkehr ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Entgegenstehende Einwendungen hinsichtlich einer straßenverkehrsrechtlichen Beschränkung des Bauwerkes auf unter 9 t greifen nicht und werden vorliegend zurückgewiesen. Aufgabe des Straßenbaulastträgers ist die ordnungsgemäße Unterhaltung der Landesstraße. Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 HStrG hat dieser entsprechend seiner Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Zustand zu bauen, auszubauen und zu unterhalten. Ziel des planfestgestellten Vorhabens ist der Ersatz

der derzeit aus Sicherheitsgründen gewichtsbeschränkten Brücke durch einen Neubau, der uneingeschränkt – auch für den Schwerlastverkehr - nutzbar ist und den straßenrechtlichen Anforderungen Rechnung trägt hat (vgl. Kapitel C.III.3). Eine Landesstraße ist grundsätzlich dazu bestimmt, auch Schwerlastverkehr aufzunehmen. Es ist nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, durch verkehrsrechtliche Anordnungen etwa in Gestalt eines Durchfahrtsverbots für den Schwerlastverkehr Verkehrsströme zu lenken. Insofern greifen die Einwendungen des Magistrats der Stadt Runkel, des Ortsbeirates von Wirbelau sowie zahlreicher privater Einwender nicht. Wie unter Kapitel C.III.5.1 beschrieben, wäre eine Verkehrszunahme des Schwerverkehrs im Planungsbereich im Übrigen nicht auf das planfestgestellte Projekt, sondern auf die Aufhebung der seit längerem bestehenden straßenverkehrsrechtlichen Beschränkungen zurück zu führen. Eine eventuelle Beseitigung der vorgetragenen Defizite hinsichtlich der Breite in der Ortsdurchfahrt von Wirbelau ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass der prognostizierte Kfz- und Schwerverkehr über die bestehende Landesstraße und Ortsdurchfahrt von Wirbelau abgewickelt werden kann und die Ortsdurchfahrt keine gravierenden Verkehrssicherheitsmängel aufweist (vgl. Erwiderung von Hessen Mobil vom 13.07.2016 auf die Einwendung des Magistrats der Stadt Runkel vom 24.05.2016 sowie auf die Einwendung des Ortsbeirates Wirbelau). Darüber hinaus ist auch die in der Verkehrsuntersuchung (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 22) ermittelte Verkehrszunahme gegenüber dem Ist-Zustand so gering, dass sie an der bestehenden Situation nichts ändert (vgl. Erwiderung von Hessen Mobil vom 13.07.2016). Die diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

6. Alternativenprüfung

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend den Anforderungen aus dem Abwägungsgebot alle ernsthaft in Betracht kommenden Planungsalternativen ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Im Rahmen dieser Abwägung ist sie nach eingehender Berücksichtigung aller vom Vorhaben berührten Belange zu dem Ergebnis gekommen, dass sich zur Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens keine andere vorzugswürdige Alternative anbietet.

Folgende Varianten wurden untersucht:

- Null-Variante
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3 – Nullvariante
- Variante 4

Von den nachfolgend dargestellten Untersuchungen ausgehend hat der Vorhabenträger nachvollziehbar und zu Recht Variante 4 als Vorzugsvariante entwickelt (vgl. im Einzelnen nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 1, S. 8 ff.). Eine Sanierung des Brückenbauwerkes wurde als langfristige Lösung und Alternative zum Neubau nachvollziehbar durch den Vorhabenträger ausgeschlossen. Die Notwendigkeit für den vollständigen Ersatz des Brückenbauwerkes ergibt sich aus der begrenzten errechneten Restnutzungsdauer. An dieser Tatsache ändern auch die seit dem Jahr 1997 bestehende verkehrsbeschränkenden Straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nichts. Der schlechte Zustand des Bauwerkes wurde hinreichend belegt.

Gegenstand der Alternativenprüfung war auch die Entscheidung über die Abrissmethode des Bestandsbauwerkes. Insgesamt wurden 5 verschiedene Abrissvarianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen betrachtet. Die Entscheidung für die Abrissvariante 1 in Form einer Sprengung des Bauwerkes wurde durch den Vorhabenträger nachvollziehbar und methodisch korrekt begründet (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1.2).

6.1 Null-Variante

Die Null-Variante umfasst die bestehende Trasse mit der Lahnbrücke, der eine Restnutzungsdauer bis 2015 zugeschrieben wurde, Traglastindex V und Zustandsnote 2,9 (vgl. E-Mail Hessen Mobil vom 05.11.2024). Die Brücke ist wegen ihres schlechten Zustandes auf eine Gesamtlast von 9 t beschränkt. Das Bauwerk wird im Rahmen der Streckenkontrolle durch den Betriebsdienst auf seinen verkehrssicheren Zustand überprüft.

Die Null-Variante erfüllt nicht die unter C.III.3 definierten Planungsziele hinsichtlich Herstellung eines uneingeschränkt nutzbaren Ersatzneubaus der Brücke sowie Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Ausbau der Strecke auf 6,00 m Fahrbahnbreite. Die Entscheidung des Vorhabenträgers, die Null-Variante im Vorfeld der vertieften Alternativenbetrachtung auszuschließen ist daher sachgerecht.

6.2 Variante 1

Der Streckenverlauf führt auf der Wirbelauer Lahnseite parallel zum Hang und schließt nach der Querung der Lahn und der Bahn im Bereich der Kläranlage Gräveneck an die vorhandene Trasse an. Der Anschlussradius beträgt lediglich 60 m. Zur Realisierung der Variante ist eine Verlegung der beiden die Lahn unterquerenden Gasleitungen notwendig. Variante 1 hat eine Gesamtlänge von 664 m, wobei das zu erstellende Bauwerk eine Länge von 120 m hat. Das Bauwerk kreuzt die Lahn fast orthogonal. Im Bereich des Unterhangs auf Grävener Seite wird eine Stützwand zur Sicherung des Hanges erforderlich.

Bei Variante 1 wird ein Teil der vorhandenen L 3452 auf einer Länge von 625 m (einschließlich 110 m Bauwerk) zurückgebaut. Der Abriss der alten Brücke ermöglicht durch Rückbau der Brückenböschung einen Zugewinn von Retentionsraum der Lahn sowie die Wiederherstellung des ursprünglichen Landschaftsbildes.

6.3 Variante 2

Der Streckenverlauf führt auf Wirbelauer Lahnseite parallel zum Hang und schließt nach der Lahnquerung ca. 30 m stromabwärts zur Variante 1 an die vorhandene Trasse an. Der Anschlussradius beträgt lediglich 60 m. Zur Realisierung der Variante ist eine Verlegung der beiden die Lahn unterquerenden Gasleitungen notwendig. Variante 2 hat eine Gesamtlänge von 676 m, wobei das zu erstellende Bauwerk eine Länge von 110 m hat. Die Lahnquerung durch das Bauwerk erfolgt beinahe rechtwinklig. Im Bereich des Unterhangs auf Grävener Seite wird eine Stützwand zur Sicherung des Hanges erforderlich.

Bei Variante 2 wird ein Teil der vorhandenen L 3452 auf einer Länge von 595 m (einschließlich 110 m Bauwerk) zurückgebaut. Der Abriss der alten Brücke ermöglicht durch Rückbau der Brückenböschung einen Zugewinn von Retentionsraum der Lahn sowie die Wiederherstellung des ursprünglichen Landschaftsbildes.

Eine Verlegung der Gasleitungen könnte entfallen, wenn das Brückenbauwerk dermaßen verlängert würde, dass die Gasleitungen mit überspannt würden. Nach Aussagen des Versorgers ist jedoch die lichte Höhe im Querungsbereich der Leitungen nicht ausreichend für die Durchführung notwendiger Wartungsarbeiten. Eine solche Variante mit verlängerter lichter Weite der Brücke ist daher aus technischen Gründen (wegen zu geringer lichter Höhe) auszuschließen.

6.4 Variante 3 – Null+Variante

Der Streckenverlauf der Variante 3 entspricht dem Bestand. Der Ersatzneubau der Brücke wird an gleicher Stelle durchgeführt. Aufgrund der orthogonalen Querung der Lahn ist der in Richtung Gräveneck auf die Brücke folgende Kurvenradius mit 27 m sehr klein. Die Fahrbahnbreite wird auf 6,00 m erweitert. Die Verbreiterung wird im Anschluss an das Bauwerk zur Bahnseite angebaut. In diesem Bereich wird zur Sicherung des steilen Unterhangs eine 550 m lange Stützmauer auf der Bahnseite erforderlich. Für die Errichtung der Stützmauer wird zusätzlich ein Arbeitsstreifen von 3 m hangabwärts benötigt. Im Bereich des Oberhangs ist eine Verbreiterung der vorhandenen Straße aus topografischen und umweltfachlichen Gründen (Eingriffe in § 30 Biotope gemäß BNatSchG = Fels- und Steilhänge) problematisch. Variante 3 hat eine Gesamtlänge von 872 m, wobei das zu erstellende Bauwerk eine Länge von 105 m entsprechend des Bestands hat. Variante 3 beinhaltet den Abriss der jetzigen Brücke vor der Fertigstellung des Ersatzbauwerks mittels Sprengung.

6.5 Variante 4

Der Streckenverlauf führt auf Wirbelauer Lahnseite parallel zum Hang und schließt rund 55 m stromabwärts zur Variante 1 an die vorhandene Trasse an.

Der Anschlussradius beträgt 100 m. Variante 4 hat eine Gesamtlänge von 680 m, wobei das zu erstellende Bauwerk eine Länge von 156 m hat. Das Bauwerk kreuzt die Lahn in einem sehr schrägen Winkel. Im Bereich des Unterhangs auf Grävenecker Seite wird eine 260 m lange Stützwand zur Sicherung des Hanges erforderlich. Bei Variante 4 wird ein Teil der vorhandenen L 3452 auf einer Länge von 580 m (einschließlich 110 m Bauwerk) zurückgebaut.

Der Abriss der alten Brücke ermöglicht durch Rückbau der Brückenböschung einen Zugewinn von Retentionsraum der Lahn sowie die Wiederherstellung des ursprünglichen Landschaftsbildes.

6.6 Bewertung der Varianten und Wahl Linie

Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass von 5 Varianten für eine detailliertere Betrachtung nach Ausscheiden der Nullvariante nur noch die Varianten 1, 2, 3 Null+ und 4 übriggeblieben sind. Diese wurde hinsichtlich ihrer Vorteile (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1, S. 17 ff.) weiter untersucht; in der Folge wurde die Variante 4 als Vorzugsvariante im Planfeststellungsverfahren beantragt.

Die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten sind nach den Kriterien Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit dargestellt und bewertet worden (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1, S. 17 ff). Raumstrukturelle Wirkungen waren aufgrund des engen Korridors der Maßnahme nicht zu untersuchen. Eine verkehrliche Beurteilung der vier Varianten entfällt, da sich aufgrund der punktuellen Maßnahme keine unterschiedliche netzstrukturelle Wirkung feststellen lässt.

Hinsichtlich der entwurfs- und sicherheitstechnischen Belange ist die Variante 4 auch zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die deutlich günstigste Variante. Sie allein besitzt im Gegensatz zu den anderen Varianten eine nach RAS-L zulässige Radienfolge. Der an das Brückenbauwerk anschließende Radius bei der Variante 4 ist mit $R = 100$ m sehr klein, jedoch für eine Entwurfsgeschwindigkeit von $v_e = 50$ km/h ausreichend groß bemessen. Bei den übrigen Varianten sind die an das Bauwerk anschließenden Radien deutlich kleiner und unterschreiten den Mindestradius nach RAS-L für die Entwurfsgeschwindigkeit $v_e = 50$ km/h.

Auch bei der Wirtschaftlichkeit weist die Variante 4 Vorteile gegenüber den Varianten 1 bis 3 auf. Sowohl zum Bearbeitungsstand Voruntersuchung als auch nach Aktualisierung der Kosten der Varianten im Vorentwurf ist die Variante 4 hinsichtlich der Investitionskosten die günstigste Variante. Die Variante 3 (Null+Variante) weist mit geschätzten Kosten von rund 11 Mio. Euro (Stand 18.05.2015) mit Abstand die höchsten Investitionskosten auf. Dies ist im Wesentlichen durch die hohen Kosten für die zur Sicherung des steilen Unterhangs erforderliche 550 m lange Stützmauer auf der Bahnseite begründet. Obwohl die Vorzugsvariante 4 ebenfalls eine Stützmauer beinhaltet, schneidet diese mit insgesamt rund 6,7 Mio. Euro (Stand 18.05.2015) dennoch deutlich günstiger ab. Bei den Varianten 1 und 2 sind Kosten für die notwendige Verlegung von zwei Ferngasleitungen (DN 1000 und DN 600) zu berücksichtigen. Daher sind die beiden Varianten 1 mit rund 7,2 Mio. Euro (Stand 18.05.2015) und 2 mit rund 7,1 Mio. Euro (Stand 18.05.2015) etwas teurer als die Variante 4. Für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und den Variantenvergleich genügt die Kostenaufstellung aus dem Jahr 2015. Kostenerhöhungen bis Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses würden am Verhältnis der Varianten zueinander nichts ändern, da sie nur auf die allgemeine Preissteigerung, nicht aber auf erforderliche Umplanungen der ein oder anderen Variante zurückzuführen wären (vgl. hierzu E-Mail von Hessen Mobil vom 05.11.2024). Die Kosten der Vorzugsvariante 4 wurden im Hinblick auf die 2. Planänderung aktualisiert und fortgeschrieben. Danach erhöhen sich die Gesamtkosten von 6,714 Mio. Euro (Stand 18.05.2015) auf 16,0 Mio. Euro (Stand März 2024) (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1.1, S. 3). Der Vorhabenträger konnte mit E-Mail vom 05.11.2024 nachvollziehbar begründen, dass auch für die übrigen Varianten entsprechende Kostenerhöhungen aufgrund der allgemeinen Preissteigerung sowie der weiteren Detaillierungsgrade und Ausarbeitungen des Brückenabbruchs zu berücksichtigen gewesen wären (vgl. E-Mail Hessen Mobil vom 05.11.2024).

Im Rahmen der Auswirkungsprognose der UVS wurden nur die Varianten 3 und 4 gegenübergestellt. Die Varianten 1 und 2 stellen aus Sicht des Vorhabenträgers keine zumutbaren Vorhabenalternativen dar und wurden aus folgenden Gründen ausgeschieden:

- Sie entsprechen nicht den Vorschriften für die Linienführung gem. RAS L

- Sie erfordern eine sehr kostenintensive Verlegung der die Lahn unterquerenden Ferngasleitungen mit den damit verbundenen Risiken für die Leitungsverlegung.
- Mit der Verlegung der Ferngasleitung sind zusätzliche sehr hohe, unter anderem das FFH-Gebiet betreffende, umweltfachliche Risiken verbunden. Durch die vorübergehende Inanspruchnahme von Lebensraumtypen im FFH-Gebiet (*91E0, 9110 und 9130) sind erhebliche Umweltrisiken nicht ausgeschlossen.

Nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde sind die Gründe für den Ausschluss der Varianten 1 und 2 nachvollziehbar und methodisch nicht zu beanstanden. Mit den Varianten 3 und 4 existieren Varianten, die die o. g. Risiken vermeiden.

Im Rahmen des schutzgutübergreifenden Vergleiches der Varianten 3 und 4 ergibt sich zwischen beiden Varianten kein signifikanter Unterschied; in der Bewertung liegen beide Varianten i. d. R. immer sehr eng beieinander. Aus dem schutzgutübergreifenden Variantenvergleich geht die Variante 3 mit sehr geringem Vorsprung hervor. Dieser Vorsprung ist jedoch aufgrund der Vorteile von Variante 4 im Hinblick auf die Aufwertung der Erholungseignung infolge besserer Wegebeziehungen zwischen Erholungsräumen und touristisch attraktiven Kulturdenkmälern, auf die Möglichkeit der Reaktivierung klimawirksamer Flächen durch Entsiegelung, auf die geringfügige Inanspruchnahme sehr hochwertiger Biotope sowie die Gewinnung zusätzlichen Retentionsraumes relativierbar (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 19.3.0 - Umweltverträglichkeitsstudie - Erläuterungsbericht, Seite 85 ff.).

Beide Varianten verursachen keine erheblichen Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen gemäß Anhang 1 und geschützte Arten gemäß Anhang 2 FFH-RL. Ebenso muss bei beiden Varianten für keine Art eine Ausnahme nach § 45 (7) BNatSchG beantragt werden, da unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen die Verbotstatbestände des § 44 (1) Satz 1-3 nicht eintreten werden.

Die dem planfestgestellten Entwurf zugrundeliegende Variante 4 ist unter Berücksichtigung der entwurfs- und sicherheitstechnischen Belange, der Wirtschaftlichkeit sowie der Anforderung an eine möglichst geringe Beeinträchtigung von Natur und Landschaft im Vergleich zu den anderen beschriebenen Varianten als vorzugswürdig anzusehen. Dabei hat der Vorhabenträger nachvollziehbar den Aspekten einer geeigneten entwurfs- und sicherheitstechnischen Linienführung der Landesstraße über das neue Bauwerk sowie der Höhe der Baukosten ein besonderes Gewicht beigemessen. Da aus umweltfachlicher Sicht keine Differenzierbarkeit der Varianten 3 und 4 möglich war, bietet die Variante 4 hingegen bei den beiden genannten Punkten (entwurfs- und sicherheitstechnische Belange sowie Wirtschaftlichkeit) deutliche Vorteile gegenüber der Variante 3. Insgesamt ist daher die Variantenentscheidung des Vorhabenträgers nicht zu beanstanden. Die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wurden bis auf unvermeidbare Eingriffe minimiert. Sie sind hinnehmbar, weil sie sich im Zuge von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensieren lassen.

Im Rahmen der weiteren Planung wurde die Vorzugsvariante 4 weiter ausgearbeitet und angepasst. Auch diese Anpassungen ändern nichts am Ergebnis der dargestellten Variantenbetrachtung. Das planfestgestellte Vorhaben einschließlich der erforderlichen Folgemaßnahmen stellt sich nach eingehender Ermittlung und Abwägung aller vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange als vernünftige Lösung zur Erreichung der Planungsziele sowie Minderung der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe und Belastungen dar. Die Wahl der Vorzugsvariante ist hierbei nachvollziehbar und begründet.

6.7 Wahl der Abrissvariante

Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Abrissvariante 1 als Vorzugsvariante für den Abriss des Bestandsbauwerkes über die Lahn ausgewählt wurde (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1.2). Es wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen insgesamt 5 Abrissvarianten des Brückenbauwerkes näher untersucht und bewertet:

Variante 1: Sprengung gesamtes Lahnfeld inkl. Fahrbahnplatten und Ständer

Variante 1a: Sprengung Betonbogen, vorab konventioneller Abbruch Fahrbahnplatte und Ständer

- Variante 2: Sprengung mit Verrohrung der Lahn inkl. Fallbett für die Sprengung
- Variante 3: konventioneller Abbruch der gesamten Brücke auf Traggerüst
- Variante 4: konventioneller Abbruch der Fahrbahnplatte und Ständer, Bogenabbruch mittels sukzessivem Rückbau und Bogenabspannung

Die fünf Varianten wurden hinsichtlich der Kriterien Umweltverträglichkeit, Wasserwirtschaft, technische Umsetzbarkeit sowie Kosten und Wirtschaftlichkeit untersucht und bewertet.

6.7.1 Variante 1 – Sprengung

Bei der Variante 1 kommt es zu einer kompletten Sprengung des bestehenden Brückenbauwerkes. Durch die Sprengung werden Trümmerteile in die Lahn fallen, wobei die Größe der Trümmerteile begrenzt werden kann. Die Trümmerteile werden nach der Sprengung mit Langarmbaggern von beiden Seiten aus der Lahn geräumt. Hinsichtlich der Umweltverträglichkeit kann ein kurzzeitiger Eingriff in die Gewässersohle nicht vermieden werden. Da die Abriss- und Räumungsarbeiten in einem kurzen Zeitfenster durchgeführt werden, kommt es nur zu einer kurzen Beeinträchtigung des Gewässers, der umliegenden Natur sowie der Anwohner durch Staub und Lärm. Die Flächeninanspruchnahme für den Abriss ist aufgrund der geringen Flächengröße im Lahnvorland relativ gering. Hinsichtlich der Wasserwirtschaft kommt es zu einem durchgängigen Abfluss der Lahn, da die Trümmergrößen beschränkt werden sollen. Durch die schnelle Beräumung der Lahn und im Anschluss des Lahnvorlandes wird das Hochwasserrisiko gering gehalten. Die komplette Sprengung des Bauwerkes ist ein erprobtes Verfahren, welches gut planbar ist und die Risiken auch bezüglich des Arbeits- und Gesundheitsschutzes minimieren kann. Zudem ist dies Variante die kostengünstigste aller fünf betrachteten Varianten. (vgl. hierzu nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1.2, S. 2)

6.7.2 Variante 1a – Sprengung Betonbogen, vorab konventioneller Abbruch Fahrbahnplatte und Ständer

Bei einem konventionellen Abbruch der Fahrbahnplatte und Ständer werden Kräne benötigt, die eine sehr große Aufstellfläche im Bereich des Lahnvorlandes benötigen. Daher führt ein konventioneller Abriss zu einem erheblich größeren Eingriff im Lahnvorland. Zudem werden für den Abriss ggf. weitere Hilfsbauwerke erforderlich. Der konventionelle Abriss hat eine längere Dauer und damit auch längere Beeinträchtigungen auf die Umgebung, u. a. durch Lärm und Staubentwicklung. Da auch bei dieser Varianten der Betonbogen gesprengt werden muss, kommt es im Nachgang zu einem Eingriff in die Gewässersohle wie bei Variante 1 bereits beschrieben (vgl. Ziffer C.III.6.7.1). Zunächst kommt es zwar durch den konventionellen Abriss zu keiner Beeinträchtigung der Lahn bzw. des Hochwasserabflusses. Durch die Sprengung führen die verbleibenden Trümmerteile zu einer ebenfalls kurzzeitigen Beeinträchtigung der Lahn. Allerdings ist während der konventionellen Abrissarbeiten eine Nutzung der Lahn durch den Schiffsverkehr durch die Gefahr herabfallender Teile nicht möglich. Daher würde diese Variante zwar zu einer geringen Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses aber zu einer größeren Behinderung des Schiffsverkehrs der Lahn führen. Die technische Umsetzbarkeit der Variante 1 a birgt durch den vorgezogenen konventionellen Abriss erhebliche technische Risiken sowie Risiken hinsichtlich einer erhöhten Gefährdung – sowohl der Menschen als auch des Gewässers. Die technischen Risiken können zu unkalkulierbaren Mehrarbeiten und damit zu erhöhten Kosten und einer längeren Bauzeit führen. Der Vorhabenträger hat zudem dargelegt, dass nicht geklärt ist, ob die Fahrbahnplatte hinsichtlich der Lastverteilung in der Form der Variante 1a überhaupt zurückgebaut werden könnte. Daher ist die technische Umsetzbarkeit der Variante 1 a insgesamt nicht abschließend geklärt. Hinsichtlich der Kosten schneidet die Variante 1a ungünstiger ab als die Variante 1. (vgl. hierzu nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1.2, S. 2-3)

6.7.3 Variante 2 – Sprengung und Verrohrung der Lahn inkl. Fallbett für Sprengung

Die Variante 2 sieht zum Schutz des Gewässers eine Verrohrung der Lahn auf einer Länge von 25 bis 30 m vor. Hierfür ist die Lahnsohle zu beräumen und einzuebnen wodurch es zu Eintrübungen und zu einer vollständigen Zerstörung der Gewässersohle in diesem Bereich käme. Die Verrohrung könnte allerdings verhindern, dass bei der Sprengung Betonteile in die Lahn fallen. Durch den Rückbau der Verrohrung und des Fallbettes für die Sprengung kommt es zwar nur zu einer kurzen zeitlichen Beeinträchtigung, die allerdings länger andauert

als bei der Variante 1. Unter wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten ist die Verrohrung der Lahn als sehr problematisch zu beurteilen. Dies betrifft v. a. eine Durchführung der Maßnahme im Winter mit unvorhersehbaren Auswirkungen bei Hochwasserereignissen. Eine Verrohrung der Lahn während des Sommers würde zu erheblichen Beeinträchtigungen des Kanubetriebes während der Hauptsaison über einen längeren Zeitraum führen und werden von der Wasserschiffverkehrsverwaltung abgelehnt. Hinsichtlich der technischen Umsetzbarkeit ist diese Variante gut planbar und umsetzbar und erfordert keine Beschränkung der Trümmergröße. Auch die Risiken im Arbeits- und Gesundheitsschutz sind gering. Zu den Kosten der Sprengung kommen die Kosten für die Verrohrung und das Fallbett. Insofern ist die Variante 2 etwas ungünstiger in der Wirtschaftlichkeit als die Variante 1. (vgl. hierzu nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1.2, S. 3)

6.7.4 Variante 3 – Abbruch auf Traggerüst

Die Variante 3 sieht einen Abbruch des Brückenbauwerkes mittels eines Traggerüstes in der Lahn vor. Bei dieser Variante kommt es zu keiner Beeinträchtigung des Gewässers durch herabfallende Trümmerteile. Allerdings müsste das Gerüst mit zwei Stützen in der Lahn gegründet werden, wodurch u. a. Sediimenteinträge entstehen. Darüber hinaus führt die Betonierung der Stützen im Gewässer zu einer zusätzlichen temporären Veränderung des pH-Wertes. Teile der Tiefgründung der Stützen müssten dauerhaft im Flussbett verbleiben. Die für das Ausheben der sehr schweren Bauteile benötigten Kräne erfordern eine sehr große Aufstellfläche im Bereich des Lahnvorlandes mit einem erheblichen Flächeneingriff. Weitere Hilfsbauwerke könnten darüber hinaus erforderlich werden. Durch die längere Dauer des konventionellen Abrisses kommt es zu einer längeren Beeinträchtigung der Umgebung durch Lärm und Staubentwicklung. Bezüglich der Wasserwirtschaft bestehen keine Probleme im Hinblick auf den Hochwasserschutz. Allerdings werden die verbleibenden Tiefgründungen im Flussbett von der Wasserbehörde problematisch gesehen. Eine Sperrung der Wasserstraße für den Schiffverkehr wäre nicht erforderlich. Hinsichtlich der technischen Umsetzbarkeit führen die Abrissarbeiten auch bei dieser Variante 3 zu wesentlich längeren Bauzeiten. Die mit der Bahn abgestimmten Sperrpausen würden für den Aufbau des Gerüstes und den Abriss nicht ausreichen. Zudem kann es auch bei dieser Variante zu einer erhöhten Gefährdung im Gesundheits- und Arbeitsschutzbereich kommen und die Ausführungsplanung ist

mit erheblichen technischen Risiken verbunden, die nicht kalkulierbar sind. Dadurch sind auch die Kosten der Variante erheblich höher als bei der Variante 1, verbunden mit einem schwer kalkulierbaren Mehrkostenrisiko. (vgl. hierzu nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1.2, S. 4)

6.7.5 Variante 4 – Abbruch Fahrbahnplatte und Ständer ohne Traggerüst + Bogenabspannung

Durch den Abbruch ohne Sprengung kommt es zu keiner Beeinträchtigung von herabfallenden Trümmerteilen in das Gewässer sowie zu keiner Beschädigung der Gewässersohle durch eine Beräumung. Auch durch den Verzicht des Traggerüstes im Gewässer wie bei Variante 3 müssen keine Stützen im Flussbett gegründet werden. Allerdings kann es durch den Einsatz des Nassschneidverfahrens zu Einträgen in das Gewässer kommen. Durch das Ausheben von großen Betonteilen aus dem Bauwerk wird ein sehr großer Kran mit einer großen Aufstellfläche und einem erheblichen flächenmäßigen Eingriff in die Lahnaue sowie ggf. weiteren Hilfsbauwerken erforderlich – ähnlich wie bei Variante 3. Ein Eingriff in den FFH-LRT *91E0 ist zudem nicht ausschließbar. Die lange Abrisszeit von ca. 2 Jahren führt zu längeren Beeinträchtigungen des Umfeldes als die anderen Varianten. Aus Sicht der Wasserwirtschaft sind zwar keine Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss der Lahn gegeben. Allerdings müsste während der gesamten Abrisszeit von ca. 2 Jahren die Lahn aufgrund der Gefährdung durch herabfallende Trümmerteile sowohl für den Radweg als auch für den Schiffverkehr gesperrt werden. Hinsichtlich der technischen Umsetzbarkeit ist die Variante 4 als sehr schwierig zu bewerten, da u. a. viele Fragen hinsichtlich des Bestandsbauwerkes und des Baugrundes derzeit nicht geklärt sind. Einige Fragen können erst in der Ausführungsplanung weiter geklärt werden wodurch die technische Umsetzbarkeit der Abrissvariante 4 nicht abschließend geklärt werden kann. Auch aus Sicht des Arbeitsschutzes ist diese Variante als kritisch zu bewerten. Die lange Sperrung für den Schiffverkehr trägt den Interessen der Wasserschifffahrtsverwaltung zudem nicht Rechnung. Unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit schneidet die Variante 4 deutlich am schlechtesten ab. (vgl. hierzu nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 1.2, S. 5)

6.7.6 Gewählte Abrissvariante

Der Vorhabenträger hat methodisch und inhaltlich nachvollziehbar dargestellt, dass eine Sprengung des Bauwerkes insgesamt unter Abwägung aller Belange gegenüber einem konventionellen Abriss vorzugswürdig ist. Insgesamt ist bei allen Sprengvarianten der Eingriff in die Lahnaue geringer und die Eingriffe in das Gewässer und in die Natur sowie die Beeinträchtigungen des Schiffverkehrs und der Menschen sind kalkulierbar und von kurzer Dauer. Die technische Umsetzung der Sprengung ist deutlich einfacher und die Kosten sind deutlich geringer. Diese Vorteile können auch nicht von den wenigen Vorteilen der Abrissvarianten 3 und 4 hinsichtlich der Beeinträchtigung des Gewässers überwunden werden. Die nicht geklärten Fragen der technischen Umsetzbarkeit führen dazu, dass die Abrissvarianten 3, 4 und 1a auszuschließen sind. Der Ausschluss dieser drei Varianten ist nicht zu beanstanden. Von den beiden Sprengvarianten 1 und 2 bietet die Variante 1 eindeutig die geringeren Beeinträchtigungen, geringeren Betroffenheiten durch die kürzere Bauzeit und weist die geringeren Kosten auf. Daher ist die Wahl der Variante 1 als Vorzugsvariante für den Abriss nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt vorliegend die Variante 1 als Grundlage für den Abriss und die weiteren Auswirkungsbeurteilungen, die dem vorliegend planfestgestellten Vorhaben zugrunde liegen.

7. Wasserrechtliche Entscheidungen

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gemäß § 19 Abs. 1 WHG über die erforderlichen Erlaubnisse oder Bewilligungen. Die zuständige untere Wasserbehörde hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde ihr nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliches Einvernehmen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen erteilt.

Die Belange der Wasserwirtschaft sind gewahrt bzw. werden durch das vorliegend planfestgestellte Vorhaben verbessert. 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 WHG). Dazu werden die Bewirtschaftungsziele der § 27 WHG und § 47 WHG eingehalten.

Der Neubau der Lahntalbrücke berührt das amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Lahn. Die Errichtung der neuen Brückenpfeiler hat keinen wesentlichen Einfluss auf das Überschwemmungsgebiet und das Abflussverhalten der Lahn. Retentionsraumverluste entstehen durch die Neuanlage des Wirtschaftsweges auf westlicher Lahnseite im Bereich des neuen Bauwerkes sowie durch die im Überschwemmungsgebiet befindlichen Bauwerksteile der neuen Lahnbrücke in der Größe von 157 m³.

Der Rückbau des vorhandenen Straßendamms auf westlicher Lahnseite nach Abbruch des vorhandenen Brückenbauwerkes mit insgesamt 8.820 m³ führt zu einem Retentionsraumgewinn bis zur HQ 100 – Höhe (127,871 m ü NN) von 1.050 m³. Der alte Straßendamm wird abgetragen, der Boden gelockert und zwischengelagerter Boden angedeckt. Die Fläche wird durch eine Heumulchsaat oder Direktsaat einer kräuterreichen Wiesenmischung angesät und der Grünlandnutzung zugeführt. Die Gesamtbilanz der gesamten Baumaßnahme ergibt einen rechnerischen Retentionsraumgewinn von 893 m³ (vgl. hierzu nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 18.1, S. 11-12).

7.1 Wasserrechtliche Situation im Planungsgebiet und Entwässerungsplanung

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 Entwässerungsräben vom Anwendungsbereich des WHG und HWG ausgenommen, soweit diese von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung sind.

Im Bereich der Planfeststellungstrasse sowie der landschaftspflegerischen Maßnahmen befinden sich zwei verschiedene als Gewässer 2. Ordnung eingestufte Oberflächengewässer („klassifizierte Gewässer“), die dem Anwendungsbereich des WHG und des HWG unterliegen: die Lahn und der Kerkerbach. Im Bestand erfolgt die Entwässerung auf der westlichen und östlichen Lahnseite über das Bankett und die Böschung. Das Bauwerk entwässert im Bestand ohne Vorreinigung direkt in die Lahn.

Die vorliegend planfestgestellte Entwässerung setzt sich aus zwei verschiedenen Bereichen zusammen: Bereich I mit den Abschnitten I bis V (westlich der

Lahn und Bauwerk) und Bereich II mit dem Abschnitt VI (östlich der Lahn). Die Entwässerung ist wie folgt geplant:

- Abschnitt I: entwässert linksseitig über die Straßenmulde von Abschnitt III weiter in das Grundwasser (Einleitstelle 1 ins Grundwasser); rechtsseitig fließt das Straßenwasser breitflächig über die Böschung ab;
- Abschnitt II: entwässert linksseitig über die Straßenmulde von Abschnitt III weiter in das Grundwasser (Einleitstelle 1 ins Grundwasser); rechtsseitig fließt das Straßenwasser breitflächig über das Bankett ab;
- Abschnitt III: entwässert linksseitig über eine Mulde und einen Querdurchlass in eine Regenwasserbehandlung mit Ölabscheider und versickert breitflächig über einen offenen Graben zum Auenbereich der Lahn in das Grundwasser (Einleitstelle 1 ins Grundwasser); die Fahrbahn entwässert über das lahnseitige Bankett über die Böschung breitflächig in das Grundwasser;
- Abschnitt IV: entwässert linksseitig in einer Mulde über Abschnitt III (Einleitstelle 1 ins Grundwasser);
- Abschnitt V: entwässert vom Bauwerk und dem anschließenden Streckenbereich über eine Rohrleitung im Muldenbereich bis zum Querdurchlass in Abschnitt III in die Regenwasserbehandlungsanlage (Einleitstelle 1 ins Grundwasser).
- Abschnitt VI: Das Niederschlagswasser wird über die Straßenabläufe gesammelt und in den vorhandenen Regenwasserkanal eingeleitet (im Bestand entwässert er in die Böschung der Bahn). Der Regenwasserkanal wird verlängert und mit einer Regenwasserreinigung ausgestattet und an den vorhandenen Durchlass in die Lahn angeschlossen (Indirekteinleitung).

Die Planfeststellungstrasse der L 3452 führt durch das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Lahn (Verordnung des Regierungspräsidiums Gießen vom 23.02.2004, StAnz. S. 1718). Der im Bereich der Planfeststellungstrasse betroffene Grundwasserkörper ist:

Wasserkörper	Nr.
2587_8109	DEHE 2580_15

7.2 7.3 Erlaubnisse zur Nutzung von Oberflächengewässern und Grundwasser,
§§ 8, 9 WHG

7.2.1 Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser
(Abschnitte I bis V, Einleitstelle 1)

Die Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser konnte gem. § 33 HStrG i. V. m. § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 11, § 12, § 57 i. V. m. § 19 Abs. 1, 3 WHG erteilt werden, da weder schädliche Gewässeränderungen, noch Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten sind (§ 12 WHG). Da es sich hierbei um eine Gewässerbenutzung handelt, war dem Vorhabenträger die erforderliche Erlaubnis gem. § 19 Abs. 1, 3 WHG durch die Planfeststellungsbehörde zu erteilen (vgl. unter A.III.1). Die zuständige untere Wasserbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde erklärt, dass die Entscheidung mit ihr gem. § 19 Abs. 3 WHG im Einvernehmen ergeht (vgl. E-Mail des Landkreises Limburg-Weilburg vom 13.11.2024).

7.2.2 Indirekteinleitung (Abschnitt VI) – ohne Erlaubnis

Auf der östlichen Seite der Lahn im Entwässerungsabschnitt 6 wird das Niederschlagswasser über Straßenabläufe gesammelt und in den vorhandenen Regenwasserkanal der Gemeinde Weinbach eingeleitet, der bis zur vorhandenen Einleitstelle verlängert wird (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 11b, Ziffer 3.7). Hierbei handelt es sich um eine Indirekteinleitung für die im Falle von Straßenoberflächenwasser, welches keinem Herkunftsbereich der Abwasserverordnung zuzuordnen ist (d. h. kein Abwasser i. S. d. § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG), keine Genehmigungspflicht nach § 58 WHG besteht. Der Vorhabenträger hat von der Gemeinde Weinbach als Eigentümerin des Regenwasserkanals mit E-Mail vom 03.03.2020, der Planfeststellungsbehörde vorgelegt mit E-Mail von Hessen Mobil vom 30.03.2020, die Zustimmung zur Indirekteinleitung erhalten. Die Gemeinde Weinbach hat von der unteren Wasserbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg eine bestehende Einleiterlaubnis, die die zusätzliche Menge der Entwässerung der Straße mit umfasst.

7.2.3 Erlaubnis für das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch dauerhaftes Einbinden baulicher Anlagen in das Grundwasser

Das neue Brückenbauwerk über die Lahn wird dauerhaft in grundwasserführenden Erdschichten errichtet. Daher wird in vorliegendem Planfeststellungsbeschluss mit der zuständigen unteren Wasserbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg die Erlaubnis erteilt, das Bauwerk Nr. 6.1 (planfestgestellte Unterlage Nr. 11) nach Maßgabe des Lageplans (planfestgestellte Unterlage Nr. 5b) dauerhaft in das Grundwasser einzubinden (vgl. E-Mail von 13.11.2024).

7.2.4 Erlaubnis für das das Aufstauen und Absenken von oberirdischen Gewässern (bauzeitig)

Für den Abriss mittels Sprengung des alten Brückenbauwerkes über die Lahn ist ein Eingriff in das oberirdische Gewässer erforderlich, der ebenfalls erlaubnispflichtig ist. Daher wird dem Vorhabenträger vorliegend im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde Limburg-Weilburg (vgl. E-Mail vom 13.11.2024) die Erlaubnis erteilt, im Rahmen des Abrisses des alten Brückenbauwerkes das Gewässer der Lahn temporär aufzustauen. Durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer A.V.5 und A.V.10 ist gewährleistet, dass das Sprenggut nach maximal 72 Stunden aus dem Gewässer geräumt wird. Weiter wird die Erlaubnis erteilt, beidseitig vom Ufer aus Anschüttungen von max. 4 m Tiefe zur Beräumung der Lahn vorzunehmen und hierfür das Gewässer der Lahn temporär anzustauen. Der Vorhabenträger hat in den Unterlagen zur Sprengung und zur hydraulischen Berechnung (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen Nr. 18.4 und 21) nachvollziehbar und methodisch einwandfrei dargelegt, inwiefern sich das Gewässer der Lahn durch den Abriss aufstaut und inwiefern das Gewässer durch die Sprengung und Räumung beeinträchtigt wird.

In dem vorliegenden Fall werden das Überschwemmungsgebiet sowie die Lahn zeitweise während der Sprengung inklusive Räumung tangiert. Die in den Unterlagen dargelegte Vorgehensweise reduziert die Beeinträchtigung auf den etwa drei Tage im Gewässer und zwei Wochen im Uferbereich. Das Volumen richtet sich nach den im Sprengkonzept enthaltenen Vorgehensweise. Dem Dez. 41.2 liegt der Entwurf „L3452 - Ersatzneubau Brücke Gräveneck - hydraulische Prüfung von Auswirkungen des Trümmerhaufwerkes auf den Abfluss der

Lahn“ vom 09.06.2020 vor. Mit Stellungnahme vom 28.10.2024 hat die obere Wasserbehörde unter Einhaltung der unter Ziffer A.V.5 aufgenommenen Nebenbestimmungen diesem Eingriff abschließend zugestimmt. Gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 HWG darf der bestehende Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt werden. Dies ist durch die vorliegende Planfeststellung einschließlich der Nebenbestimmungen gesichert.

7.2.5 Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer (bauzeitig)

Durch den Abriss des bestehenden Brückenbauwerkes kommt es bauzeitig für eine kurze Zeit von 72 Stunden ab der Sprengung dazu, dass das Sprenggut in die darunterliegende Lahn fällt. Daher war im Rahmen der Planfeststellung eine Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer für die Bauzeit gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG i. V. m. § 19 Abs. 1 WHG zu erteilen. Die Obere Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Gießen hat mit Stellungnahmen vom 13.09.2024 und vom 28.10.2024 dem vorgelegten Sprengkonzept auch aus wasserwirtschaftlicher und hydraulischer Sicht zugestimmt. Für die vorliegende ausgesprochenen Erlaubnis hat die zuständige untere Wasserbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg mit E-Mail vom 13.11.2024 das Einvernehmen erteilt.

7.2.6 Fachbeitrag nach Wasserrahmenrichtlinie/Wasserhaushaltsgesetz

Das gegenständliche Projekt steht den Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der § 27 WHG und § 47 WHG ausweislich einer Überprüfung in einem Fachbeitrag nach WRRL/WHG nicht entgegen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 18.3, dort S. 49, 51, 56, 57 und 58-60). Zunächst wurde der Ist-Zustand der Gewässer fachgerecht erfasst und im Fachbeitrag dargestellt (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 18.3, S. 27ff). Anschließend hat der Fachbeitrag unter Heranziehung der mittleren und hohen Konzentrationen und spezifischen Frachten unterschiedlicher Parameter im Straßenabfluss (Werte aus Merkblatt zur Berücksichtigung der Wasserrahmenrichtlinie in der Straßenplanung, FGSV 2021, S. 24) eine Prognose und Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Zustand der betroffenen Wasserkörper und auf die Erreichbarkeit des guten Zustands erstellt.

Durch den geplanten Ersatzneubau der Lahnbrücke Gräveneck ist der Oberflächenwasserkörper Lahn durch mögliche Wirkungen betroffen. Der OWK Lahn befindet sich in einem unbefriedigenden ökologischen Zustand. Der chemische Zustand des Wasserkörpers Lahn wird aufgrund der bundesweiten Überschreitung der UQN für den Parameter Quecksilber sowie der hessenweiten Überschreitung der UQN für Bromierte Diphenylether sowie weiterer Überschreitungen der Parameter Benzo[a]pyren, Benzo[g,h,i]perylen und Fluoranthen als nicht gut eingestuft. Eine signifikante Verschlechterung durch baubedingte Auswirkungen – die von geringer Intensität, kurzer Dauer und lokal begrenzt sind – wird vorliegend ausgeschlossen. Auch anlagebedingte Wirkungen werden durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeschlossen. Eine Verschlechterung des ökologischen Zustands des betroffenen Oberflächenwasserkörpers Lahn kann ausweislich des Fachbeitrags aber ausgeschlossen werden, auch eine Verschlechterung des chemischen Zustands des betroffenen Oberflächenwasserkörpers wird vorliegend ausgeschlossen (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 18.1, S. 59-60).

Der mengenmäßige und chemische Zustand des betroffenen Grundwasserkörpers 2587_8109 ist ausweislich des Fachbeitrags als gut bewertet. Auch hier kann eine Verschlechterung des chemischen Zustands der betroffenen Grundwasserkörper ebenso wie eine Beeinträchtigung des mengenmäßigen Zustands aber aufgrund des geringen Anteils der versiegelten Fläche an der Fläche des Grundwasserkörpers ausgeschlossen werden (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 18.3, S. 60). Auswirkungen auf den mengenmäßigen und chemischen Zustand des Grundwasserkörpers durch die Versickerung kann ausweislich des Fachbeitrags nach WRRL/WHG ebenfalls ausgeschlossen werden. Das Vorhaben verhindert zudem nicht die Durchführung der vorsorglichen Maßnahmen zur Erhaltung des derzeit bestehenden guten mengenmäßigen und chemischen Zustands des Grundwasserkörpers 2587_8109. Die vorgesehene Versickerung ist gemäß den Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS, Ausgabe 2021) die einfachste und umweltfreundlichste Möglichkeit, Straßenoberflächenwasser zu behandeln und dem Wasserkreislauf wieder zuzuführen (vgl. E-Mail von Hessen Mobil vom 21.11.2022).

Das gegenständliche Vorhaben berücksichtigt auch die im Maßnahmenprogramm Hessen 2021-2027 für die betroffenen Gewässer vorgesehenen Maßnahmen und steht diesen nicht entgegen.

7.2.7 Bauzeitliche Wasserhaltung

Bei der Errichtung der neuen Brücke über die Lahn (Nr. 6.1 planfestgestellte Unterlage Nr. 11b) wird eine bauzeitliche Grundwasserhaltung erforderlich. Die wasserrechtliche Erlaubnis für die bauzeitliche Wasserhaltung im Zuge der Herstellung der Gründungen des Bauwerkes zum Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten, Absenken und Ableiten von Grundwasser und die Einleitung des aufgeschlossenen, bei der Wasserhaltung anfallenden und durch Betonschlämme und Bodenpartikel verunreinigten Grundwassers sowie das bei Niederschlägen in diesem Bereich anfallende Niederschlagswasser in die Lahn konnte im Einvernehmen mit der zuständigen unteren Wasserbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg (vgl. E-Mail vom 13.11.2024) gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, 5, Abs. 2 Nr. 1, § 11, § 12 WHG erteilt werden, da weder schädliche Gewässeränderungen zu erwarten sind – die nicht durch Nebenbestimmungen vermeidbar oder ausgleichbar wären – noch andere öffentlich-rechtliche Vorschriften der Erteilung der Erlaubnis entgegenstehen (§ 12 WHG). Die Einleitstellen befinden sich beidseitig der Lahn. Geplant ist nach vorheriger bauzeitiger Vorbehandlung (vgl. Nebenbestimmung unter Ziffer A.III.7) das anfallende Wasser mit einer Menge von bis zu 4,2 l/s in die Lahn einzuleiten (vgl. E-Mail von Hessen Mobil vom 30.03.2020).

7.3 Konzentrierte wasserrechtliche Entscheidungen

Die Belange der Wasserwirtschaft werden gewahrt. Unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen (vgl. A.V.5) sind mit dem festgestellten Vorhaben keine nachteiligen Folgen für den Wasserhaushalt oder die Gewässerökologie verbunden. Die Planung des Vorhabenträgers ist nach §§ 5 Abs. 1, 12 Abs. 1 WHG mit dem Grundsatz der Vorsorge gegen Verunreinigungen des Wassers oder sonstige nachteilige Veränderungen seiner Eigenschaften vereinbar und trägt den Anforderungen an einen leistungsfähigen Wasserhaushalt Rechnung.

7.3.1 Wasserrechtliche Genehmigung zur Herstellung, Beseitigung und wesentlichen Umgestaltung von Gewässern (Gewässerausbau)

Jeder Gewässerausbau bedarf gemäß § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung. Ein Gewässerausbau ist gemäß § 67 Abs. 2 WHG die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Die vorliegend planfestgestellte Ersatzmaßnahme E 1 nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlage Nr. 9.1.4 zur Herstellung der Längsdurchlässigkeit des Kerkerbaches (Gewässer II. Ordnung) im Bereich des Straßendurchlasses der L 3063 in der Gemarkung Runkel, Flur 1, Flurstück 1 und in der Gemarkung Steeden, Flur 26, Flurstück 250 auf einer Länge von ca. 60 m bedarf dieser wasserrechtlichen Genehmigung. Diese konnte vorliegend erteilt werden.

7.3.2 Wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen im Überschwemmungsgebiet

Das vorliegend planfestgestellte Vorhaben befindet sich im ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet der Lahn (Verordnung des Regierungspräsidiums Gießen vom 14.12.2011, StAnz. 08/2012, S. 249). Für die Errichtung und Gründung der Widerlager und Pfeiler im Überschwemmungsgebiet ist eine Genehmigung gemäß § 78 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3 und Abs. 4 WHG i. V. m. § 45 Abs. 3 HWG erforderlich. Diese konnte vorliegend erteilt werden. Darüber hinaus war eine wasserrechtliche Genehmigung der Ersatzmaßnahme im Überschwemmungsgebiet des Kerkerbaches (Verordnung des Regierungspräsidiums Gießen vom 10.04.2007, StAnz. 25/2007, S. 1239) erforderlich. Diese konnte ebenfalls erteilt werden.

7.3.3 Wasserrechtliche Genehmigung der Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern

Die Genehmigungen zur Errichtung oder Erweiterung von baulichen Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern nach § 36 WHG i. V. m. § 22 HWG sind zu erteilen

- für den Bau der neuen Brücke Gräveneck zum dauerhaften Verbleib über dem Gewässer der Lahn,

- für die Errichtung und Gründung des westlichen Brückenpfeilers im Gewässer/im Uferbereich des Gewässers der Lahn,
- für die Errichtung eines Pontons (bauzeitig) für die Kanuschifffahrt in der Lahn,
- für den Rückbau des alten Brückenbauwerkes der Landesstraße über die Lahn,
- für die Anschüttung in der Lahn im Vorfeld zur Sprengung (bauzeitig)
- sowie für die Maßnahmen im Gewässer Kerkerbach bzw. in dessen Uferbereich im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 3.

Die Belange der Wasserwirtschaft werden nach Maßgabe der vorgenannten gesetzlichen Bestimmungen und unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der oberen und unteren Wasserbehörde sowie der festgesetzten Nebenbestimmungen unter Ziffer A.V.5 durch die Planung gewahrt.

7.3.4 Wasserrechtliche Befreiung von dem Verbot der Errichtung baulicher und sonstiger Anlagen im Gewässerrandstreifen

Die Planfeststellung umfasst die erforderlichen Genehmigungen zur Errichtung und Erweiterung baulicher 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 gemäß § 23 Abs. 1 und Abs. 2 HWG i. V. m. § 28 WHG. Die Belange der Wasserwirtschaft werden nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen und unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Oberen und Unteren Wasserbehörden sowie der festgesetzten Nebenbestimmungen durch die Planung ausreichend gewahrt.

Gemäß § 23 Abs. 1 und Abs. 2 HWG bedürfen die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen im Gewässer im Gewässerrandstreifen der Genehmigung. Darüber hinaus ist gemäß § 23 Abs. 4 Satz 1 HWG das Erhöhen und Vertiefen der Erdoberfläche im Gewässerrandstreifen genehmigungspflichtig. 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 Abs. 1 Satz 1 HWG abweichend von § 38 Abs. 3 Satz 1 WHG auf 10 m festgesetzt.

Innerhalb des 10 m breiten Gewässerrandstreifens werden nach Maßgabe der der planfestgestellten Unterlagen folgende baulichen Anlagen errichtet oder Erhöhungen oder Vertiefungen der Erdoberfläche vorgenommen:

- die Errichtung und Gründung des östlichen Brückenpfeilers der Brücke über die Lahn (Regelungsverzeichnis laufende Nr. 6.1, planfestgestellte Unterlage Nr. 11b) und
- die Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 im Gewässerrandstreifen des Kerkerbaches (planfestgestellte Unterlage Nr. 9.1.4).

Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Wasserbehörden und der festgesetzten Nebenbestimmungen unter Ziffer A.V.5 steht für die Planfeststellungsbehörde fest, dass durch die zuvor aufgeführten Bestandteile des Vorhabens Belange des Hochwasserschutzes nicht nachteilig beeinträchtigt werden.

7.3.5 Wasserrechtliche Befreiung für das Entfernen von standortgerechten Bäumen und Sträuchern im Gewässerrandstreifen

Im Zuge der Maßnahme muss die Vegetation im Uferbereich der Lahn teilweise nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlage Nr. 5b entfernt werden. Gemäß § 38 Abs. 5 WHG kann die zuständige Behörde von einem Verbot nach § 38 Abs. 4 Satz 2 WHG eine widerrufliche Befreiung erteilen, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Maßnahme erfordern. Dies ist vorliegend gegeben (vgl. Kapitel C.III.1). Das Vorhaben ist im Interesse des öffentlichen Wohls und der Allgemeinheit geboten, da es zur Aufrechterhaltung der Funktion der Landesstraße erforderlich ist. Standortgerechte Bäume und Sträucher müssen entfernt werden, da der Ersatzneubau der Brücke an einer veränderten Stelle erfolgt (vgl. Kapitel C.III.6). Diese Entscheidung ist nicht zu beanstanden. Der Eingriff wird durch die landepflegerischen Maßnahmen vollständig kompensiert (vgl. planfestgestellte Unterlagen Nr. 9.2b und nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen Nr. 9.3b). Die Befreiung gem. § 38 Abs. 5 WHG zum Verbot nach § 38 Abs. 4 Nr. 2 WHG wird im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde unter Ziffer A.II.2.5 erteilt.

8. Naturschutz und Landschaftspflege

8.1 Bestandserfassung

Zur Erfassung der Biotopausstattung wurde im Jahr 2012 eine flächendeckende Realnutzungs- und Biotoptypenkartierung durchgeführt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b). Darüber hinaus wurden die Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie und die nach § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 13 HAGBNatSchG geschützten Biotope erfasst. Die Kartierungen aus dem Jahr 2012 wurden im Juni 2018 sowie im Mai 2023 vor Ort auf ihre Plausibilität und Aktualität der Habitatstrukturen überprüft (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 3 und Anlage 5).

Die im Mai 2023 durchgeführte Plausibilitätskontrolle der Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie sowie der nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG geschützte Biotope wurden auf Basis der Kartieranleitung der Hessischen Lebensraum- und Biotopkartierung – HLBK (Stand: 2022) erfasst (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 5).

Der Bereich, in dem die Maßnahmen verwirklicht werden sollen, wird beispielsweise geprägt durch Waldbiotoptypen. Unter den Waldbiotoptypen sind die mesophilen Buchenwälder (Lebensraumtyp (LRT) 9130 nach FFH-Richtlinie Anhang I), die bodensauren Buchenwälder (LRT 9110), die Buchenmischwälder, die Eichen-Hainbuchenwälder (LRT 9170) sowie die Eichenmischwälder (forstlich überformt) hervorzuheben. Kleinräumig kommen innerhalb der ausgedehnten Buchenwaldbestände auch Laubmischwaldbestände vor, die durch andere Laubbaumarten mit Beimengung von Nadelbaumarten geprägt sind. Dazu zählen Eichen, Linden oder Ahornarten sowie vereinzelt Fichten und Lärchen.

Weiterhin wird das Untersuchungsgebiet geprägt durch Feldgehölze und Baumhecken, Hecken- und Gebüschpflanzungen, Ruderalfluren, Einzelbäume und Baumgruppen einheimischer sowie nicht einheimischer Arten, gärtnerische Anlagen und Hausgärten, Gewässer (z. B. Fließgewässer, Gräben und Teiche) und gewässerbegleitende Gehölze sowie Hochstauden- und Röhrichtsäume, versiegelte Flächen sowie durch intensiv und extensiv genutzte Frischwiesen und Weiden. Zudem kommen im Untersuchungsgebiet die nach § 30 BNatSchG

i. V. m. § 13 HAGBNatSchG gesetzlich geschützten Biotop Ufergehölze (entspricht tlw. den Kriterien des LRT *91E0), ungefasste Quellen, Schwimmblattzonen, Nassstaudenfluren (entspricht zugleich den Kriterien des LRT 6431) sowie Felsfluren und Felswände (entspricht tlw. den Kriterien des LRT 8220/8230) vor.

Im Norden des Untersuchungsgebiets am Ostufer der Lahn befindet sich ein Campingplatz. Die Zuwege sind überwiegend geschottert sowie teilweise mit standortfremden Nadelgehölzen begrünt. Das Lahnufer ist im Abschnitt des Campingplatzes begradigt, die natürliche Ufervegetation ist weitestgehend zurückgedrängt worden, zudem liegen keine naturnahen Gehölzstrukturen vor.

Die Lahn durchfließt als landschaftlich prägendes Element das Untersuchungsgebiet von Norden nach Süden (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b). Die im Jahr 2018 und 2023 durchgeführte Überprüfung der Habitatstrukturen ergab keine grundsätzlichen und gravierenden Abweichungen der Biotopstrukturen (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 3 und Anlage 5). Die Überprüfung hat im Wesentlichen ergeben, dass in Teilbereichen durch eine Extensivierung der Grünlandnutzung, sich auf Teilflächen der Flurstücke 48 – 53 und des östlich und unter der Dammlage gelegenen Flurstückes 21 Magere Flachland-Mähwiesen (LRT 6510) entwickelt haben. Diese Grünlandgesellschaften zählen inzwischen zu den nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG geschützten Biotopen (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 5).

Die Auswirkungen auf die Fauna einschließlich der Thematik des besonderen Artenschutzes wurden 2012 auf der Grundlage vorliegender faunistischer und floristischer Daten und eigener Kartierungen im Eingriffsbereich ermittelt (nachrichtlich plangenehmigte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2). Dabei wurden sämtliche Arten und Artengruppen gezielt nachgesucht, für die in den damaligen Unterlagen eine Relevanz sowie ein Vorkommen im Wirkraum erwartet wurden. Die faunistischen Untersuchungen umfassten die Avifauna (einschließlich Kartierung der Horste und Höhlenbäume), Groß- und Mittelsäuger, Haselmaus, Fledermäuse, Reptilien, Fische, Rundmäuler und Krebse, Tagfalter und Widderchen, Heuschrecken, Libellen sowie die Limnofauna (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2).

Die Methoden der Erfassung der jeweiligen Arten bzw. Artengruppen ist der Unterlage 19.0 b (Kap. 2, S. 9 ff) zu entnehmen. Die Aufklärung beim Vorhaben­träger ergab, dass sich aus der Aktualisierung des Leitfadens der Erfassungsmethoden und –zeiträume bei faunistischen Untersuchungen zu straßen­rechtlichen Eingriffsvorhaben in Hessen von September 2020 keine Auswirkungen hinsichtlich der Kartierer­gebnisse ergeben (vgl. E-Mail von Hessen Mobil vom 31. Mai 2024).

Im Untersuchungsgebiet wurden 50 Vogelarten nachgewiesen, hiervon zählen 39 Arten zu den Brut- bzw. Revier­vögeln des Untersuchungs­gebiets und 11 Arten treten als Nahrungsgäste auf. Gemäß der 11. Fassung der Roten Liste der bestands­gefährdeten Brutvogelarten Hessens vom Dezember 2023 befinden sich 20 Arten in einem ungünstig-unzureichenden Erhaltungszustand.

Mindestens sieben Fledermausarten wurden erfasst, sicher bestimmt wurden die Arten Zwergfledermaus, Wasserfledermaus, Rauhautfledermaus, Fransenfledermaus, Großes Mausohr und Großer Abendsegler. Weiterhin wurden Nachweise der Schwesterarten Bart- und Brandtfledermaus erbracht. Weiterhin konnten 10 Fischarten, 23 Tagfalterarten, 14 Heuschreckenarten, 11 Libellenarten, 69 Makrozoobenthosarten und zwei Reptilienarten (Blindschleiche und die Schlingnatter) innerhalb des Untersuchungsgebietes nachgewiesen werden. Außerdem konnten sieben Groß- und Mittelsäuger während der Kartierung im Untersuchungsgebiet beobachtet werden (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b).

Neben den eigenen Kartierungen wurden weitere Quellen ausgewertet: Daten der zentralen Natis-Artendatenbank, natureg.de und der staatlichen Vogelschutz­warte (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2).

8.2 Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG, Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes DE 5515-303 „Lahntal und seine Hänge“

Das Vorhaben wurde gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG auf seine Verträglichkeit mit den maßgeblichen Erhaltungszielen des FFH-Gebietes DE 5515-303 „Lahntal und seine Hänge“ hin überprüft (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b). Im Rahmen der FFH-Vorprüfung wurde festgestellt, dass indirekte Beeinträchtigungen des LRT 9139 und LRT *91E0 nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden kann. Es erfolgt zudem eine Inanspruchnahme des zwischen

2018 und 2023 entstandenen LRT 6510, sodass eine Betroffenheit ebenfalls nicht ausgeschlossen werden konnte. Die Prüfung der Erheblichkeit ist Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung. Das Vorhaben ist mit den festgesetzten Erhaltungszielen verträglich, wenn diese nicht erheblich beeinträchtigt werden. Ausgangspunkt sind die Erhaltungsziele der Lebensraumtypen des Anhangs I und der Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie des FHH-Gebietes. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung kam zu dem Ergebnis, dass erhebliche Auswirkungen durch die Maßnahme auf das FFH-Gebiet ausgeschlossen werden können (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b).

Bei der 2. Planänderung gehen die Änderungen an der FFH-Verträglichkeitsprüfung im Wesentlichen auf die Überarbeitung des Abrisskonzepts für das bestehende Bauwerk, die Änderung des Bauwerksentwurfs für das neue Brückenbauwerk sowie auf die Kontrolle der Strukturdaten in 2023 zurück (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4 und Anlage 6, Anlage 3 und Anlage 5). Im Rahmen der Kontrolle der Strukturdaten in 2023 (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 5) wurde eine Kartierung der Lebensraumtypen (LRT) durchgeführt. Die Kartierung der Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie erfolgte unter Verwendung der Kartieranleitung der Hessischen Lebensraum- und Biotopkartierung – HLBK (Stand: 2022). Im Rahmen der Kartierung wurde auf Grünlandflächen im Eingriffsbereich das Vorkommen des LRT 6510 (Magere Flachland-Mähwiese, nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG besonders geschützt) festgestellt.

Um die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf die Vegetation in dem FFH-Gebiet in Hinblick auf die Stickstoffdeposition beurteilen zu können, erfolgte eine Berechnung des Stickstoffeintrags (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b). Im Rahmen der Aktualisierung der Verträglichkeitsprüfung wurden die „Hinweise zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FHH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen“ (H PSE) - Stickstoffleitfaden Straße, Ausgabe 2019 berücksichtigt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b).

Zusammengefasst ist festzustellen, dass der Ersatzneubau des Brückenbauwerks einschließlich des Abbruchs des vorhandenen Brückenbauwerks in Gräveneck im Zuge der L 3452 keines der für die jeweiligen FFH-Gebiete festgesetzten Erhaltungsziele erheblich beeinträchtigt. Somit ist das Vorhaben verträglich im Sinne des FFH-Rechts.

8.2.1 Gebietsbeschreibung und Erhaltungsziele und Schutzzweck der im Wirkungsbereich der Maßnahme vorkommenden Lebensraumtypen und Arten

In der Verordnung über die Natura 2000-Gebiete im Regierungsbezirk Gießen vom 31. Oktober 2016 ist das FFH-Gebiet „Lahntal und seine Hänge“ (DE 5515-303) festgelegt. Das FFH-Gebiet „Lahntal und seine Hänge“ (DE 5515-303) umfasst eine Gesamtfläche von 2.170,21 ha und liegt in den naturräumlichen Haupteinheiten D 40 Lahntal und D 39 Westerwald. Die Lahn mit einer Lauflänge von 36 km zwischen Ahausen und Dietkirchen ist zentraler Bestandteil des FFH-Gebietes. Schutzgegenstand sind das Fließgewässer und seine Uferzonen sowie angrenzende Auenbereiche und Hanglagen. Die gebietsspezifischen Erhaltungsziele sind in der Verordnung über die Natura 2000-Gebiete des RP Gießen (2016), Anlage 3 a, formuliert.

Folgende Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie zählen zu den Erhaltungszielen:

- 3150 Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des *Magnopotamions* oder *Hydrocharitions*
- 3260 Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranunculion fluitantis* und des *Callitricho-Batrachion*
- 6110* Lückige basophile oder Kalk-Pionierrasen (*Alyso-Sedion albi*)
- 6210 Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (*Festuco-Brometalia*)
- 6430 Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe
- 6510 Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)
- 8210 Kalkfelsen mit Felsspaltenvegetation
- 8220 Silikatfelsen mit Felsspaltenvegetation
- 8230 Silikatfelsen mit Pioniervegetation des *Sedo-Scleranthion* oder des *Sedo albi-Veronicion dillenii*
- 8310 Nicht touristisch erschlossene Höhlen

- 91E0* Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
- 9110 Hainsimsen-Buchenwald (*Luzulo-Fagetum*)
- 9130 Waldmeister-Buchenwald (*Asperulo-Fagetum*)
- 9160 Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Eichen-Hainbuchenwald (*Carpinion betuli*)
- 9170 Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (*Galio-Carpinetum*)
- 9180* Schlucht- und Hangmischwälder (*Tilio-Acerion*)

Folgende Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie zählen ebenfalls zu den Erhaltungszielen:

- Grünes Besenmoos (*Dicranum viride*)
- Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*)
- Großes Mausohr (*Myotis myotis*)

Die von dem Vorhaben ausgehenden Wirkfaktoren reichen nicht über die Grenzen des Untersuchungsgebiets hinaus. Daher wurden in der FFH-Verträglichkeitsprüfung die Betrachtungen nur auf die im definierten Untersuchungsgebiet liegenden Bestandteile des FFH-Gebietes konzentriert.

Die Erhaltungsziele der sechs im Wirkungsbereich der geplanten Maßnahme vorkommenden Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie sind:

- 8220 Silikatfelsen mit Felsspaltenvegetation
 - Erhaltung des biotopprägenden, gebietstypischen Licht-, Wasser-, Temperatur- und Nährstoffhaushaltes
 - Erhaltung der Störungsarmut
- 8230 Silikatfelsen mit Mauerpfefferfluren
 - Erhaltung exponierter unbeschatteter Standorte
 - Erhaltung einer gebietstypischen Dynamik
 - Erhaltung der Nährstoffarmut
 - Erhaltung einer bestanderhaltenden Wirtschaft
- 9110 Hainsimsen-Buchenwald (*Luzulo-Fagetum*)

- Erhaltung naturnaher und strukturreicher Bestände mit stehendem und liegendem Totholz, Höhlenbäumen und lebensraumtypischen Baumarten in ihren verschiedenen Entwicklungsstufen und Altersphasen
- 9130 Waldmeister-Buchenwald (*Galio-Fagetum*)
 - Erhaltung naturnaher und strukturreicher Bestände mit stehendem und liegendem Totholz, Höhlenbäumen und lebensraumtypischen Baumarten in ihren verschiedenen Entwicklungsstufen und Altersphasen
- 9170 Eichen-Hainbuchenwald (*Galio-Carpinetum*)
 - Erhaltung naturnaher und strukturreicher Bestände mit stehendem und liegendem Totholz, Höhlenbäumen und lebensraumtypischen Baumarten mit einem einzelbaum- oder gruppenweisen Mosaik verschiedener Entwicklungsstufen und Altersphasen
- 91E0* Aewälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*
 - Erhaltung naturnaher und strukturreicher Bestände mit stehendem und liegendem Totholz, Höhlenbäumen und lebensraumtypischen Baumarten mit einem einzelbaum- oder gruppenweisen Mosaik verschiedener Entwicklungsstufen und Altersphasen
 - Erhaltung einer bestandprägenden Gewässerdynamik
 - Erhaltung eines funktionalen Zusammenhangs mit den auetypischen Kontaktlebensräumen

Bei den im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans durchgeführten Kartierungen aus dem Jahr 2012 wurden die als LRT eingestuftten Biotoptypen auf ihr aktuelles Vorkommen überprüft. Diese Kartierung wurde im Jahr 2018 und 2023 auf Plausibilität überprüft.

Eine Überprüfung der Bestandssituation im Mai 2023 mit Anwendung der Kartieranleitung der Hessischen Lebensraum- und Biotopkartierung – HLBK (Stand: 2022) hat ergeben, dass sich auf Teilflächen der noch 2018 als intensiv genutzten Frischwiese (KV-Code 06.320) und Grünlandeinsaat (KV-Code 06.920) beschriebenen Flächen eine Frischwiese mit Magerkeitszeigern, die als

Lebensraumtyp Magere Flachland-Mähwiese (LRT 6510) anzusprechen ist, entwickelt hat.

Die in 2012 durchgeführten Kartierungen erbrachten keine Hinweise auf Vorkommen von Arten des Anhang II der FFH-Richtlinie. Die Bechsteinfledermaus oder Quartiere anderer Fledermausarten konnten im Rahmen der Kartierung nicht nachgewiesen werden (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b). Das Große Mausohr wurde in der Lahnaue mit einem einzigen Rufnachweis verhört. Die Lahnaue wird somit von der Art nur sporadisch als Transferroute genutzt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2). Der Fundort des Grünen Besenmooses liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets.

Als charakteristische Art der LRT 9110, 9130 und 9170 ist der Kleiber zu nennen. Der Lebensraumtyp 3260 kommt zwar im Untersuchungsgebiet nicht vor jedoch wurden in der Lahn für den LRT charakteristische Fischarten, Libellenarten, Eintagsfliegen und Köcherfliegen sowie die Gebirgsstelze nachgewiesen.

In der Lahn wurden neun für den LRT 3260 charakteristische Fischarten nachgewiesen: Gründling, Döbel, Flussbarsch, Hasel, Ukelei / Laube, Aal, Hecht, Rotaugen und Wels. Weiter wurden fünf für den LRT 3260 charakteristische Libellenarten beobachtet: Blauflügelige Prachtlibelle, Gebänderte Prachtlibelle, Kleine Zangenlibelle, Gemeine Keiljungfer und Federlibelle. Außerdem wurden im Untersuchungsgebiet die Köcherfliege, die Eintagsfliege, drei Wasserschnecken (Teichnapfschnecke, Flussnapfschnecke, Stumpfe Sumpfdeckelschnecke) und vier Muschelarten (Gemein Teichmuschel, Kleine Faltenerbsenmuschel, Dreieckige Erbsenmuschel, Flusskugelmuschel) als charakteristische Arten des LRT 3260 in der Lahn nachgewiesen.

8.2.2 Prognose möglicher Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen und Arten durch das Vorhaben

Für die schutzgutbezogene Betrachtung in der FFH-Verträglichkeitsprüfung wurden die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Erhaltungsziele der Lebensraumtypen des Anhangs I und der Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie im FFH-Gebiet ermittelt. Als mögliche Projektwirkungen wurden die baubeding-

ten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen betrachtet, die infolge des Vorhabens auftreten können (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b, 19.0 b Anlage 4 und Anlage 6 sowie 19.2 b).

Das Vorhaben hat keine erheblichen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 5515-303 „Lahntal und seine Hänge“. Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen können durch die Flächeninanspruchnahmen durch Baustelleneinrichtungen, Baustraßen und -streifen sowie durch Lärm-, Staub- und Schadstoffemissionen und durch Materialeinträge in die Lahn durch die Sprengung des Brückenbauwerks hervorgerufen werden.

Mit einer erhöhten Lärmbelastung ist nicht zu rechnen, da die Grenzwerte gemäß 16. BImSchV nicht überschritten werden. Die Berechnung des Stickstoffeintrages (NO_x) ergab, dass eine Überschreitung der Bagatellschwelle von 3 % des Critical Loads bei gegebener Hintergrundbelastung (die Hintergrundbelastung am Standort beträgt 10 kg N je ha und Jahr) erst bei einem zusätzlichen Eintrag von mehr als 0,4 kg N / ha und Jahr zu erwarten ist. Bei einer Verkehrsmenge von ca. 2000 Kfz / Tag ist nicht von einer maßgeblichen Überschreitung der Bagatellschwelle für den Stickstoffeintrag in die Schutzgüter des FFH-Gebietes auszugehen. Zudem erfolgt die Trassierung in den Bereichen, in denen sie dem Waldrand des FFH-Gebietes näherkommt, weitestgehend in Einschnittslage, sodass eine Beeinträchtigung durch Schadstoffemissionen gemindert werden kann.

Weiterhin wird die Lahn zwar durch das neue Brückenbauwerk gequert, jedoch wird der Gewässerverlauf der Lahn durch die größere lichte Weite sowie die Pfeilerstandorte, weniger als bisher beeinträchtigt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b).

Eine Betroffenheit des LRT 3260 kann ausgeschlossen werden, da der LRT im Untersuchungsgebiet nicht vorkommt. Der LRT 3260 kommt zwar im Untersuchungsgebiet nicht vor, jedoch wurden in der Lahn für den Lebensraumtyp charakteristische Fischarten, Libellenarten, Eintagsfliegen und Köcherfliegen sowie die Gebirgsstelze nachgewiesen. Es kommt zu keiner vorhabenbedingten Beeinträchtigung der Gebirgsstelze, da die Art den möglichen baubedingten Störungen im räumlich-funktionalen Zusammenhang ausweichen kann (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b). Zudem werden vor der Sprengung

die Fische, die Großmuscheln und soweit technisch möglich die Wasserschnecken bis 100 m ober- und unterhalb des Bauwerks entnommen und umgesetzt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4 sowie Auflage unter A.V.3.10 und A.V.3.11).

Insgesamt sind für die in der Lahn im Einflussbereich des Vorhabens nachgewiesenen charakteristischen Arten des LRT 3260 (hier: Gründling, Döbel, Flussbarsch, Hasel, Ukelei / Laube, Aal, Hecht, Rotaugen, Wels, Blauflügelige Prachtlibelle, Gebänderte Prachtlibelle, Kleine Zangenlibelle, Gemeine Keiljungfer und Federlibelle, Köcherfliege, Eintagsfliege, Teichnapfschnecke, Flussnapfschnecke, Stumpfe Sumpfdeckelschnecke, Gemein Teichmuschel, Kleine Faltenerbsenmuschel, Dreieckige Erbsenmuschel und Flusskugelmuschel) keine Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b).

Der LRT 91E0* ist im direkten Querungsbereich des neuen Brückenbauwerks nicht vorhanden. Südlich des alten Brückenbauwerks grenzt ein Abschnitt des LRT 91E0* an. Dieser Bereich wird vor dem Abbruch des Bauwerks auf den Stock gesetzt, um die Rodung sowie Schädigung der Gehölze zu vermeiden. Zum Zeitpunkt der Sprengung im September sind daher im unmittelbaren Einflussbereich des Sprengvorgangs lediglich die Wurzelstöcke und sehr junge Austriebe der entstehenden Druckwelle und den hier niedergehenden Staubimmissionen und Sedimenteinträgen ausgesetzt. Die Wiederausschlagfähigkeit der Gehölze bleibt erhalten (Maßnahme 15 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Die außerhalb des Baufelds liegenden Gehölzbestände werden durch einen Schutzzaun vor Auswirkungen der Sprengung und der Abbrucharbeiten geschützt (Maßnahme 2 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Die Baunebenflächen tangieren den LRT nicht, da die Baunebenflächen auf die Nordseite des bestehenden Brückenbauwerks eingerichtet werden um Eingriffe in den LRT *91E0 vollständig zu vermeiden. Auch eine indirekte Betroffenheit des LRT *91E0 durch betriebsbedingte Schadstoffemissionen kann ebenfalls aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens ausgeschlossen werden.

Die Standorte der Lebensraumtypen 9110, 9130 und 9170 liegen außerhalb der vorhabenbedingten Wirkzone und sind somit durch das Vorhaben nicht betroffen. Am Baubeginn rückt die neue Trasse auf < 25 m an den LRT 9130 heran

und mündet wieder auf den bisherigen Anschluss parallel zum Wald. Im weiteren Verlauf werden Abstände von etwas über 50 m zum LRT 9130 erreicht. Die Trassierung wird so weit als technisch möglich vom Waldrand des LRT 9130 abgerückt. Zudem wird am Baubeginn wegen der Nähe zum Lebensraumtyp während der Bauphase ein Schutzzaun errichtet um eine Zerstörung der Vegetation zu vermeiden (Maßnahme 2 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Auch die betriebsbedingten Schadstoffemissionen sind in Hinblick auf den LRT 9130 aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht als erheblich zu bewerten.

Da die Wälder durch das Vorhaben nicht direkt beansprucht werden, ist mit keiner Betroffenheit des Kleibers als charakteristische Art der Lebensraumtypen 9110, 9130 und 9170 zu rechnen. Erhebliche Beeinträchtigungen der Art durch Lärm können wegen des geringen Verkehrsaufkommens und der nicht zu erwartenden signifikanten Erhöhung des Verkehrs ausgeschlossen werden.

Auch die Lebensraumtypen 8220 und 8230 sind nicht vom Vorhaben betroffen, sie befinden sich ebenfalls außerhalb der vorhabenbedingten Wirkzone.

Der Lebensraumtyp Magere Flachland-Mähwiese (LRT 6510) liegt in der Wirkzone des Vorhabens für bau- und anlagebedingte Wirkfaktoren. Es kommt zu einer Inanspruchnahme von 1.748 m² des nunmehr als extensiv genutzte Frischwiese (KV-Code 06.310) ein zuordnenden LRT 6510 (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b, 19.0 b und 19.0 b Anlage 6). Er kann durch Umsiedlung vor Baubeginn auf einen angrenzenden Standort (Maßnahme 23 VFFH, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) westlich der neuen Trassenführung in seiner Funktion und Ausdehnung bewahrt werden. Eine Beeinträchtigung durch betriebsbedingte Emissionen ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastung von 1.000 Kfz / Tag (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 22) nicht zu erwarten. Eine Beeinträchtigung der im Baufeld liegenden Teilflächen des LRT 6510 kann zudem durch die Errichtung eines stabilen Bauzauns vermieden werden (Maßnahme 24 VFFH, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

Auch Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Eine Betroffenheit des Besenmooses ist nicht zu erwarten, da es nicht zu einer vorhabenbedingten Beanspruchung von Buchenwäldern kommen

wird. Die Kartierungen erbrachten zudem keine Hinweise auf die Bechsteinfle-
dermaus, wodurch eine Betroffenheit ausgeschlossen werden kann.

Von Relevanz ist hier lediglich das Große Mausohr. Eine Beeinträchtigung des
Erhaltungsziels „Erhaltung von alten großflächigen, laubholzreichen Wäldern
mit Totholz und Höhlenbäumen, bevorzugt als Buchenhallenwälder als Som-
merlebensraum und Jagdhabitat einschließlich lokaler Hauptflugrouten des
Großen Mausohrs und Erhaltung von Gehölzstrukturen entlang der Hauptflug-
routen“ kann ausgeschlossen werden, da während der Kartierung in der Lahn-
aue lediglich ein einziger Nachweis eines Individuums erfolgte, wodurch davon
ausgegangen werden kann, dass dieser Bereich für die lokale Population keine
essenzielle Bedeutung hat und nur sporadisch als Transferraum genutzt wird
(nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2 und 19.2 b). Die Er-
haltungsziele „Erhaltung funktionsfähiger Sommerquartiere“ und „Erhaltung un-
gestörter Winterquartiere“ sind ebenfalls nicht betroffen, da entsprechende Ha-
bitate nicht im Wirkraum vorkommen.

Beeinträchtigungen durch bau-, anlage- oder betriebsbedingte Barrierewirkung
wurden nicht prognostiziert. Das Verkehrsaufkommen wird durch den Brücken-
neubau und die Neutrassierung der Strecke nur geringfügig erhöht werden (ein
Zuwachs von ca. 150 Kfz / Tag, nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr.
22), sodass davon ausgegangen werden kann, dass das betriebsbedingte Tö-
tungsrisiko nicht signifikant erhöht wird. Das Große Mausohr kann den gering-
fügigen bau-, anlage- und betriebsbedingten Störungen im Bedarfsfall im räum-
lich-funktionalen Zusammenhang ausweichen (nachrichtlich planfestgestellte
Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2).

Durch die Sprengung kann zudem eine schnelle Abtragung des alten Brücken-
bauwerks ermöglicht werden, wodurch die Dauer der Eingriffswirkungen auf das
Flusssystem verringert werden können (Maßnahme 14 V, planfestgestellte Un-
terlage Nr. 9.2 b). Weiterhin wird durch eine ökologische Baubegleitung sicher-
gestellt, dass die Baumaßnahmen unter größtmöglicher Schonung der Umwelt
durchgeführt wird (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b und 19.2
b sowie Auflage A.V.2).

Die Verträglichkeitsprüfung ergab somit für die Planfeststellungsbehörde nach-
vollziehbar, dass erhebliche Beeinträchtigungen für alle maßgeblichen Be-

standteile und Erhaltungsziele des Natura 2000-Gebietes ausgeschlossen werden können und das geplante Projekt verträglich im Sinne der FFH-Richtlinie ist.

8.2.3 Relevanz anderer Projekte und Pläne

Weitere relevante Pläne und Projekte, die zu einem Summationseffekt führen können sind nicht bekannt. Da durch das vorliegende Projekt keine Beeinträchtigungen der maßgeblichen Lebensraumtypen nach Anhang I und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie ausgelöst werden, ist ein weiteres Befassen mit kumulativen Wirkungen anderer Projekte nicht erforderlich (vgl. E-Mail Hessen Mobil vom 14. November 2018 sowie nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2 b).

8.3 Artenschutz

Wie die Prüfung der planfestgestellten Unterlagen durch die Planfeststellungsbehörde ergeben hat, stehen den Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Belange entgegen, da durch das Vorhaben gegen keines der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird. Es sind auch aufgrund der planfestgestellten Maßnahmen sowie der Auflagen unter Ziffer A.V.2 und A.V.3 keine Beeinträchtigungen der im Planungsraum nachgewiesenen besonders oder streng geschützten Arten oder europäisch geschützten Vogelarten gegeben. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG für die Verwirklichung der Verbotstatbestände i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG war daher nicht erforderlich.

Die zur Planfeststellung vorgelegten Unterlagen erlauben eine angemessene, ausreichende sowie sachgerechte Ermittlung und Bewertung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände. Die Prüfung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote durch die Planfeststellungsbehörde erfolgte auf der Grundlage des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2), des landschaftspflegerischen Begleitplanes mit integriertem Fauna-Flora-Gutachten (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b), des Lageplans der landschaftspflegerischen Maßnahmen (planfestgestellte Un-

terlagen Nr. 9.1.1 b und 9.1.2 b), der Maßnahmenblätter (planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b), des Bestands- und Konfliktplans (nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen Nr. 19.1.1 b und 19.1.2 b).

Die vorgenannten Unterlagen berücksichtigen aufgrund des Zeitpunkts ihrer Erstellung die Rote Liste der bestandsgefährdeten Brutvogelarten Hessens in ihrer 10. Fassung (Stand Mai 2014, Herausgeber: Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) sowie die „Gesamtartenliste Brutvögel Hessens mit Angaben zu Schutzstatus, Bestand, Gefährdungsstatus sowie Erhaltungszustand“ (Staatliche Vogelschutzwerke für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland; März 2014). Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen ihrer Prüfung die aktuelle 11. Fassung der Roten Liste der bestandsgefährdeten Brutvogelarten Hessens vom Dezember 2023 beachtet (vgl. Kapitel C.III.8.3.3).

8.3.1 Bestandserfassung

Die vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen erlauben eine ausreichende sachgerechte Ermittlung sowie Bewertung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände. Zur Erfassung der Flora und Fauna sowie ihrer Lebensräume hat eine flächendeckende Biotoptypenkartierung sowie eine faunistische Erhebung im Jahr 2012 stattgefunden. Die Kartierungen aus dem Jahr 2012 wurden im Juni 2018 sowie im Mai 2023 vor Ort auf ihre Plausibilität und Aktualität der Habitatstrukturen überprüft (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 3 und 5). Die Überprüfung hat keine gravierenden Änderungen ergeben, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die 2012 erhobenen faunistischen Daten für die Erstellung des Artenschutzfachbeitrages ausreichend waren und alle prüfungsrelevanten Artengruppen ausreichend aktuell und methodisch korrekt untersucht wurden.

Im Wirkungsbereich des Vorhabens wurde untersucht, welche artenschutzrechtlich relevanten Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und welche europäischen Vogelarten aktuell vorkommen (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2).

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

- Amsel (*Turdus merula*)
- Bachstelze (*Motacilla alba*)
- Blaumeise (*Parus caeruleus*)
- Buchfink (*Fringilla coelbs*)
- Buntspecht (*Dendrocopos major*)
- Dorngrasmücke (*Sylvia communis*)
- Eichelhäher (*Garrulus glandarius*)
- Gartenbaumläufer (*Certhia brachydactyla*)
- Gimpel (*Pyrrhula pyrrhula*)
- Graureiher (*Ardea cinerea*)
- Grauschnäpper (*Muscicapa striata*)
- Grünspecht (*Picus viridis*)
- Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*)
- Haussperling (*Passer domesticus*)
- Höckerschwan (*Cygnus olor*)
- Klappergrasmücke (*Sylvia curruca*)
- Kleiber (*Sitta europaea*)
- Kohlmeise (*Parus major*)
- Mönchgrasmücke (*Sylvia atricapilla*)
- Rabenkrähe (*Corvus corone*)
- Ringeltaube (*Columba palumbus*)
- Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*)
- Schwanzmeise (*Aegithalos caudatus*)
- Singdrossel (*Turdus philomelos*)
- Sommergoldhähnchen (*Regulus ignicapilla*)

- Sperber (*Accipiter nisus*)
- Sumpfmeise (*Parus palustris*)
- Waldkauz (*Strix aluco*)
- Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*)
- Zilzalp (*Phylloscopus collybita*)

Im Einzelnen wurden folgende Vogelarten mit einem ungünstig-unzureichenden oder ungünstig-schlechten Erhaltungszustand in Hessen angetroffen (nachrichtlich plangenehmigte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2):

Vögel:

- Elster (*Pica pica*)
- Fitis (*Phylloscopus trochilus*)
- Gebirgsstelze (*Motacilla cinerea*)
- Girlitz (*Serinus serinus*)
- Goldammer (*Emberiza citrinella*)
- Grünfink (*Carduelis chloris*)
- Heckenbraunelle (*Prunella modularis*)
- Kernbeißer (*Coccothraustes coccothraustes*)
- Kleinspecht (*Dryobates (Picoides) minor*)
- Mauersegler (*Apus apus*)
- Mäusebussard (*Buteo buteo*)
- Mehlschwalbe (*Delichon urbicum*)
- Rauchschwalbe (*Hirundo rustica*)
- Rotmilan (*Milvus milvus*)
- Star (*Sturnus vulgaris*)
- Stieglitz (*Carduelis carduelis*)
- Stockente (*Anas platyrhynchos*)

- Teichrohrsänger (*Acrocephalus scirpaceus*)
- Turmfalke (*Falco tinnunculus*)
- Wacholderdrossel (*Turdus pilaris*)

Weiterhin wurden folgende Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie angetroffen (nachrichtlich plangenehmigte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2):

Reptilien:

- Schlingnatter (*Coronella austriaca*)

Fledermäuse:

- Große / Kleine Bartfledermaus (*Myotis brandtii / mystacinus*)
- Wasserfledermaus (*Myotis daubentoni*)
- Großes Mausohr (*Myotis myotis*)
- Fransenfledermaus (*Myotis nattereri*)
- Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*)
- Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*)
- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)

Weitere planungsrelevante Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie oder des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie wurden im Wirkungsbereich des Vorhabens nicht angetroffen. Ein Vorkommen von relevanten Pflanzenarten konnte für den Wirkungsbereich des Vorhabens von vornherein ausgeschlossen werden (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2).

Im Untersuchungsjahr 2012 konnten mittels Detektorbegehungen und automatischer akustischer Erfassung mindestens sieben Fledermausarten nachgewiesen werden. Die Fledermausaktivität war 2012 im gesamten Untersuchungsgebiet insgesamt als niedrig einzustufen. An der alten Lahnbrücke (Transekt 2), in der Lahnaue im Bereich des Brückenneubaus (Transekt 1) sowie an der beleuchteten Straße nach Gräveneck (Transekt 6) war die Fledermausaktivität im

Vergleich zu den übrigen Transekten als hoch bis sehr hoch einzustufen. Die höhere Aktivitätsdichte in diesen Bereichen lassen sich im Wesentlichen auf Einzel jagende Zwergfledermäuse zurückführen, da sie mehrfach registriert wurden. Die Zwergfledermaus wurde im Untersuchungsjahr am häufigsten erfasst, die Art nutzt das Untersuchungsgebiet als Jagd- und Transferraum. Alle anderen Fledermausarten traten selten bis vereinzelt auf, hierzu zählen die Große / Kleine Bartfledermaus, die Wasserfledermaus, die Rauhautfledermaus, das Große Mausohr, die Fransenfledermaus und der Große Abendsegler. Nach den vorliegenden Kartierungsergebnissen wird das Gebiet durch diese Arten nur durch wenige Individuen unregelmäßig als Transferoute und Nahrungsrevier genutzt. Hinweise auf Quartiere innerhalb des Untersuchungsgebiets konnten nicht erbracht werden.

Im Untersuchungsjahr 2012 wurde die Schlingnatter im Untersuchungsgebiet in der Lokalität 9 (Tunnelportal) und damit außerhalb des Eingriffsbereiches nachgewiesen. Insgesamt ist mit einem Vorkommen der Art entlang des gesamten Bahndamms zu rechnen.

Im Planungsraum wurden 50 Vogelarten nachgewiesen, davon sind insgesamt 20 Arten, die in Hessen – mit einem „ungünstigen bis schlechten“ Erhaltungszustand bewertet werden.

Insgesamt konnte eine Qualitätsminderung für die Vogelarten hinsichtlich der Verfügbarkeit von Brutplätzen ausgeschlossen werden. Die artenschutzrechtliche Prüfung hat ergeben, dass sich die gutachterlich erbrachten Nachweise zum Teil außerhalb des Eingriffsbereichs befinden sowie die durch das Vorhaben beeinträchtigten Vogelarten in der Lage sind in räumlich-funktionalem Zusammenhang auszuweichen. Somit verbleiben keine Beeinträchtigungen der ökologischen Funktion für die lokalen Vorkommen.

Die baubedingten Störwirkungen erfolgen nur temporär, zudem handelt es sich überwiegend um Arten mit geringer Störempfindlichkeit. Zudem unterliegt der betroffene Bereich der Vorbelastung durch den bereits bestehenden Verkehr. Dadurch können insgesamt populationswirksame Störungen ausgeschlossen werden. Weiterhin sind vorhabenbedingte Beeinträchtigungen durch das Einhalten der Rodungen (Maßnahme 1 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b sowie Auflage A.V.3.5) nicht zu erwarten. Darüber hinaus können die Vogelarten

von den Maßnahmen 6 A und 13 A (planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) profitieren.

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

Darüber hinaus konnte für verschiedene im Plangebiet nachgewiesene Brutvogelarten ein Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG bereits im Vorhinein (ohne vertiefte Einzelfallprüfung) ausgeschlossen werden, da aufgrund ihrer Häufigkeit und Anpassungsfähigkeit sowie der vorhandenen Lebensraumausstattung davon ausgegangen werden kann, dass die ökologischen Funktionen ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewahrt werden und durch das Vorhaben keine Tiere verletzt oder getötet werden sowie keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population eintritt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2).

Folglich sind von dem Vorhaben europäische Vogelarten sowie nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützte Arten (Fledermausarten und die Schlingnatter) betroffen. Durch das Vorhaben kommt es im Wesentlichen zu einer temporären oder dauerhaften Inanspruchnahme von Habitatstrukturen (z. B. von Hecken- und Gebüschpflanzungen sowie Feldgehölzen), welche als Fortpflanzungs- und Ruhestätte dienen können. Zudem kommt es zu temporären Beeinträchtigungen und Störungen von faunistischen Funktionsräumen (z. B. durch baubedingte Lärmemissionen sowie durch die Inanspruchnahme von Habitatflächen) sowie zur Beanspruchung eines Aktionsraums der Schlingnatter.

8.3.2 Maßnahmenplanung

Zum Schutz der Avifauna sind Maßnahmen zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erforderlich, die in den planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmenplan aufgenommen (planfestgestellte Unterlagen Nr. 9.1.1 b und 9.1.2 b) und mit Auflagen (vgl. A.V.2 und A.V.3) gesichert wurden:

- Die baubedingte Rodung und Baufeldräumung von Gehölzen, Vegetation im Zuge der Herstellung des Baufeldes ist außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten von wildlebenden Vogelarten im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28. Februar durchzuführen (Maßnahme 1 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

8.3.3 Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung

Mit dem zugelassenen Vorhaben ist kein Verstoß gegen die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG verbunden (nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen Nr. 19.0 Anlage 2).

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

Arten, deren natürliches Verbreitungsgebiet nicht im Bereich des geplanten Vorhabens liegt, deren Vorkommen innerhalb des Wirkraums ausgeschlossen werden kann sowie Arten, die gegenüber den jeweiligen Wirkfaktoren des Vorhabens nach gesicherten Kenntnissen keine Empfindlichkeit aufweisen bzw. erwarten lassen, wurden von einer weiteren Prüfung ausgeschlossen, da bei diesen Arten das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG von vornherein ausgeschlossen werden konnte.

Da im Vorhabensbereich aus der Gruppe der Amphibien, Tagfalter, Fische, Rundmäuler, Krebse, Weichtiere, Käfer sowie Libellen keine planungsrelevanten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie festgestellt wurden, konnten diese von einer weiteren Prüfung ausgeschlossen werden.

Für folgende Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, die nicht im Rahmen der Relevanzprüfung abgeschichtet wurden, wurde eine Prüfung auf Artniveau mittels des „Musterbogens für die artenschutzrechtliche Prüfung“ durchgeführt:

Große / Kleine Bartfledermaus, Wasserfledermaus, Großes Mausohr, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Flughautfledermaus, Zwergfledermaus und Schlingnatter.

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

Girlitz, Goldammer, Kleinspecht, Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe, Rotmilan, Stieglitz, Stockente, Teichrohrsänger und Wacholderdrossel.

Für folgende Vogelarten in einem aktuell günstigen Erhaltungszustand wurde im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2) ebenfalls eine Prüfung auf mithilfe des „Musterbogens“ durchgeführt, da diese Arten zum Zeitpunkt der Erstellung des Fachbeitrags gemäß der seinerzeit gültigen „Gesamtartenliste Brutvögel Hessens mit Angaben zu Schutzstatus, Bestand, Gefährdungstatus sowie Erhaltungszustand“ (Staatliche Vogelschutzbehörde für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland; März 2014) einen ungünstig-unzureichenden Erhaltungszustand aufwiesen: Graureiher, Haussperling und Klappergrasmücke.

Durch die zeitliche Beschränkung der Gehölzrodungen auf die Zeit zwischen 01.10. und 28.02. (Maßnahme 1 V, planfestgestellte Unterlage 9.2 b) wird sichergestellt, dass keine Individuen von Vögeln und Fledermäusen in aktuell besetzten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten verletzt oder getötet werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Die Brückensprengung wird zwar im September während der Brut- und Fortpflanzungszeit der Vögel erfolgen (Maßnahme 14 V, planfestgestellte Unterlage 9.2 b), dennoch kann eine Verletzung oder Tötung von in dem Wirkungsbereich der Sprengung gelegenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden, da das Brutgeschehen für die in dem Wirkungsbereich nachgewiesenen Vogelarten i. d. R. bereits abgeschlossen ist (nachricht-

lich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4 sowie Auflage A.V.3.7). Darüber hinaus wird durch die Abdeckung des unter dem Teilbauwerks C verlaufende Bahndamms und des Radwegs R 7 mittels einem Fallbett aus Lockermaterialien während der Durchführung der Brückensprengung (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4 sowie Auflage A.V.3.12) sowie durch die zeitliche Beschränkung der Brückensprengung außerhalb der Winterruhe der Schlingnatter bewirkt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4), dass keine im Boden ruhenden Individuen verletzt oder getötet werden und damit ebenfalls eine Erfüllung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verhindert. Durch das Fallbett wird ein dauerhafter Luftabschluss von verbleibenden Hohlräumen verhindert. Verdichtungen des Schotterbettes sind somit ausgeschlossen, sodass das von der Schlingnatter ggf. unterirdisch genutzte Lückensystem während der maximal dreitägigen Überschüttung erhalten bleibt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4). Durch die Sprengung der Brücke werden baubedingt keine Fledermäuse verletzt oder getötet, da in der vorhandenen Brücke keine Quartiere vorhanden sind. Zudem wird durch das Vorhaben das Tötungsrisiko für die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Individuen über das allgemeine Lebensrisiko nicht signifikant überstiegen. Mit dem zugelassenen Vorhaben ist somit kein Verstoß gegen das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG normierte Tötungsverbot verbunden.

Weiterhin verhindert das Einhalten der Rodungen außerhalb der Brut- und Fortpflanzungszeit von Vögeln und Fledermäusen das Eintreten eines baubedingten Störungstatbestandes. Erhebliche Störungen durch die Sprengung des alten Brückenbauwerks für die Fledermausarten können ausgeschlossen werden, da die Sprengung im Nahrungs- und Transferraum der Fledermausarten tagsüber stattfindet und somit außerhalb des Aktivitätszeitraums (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4). Der Aktivitätsraum des Großen Mausohrs und der Fransenfledermaus liegt zudem außerhalb des Wirkungsbereichs der Brückensprengung (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4). Erhebliche Störungen für die Fledermausarten durch die Errichtung des neuen Brückenbauwerks können ebenfalls ausgeschlossen werden, da auch die Errichtung außerhalb des Aktivitätszeitraums der Fledermausarten stattfindet (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 6). Darüber hinaus ist angesichts der zeitlichen Befristung baubedingter Störwirkungen und der geringen Stör- bzw. Lärmempfindlichkeit der betroffenen Vogelarten nicht von

einer vollständigen Entwertung des Vorkommensbereichs auszugehen. Zudem sind die Vogelarten in der Lage im räumlich-funktionalem Zusammenhang auszuweichen. Erhebliche Störungen durch das Vorhaben sind mit Bezug auf § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG im Fall der Schlingnatter ebenfalls nicht zu erwarten. Die Schlingnatter kann zwar im Wirkungsbereich der Brückensprengung im Zuge von Wanderungsbewegungen baubedingt gestört werden, jedoch kann aufgrund der beschränkten zeitlichen Dauer der Brückensprengung ein Eintreten des Störungstatbestandes ausgeschlossen werden. Weiterhin kann die Schlingnatter der Störung im räumlich-funktionalen Zusammenhang auszuweichen. Durch das geplante Vorhaben werden keine populationswirksamen Störungen ausgelöst. Für die europäischen Vogelarten sowie für die wild lebenden Tiere der streng geschützten Arten wurde somit nachvollziehbar ausgeschlossen, dass während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erhebliche Störungen eintreten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Der Erhaltungszustand der lokalen Population der Arten wird nicht verschlechtert.

Auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG wird nicht erfüllt. Die Brückensprengung wird zwar im September während der Brut- und Fortpflanzungszeit der Vögel erfolgen (Maßnahme 14 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2), dennoch kann eine Zerstörung von in der Wirkzone der Sprengung gelegenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden, da das Brutgeschehen für die in der Wirkzone nachgewiesenen Vogelarten i. d. R. bereits abgeschlossen ist (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4 sowie Auflage A.V.3.7). Infolge der Flächeninanspruchnahme gehen Lebensräume von Vogelarten verloren. Jedoch sind die betroffenen Vogelarten in der Lage in räumlich-funktionalem Zusammenhang auszuweichen, sodass ein Eintreten des Verbotstatbestands der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) vermieden werden kann, da die ökologische Funktionsfähigkeit der betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Durch die Sprengung der Brücke werden keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermausarten zerstört, da in der vorhandenen Brücke keine Fledermausquartiere vorhanden sind (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4). Zudem wird der Eintritt des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bei den im Eingriffsbereich vorkommenden Vogel- und Fledermausarten durch die Bauzeitenregelung verhindert (Maßnahme 1 V,

planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Vorhabenbedingt werden ebenfalls keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Schlingnatter zerstört, da die als Fortpflanzungs- und Ruhestätte geeigneten Habitatflächen nicht unmittelbar beansprucht oder zerstört werden oder sich außerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens befinden. Ein Vorkommen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten in der Wirkzone der Brückensprengung konnte von vornherein ausgeschlossen werden, da dauerhaft genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätte sich an trockenen, sonnenexponierten und warmen Standorten befinden. Bei dem von der Sprengung betroffenen Bereich handelt es sich jedoch um einen durch die vorhandene Brücke stark beschatteten Bereich mit durch die angrenzenden Felsen und einen Bachlauf bedingten kühlen Kleinklima.

Hinsichtlich der Brutvogelarten mit einem günstigen oder nicht bewerteten Erhaltungszustand in Hessen wurde eine vereinfachte tabellarische Prüfung unter Verwendung der „Mustertabelle zur Darstellung der Betroffenheiten allgemein häufiger Vogelarten“ (Anhang 2 des „Leitfadens für die artenschutzrechtliche Prüfung in Hessen“) durchgeführt. Dies betrifft die Arten: Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Dorngrasmücke, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Zaunkönig und Zilpzalp.

Für folgende Vogelarten in einem aktuell ungünstig-unzureichenden oder ungünstig-schlechten Erhaltungszustand erfolgte ebenfalls eine tabellarische Prüfung (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2):

Elster, Fitis, Gebirgsstelze, Grünfink, Heckenbraunelle, Kernbeißer, Mäusebusard, Star, Turmfalke.

Auf die Verwendung des „Musterbogens für die artenschutzrechtliche Prüfung“ konnte für diese Arten verzichtet werden, da sie im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag auf Artniveau und vollständig in Bezug auf die einzelnen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG geprüft wurden (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2.1, Ergänzung zum Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag).

Für diese Vogelarten konnte ein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG ebenfalls ausgeschlossen werden.

Der Verbotstatbestand der Verletzung oder Tötung (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) konnte durch die Bauzeitenregelung (Maßnahme 1 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) ausgeschlossen werden. Eine erhebliche Störung der Arten i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG tritt nicht ein.

Der Verbotstatbestand der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) kann unter Berücksichtigung des Rodungszeitraumes vom 01.10. bis 28.02. ebenfalls ausgeschlossen werden. Zudem bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erfüllt, da die Arten in der Lage sind, kurzfristig in umliegende Biotopstrukturen auszuweichen (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2).

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

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

8.4 Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft

Die Genehmigung des mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 Abs. 1 BNatSchG wurde gemäß § 17 Abs. 1 und § 15 BNatSchG i. V. m. § 7 Abs. 3 HAGBNatSchG im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen erteilt (vgl. E-Mail der Planfeststellungsbehörde vom 23. Oktober 2024, Antwort der Oberen

Naturschutzbehörde mit E-Mail vom 04. November 2024). Die Planfeststellungsbehörde hat die in der Stellungnahme (Schreiben vom 23. September 2016 und mit Schreiben vom 19. September 2024) des Dezernates 53.1 - Naturschutz I (Obere Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Gießen) aufgeführten Nebenbestimmungen in diesen Beschluss übernommen (vgl. Auflagen unter A.V.2 und A.V.3).

Die Anwendung des HAGBNatSchG begründet sich daraus, dass der Vorhabenträger von der Übergangsvorschrift des § 65 des Hessischen Gesetzes zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (Hessisches Naturschutzgesetz - HeNatG) vom 25. Mai 2023, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 10. Oktober 2024 (GVBl. 2024 Nr. 57) Gebrauch gemacht hat und gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 10. November 2023 mitgeteilt hat, dass auf das hier planfestgestellte Vorhaben das HAGBNatSchG Anwendung finden soll.

Der Vorhabenträger hat einen landschaftspflegerischen Begleitplan (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b) sowie einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2) vorgelegt, in denen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes umfassend dargestellt und bewertet sind.

Die methodische Vorgehensweise orientiert sich an den Vorgaben des „Leitfaden für die Erstellung landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Hessen“ (HLSV 2009). Auf der Grundlage der so ermittelten vorhabenbedingten Beeinträchtigungen hat der Vorhabenträger Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgeschlagen. Die Aufklärung bei dem Vorhabenträger ergab, dass sich aus dem „Leitfaden für die Erstellung landschaftspflegerischer Begleitpläne zu Straßenbauvorhaben in Hessen“ von April 2021 keine Auswirkungen auf die landschaftspflegerischen Unterlagen ergeben (vgl. E-Mail von Hessen Mobil vom 31. Mai 2024).

Nach Prüfung des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass der Sachverhalt zutreffend erfasst, plausibel und nachvollziehbar ist. Die durch das Vorhaben verursachten Veränderungen in der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, sind in einer zutreffenden Methode ermittelt

und bewertet worden. Die Planfeststellungsbehörde hat den landschaftspflegerischen Begleitplan sowie die übrigen naturschutzfachlichen Gutachten unter Berücksichtigung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen geprüft und die erforderlichen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen festgestellt. Auf dieser Grundlage konnte die Eingriffsgenehmigung erteilt werden.

Das Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Mit dem Vorhaben einhergeht eine Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der mit dem Eingriff verfolgte Zweck kann nicht mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft an einem anderen Ort erreicht werden (vgl. Ausführungen unter C.III.6).

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

8.4.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Anforderungen des in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierten Vermeidungs- und Minimierungsgebots. Unter Berücksichtigung der verfügbaren Nebenbestimmungen (A.V.2 und A.V.3) ist sichergestellt, dass über das erforderliche Maß hinausgehende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auch während der Baumaßnahmen unterlassen werden.

Die Schutzgüter der Eingriffsregelung werden durch das Vorhaben weder anlage- noch bau- oder betriebsbedingt mehr beeinträchtigt, als dies zur Erreichung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele notwendig ist. Dies ergibt sich nach nachvollziehbarer Prüfung des Vermeidungs- und Kompensationskonzepts, welches mit den planfestgestellten Maßnahmenblättern (planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) durch den Vorhabenträger konkretisiert wurde.

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

Naturgüter mit zumutbarem Aufwand wirksam vor temporären Gefährdungen schützen können.

Die Trassierung wurde im Bereich des Baubeginns in östliche Richtung verschoben, um eine Flächeninanspruchnahme des LRT 9130 zu vermeiden. Außerdem wurden Baustraße und Baunebenflächen auf die Nordseite der alten Lahnbrücke verlegt, um eine Beeinträchtigung des LRT *91E0 zu vermeiden (straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahme). Zudem kreuzt die Lage des neuen Brückenbauwerks die Lahn so, dass keine naturnahen Ufergehölze gerodet werden müssen. Weiterhin wird das neue Brückenbauwerk hinsichtlich der Ausführung und der Gestaltung an die landschaftliche Umgebung angepasst (straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahme).

Zum Schutz von Gehölzen und von sensiblen Bereichen werden während der Bauphase Schutzzäune errichtet oder entsprechend wirkungsvolle Maßnahmen (gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4) festgelegt (Maßnahme 2 V und Maßnahme 22 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Alternativ wird zur Vermeidung der bauzeitlichen Biotopzerschneidung der Gewässerläufe ein ausreichend dimensionierter Rohrdurchlass unter dem Baufeld errichtet oder mit einer Stahlplatte abgedeckt (Maßnahme 22 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

Der Lebensraumtyp Magere Flachland-Mähwiese (LRT 6510) kann durch Umsiedlung vor Baubeginn auf einen angrenzenden Standort westlich der neuen Trassenführung in seiner Funktion und Ausdehnung bewahrt werden (Maßnahme 23 VFFH, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Eine Beeinträchtigung der im Baufeld liegenden Teilflächen des LRT 6510 kann zudem durch die Errichtung eines stabilen Bauzauns vermieden werden (Maßnahme 24 VFFH, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

Zum Schutz der Ufergehölze wird der an die alte Lahnbrücke angrenzende Ufergehölzsaum nicht gerodet, sondern lediglich in dem für die Bauarbeiten unbedingt notwendigen Ausmaß im Februar des Jahres, in denen die Abbrucharbeiten durchgeführt werden sollen, im Rahmen der allgemeinen Unterhaltungspflicht zurückgeschnitten, so dass die Gehölze im Laufe der nächsten Jahre wieder ausschlagen werden (Maßnahme 15 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Fluss-Ökosystems erfolgt die Sprengung im September bei niedrigstem Wasserstand im Jahresverlauf (Maßnahme 14 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b sowie Auflage A.V.3.7). Durch die Sprengung kann zudem eine schnelle Abtragung des alten Brückenbauwerks ermöglicht werden, wodurch die Dauer der Eingriffswirkungen auf das Flusssystem verringert werden können (Maßnahme 14 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b)

Zur Minimierung der Verluste und Beeinträchtigungen des Bodenhaushaltes in der Bauphase sind baubegleitende Bodenschutzmaßnahmen nach Maßgabe der DIN 18915 sowie der DIN 19639 vorzusehen (Maßnahme 3 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b sowie Auflage A.V.3.13 und A.V.3.14). Zum Schutz des Oberbodens werden mit der ökologischen Baubegleitung geeignete Schutzmaßnahmen zur Minimierung von Verdichtungen festgelegt. Lagerflächen und Arbeitsräume mit einer permanenten Vegetationsdecke werden ohne Schutzmaßnahmen nur bei trockener Witterung und geringer Bodenfeuchte befahren. Unter erforderlich werdenden Tragschichten wird ein reißfestes Vlies zur Minimierung der Bodenverdichtung und Vermeidung der Vermischung des Schotters mit dem Boden eingebaut. Erforderlich werdende Rekultivierungsmaßnahmen werden vor Ort mit der ökologischen Baubegleitung festgelegt. Darüber hinaus erfolgt gemäß DIN 18915 eine sachgemäße Lagerung von Böden sowie bei einer längeren Lagerzeit (> 3 Monate) eine Zwischenbegrünung des gelagerten Bodens zum Schutz vor Erosion und unerwünschtem Aufwuchs. Die Lagerung erfolgt in Mieten. Zudem ist der Bodenaushub gemäß den Anforderungen der DIN 19639 getrennt nach Unter- und Oberboden zu lagern. Bei Oberbodenmieten ist eine maximale Mietenhöhe von 2 m einzuhalten, bei Unterbodenmieten eine maximale Mietenhöhe von 3 m. Die Bodenmieten sind auf wasserdurchlässigen Flächen zu lagern. Das Befahren der Mieten sowie deren Nutzung als Lagerfläche ist zu unterlassen. Am Mietenfuß ist das Oberflächenwasser abzuleiten. Oberboden, auf denen Neophyten wachsen, werden getrennt abgeschoben und zwischengelagert. Weiterhin werden die Bestimmungen des Überschwemmungsgebietes beachtet.

Nach Abschluss der Baumaßnahme wird aufgetragenes Fremdmaterial vollständig beseitigt und der Untergrund der wiederherzustellenden Flächen kreuzweise aufgelockert. Der zwischengelagerte Oberboden wird wieder angeeckt (Maßnahme 3 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

Aus artenschutzrechtlichen Gründen sind zudem Vorkehrungen zur Vermeidung des Eintritts von Verbotstatbeständen vorgesehen. Durch die Bauzeitenregelung werden Beeinträchtigung von Fledermausarten und Vogelarten verhindert, indem die Durchführung von Maßnahmen der Biotop- und Vegetationsbeseitigung außerhalb der Brutzeiten und Aktivitätsphasen (d. h. im Zeitraum vom 01. November – 28. Februar) erfolgt (Maßnahme 1 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Zur Vermeidung der Verletzung oder Tötung der Schlingnatter wird die Brückensprengung im September erfolgen und damit außerhalb der Winterruhe der Schlingnatter (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4). Zudem wird durch die Abdeckung des unter dem Teilbauwerks C verlaufenden Bahndamms und des Radwegs R 7 während der Brückensprengung durch Schutzbauten und einem Fallbett aus Lockermaterialien verhindert, dass im Boden ruhende Schlingnattern verletzt oder getötet werden (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4 sowie Auflage A.V.3.12). Zum Schutz der Fische werden vor der Brückensprengung die Fische mittels Elektrofischung sowie Großmuscheln und soweit technisch möglich Wasserschnecken durch Absammeln mit Hilfe eines Sichtkastens entnommen und umgesetzt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4 sowie Auflage A.V.3.10 und A.V.3.11).

Zur fachlichen Begleitung der Umsetzung sämtlicher festgelegter Maßnahmen erfolgt eine umweltfachliche Bauüberwachung durch ein Fachbüro über den gesamten Bauzeitraum (vgl. Auflage A.V.2).

Zur Vermeidung und Minderung der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan folgende Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.0 b):

- 1 V – Bauzeitenregelung
- 2 V – Schutz von Gehölzbeständen
- 3 V – Schutz des Oberbodens
- 14 V – Bauzeitenregelung bei der Sprengung der alten Lahnbrücke
- 15 V – Zurückschneiden von Ufergehölzen
- 22 V – Schutz von Gewässern während der Bauphase
- 23 VFFH – Verlagerung und Erhalt von Extensivgrünland (LRT°6510)

- 24 VFFH – Schutz von Extensivgrünland während der Bauphase durch Schutzzaun

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

8.4.2 Eingriff in Natur und Landschaft

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

Im landschaftspflegerischen Begleitplan wird das Ergebnis der Ermittlung des Eingriffs in Natur und Landschaft für die einzelnen Naturgüter Boden, Wasser, Klima / Luft, Landschaftsbild sowie Pflanzen und Tiere ermittelt und dargestellt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b). Hinsichtlich der Einzelheiten zur Ausgangssituation der einzelnen Naturgüter wird auf den textlichen Teil des landespflegerischen Begleitplans (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b, S. 39-166) verwiesen.

Anschließend wurden die umweltrelevanten Projektwirkungen (anlage-, betriebs- und baubedingte Auswirkungen) ermittelt und die Konflikte dargestellt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b, S. 191-202). Dieser Eingriff wurde entsprechend der Regelungen in der hessischen Kompensationsverordnung bilanziert (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 9.3 b). Der Eingriff wurde mit 196.726 Wertpunkten (WP) gemäß hessischer Kompensationsverordnung zutreffend ermittelt.

Zu den maßgeblichen bau- und anlagebedingten Auswirkungen zählen die Flächeninanspruchnahmen. Zu den Auswirkungen dieses Wirkfaktors zählen alle dauerhaften und temporären Beeinträchtigungen in Form von Bodenversiegelungen oder Bodenverdichtungen, die von der Straße, den dazugehörigen Nebenflächen, den Aufschüttungs- und Abgrabungsflächen, den Baustraßen, den

Baustelleneinrichtungsflächen sowie von den Material- und Oberbodenlagerflächen ausgehen, wodurch die natürlichen Bodenfunktionen verloren gehen. Durch das Vorhaben wird anlagebedingt eine Fläche von ca. 0,42 ha dauerhaft neu versiegelt, dem steht eine Entsiegelung von ca. 0,1861 ha gegenüber.

Zudem werden bau- und anlagebedingt Biotopflächen durch das Vorhaben beansprucht. Durch das Vorhaben kommt es zu einer Inanspruchnahme von Vegetationsbeständen verschiedener Biotoptypen (z. B. der Verlust von Teilflächen eines Buchen- und Eichenmischwaldes, von Hecken und Gebüschpflanzungen, Feldgehölzen, Grünlandflächen sowie von Ruderalfluren). Das neue Brückenbauwerk verursacht zudem eine Fragmentierung eines Eichenmischwaldes südlich der Kläranlage von Gräveneck. Beeinträchtigungen von Grundwasser geprägten Biotopen durch eine Veränderung des Wasserhaushalts (z. B. durch eine Grundwasserabsenkung) ist nicht zu erwarten. Die bauzeitige temporäre Beeinträchtigung der im direkten Umfeld der alten Lahnbrücke vorhandenen Ufergehölzsäume wird durch eine Baufeldbegrenzung auf ein Minimum beschränkt. Die Ufergehölze werden nicht gerodet, sondern lediglich im Rahmen der allgemeinen Unterhaltungspflicht zurückgeschnitten, sodass sich die Gehölze vollumfänglich regenerieren können.

Die bau- und anlagebedingte Zerstörung von Teilbereichen der nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG geschützten Mageren Flachland-Mähwiesen (LRT 6510) tritt durch die fachgerechte Verpflanzung nicht ein (Maßnahme 23 VFFH, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Die Flächen des LRT 6510 die sich im und am Baufeld befinden werden zudem durch Schutzzäune gesichert (Maßnahme 24 VFFH, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Ebenso wird die Zielfläche der Sodenverpflanzung nach der Verpflanzung durch einen Schutzzaun zum Baufeld hin abgesichert (Maßnahme 24 VFFH, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

Weiterhin betroffen durch die Flächenverluste sind im Baufeld faunistische Habitatstrukturen (z. B. Waldflächen, Hecken- und Gebüschpflanzungen sowie Feldgehölzen). Die Flächeninanspruchnahme kann zu temporären oder dauerhaften Verlusten von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Vogelarten führen. Weiterhin kommt es vorhabenbedingt zu einem Verlust von Grünland als Habitatfläche für Tagfalter, Widderchen und Heuschrecken. Zudem kommt es zu

temporären Beeinträchtigungen und Störungen von faunistischen Funktionsräumen von Vogel- und Fledermausarten, der Limnofauna sowie der Schlingnatter durch beispielsweise baubedingte Lärmemissionen, die Beeinträchtigung von Austauschbeziehungen, Schwebstoffeinträge sowie die Inanspruchnahme von Habitatflächen. Weiterhin kommt es zu Zerschneidungswirkungen durch die Überbauung einer Fledermausflugroute sowie den Verlust eines Waldbereiches als Vogellebensraums. Durch den Abriss der alten Brücke kommt es zudem temporär zu einer Beeinträchtigung der Wasserorganismen durch veränderte Strömungsverhältnisse. Aufgrund der Vorbelastung durch den bereits bestehenden Verkehr sowie des geringen Verkehrsaufkommens (1.000 Kfz / Tag) wird keine Erhöhung des Kollisionsrisikos sowie keine zusätzliche Barrierewirkung verursacht.

Weiterhin kommt es anlage- und baubedingt durch die Versiegelung zu einem Verlust an Infiltrationsfläche, im Umfang von ca. 0,42 ha. Durch die Entsiegelung der alten Trasse wird jedoch eine Infiltrationsfläche im Ausmaß von ca. 0,22 ha geschaffen. Baubedingt kann es durch temporäre Schadstoffeinträge zu einer Beeinträchtigung des Grundwassers kommen. Zudem kommt es zu einer bau- und anlagebedingten Beeinträchtigung der Lahn durch die Brückensprengung und durch den Bau des neuen Brückenbauwerks.

Außerdem kommt es anlage- und baubedingt zu einem Verlust von klimawirksamen Gehölzstrukturen. Durch das neue Bauwerk werden die talabwärtsfließenden Kaltluftströme nicht behindert. Kaltluftentstehungsflächen sind durch das Vorhaben nicht betroffen (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 6). Auch die Brückensprengung des bestehenden Bauwerks beeinträchtigt durch die nur kurzzeitige und lokale Einwirkung das Schutzgut Klima und Luft nicht erheblich oder nachhaltig (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b Anlage 4). Eine betriebsbedingte Belastung durch Schadstoffemissionen ergibt sich nicht, da keine nennenswerte Verkehrssteigerung zu erwarten ist.

Durch das neue Brückenbauwerk ergeben sich sowohl baubedingte als auch anlagebedingte Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Das Vorhaben verursacht einen Verlust von Landschaftsbildqualitäten sowie prägenden Vegetations- und Strukturelementen. Die Inanspruchnahme der Funktionsflächen für die freiraumgebundene Erholung ist lediglich bauzeitlich.

Hinsichtlich der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen im Einzelnen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b) Bezug genommen.

Eine Zusammenfassung der Beeinträchtigungen (Konflikte) ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt (Kap. 11.4, nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b):

<u>Konfliktnummer</u>	<u>Konfliktbezeichnung</u>
1 B	Bau- und anlagebedingter Verlust von Waldflächen im Umfang von 4.897 m ²
2 B	Bau- und anlagebedingter Verlust von Gehölzen der offenen Landschaft im Umfang von 2.933 m ²
3 B	Bau- und anlagebedingte Beeinträchtigung der Lahn mit Uferzonen im FFH-Gebiet DE 5515- 303 - "Lahntal und seine Hänge"
4 B	Anlagebedingter Verlust von Intensivgrünland (KV-Code 06.320) im Umfang von 2.909 m ²
5 B	Bauzeitliche Beanspruchung von Intensivgrünland (KV-Code 06.320) im Umfang von 9.997 m ²
6 B	Bauzeitlicher Verlust des Ufergehölzsaums (KV-Code 04.400) im Umfang von 304 m ²
7 B	Bauzeitliche Beeinträchtigung eines vorbelasteten Waldrandes
8 B	Bau- und anlagebedingter Verlust von Straßenrändern im Umfang von 1.284 m ²
21 B	Gefährdung von Gehölzbeständen
22 B	Bauzeitlicher Verlust von Weiden (Pferdekoppel) im Umfang von 495 m ²
23 B	Bau- und anlagebedingter Verlust einer Grünlandeinsaat im Umfang von 3.322 m ²
24 B	Bau- und anlagebedingter Verlust von Ruderalfluren im Umfang von 7.458 m ²
28 B	Bauzeitliche Beeinträchtigung von Gewässern im Umfang von 52 m ²

29 B	Bau- und anlagebedingte Gefährdung von Extensivgrünland im Umfang von 1.748 m ²
9 T	Bau- und anlagebedingter Verlust eines Vogellebensraums überwiegend weit verbreiteter und häufiger Arten
10 T	Bauzeitliche Beeinträchtigung des Lebensraums von Wasserorganismen durch Eintrag von Schwebstoffen und Veränderung der Strömungsverhältnisse
20 T	Kleinflächiger Verlust eines Vogellebensraumes
27 T	Betroffenheiten des Fluss-Ökosystems und der Vögel durch Sprengung der alten Lahnbrücke
11 Bo	Anlagebedingter Bodenverlust durch Neuanlage des Straßenkörpers (Neuversiegelung) im Umfang von 4.332 m ²
12 Bo	Bauzeitliche Beeinträchtigung der Bodenfunktion durch Versiegelung und Verdichtung im Bereich von Baufeldern und Lagerflächen im Umfang von 34.550 m ²
13 Bo	Anlagebedingte Beeinträchtigung der Bodenfunktion im Bereich von Straßenböschungen und Entwässerungsgräben im Umfang von 4.650 m ²
14 W	Beeinträchtigung des Abflussverhaltens der Lahn durch bauzeitliche Veränderung (Sprengung der alten Brücke)
15 K	Bau- und anlagebedingter Verlust von lufthygienischen Ausgleichsfunktionen von Gehölzen im Umfang von 8.134 m ²
16 L	Baubedingte Belastung Beeinträchtigung des Kanu-Tourismus auf der Lahn
17 L	Bauzeitliche Beeinträchtigung des Lahntalradwegs
18 L	Verlust einer historischen Wegebeziehung zwischen Gräveneck und der Zippsmühle
19 L	Bauzeitliche Belastung eines naherholungsrelevanten Raums (Campingplatz)
25 L	Anlagebedingter Verlust von Siedlungsflächen (Campingplatz, Hausgärten, Grünweg) im Umfang von ca. 1.682 m ²
26 L	Beeinträchtigung des Landschaftsbildes der Lahnaue durch das neue Brückenbauwerk

8.4.3 Kompensationsmaßnahmen

Der durch das Vorhaben hervorgerufene Eingriff wird durch die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen unter Berücksichtigung der festgesetzten Nebenbestimmungen (vgl. A.V.2 und A.V.3) vollständig kompensiert.

Dabei sind die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen mit den gesetzlichen Voraussetzungen des § 15 BNatSchG i. V. m. § 7 HAGBNatSchG vereinbar.

8.4.3.1 Maßnahmenkonzept

Die Maßnahmen sind sachlich-funktional, räumlich und zeitlich als Ausgleichsmaßnahmen geeignet und die Maßnahmenflächen sind sowohl tatsächlich als auch rechtlich aufwertungsfähig. Die Maßnahmen sind geeignet, durch den Eingriff beeinträchtigte Funktionen des Naturhaushaltes wiederherzustellen. Sie stehen in einem räumlichen Zusammenhang zu den durch den Eingriff verursachten Beeinträchtigungen und werden auch in dem jeweils gebotenen zeitlichen Zusammenhang wirksam. Die Prüfung des Kompensationskonzepts des Vorhabenträgers durch die Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der Charakteristik des Landschaftsraumes und der ermittelten Hauptkonflikte die erheblichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben kompensiert werden können.

Zur Kompensation der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen enthalten die Maßnahmenblätter der landschaftspflegerischen Begleitplanung (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) Ausgleichs-, Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen.

Zum Ausgleich der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b) folgende Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

- 4 A - Landschaftsrassenansaat auf neuen Straßen- und Wegeböschungen
- 5 A - Landschaftsgerechte Einbindung der Versickerungsmulde durch Röhrichtpflanzung und Landschaftsrassenansaat
- 6 A - Landschaftsgerechte Einbindung der Brücke durch Gehölzpflanzung auf Landschaftsrassenansaat

- 7 A - Abriss des vorhandenen Brückenbauwerks über die Lahn und naturnahe Gestaltung der Uferbereiche
- 8 A - Entsiegelung der Altstrecke und Rekultivierung durch Landschaftsrasenansaat im Bereich von unterirdischer Leitungen
- 9 A - Entsiegelung der Altstrecke und Rekultivierung durch Ausdehnung der intensiv genutzten Frischwiesen in der Aue
- 10 A - Dammbatrag und Rekultivierung durch Ausdehnung der intensiv genutzten Frischwiesen in der Aue
- 11 A - Wiederherstellung und Neuanlage von Ufergehölzen
- 12 A - Wiederherstellung und Neuanlage von Frischwiesen
- 13 A - Wiederherstellung und Neuanlage von Laubwäldern inkl. gestufter Waldrandbereiche
- 16 A - Wiederherstellung von Gehölzen
- 17 A - Wiederherstellung von Gewässern
- 18 A - Wiederherstellung von Weidegrünland
- 19 A - Wiederherstellung von Grünlandeinsaat
- 20 A - Wiederherstellung von Ruderalfluren
- 21 A - Wiederherstellung von Siedlungsflächen

8.4.3.2 Ausgleichsmaßnahmen:

Die Maßnahme A 4 sieht die Einbindung des neuen Bauwerks in die Landschaft durch die Entwicklung von Gras- und Krautfluren entlang der Straße und auf den Straßenböschungen vor. Im Bereich der Versickerungsmulde ist die Entwicklung von Gras- und Krautfluren sowie Röhricht vorgesehen. Hierfür wird die neuangelegte Versickerungsmulde am Böschungsfuß der Sukzession überlassen und die Böschungen werden mit Landschaftsrasen angesät (Maßnahme A 5). Für die Einbindung des neuen Bauwerks in die Landschaft werden zudem Gehölze entwickelt, die über eine gestalterische Einbindung hinaus Ersatzlebensräume für weit verbreitete Vogelarten bieten (Maßnahme 6 A). Die alten Fahrbahnflächen werden zurückgebaut. Dadurch stehen Flächen zur Entsiegelung und zur Entwicklung von Ufergehölzen und Uferhochstauden (Maßnahme

7 A), von Gras- und Krautsäumen (Maßnahme 8 A) sowie von Grünlandflächen (Maßnahme 9 A) zur Verfügung. Zur Wiederherstellung des Retentionsraumes der Aue wird der alte Straßendamm zurückgebaut und die Fläche der Grünlandnutzung zugeführt (Maßnahme 10 A).

Nach Abschluss der Bauarbeiten werden im Bereich der baubedingt beanspruchten Flächen entlang des Lahnufers Ufergehölze und Uferhochstauden entwickelt (Maßnahme 11 A). Die Maßnahmen 12 A, 18 A, 19 A sehen die Wiederherstellung von Grünlandflächen vor. Außerdem werden zur Wiederherstellung der Waldlandschaft und von Gehölzen standortgerechte, heimische Baum- und Straucharten gepflanzt (Maßnahme 13 A und 16 A). Die Gewässerläufe im Baufeld werden nach Bauende mit einer möglichst naturnahen Struktur wiederhergestellt. Hierfür werden nach Beseitigung der Verrohrung und Profilierung der Uferböschungen die erosionsgefährdeten Bereiche mit Landschaftsrasen angesät (Maßnahme 17 A i. V. m. Maßnahme 22 V). Die Maßnahme 20 A sieht die Wiederherstellung von Ruderalfluren vor. Darüber hinaus werden für die Wiederherstellung von Siedlungsflächen eine Rasenansaat sowie Gehölzpflanzungen vorgesehen (Maßnahme 21 A).

8.4.3.3 Externe Ersatzmaßnahme:

Die vorliegend planfestgestellte Ersatzmaßnahme befindet sich innerhalb des FFH-Gebietes „Obere Lahn und seine Hänge“ und hat das Ziel einer abschnittsweisen ökologischen Aufwertung des Fließgewässers „Kerkerbach“. Ziel der Ersatzmaßnahme ist die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit des Fließgewässers durch Beseitigung der Wanderhindernisse sowie Entfernung der Sohlverbauung, damit sich ein naturnahes Substratgefüge entwickeln kann (Maßnahme 1 E).

8.4.3.4 Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation

Die hessische Kompensationsverordnung schreibt vor, dass Eingriffe in Natur und Landschaft sowie deren Kompensation gemäß Anlage 3 (Wertliste nach Nutzungstypen) der hessischen Kompensationsverordnung zu bewerten sind. Der Vorhabenträger hat eine tabellarische Gegenüberstellung der durch die Planung ausgelösten Konflikte sowie der diesbezüglich geplanten Maßnahmen vorgelegt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 9.3 b). Die Bilanzierung

der Eingriffe und Kompensationsmaßnahmen (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 9.3 b) erfüllt die Anforderungen der Verordnung über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen, Ökokonten, deren Handelbarkeit und die Festsetzung von Ausgleichsabgaben (Kompensationsverordnung - KV) vom 1. September 2005 (GVBl. I S. 624), zuletzt geändert durch Verordnung vom 22. September 2015 (GVBl. S. 339). Es findet die alte Fassung der Kompensationsverordnung Anwendung. Dies begründet sich daraus, dass der Vorhabenträger von der Übergangsvorschrift des § 8 Abs. 1 KV [aktuelle Fassung, d.h. KV vom 26. Oktober 2018 (GVBl. S. 652), geändert durch Berichtigung vom 1. Februar 2019 (GVBl. S. 19)] Gebrauch gemacht hat und gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 17. Juni 2019 angezeigt hat, dass auf das hier planfestgestellte Vorhaben die Kompensationsverordnung alter Fassung Anwendung finden soll.

Für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das Landschaftsbild wird mit Bezug auf die hessische Verordnung über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen, Ökokonten, deren Handelbarkeit und die Festsetzung von Ausgleichsabgaben (Kompensationsverordnung – KV 2005, Anlage 2 Nr. 4.4.6) eine Ersatzzahlung für die Überspannung von 1,00 Euro pro m² Brückenfläche festgesetzt. Insgesamt ergibt sich ein Wertpunktedefizit von 196.726 Biotopwertpunkten (68.854,00 €) zzgl. 850,00 € als Ersatzzahlung für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die zusätzliche Beschattungs- und Überspannungsfläche der neuen Brücke. Somit ergibt sich eine Kostenhöhe von 68.854,00 € für die Kompensation der entstandenen Eingriffe und dem Ersatzgeld von 850,00 € für die Veränderung des Landschaftsbildes. Die Eingriffskompensation erfolgt durch die Ersatzmaßnahme 1 E, diese wird auf der Basis der entstandenen Baukosten (in Höhe von ca. 80.000 €) bilanziert und den Eingriffskosten gegenübergestellt.

Daher geht aus der nachrichtlich planfestgestellten Unterlage Nr. 9.3 b nachvollziehbar hervor, dass das nach Gegenüberstellung der Konflikte mit den planfestgestellten Maßnahmen verbleibende Defizit von 196.726 Biotopwertpunkten (68.854,00 €) durch die Ersatzmaßnahme 1 E vollumfänglich ausgeglichen wird.

8.5 Umweltschadensrecht

Die Bestandserhebungen wurden korrekt durchgeführt und die Projektwirkungen des Vorhabens richtig erfasst, sodass nachteilige Auswirkungen von Tätigkeiten einer verantwortlichen Person, die im Rahmen der mit der Planfeststellung erteilten naturschutzrechtlichen Genehmigungen erfolgen, gemäß § 19 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG nicht zu einer Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinne des Umweltschadengesetzes führen. Die Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutz-Richtlinie und die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie wurden im Rahmen der Artenschutzprüfung (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 Anlage 2) abgeprüft. Weiterhin wurden die Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie im Rahmen der Eingriffsregelung abgeprüft (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.0 b).

8.6 Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG

Folgende gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG gesetzlich geschützte Biotop kommen im Untersuchungsgebiet vor:

- § 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG: natürliche oder naturnahe Bereiche fließender und stehender Binnengewässer einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden natürlichen oder naturnahen Vegetation sowie ihrer natürlichen oder naturnahen Verlandungsbereiche, Altarme und regelmäßig überschwemmten Bereiche (KV-Code: 05.480 - Wasserpflanzenbestände, 04.400 - Ufergehölzsaum)
- § 30 Abs. 2 Nr. 5 BNatSchG: offene Felsbildungen, Höhlen sowie naturnahe Stollen, alpine Rasen sowie Schneetälchen und Krummholzgebüsche (KV-Code: 10.110 – Felsfluren und Felswände)
- § 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG: Moore, Sümpfe, Röhrichte, Großseggenrieder, seggen- und binsenreiche Nasswiesen, Quellbereiche, Binnenlandsalzstellen (KV-Code: 05.110 – Ungefasste Quellen, 05.460 - Nassstaudenfluren)
- § 30 Abs. 2 Nr. 7 BNatSchG: Magere Flachland-Mähwiesen und Berg-Mähwiesen nach Anhang I der Richtlinie 92/43/EWG, Streuobstwiesen, Steinriegel und Trockenmauern (KV-Code 06.310 - Extensiv genutzte Frischwiesen)

Eine Beeinträchtigung der Wasserpflanzbestände (KV-Code 05.480), der Felsfluren (KV-Code 10.110), der Quellbereiche (KV-Code 05.110) und der Nassstaudenfluren (KV-Code 05.460) ist nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben. Die bauzeitige temporäre Beeinträchtigung der im direkten Umfeld der alten Lahnbrücke vorhandenen Ufergehölzsäume wird durch eine Baufeldbegrenzung auf ein Minimum beschränkt. Die temporäre Beeinträchtigung entspricht der üblichen Unterhaltungspflege der Ufergehölze, sodass sich die Bäume vollumfänglich regenerieren werden.

Durch das Vorhaben kommt es zu einer Inanspruchnahme von 1.748 m² des nunmehr als Extensiv genutzte Frischwiese (KV-Code 06.310) einzuordnenden LRT 6510 (Magere Flachland-Mähwiese), die nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG besonders geschützt sind.

Aufgrund des Schutzstatus sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder erheblichen Beeinträchtigung der geschützten Vegetationsflächen führen, verboten (§ 30 Abs. 2 BNatSchG). Von den Verboten kann gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG eine Ausnahme erteilt werden, sofern die beanspruchten Flächen und Funktionen ausgeglichen oder wiederhergestellt werden können. Die Ausnahme konnte erteilt werden, da eine entsprechende Vermeidung erfolgt. Die bau- und anlagebedingte Zerstörung von Teilbereichen der nach § 30 BNatSchG und § 13 HAGBNatSchG geschützten Mageren Flachland-Mähwiesen (LRT 6510) tritt durch die fachgerechte Verpflanzung bzw. durch die Umsiedlung der im direkten Eingriffsbereich vorhandenen Anteile auf die Zielfläche (Größe der Zielfläche: 1.748 m²) westlich der neuen Trasse (Flurstück 3) nicht ein (Maßnahme 23 VFFH, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Zum Erhalt aller gegebenen Funktionen erfolgt der Übertrag der Mageren Flachland-Mähwiese mitsamt dem Bodenhorizont und kann somit in seiner Funktion und Ausdehnung bewahrt werden. Die weiteren Flächen des LRT 6510 im und am Baufeld sowie die Zielfläche der Sodenverpflanzung werden durch einen Schutzzäune abgesichert (Maßnahme 24 VFFH, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

8.7 Befreiung von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung „Auenverbund Lahn-Dill“

Das planfestgestellte Vorhaben befindet sich im Landschaftsschutzgebiet „Auenverbund Lahn-Dill“ (Nr. 2531018, Verordnung vom 06. Dezember 1996). Das Schutzgebiet verläuft entlang des Gewässers der Lahn und liegt innerhalb des FFH-Gebietes „Lahntal und seine Hänge“ (DE 5515-303). Für den Ersatzneubau des Brückenbauwerks einschließlich des Abbruchs des vorhandenen Brückenbauwerks in Gräveneck im Zuge der L 3452 wird in das Landschaftsschutzgebiet eingegriffen. Nach § 26 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. § 3 Abs. 1 und 4 der Landschaftsschutzgebietsverordnung (LSG-VO) vom 6. Dezember 1996 (vgl. Staatsanzeiger Hessen, Nr. 52/53 vom 23. Dezember 1996, S. 4327) besteht für alle in § 3 Abs. 1 aufgeführten Maßnahmen oder Handlungen auf den als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesenen Flächen ein Verbot mit Erlaubnisvorbehalt.

Die genaue Grenze des Schutzgebiets kann dem Bestands- und Konfliktplan zum landschaftspflegerischen Begleitplan (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 19.1.1 b und 19.1.2 b) entnommen werden. Die entsprechende Verordnung schützt gemäß Präambel vorrangig die unbebaute Auenlandschaft, lässt jedoch im Rahmen verbindlicher Planungen Siedlungs-, Gewerbe-, Verkehrs- und Freizeitentwicklung zu. Zweck der Unterschutzstellung ist gemäß § 2 der Verordnung die Erhaltung und Entwicklung des typischen Charakters der Talauen von Lahn und Dill mit ihren Nebenbächen in ihrer Funktion als Lebensstätte auentypischer Tier- und Pflanzenarten und deren Lebensgemeinschaften sowie als Überflutungsgebiet. Die günstigen lokalklimatischen Funktionen sollen erhalten bleiben, das Gebiet ist weiterhin als Raum zur ruhigen Erholung zu erhalten und zu entwickeln.

Die Genehmigung für die Herstellung, Erweiterung, Änderung oder Beseitigung einer baulichen Anlage im Sinne des § 2 Abs. 1 der Hessischen Bauordnung (ungeachtet des in § 1 Abs. 2 der Hessischen Bauordnung ausgenommenen Anwendungsbereiches oder einer auf Grund anderer Rechtsvorschriften erteilten Genehmigung), für den Umbruch oder die Nutzungsänderung von Wiesen, Weiden oder Brachflächen, die Neusaat dieser Flächen oder den Einsatz von Totalherbiziden, die Veränderung, Beseitigung sowie den Rückschnitt von Hecken, Gebüsch, Einzelbäumen, Streuobstbeständen in der freien Landschaft

oder gewässerbegleitender Gehölzen, Hochstauden- und Röhrichtsäume über das zur Pflege erforderliche Maß hinaus oder die Anpflanzung nicht standortheimischer Gehölze, die Errichtung von Wasserversorgungs- oder Abwasseranlagen oder straßen- oder wegebauliche Neu- oder Ausbaumaßnahmen, das Fahren mit oder das Parken von Kraftfahrzeugen aller Art außerhalb der für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr zugelassenen Wege, Straßen oder Plätze, die Schaffung, Veränderung oder Beseitigung von Gewässer sowie die Entwässerung von Wasserläufen, Wasserflächen oder Tümpel einschließlich deren Ufer oder sonstige Feuchtgebiete und die Entnahme von Wasser über den Gemeingebrauch hinaus, die Entwässerungsmaßnahmen oder andere Handlungen, die den Wasserhaushalt des Gebietes beeinträchtigen können sowie die Entnahme von Bodenbestandteilen, die Vornahme von Aufschüttungen, Abgrabungen, Sprengungen oder Bohrungen gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 6, Nr. 8, Nr. 9, Nr. 13, Nr. 14, Nr. 15 und Nr. 19 der Landschaftsschutzgebietsverordnung des Landschaftsschutzgebietes „Auenverbund Lahn-Dill“ konnte erteilt werden.

Die Voraussetzungen für eine Genehmigung gemäß § 3 Abs. 5 der Landschaftsschutzgebietsverordnung liegen vor, da die geplanten Maßnahmen den Charakter des Schutzgebiets nicht verändern sowie ein Funktionsverlust der Aue nicht zu erwarten ist. Durch das neue Brückenbauwerk wird zwar das Landschaftsbild durch eine weitere technische Überprägung der Auenlandschaft verändert, das neue Brückenbauwerk kann jedoch in den Gesamtraum des Talraumes angepasst werden kann. Das neue Brückenbauwerk wird sowohl hinsichtlich der Ausführung als auch der Gestaltung an die landschaftliche Umgebung angepasst. Es erfolgt eine landschaftspflegerische Eingrünung durch Böschungsansaat und Gehölzpflanzung und eine Wiederherstellung der für die Freiraumerholung bedeutsamen Flächen. Für die nicht ausgleichbare Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird ein Ersatzgeld gezahlt (vgl. Kapitel C.III.8.4.3.4). Auf die Stellungnahme der Oberen Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Gießen vom 23. September 2016 sowie vom 19. September 2024 wird in diesem Zusammenhang Bezug genommen. Die Obere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen hat das Einvernehmen zur Genehmigung gemäß § 3 Abs. 3 der Schutzgebietsverordnung erteilt (vgl. Nachricht der Oberen Naturschutzbehörde vom 04. November 2024).

9. Globales Klima

Die Belange des Bundesklimaschutzgesetzes (KSG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235), sowie des hessischen Gesetzes zur Förderung des Klimaschutzes und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels (Hessisches Klimagesetz – HKlimaG) vom 26. Januar 2023 wurden berücksichtigt. Nach § 13 Abs. 1 des KSG haben „die Träger öffentlicher Aufgaben [...] bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen“. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten (§ 1 S. 1 KSG). Ziel des Gesetzes ist es, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent zu mindern. Bis zum Jahr 2045 sollen die Treibhausgasemissionen so weit gemindert werden, dass eine Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird; nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden (vgl. § 3 KSG). Zur Erreichung der Klimaschutzziele legt § 4 Abs. 1 KSG i. V. m. Anlage 2 jährliche Minderungsziele durch die Vorgabe von Jahresemissionsmengen u.a. für den Sektor Verkehr fest (§ 4 Abs. 1 S. 3 KSG).

Das KSG enthält selbst keine weiteren Vorgaben zu den Anforderungen an das Berücksichtigungsgebot und bis vor kurzem gab es hierfür keine konkretisierenden Vorschriften, Leitfäden oder sonstige Handreichungen (vgl. BVerwG 9 A 7.21 - Urteil vom 4. Mai 2022, Pressemitteilung vom Nr. 29/2022 vom 4. Mai 2022). Mittlerweile hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ein Hinweispapier „zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ (Stand 16.12.2022) erstellt (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023, VkBf. Nr. 4/2023), welches mit Einführungserlass des HMWEVW vom 28. Juni 2023 eingeführt wurde. Die Hinweise beziehen sich auf die ordnungsgemäße und angemessene Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Freisetzung von Treibhausgasemissionen durch den Vorhabenträger. Des Weiteren hat der Vorhabenträger (Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement) einen „Leitfaden Klimaschutz: Angaben zum Klimaschutz im Rahmen der Baurechtschaffung“ (Fassung April 2024) eingeführt, welcher die Anforderungen

der oben aufgeführten Hinweise des BMDV an die Ermittlung und Berücksichtigung der Treibhausgasemissionen enthält.

Der Vorhabenträger hat sich zur Bewertung des Aspekts des Klimaschutzes an seinen „Leitfaden Klimaschutz, Angaben zum Klimaschutz im Rahmen der Baurechtschaffung“ (Stand Januar 2023) orientiert, dort sind die vorgenannten Faktoren konkretisiert (vgl. Arbeitshilfe S. 3). Aus der Aktualisierung des „Leitfadens Klimaschutz, Angaben zum Klimaschutz im Rahmen der Baurechtschaffung“ von April 2024 ergeben sich keine Auswirkungen auf die Bewertung des Aspekts des Klimaschutzes.

Die vom Vorhabenträger ausgefüllte Klimacheckliste (vgl. E-Mail von Hessen Mobil vom 23. Mai 2023) kommt zu dem Ergebnis, dass eine tiefergehende Betrachtung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Klimaschutzes erforderlich ist. Die tiefergehende Betrachtung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Klimaschutzes ergab, dass keine verkehrsbedingte Erhöhung der Treibhausgasemissionen durch das Vorhaben ausgelöst werden (vgl. E-Mail von Hessen Mobil vom 23. Mai 2023). Hinsichtlich der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen sind die Emissionen angesichts der Verkehrszahlen vor und nach Umsetzung des Vorhabens miteinander zu vergleichen und etwaige Verbesserungen des Verkehrsflusses zu berücksichtigen (vgl. Arbeitshilfe Kapitel 3). Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrszahlen auf der Strecke nur geringfügig (lediglich 150 Kfz / Tag) zunehmen (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 22). Der Wegfall der Engstelle an der Lahnüberquerung, die nur einspurig befahrbar ist, die Fahrbahnverbreiterung, die Vergrößerung der Anschlussradien an das Bauwerk und die Sicherung der Tragfähigkeit werden zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen. Es ist daher keine verkehrsbedingte Verschlechterung der Treibhausgasemissionen zu erwarten. Weiterhin liegen keine klimarelevanten Landnutzungsänderungen vor. Zu betrachten sind beim Aspekt der Landnutzung die Auswirkungen des mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffs auf Treibhausgasenken und die Klimarelevanz der Kompensationsmaßnahmen (vgl. Arbeitshilfe Kapitel 4). Im Untersuchungsraum befinden sich keine klimaschutzrelevanten Böden (Moore und moorähnliche Böden). Mit dem Vorhaben ist ein Eingriff in klimarelevante Nutzungstypen wie Waldflächen, Gehölzbestände und Extensivgrünland verbunden. Diesem stehen als Kompensation die Wiederherstellung und Neuanlage von Laubwä-

dern, Wiederherstellung von Gehölzen, Feuchtwiesen und Grünland gegenüber, die gleichfalls klimatisch positiv wirken. Somit werden durch das erarbeitete Maßnahmenkonzept die Beeinträchtigungen von klimawirksamen Vegetationsstrukturen gemindert und die unvermeidbaren Beeinträchtigungen kompensiert.

Hinsichtlich des Aspekts der Lebenszyklusemissionen des Vorhabens, gemessen in CO₂-Äquivalenten, hat der Vorhabenträger eine Berechnung mit den nach der Arbeitshilfe relevanten Kenngrößen durchgeführt (vgl. Arbeitshilfe Kapitel 5). Zur Berechnung der THG-Emissionen für den Bau, Betrieb und die Erhaltung der Bundesstraße hat der Vorhabenträger in einem ersten Schritt die neu versiegelte Fläche aus Länge und Querschnitt berechnet. Diese Fläche in m² wurde anschließend entsprechend dem „Leitfaden Klimaschutz, Angaben zum Klimaschutz im Rahmen der Baurechtsschaffung“ (vgl. Arbeitshilfe Kapitel 5) in Abhängigkeit von der Belastungsklasse (Bk 1,0) und der Dicke der Asphaltsschichten (28 cm) mit entsprechenden CO₂-Äquivalenten (CO₂-Äq.) pro m² multipliziert. Demnach erfolgt der Ansatz der Lebenszyklusemissionen mit 3,3 kg CO₂-Äq. pro m² bebaute Straßenoberfläche pro Jahr und mit einem Aufschlag von 12,6 kg CO₂-Äq. je m² p.a. für Brückenabschnitte. Die Lebenszyklusemissionsberechnung (vgl. E-Mail von Hessen Mobil vom 23. Mai 2023) ergibt einen Treibhausgasausstoß in Höhe von ca. 20,032 Tonnen CO₂-Äq.

9.1 Gesamtbetrachtung

Bei der Vorhabenzulassung waren die vorgenannten Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der Lebenszyklusemissionen, der verkehrsbedingten Auswirkungen und der Landnutzung zu berücksichtigen. Hinsichtlich dieser Aspekte ist nur eine Erhöhung der Lebenszyklusemissionen zu erwarten und zu berücksichtigen. Dieser Umstand wurde von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung berücksichtigt, steht der Zulassung des Vorhabens jedoch nicht entgegen. Es besteht kein strikter Vorrang des Klimaschutzgebots gegenüber anderen Belangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 –, Juris Rn. 86). Zudem ist zu berücksichtigen, dass die für das Vorhaben sprechenden Aspekte der Erhöhung der Verkehrssicherheit überwiegen.

10. Immissionsschutz

Der festgestellte Plan genügt den aus immissionsschutzrechtlicher Sicht an den festgestellten Plan zu stellenden Anforderungen.

10.1 Luftschadstoffe

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

Nach § 50 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsgesetz – BImSchG) vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3 Juni 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225, Nr. 340) sind bereits bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen aneinander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen, wozu auch Luftverunreinigungen zählen, soweit wie möglich vermieden werden.

Auf der Grundlage von § 48 a Abs. 1 und 3 BImSchG wurde die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), die zuletzt durch Artikel 112 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, erlassen. Die 39. BImSchV dient der Umsetzung europäischer Richtlinien über die Luftqualität und legt für verschiedene Luftschadstoffe Immissionsgrenzwerte fest. Die bei der Straßenplanung zu berücksichtigenden Werte sind als fachplanerische Zumutbarkeitsgrenzen im Sinne von § 74 Abs. 2 HVwVfG von Bedeutung.

Der Vorhabenträger hat Betrachtungen hinsichtlich der durch die hier planfestgestellte Maßnahme ausgehenden Luftschadstoffemissionen angestellt (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 17.2 – Erläuterungen Untersuchung der Luftschadstoffe). Grundlage für Berechnungen von Luftschadstoffemissionen sind die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit

lockerer Randbebauung (RLuS 2023), die u. a. unter der Bedingung von Verkehrsstärken über 5.000 Kfz/24 h anwendbar sind. Bei dem hier genehmigten Ersatzneubau liegen die Verkehrsstärken deutlich unter 5.000 Kfz/24 h (vgl. Kapitel 0), so dass das Berechnungsverfahren hier nicht zur Anwendung kommen kann. Gemäß RLuS 2023 sind bei Verkehrsbelastungen unter 5.000 Kfz/24 h mit üblichen Schwerverkehrsanteilen und normalen Wetterlagen auch im straßennahen Bereich keine kritischen Kfz-bedingten Schadstoffbelastungen zu erwarten. Da beim vorliegenden Projekt übliche Schwerverkehrsanteile und normale Wetterlagen vorliegen, kann festgestellt werden, dass infolge des Ersatzneubaues der Lahnbrücke Gräveneck keine kritischen Belastungen infolge der Luftschadstoffemissionen für die Bevölkerung zu erwarten sind.

10.2 Lärmschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Lärm vereinbar. Maßnahmen zum Lärmschutz sind gem. § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334), nicht erforderlich, da die Grenzwerte im gesamten Bereich der hier planfestgestellten Maßnahme Brücke Gräveneck nicht überschritten werden.

10.2.1 Rechtsgrundlagen

Zu den privaten Belangen Dritter, die bei einem Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, gehört das Interesse, vor Verkehrslärm und anderen Emissionen, auch wenn diese unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle – wie sie für den Verkehrslärm in der Verkehrslärmschutzverordnung normativ geregelt ist – liegen, verschont zu bleiben, soweit dieses Interesse nicht objektiv geringwertig oder generell oder im gegebenen Zusammenhang nicht schutzwürdig ist (BVerwG, Urteil vom 28.03.2007 - 9 A 17/06 - UPR 2007, 386 Rn. 19).

Das BImSchG sieht zum Schutz vor Lärmemissionen ein vierstufiges Lärmschutzkonzept vor. Die Grundlage bilden die §§ 50, 41, 42 des BImSchG. Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch

diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG aber dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben.

Tabelle 6: 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)

10.2.2 Straße, Verkehr und Bebauung

Die vorliegende Untersuchung erstreckt sich über die komplette Baustrecke der Maßnahme Ersatzneubau der Brücke Gräveneck. Der vorhandene Geländeverlauf ist durch eine bewegte Topografie des Geländes charakterisiert. Die L 3452 besitzt einen 2-streifigen Querschnitt. Als Deckschicht ist durchgehend eine lärmindernde Straßenoberfläche mit dem Korrekturwert $D_{STRO} = -2 \text{ dB(A)}$ vorgesehen.

Aussagen über die vorhandene und die prognostizierte Verkehrssituation ergeben sich aus der in 2016 fertiggestellten Verkehrsuntersuchung und den darauf

basierenden Modelrechnungen. Die daraus resultierenden Prognoseverkehrswerte 2030 ergeben einen DTV von 895 Kfz/24h mit prognostizierten LKW-Anteilen > 2,8 t von 5,3 % am Tag und 4,4 % in der Nacht. Auf der gesamten Strecke wurde in den Berechnungen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit nach RLS von $v = 100$ km/h für Pkw und $v = 80$ km/h für Lkw angesetzt.

10.2.3 Lärmberechnung

Hessen Mobil hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt, die die Auswirkungen des Vorhabens auf die Lärmsituation in der Nachbarschaft für das Prognosejahr 2030 darstellt und beurteilt. Zum Zeitpunkt der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung lag noch keine projektbezogene Verkehrsuntersuchung vor. Für die schalltechnische Untersuchung wurde ein prognostizierter DTV von 2.100 Kfz/24h und LKW-Anteile > 2,8 t von 5 % am Tag und 5 % in der Nacht angenommen. Die Annahmen liegen deutlich über den in der projektbezogenen Verkehrsuntersuchung ermittelten Werten (vgl. Kapitel 0), so dass die im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung durchgeführten Berechnungen damit ungünstigere Werte, als die tatsächlich zu erwartenden Immissionen ergeben. Eine Berechnung mit den im Rahmen der projektbezogenen Verkehrsuntersuchung ermittelten Werten ist daher nicht erforderlich, was hiermit von der Planfeststellungsbehörde bestätigt wird. Diese schalltechnische Untersuchung war Gegenstand der Auslegung. Die Berechnungen beziehen sich auf vorgegebene, schutzbedürftige Wohnanlagen im Nahbereich des Ersatzneubaues der Brücke Gräveneck einschl. Streckenausbau.

Als Immissionsorte wurden die Außenfassaden der zu schützenden Räume in Höhe der Geschossdecken gewählt und in einem Lageplan dargestellt. Die Beurteilungspegel werden in tabellarischer Form ausgewiesen (vgl. planfestgestellte Unterlagen mit den lfd. Nr. 17.1.2 und 17.1.3).

Die von Hessen Mobil durchgeführte schalltechnische Untersuchung ist unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Richtlinien vorgenommen worden und bildet eine ausreichende Entscheidungsgrundlage.

Die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel ist in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgeschrieben. Die Lärmpegel, die der Planfeststel-

lung zugrunde gelegt wurden, sind nach dem Berechnungsverfahren der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990 (RLS-90), - deren Kapitel 4.0 ist gemäß Anlage 1 der 16. BImSchV Bestandteil dieser Verordnung - mit einem EDV-gestützten Programmsystem (SoundPLAN, Version 7.1) unter Heranziehung des für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommens ermittelt worden.

Berücksichtigt wurden u.a. der geplante Ausbauquerschnitt und die um -2 dB(A) lärmindernde Fahrbahnoberfläche der L 3452, die Verkehrsprognosemenge einschließlich der LKW-Anteile von je 5 % am Tag und in der Nacht, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der Strecke (100 km/h für PKW und 80 km/h für LKW), die Lage und Höhe der Immissionsorte sowie die örtlich wechselnde Topografie mit einem dreidimensionalen Geländemodell. Die Ergebnisse werden getrennt nach Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) dargestellt. Die Berechnungen wurden insgesamt für 11 repräsentative Immissionsorte (kritische Wohngebäude) durchgeführt.

In Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV wird das Berechnungsverfahren für den Beurteilungspegel an Straßen vorgegeben. Auf Grund des Verweises in den §§ 41 und 43 BImSchG ist die 16. BImSchV striktes Recht und damit anzuwenden. Die Art und Weise der Berechnung ist damit gesetzlich determiniert. Die Berechnung erfolgt gem. § 3 der 16. BImSchV i.V.m. Anlage 1 i.V.m. der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – [(RLS-90) VkbI. Nr. 7 14.04.1990]. Ein Abweichen von diesen rechtlichen Vorschriften ist nicht möglich.

10.2.4 Darstellung und Bewertung der Lärmberechnungen

Die schalltechnischen Berechnungen sind auf der Grundlage einer tragfähigen Annahme der prognostizierten Verkehrsbelastung (vgl. Kapitel C.III.10.2.3) und unter Berücksichtigung des Schwerverkehrsanteils erfolgt. Es ist das richtige Berechnungsverfahren angewandt worden und alle entscheidungsrelevanten Parameter wurden berücksichtigt.

Die Lärmberechnungen sind methodisch und rechnerisch einwandfrei durchgeführt worden. Sie berücksichtigen insbesondere die zu erwartenden Verkehrs-

mengen und realistische Lkw-Anteile. Die Planfeststellungsbehörde hält die Ergebnisse der Lärmuntersuchungen daher für tragfähig; sie bilden eine geeignete Grundlage zur Bewertung der zu erwartenden Lärmauswirkungen.

Im Baustreckenbereich wurden an allen Gebäuden im Nahbereich der L 3452 die Beurteilungspegel nach 16. BImSchV ermittelt und die Anspruchsberechtigung auf Lärmschutz überprüft. Durch die Baumaßnahme ergeben sich an keinen Gebäuden Ansprüche auf Lärmschutz. Die Grenzwerte werden zum Teil deutlich unterschritten.

Alle Berechnungspunkte mit den jeweiligen Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen (die berechneten Beurteilungspegel) sind in der Tabelle der planfestgestellten Unterlage Nr. 17.1.2 und im Lageplan der planfestgestellten Unterlagen 17.1.3 dargestellt.

10.2.5 Baulärm

Bei der Durchführung der Baumaßnahme werden konfliktverursachende Wirkungen durch Baulärm teilweise auftreten können. Deshalb besteht für den Vorhabenträger die Verpflichtung, bei der Bauausführung die AVV Baulärm und die 32. BImSchV als Stand der Technik zu beachten und die technischen Regelwerke entsprechend einzuhalten.

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

Bei Baulärm hat der Vorhabenträger insbesondere auf die Intensität, die Dauer und den Zeitraum der Arbeiten (Nachtzeit, Wochenende) zu achten. Durch zeit-

liche Beschränkungen kann eine Verminderung schädlicher Einwirkungen erreicht werden. Eine wesentliche Rolle spielen auch die Vorbelastung und die bauordnungsrechtliche Qualifizierung des Gebietes, in dem sich die Baustelle befindet. Auch wenn nicht allein durch die Einhaltung der in der 32. BImSchV vorgegebenen Regelungen automatisch der Schutz der Betroffenen vor schädlichen Umwelteinwirkungen gesichert wird, so wird doch durch den Einsatz lärmarmer Baugeräte und -maschinen eine bessere Einhaltung der Zumutbarkeitsgrenze (Nicht-Überschreiten der Erheblichkeit) bewirkt.

Dem Vorhabenträger wurde unter A.V.7 auferlegt, zum weiteren Schutz die Einhaltung der in den gemäß § 48 BImSchG zur Durchführung dieses Gesetzes ergangenen Verwaltungsvorschriften - wie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- Geräuschemissionen vom 19.08.1970 - enthaltenen Richtwerte für Emissionen zu gewährleisten. Damit wird sichergestellt, dass die Umsetzung der Baumaßnahme nach dem Stand der Technik unter Heranziehung der entsprechenden technischen Regelwerke erfolgt. Bei der Baudurchführung muss daher beachtet werden, dass bei dem gewählten jeweiligen Bauverfahren auch der Aspekt der Lärmvermeidung mit einbezogen wird, damit schädliche Einwirkungen vermindert werden.

11. Bodenschutz

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

Gemäß § 4 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundesbodenschutzgesetz - BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306), hat jeder, der auf den Boden einwirkt, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden.

Die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden wurden in der Planung ausreichend berücksichtigt (nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.0 b).

Durch die Bauarbeiten wird unweigerlich auf die Böden im Plangebiet eingewirkt, sodass es erforderlich ist, Maßnahmen zur Verhinderung schädlicher Bodenveränderungen zu ergreifen. Die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden wurden in der Planung berücksichtigt.

Durch die aufgenommenen Nebenbestimmungen (vgl. A.V.2, A.V.3.13, A.V.3.14 und A.V.12) und durch das planfestgestellte Maßnahmenkonzept sollen gemäß § 1 BBodSchG nachteilige Einwirkungen auf den Boden, Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden. Im Rahmen der Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen sind Bodeneinwirkungen zu vermeiden oder zu vermindern, soweit dies auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des Grundstücks verhältnismäßig ist (§ 7 Satz 3 BBodSchG). Folglich sind u. a. Baueinrichtungsflächen und Zuwege grundsätzlich nicht auf empfindlichen Standorten einzurichten (vgl. A.V.12.2.1) und Lagerflächen und Arbeitsräume mit einer permanenten Vegetationsdecke sind ohne Schutzmaßnahmen nur bei Trockenheit zu befahren (Maßnahme 3 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Weiterhin wird zur Vermeidung von schädlichen Bodenveränderungen unter erforderlich werdenden Tragschichten ein Vlies zur Minimierung der Bodenverdichtung und Vermeidung der Vermischung des Schotters mit dem Boden eingebaut (Maßnahme 3 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Zudem werden zur Reduzierung der Verluste und Beeinträchtigungen des Bodenhaushaltes in der Bauphase baubegleitende Bodenschutzmaßnahmen nach Maßgabe der DIN 18915 sowie der DIN 19639 beachtet (Maßnahme 3 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b sowie A.V.12.2.4).

In Abhängigkeit von der Witterung und der Belastungen werden vor Ort mit der bodenkundlichen bzw. ökologischen Baubegleitung geeignete Schutzmaßnahmen zur Minimierung von Verdichtungen sowie erforderlich werdende Rekultivierungsmaßnahmen festgelegt (Maßnahme 3 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b sowie A.V.2).

Einer Bodenneuversiegelung im Umfang von ca. 0,42 ha stehen Entsiegelungsmaßnahmen im Umfang von ca. 0,1861 ha gegenüber (vgl. Kapitel C.III.8.4.2 sowie nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 19.0 b). Des Weiteren sind zur Verbesserung und Wiederherstellung der Bodenstruktur die Maßnahmen 7 A, 8 A, 9 A und 10 A (planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b) vorgesehen. Nach Abschluss der Baumaßnahme wird für die Baustraße und Lagerflächen aufgetragenes Fremdmaterial vollständig beseitigt und der Untergrund kreuzweise aufgelockert. Der zwischengelagerte Oberboden wird wieder angedeckt (Maßnahme 3 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b).

Gemäß § 1 des hessischen Altlasten- und Bodenschutzgesetzes [(HAlt-BodSchG) vom 28. September 2007 zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 30. September 2021 (GVBl. S. 602, ber. S. 701)] sind die Funktionen des Bodens nachhaltig zu sichern oder wiederherzustellen. Dies beinhaltet insbesondere die Vorsorge gegen das Entstehen schadstoffbedingter schädlicher Bodenveränderungen, den Schutz der Böden vor Erosion, Verdichtung und vor anderen nachteiligen Einwirkungen auf die Bodenstruktur sowie einen sparsamen und schonenden Umgang mit dem Boden, unter anderem durch Begrenzung der Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß. Daher sind insbesondere durch geeignete Vorkehrungen Bodenverdichtungen zu vermeiden (vgl. Nebenbestimmungen unter A.V.2, A.V.3.13, A.V.3.14 und A.V.12 sowie Maßnahme 3 V, planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2 b). Der §§ 6-8 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) regelt den Umgang mit Bodenmaterial und stellt Anforderungen an das Auf- oder Einbringen von Materialien auf. Im Wesentlichen zielen diese darauf ab, dass schädliche Bodenveränderungen durch stoffliche und physikalische Einwirkungen auf den Boden im Zuge der Bodenumlagerung vermieden werden. Nach Angabe des Vorhabenträgers können die vorhabenbedingten Überschussmassen in geeignete Deponien verbracht bzw. in anderen Straßenbaumaßnahmen verwendet werden (vgl. Ausführungen unter C.III.16.4).

In der Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen, Abteilung IV, Bereich Umwelt, Dezernat 41.4 Altlasten, Bodenschutz vom 23.05.2016 wurde ausgeführt, dass in der Altflächendatei des Landes Hessen vermutlich angrenzend an den Planungsraum Einträge vorhanden sind. Ob die in der Stellungnahme genannten Flächen von den Eingriffen in den Boden betroffen sind, konnte die

Obere Bodenschutzbehörde nicht eindeutig zuordnen. Sie machte in der Stellungnahme eine Auflage, dies weiter zu prüfen und weitere Informationen einzuholen.

Hessen Mobil hat als Antwort auf die Aufklärungsmail der Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 13.02.2019 den Sachverhalt aufgeklärt. Die Deutsche Bahn AG als Flächeneigentümer hat Hessen Mobil mit E-Mail vom 07.02.2019 bestätigt, dass im Baufeld der planfestgestellten Maßnahme keine der in der Stellungnahme der Oberen Bodenschutzbehörde genannten Anlagen außer Gleisanlagen vorhanden sind und es sich um alte Angaben handeln müsse. Die Obere Bodenschutzbehörde hat in Kenntnis der Ausführungen der Deutschen Bahn AG eine ergänzende Stellungnahme vom 13.02.2019 abgegeben und darin dem vorliegend planfestgestellten Vorhaben unter Beachtung der unter A.V.12 genannten Nebenbestimmungen zugestimmt. Die im Verfahren gegebene Zusage zur Prüfung hat sich damit erledigt und musste vorliegend nicht aufgenommen werden.

12. Forstwirtschaft

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Waldes und der Forstwirtschaft vereinbar. Der Forderung der Oberen Forstbehörde beim Regierungspräsidium Gießen (Stellungnahme vom 23.09.2016) wurde mit Zusage unter Ziffer A.VI.4 Rechnung getragen.

12.1 Genehmigung der Rodung von Wald zum Zweck der vorübergehenden sowie dauerhaften Nutzungsänderung

Die Rodung von Waldflächen zur dauerhaften Nutzungsänderung konnte nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen Nr. 5b i. V. m. nachrichtlich planfestgestellten Unterlagen Nr. 19.1b Bl. 1 und Bl.2 gemäß § 33 HStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 HVwVfG i. V. m. § 9 BWaldG i. V. m. § 12 Abs. 2 Nr. 1 HWaldG genehmigt werden. Das planfestgestellte Vorhaben erfordert es, 787 m² Wald dauerhaft zu roden und in eine andere Nutzungsart umzuwandeln. Die von der Trasse benötigte Fläche ergibt sich aus den landespflegerischen Unterlagen und setzt sich aus der Summe von drei einzelnen Rodungsflächen zusammen,

auf denen durch die Flächeninanspruchnahme durch die neue Trasse keine direkte Wiederaufforstung stattfinden kann (Gemarkung Gräveneck, Flur 48, Flurstücke 16/4, 17/5 und 65/12).

Die Rodung von Waldflächen zur vorübergehenden Nutzungsänderung konnte nach der Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen Nr. 5b i. V. m. nachrichtlich planfestgestellten Unterlagen Nr. 19.1b Bl. 1 und Bl.2 gemäß § 33 HStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 HVwVfG i. V. m. § 9 BWaldG i. V. m. § 12 Abs. 2 Nr. 2 HWaldG genehmigt werden. Das planfestgestellte Vorhaben erfordert es, 4.110 m² Wald zur roden und vorübergehend in eine andere Nutzungsart für die Bauzeit umzuwandeln. Die von der Trasse benötigte Fläche ergibt sich aus den landespflegerischen Unterlagen und setzt sich aus der Summe von mehreren Rodungsflächen zusammen (Gemarkung Gräveneck, Flur 48, Flurstücke 16/4, 16/6, 17/5, 17/7, 17/8, 42 und 65/12).

Der Vorhabenträger hatte mit E-Mail vom 05.03.2019 eine entsprechende Flächenübersicht als Antwort auf die Aufklärungsmail der Planfeststellungsbehörde vom 11.12.2018 vorgelegt und mit E-Mail vom 13.11.2024 diese Flächenberechnung nochmals korrigiert. Damit konnte der Sachverhalt nachvollziehbar dargelegt werden. Die Obere Forstbehörde beim Regierungspräsidium Gießen hatte in ihrer Stellungnahme vom 23.09.2016 keine Bedenken gegen die Inanspruchnahme der Waldflächen und deren Ersatzaufforstung vorgetragen.

Die Genehmigungen zur dauerhaften und zur vorübergehenden Nutzungsänderung können mit der Auflage verbunden werden, eine flächengleiche Ersatzaufforstung in dem betroffenen Naturraum nachzuweisen und durchzuführen (§ 12 Abs. 4 HWaldG). Dieser Auflage wird mit der Maßnahme 13 A des landschaftspflegerischen Begleitplans (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2b) ausreichend Rechnung getragen. Diese Ausgleichsmaßnahme sieht – als Ausgleich für den Eingriff in den Wald durch Rodung – auf der Fläche der Gemarkung Gräveneck die Waldneuanlage auf einer Fläche von 4.479 m² gemäß Maßnahmenblatt zur Maßnahme 13 A vor (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2b). Damit gilt der Eingriff in die bestehenden Waldflächen durch dauerhafte Waldrodung als ausreichend ausgeglichen. Vorliegend werden alle vorhandenen freien Flächen, auf denen teilweise vorübergehend gerodet wurde bzw. die alte Trasse der Landesstraße zurückgebaut wurde, wieder aufgeforstet. Es verbleibt eine geringfügige Differenz von 418 m², die dauerhaft verloren gehen. Die

Planfeststellungsbehörde sieht die Voraussetzungen für die Rodung im Zusammenhang mit der Wiederaufforstung von 369 m² als gegeben an. Die Obere Forstbehörde hat hierzu in ihren Stellungnahmen keine Bedenken vorgetragen. Die Genehmigung zur Waldneuanlage nach § 14 HWaldG ist ebenfalls erteilt worden (§ 75 Abs. 1 HVwVfG).

12.2 Waldneuanlage

Die Genehmigung zur Neuanlage von Wald konnte gemäß § 33 HStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 HVwVfG i. V. m. § 14 Abs. 1 Satz 1 HWaldG nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen Nr. 9.2b, Maßnahmenblatt 13 A sowie Nr. 9.1b Bl. 1 und Bl. 2, 9.1 Bl. 3) in einem Umfang von 369 m² auf der Fläche in der Gemarkung Gräveneck, Flur 46, Flurstücke 17/8, 42 und 65/12 erteilt werden. Mit der Maßnahme werden Waldflächen entwickelt, die die Anforderungen des naturschutzrechtlichen Ausgleichs erfüllen und gleichzeitig den materiell-rechtlichen Anforderungen des § 12 Abs. 4 Satz 1 HWaldG als Ersatzaufforstung für die durch das Vorhaben bedingten dauerhaften Nutzungsänderungen von Wald durch Rodung gewertet werden. Versagungsgründe gemäß § 14 Abs. 2 HWaldG für die Waldneuanlage liegen nicht vor. Nach dieser Vorschrift kann die Genehmigung für die Waldneuanlage nur versagt werden, wenn Interessen der Landesplanung und Raumordnung, insbesondere die Interessen der Landwirtschaft oder des Natur- und Landschaftsschutzes gefährdet werden oder ähnliche Nachteile für die Umgebung zu befürchten sind. Eine derartige Gefährdung der Interessen liegt bei dieser Maßnahme nicht vor.

Beim forstrechtlichen Ausgleich für Waldrodungen ist zu berücksichtigen, dass dieser Bestandteil der Gesamtkompensation und auf die naturschutzrechtlich festgesetzte Ausgleichsverpflichtung anzurechnen ist. In diesem Zusammenhang wird auf die „Hinweise zur forst- und naturschutzrechtlichen Kompensation beim Bundesfernstraßenbau im Wald“ der obersten Straßenbaubehörde und der obersten Forst- und Naturschutzbehörde des Landes Hessen im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/2003 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 28. März 2003 – S13/S16/14.87.02-25/9Va03 – Bezug genommen. Danach sind bei Beeinträchtigungen von Funktionen des Waldes nach dem Naturschutzrecht möglichst gleichartig zu kompensieren; hier kommen insbesondere die ersatzweise Neuaufforstung oder

Aufwertungsmaßnahmen im Wald in Betracht. Bei der Rodung und Umwandlung von Wald werden die Bestimmungen des Hessischen Waldgesetzes (HWaldG) beachtet.

13. Strom- und schiffahrtspolizeiliche Entscheidungen

Für die wasserrechtlichen Benutzungen der Lahn nach § 9 WHG im Rahmen der wasserrechtlichen Erlaubnisse unter Ziffer A.III dieses Planfeststellungsbeschlusses ist eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 WaStrG erforderlich, um eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu verhüten oder ausgleichen. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung wurde beteiligt. Unter der Berücksichtigung der in diesen Beschluss übernommenen Auflagen (Nebenbestimmungen Ziffer A.V.1) wird eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gemäß § 31 Abs. 4 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) verhütet oder ausgeglichen. Die entsprechende strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung konnte insofern unter Ziffer A.II.4 erteilt werden.

14. Belange der Landwirtschaft (öffentlicher Belang)

Das Bauvorhaben ist auch unter Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft im öffentlichen Interesse genehmigungsfähig. Für das festgestellte Bauvorhaben werden landwirtschaftliche Nutzflächen, und zwar Weidegrünland und Grünlandeinsaat, bauzeitig benötigt. Die Anforderung in § 15 Abs. 3 BNatSchG, bei der Auswahl der Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, wurde beachtet. Ausgleich und Ersatz wird durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch die Wiederherstellung der bauzeitlich beanspruchten Flächen sowie durch Maßnahmen am Gewässer erbracht.

Mit dem festgestellten Plan wird sichergestellt, dass die landwirtschaftlichen Flächen auch während der Bauzeit durch die Landwirte mit zumutbaren Einschränkungen erreichbar sind (vgl. hierzu Nebenbestimmung C.V.10 sowie C.V.15). Hierüber sind die Betroffenen Eigentümer und Pächter in der Anhörung zur 1. Planänderung nochmals informiert worden. Auch können die Wege von

den Naherholungssuchenden genutzt werden. Die Obere Landwirtschaftsbehörde (Stellungnahme vom 23.09.2016) und die untere Landwirtschaftsbehörde beim Landkreis Limburg-Weilburg (Stellungnahme vom 16.04.2016) haben hierzu keine Bedenken vorgetragen und der Planung zugestimmt.

Durch den Ersatzneubau der Brücke Gräveneck sind Anpassungen im Wirtschaftswegenetz und bei Zufahrten erforderlich. Die zukünftigen Wegeführungen sowie die Zufahrten zur L 3452 und damit die Erschließung der anliegenden Grundstücke stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

- Bei Bau-km 0+030, Zufahrt Wirtschaftsweg westlich der L 3452.
- Bei Bau-km 0+110, Zufahrt des verlegten Wirtschaftsweges östlich der L 3452 zur Erschließung der Flurstücke der Lahnaue auf der westlichen Lahnseite. Der vorhandene Weg Flur 48, Flurstück 61/1 wird verlegt. Der Wirtschaftsweg wird als Grünweg ausgeführt.
- Bei Bau-km 0+121, Entfall der Zufahrt des Wirtschaftsweges Flur 48, Flurstück 61/1.
- Bei Bau-km 0+428, Zufahrt Wirtschaftsweg zur Erreichbarkeit des Kanals des Abwasserverbandes Weilburg (entsiegelte Altstrecke) östlich der L 3452.
- Bei Bau-km 0+501, Zufahrt zum Anliegergrundstück östlich der L 3452.

Die Neuanlage der o. g. und in den planfestgestellten Unterlagen 5.1 und 11 dargestellten Wirtschaftswege und deren Zufahrten zur Landesstraße L 3452 ist von der Planfeststellungsbehörde geprüft und für zweckmäßig erachtet worden. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Wirtschaftswege und deren Zufahrten zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf die Rechte der Gemeinden und der Grundstückseigentümer anzulegen, da die Grundstücke an den unterbrochenen Gemeindewegen ansonsten keine ausreichende Verbindung an das öffentliche Wegenetz mehr besitzen würden (§ 22, Abs. 1 HStrG).

Die Unterhaltung der Zufahrt bei Bau-Km 0+030 übernimmt der Eigentümer des angeschlossenen Wirtschaftsweges wie bisher. Die Unterhaltung und das Eigentum der neuen Wirtschaftswege sowie die Unterhaltung der dazugehörigen Zufahrten bei Bau-km 0+110 und 0+428 übernimmt die Gemeinde Weinbach.

Der Kreisbauernverband Limburg-Weilburg e. V. hatte in seiner Stellungnahme vom 24.05.2016 vorgeschlagen, dass die ersten 50 bis 100 m des Grasweges (neuer Wirtschaftsweg) asphaltiert werden, damit dies als Reinigungsstreifen genutzt werden kann. Dem Belang wird insofern Rechnung getragen, dass der Anschluss des Wirtschaftsweges im Ausrundungsbereich asphaltiert wird (vgl. hierzu auch Zusage unter Ziffer A.VI.2). Dies trägt der Minimierung der Verschmutzung sowie einer geringen Flächenversiegelung Rechnung. Im Zuge der Baumaßnahme wird der vorhandene Wirtschaftsweg (Flur 48, Flurstück 61/1) durch den Neubau der L 3452 überschüttet, so dass die Verbindung verlegt und bei Bau-km 0+110 an die neue Landesstraße angeschlossen wird. Der Vorhabenträger wird den Anschluss des Wirtschaftsweges wie bei dem bestehenden Anschluss nur im Ausrundungsbereich asphaltieren, um den Eingriff durch Versiegelungen der Flächen gering zu halten. Bei dem vorhandenen Weg handelt es sich ebenfalls um einen Grünweg, so dass der Weg wie im Bestand wiederhergestellt wird (vgl. E-Mail Hessen Mobil vom 23.03.2018). Eine Verbesserung der Befestigung darüber hinaus kann vorliegend vor dem Hintergrund der Eingriffsminimierung nicht genehmigt werden. Der Einwand wird daher in Teilen zurückgewiesen.

15. Kommunale Planungshoheit

Das planfestgestellte Vorhaben berücksichtigt die Belange der Kommunen im Untersuchungsraum angemessen. Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der Weinbach und der Stadt Runkel wird durch den Ersatzneubau der Brücke Gräveneck nicht verursacht. Eine Verletzung der städtebaulichen Planvorstellungen beziehungsweise städtebaulichen Entwicklungsziele ist nicht erkennbar. Einwendungen wurden diesbezüglich nicht erhoben.

Die Gemeinde Weinbach und die Stadt Runkel, deren Gebiete durch das Vorhaben berührt werden, sind im Planfeststellungsverfahren beteiligt worden.

Die Stadt Runkel hat in ihrer Stellungnahme von 24.05.2016 vorgetragen, dass sie das Vorhaben ablehne, weil durch den Neubau des Brückenbauwerkes das derzeit zulässige Gesamtgewicht von 9 Tonnen auf über 9 Tonnen erhöht werde. Sie führte in ihrer Stellungnahme weiter aus, dass mit der Realisierung des Vorhabens ein Zuwachs an Schwerverkehr erwartet werde, der die ohnehin

in der Ortsdurchfahrt Wirbelau eingeschränkte Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgänger, zusätzlich beeinträchtigen werde.

Unabhängig davon, dass dieses Vorbringen allein keinen Hinweis auf eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit gibt, wird auf Folgendes hingewiesen: Durch den Vorhabenträger wurde eine projektbezogene Verkehrsuntersuchung durchgeführt (vgl. Kapitel C.III.4 und C.III.5.1). Diese weist auf der L 3452 östlich von Wirbelau in der Analyse 2015 eine Verkehrsbelastung von 500 Kfz/24h und einen Schwerverkehrsanteil von 20 SV/24h aus. Im Prognose-Planfall wird für den Prognosehorizont 2030 mit einem Kfz-Anteil von 550 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 30 SV/24h gerechnet. Dies entspricht einer marginalen Steigerung des Schwerverkehrs von insgesamt 10 zusätzlichen Fahrzeugen in 24 Stunden. Hessen Mobil hat in seiner Erwiderung zutreffend ausgeführt, dass der Ersatzneubau des Brückenbauwerkes als Teil der Landesstraße der Funktion dieser Straße - auch für den Schwerlastverkehr - gerecht werden muss (vgl. hierzu auch die Ausführungen unter Ziffer C.III.5)

Hessen Mobil hat zugesichert, die sich nach Verkehrsfreigabe der neuen Lahnbrücke im Ortsteil Wirbelau einstellenden Verkehrsverhältnisse vorsorglich zu beobachten (vgl. Zusage A.VI.5). Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zeigen aber, dass nur mit einer geringen Steigerung der Fahrzeuge in der Ortsdurchfahrt gerechnet werden muss. Weiter hat Hessen Mobil in seiner Erwiderung bestätigt, dass keine gravierenden Verkehrssicherheits-Mängel in der Ortsdurchfahrt von Wirbelau bekannt seien und Unfallhäufungsstellen nicht vorlägen.

Der Ortsbeirat von Wirbelau hat in seinen Stellungnahmen vom 20.05.2016 sowie vom 27.05.2016 vorgetragen, dass es durch den erhöhten Durchgangsverkehr zu gefährlichen Verkehrssituationen komme, die Fahrbahn zu schmal sei, die Lebensqualität hinsichtlich Lärm und Abgasen verschlechtert werde und Erschütterungsschäden an den Gebäuden entstünden. Weiter wurde die Verkehrsuntersuchung angezweifelt, da im derzeitigen Zustand mit einer Ablastung des Brückenbauwerkes auf bis zu 9 Tonnen kaum Schwerverkehr auf der Landesstraße fahre.

Auch dieses Vorbringen weist nicht auf eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit hin. Es wird aber auf Folgendes hingewiesen: Hessen Mobil hat

in seiner Erwiderung vom 20.05.2016 nachvollziehbar belegt, dass die Verkehrsuntersuchung methodengerecht erstellt wurde. Die Planfeststellungsbehörde zieht die Untersuchung nicht in Zweifel. In der Ortsdurchfahrt von Wirbelau sind zudem keine gravierenden Verkehrssicherheits-Mängel oder Unfallschwerpunkte bekannt. Hessen Mobil hat weiter nachvollziehbar dargelegt, dass gemäß RStO 2012 bei der prognostizierten Verkehrsbelastung kein erhöhter Fahrbahnaufbau vorgesehen werden muss.

Abschließend ist anzumerken, dass durch die Planfeststellung kein neuer Anschluss einer nachgeordneten Straße an die Landesstraße hergestellt, sondern lediglich ein bestehendes Brückenbauwerk in seiner Lage verändert wird. Es wird daher auf die Ausführungen unter den Ziffern C.III.5 und C.III.6 verwiesen.

16. Baurogistik

Die Baudurchführung wird unter Beachtung des Stands der Technik erfolgen. Die Planfeststellungsbehörde hat das Baukonzept geprüft und auch im Hinblick auf die nicht vermeidbaren kurzzeitigen Sperrungen für zumutbar befunden. Sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Rad- und Kanuverkehr stehen Umleitungsstrecken zur Verfügung. Die notwendigen Streckensperrungen der Bahnlinie werden mit der Deutschen Bahn abgestimmt.

Bei der Baudurchführung werden zum Schutz der Biotope Schutzmaßnahmen ergriffen (vgl. hierzu Kap. C.III.8).

Weiter hat der Vorhabenträger die verschiedenen Abrissalternativen für das Bestandsbauwerk untersucht. Die Sprengung des Bauwerkes (Abrissvariante 1) wurde methodisch korrekt als Vorzugsvariante herausgearbeitet. Diese Entscheidung des Vorhabenträgers ist nicht zu beanstanden. (vgl. hierzu die Alternativenprüfung zum Abriss des Bauwerkes in Kap. C.III.6.7)

16.1 Sperrungen der Verkehrswege

Zunächst wird das neue Brückenbauwerk hergestellt, im Anschluss wird die Stützwand errichtet. Für die Dauer der Errichtung der Stützwand und teilweise des östlichen Widerlagers der neuen Brücke kommt es durch die engen Platzverhältnisse zu einer Vollsperrung des Streckenbereiches des Landesstraße

(vgl. E-Mail Hessen Mobil vom 23.03.2018). Auf Nachfrage durch die Planfeststellungsbehörde hat Hessen Mobil das Erfordernis einer Vollsperrung mit E-Mail vom 23.03.2018 näher erläutert. Die vorhandene Fahrbahnbreite im Bereich der zu erstellenden Stützwand beträgt teilweise nur 4,40 m bis 4,60 m. Gemäß Baustellenmanagementhandbuch von Hessen Mobil sind an Arbeitsstellen längerer Dauer auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen Mindestfahrbahnbreiten der Behelfsfahrestreifen bei einstreifiger Verkehrsführung je Fahrtrichtung 3,00 m, in Ausnahmen 2,75 m erforderlich. Zwischen Verkehrsbereich und Arbeitsbereich ist eine Betretungsverbotzone von außerorts 90 cm einzurichten, zusätzlich ist ein Sicherheitsbereich von mindestens 80 cm zum Arbeitsraum einzuhalten. Entsprechend wären somit 4,70 m (bzw. 4,45 m) für die Verkehrsführung ohne Arbeitsbereich notwendig. Um eine ausreichende Breite des Arbeitsraums zur Errichtung der Stützwand zu gewährleisten, wären zur Aufrechterhaltung des Verkehrs damit wesentliche Eingriffe in den Oberhang erforderlich, die hier nicht zu vertreten sind.

Die Dauer der Vollsperrung beträgt voraussichtlich 13 Monate (vgl. E-Mail Hessen Mobil vom 01.06.2018). Für diese Dauer ist beabsichtigt, den Verkehr von Wirbelau über die L 3020, B 456 und die L 3323 (und die L 3452 bei Gräveneck) zu leiten. Der Vorhabenträger konnte nachvollziehbar begründen, dass die in der Stellungnahme des Kreisbauernverbandes Limburg-Weilburg geforderte Umleitung über die klassifizierten Straßen K 432, 431, 469 und die L 3323 und 3452 aufgrund des Zustandes, der Radian und der Längsneigung nicht als offizielle Umleitungsstrecken ausgewiesen werden können, obwohl sie kürzer sind (vgl. E-Mail Hessen Mobil vom 23.03.2018).

Die Planfeststellungsbehörde sieht sowohl die temporäre Vollsperrung als auch die zur Verfügung stehende Umleitungsstrecke als zumutbar und geboten an. Während der Errichtung des Brückenbauwerks wird der Verkehr auf der Landesstraße aufrechterhalten.

Für den Radfernweg R 7 muss für die Dauer der Arbeiten am Bauwerk im Bereich des Radwegs eine Umleitung eingerichtet werden. Hierbei sollte der Radverkehr aus Richtung Süden die Lahn in Aumenau überqueren und über eine Wirtschaftswegeverbindung (alternativ die K 469 über Seelbach) und die K 431 über Falkenbach laufen (vgl. hierzu auch die Nebenbestimmung unter Ziffer

A.V.10 Nr. 9). Für den Fußgängerverkehr besteht durchgehend die Möglichkeit die Lahn am Rand des Baufeldes zu überqueren (vgl. Ziffer A.V.10 Nr. 4).

Aufgrund der Bauarbeiten wird es ebenfalls zu kurzzeitigen Sperrungen der Lahn für den Schifffahrts- und Kanubetrieb kommen. Der Vorhabenträger hat bestätigt, dass es bei der kontrollierten Sprengung des Bestandsbauwerkes zu einer Sperrung kommen wird und hierfür die ansässigen Kanubetreiber informiert würden (vgl. Nebenbestimmung unter A.V.10 Nr. 11). Weiter muss die Lahn für einzelne Tage gesperrt werden, sofern dies die Baulogistik für den Neubau des Brückenbauwerkes erfordert. Hierzu muss der Kanubetrieb im Bereich der neuen Lahnbrücke unterbrochen werden. Zur Gewährleistung eines durchgehenden Kanubetriebes in diesem Bereich in Tagen der Sperrung hat der Vorhabenträger Vorkehrungen mittels eines provisorischen Aus- und Einstiegs getroffen. Die Kanus können über die bereits vorhandene Slipanlage stromaufwärts des neuen Bauwerks aus der Lahngezogen werden, über den Radweg getragen werden und über einen provisorischen Einstieg mittels eines am Ufer befestigten Pontons wieder in die Lahn gesetzt werden (vgl. E-Mail des Vorhabenträgers vom 20.05.2022 sowie vom 29.01.2020). Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss unter Ziffer A.V.10 Nr. 11 aufgenommen.

Die bestehende Lahnbrücke wird nach Verkehrsfreigabe des Ersatzneubaus abgebrochen. Der Abbruch des vorhandenen Bauwerks erfolgt ohne wesentliche Einschränkungen für den Verkehr.

16.2 Baustellenerschließung

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über das klassifizierte Straßennetz bzw. das vorhandene öffentliche Wegenetz. Darüber hinaus erfolgt die Anlage von Baustraßen. In der Abgrenzung des Baufeldes sind Arbeitsstreifen berücksichtigt. Für die Baustelleneinrichtung sind Flächen sowohl östlich, als auch westlich der Lahn vorgesehen (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 16.2 - Lageplan Baustraßen und Baustelleneinrichtung). Die Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme nach Angaben des landschaftspflegerischen Begleitplans entwickelt bzw. entsprechend des Bestandes wiederhergestellt. Sollten im Laufe der Baudurchführung weitere Flächen wider Erwarten benötigt

werden, ist auf Antrag des Vorhabenträgers eine Änderung des planfestgestellten Plans durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich.

Die im Baubereich liegenden Ver- und Entsorgungseinrichtungen, wie Strom- und Gasleitungen, Regen- und Abwasserkanäle und Telekommunikationslinien, werden bei der Baudurchführung berücksichtigt, siehe Erläuterungsbericht (vgl. nachrichtlich planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 1 - Erläuterungsbericht, Seite 32) sowie das Regelungsverzeichnis (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der lfd. 11).

16.3 Erreichbarkeit von Grundstücken

Gemäß E-Mail von Hessen Mobil vom 23.03.2018 von Hessen Mobil wird es für den landwirtschaftlichen Verkehr während der Bauzeit zu Einschränkungen hinsichtlich der Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen im Bereich der Lahnaue kommen. Dem Vorhabenträger wurde auferlegt, frühzeitige Abstimmungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern zur Erreichbarkeit der Flächen zu führen (vgl. Ziffer A.V.15). Darüber hinaus hat Hessen Mobil mit E-Mails vom 01.06.2018 und 20.02.2019 bestätigt, dass die Flächenerreichbarkeit für alle Flurstücke während der Bauzeit gegeben ist (vgl. Ziffern A.V.10 Nr. 5 und A.V.15). Zufahrten erfolgen jeweils über die alte Landesstraße und den Bereich des Baufeldes. Eine Andienung einzelner Grundstücke kann ggf. kurzzeitig eingeschränkt sein, z. B. im Falle von Baustoffanlieferungen.

Der vom Kreisbauernverband mit Schreiben vom 24.05.2016 geforderten Abstimmung mit dem Betrieb Thomé bezüglich der Brückensperrung wurde durch Aufnahme der Zusage unter Ziffer A.VI.1 entsprochen.

Den Forderungen des Kreisbauernverbandes, die Vollsperrung dürfe nicht in der Erntezeit erfolgen, die Brücke müsse durchgehend für den landwirtschaftlichen Verkehr nutzbar sein und für den Betrieb Thomé müsse eine Lösung gefunden werden, dass die Strecke über die Brücke von dem Betrieb während der gesamten Bauzeit weiterhin genutzt werden kann, kann nicht entsprochen werden und werden zurückgewiesen. Für die Dauer der Errichtung der Stützwand und teilweise des östlichen Widerlagers der neuen Brücke kommt es durch die engen Platzverhältnisse zu einer Vollsperrung des Streckenbereiches (vgl. Kapitel C.III.16.1). Neben der offiziellen Umleitungsstrecke besteht für den Betrieb

Thomé und den landwirtschaftlichen Verkehr die Möglichkeit, die klassifizierten Straßen (Kreisstraßen 432, 431, 469 und die L 3323 und 3452) zu nutzen. Die Umleitung ist nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde geeignet, nicht vermeidbar und für die Dauer der Vollsperrung verhältnismäßig.

Bezüglich der weiteren Einwendungen des Kreisbauernverbandes zur Erreichbarkeit und Andienung des Hofes Thomé hat die Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 22.03.2019 weitere Aufklärungsfragen an den Vorhabenträger gestellt, die mit E-Mail vom 15.05.2019 beantwortet wurden. Den Forderungen, dass für die Kinder die Schulen während der Brückensperrung erreichbar sein müssen und die Postzustellung weiterhin gesichert bleibe, wird durch vorliegenden Planfeststellungsbeschluss entsprochen. Eine durchgehend benutzbare Fußgänger Verbindung wird sichergestellt (vgl. Nebenbestimmung unter Ziffer A.V.10). Zudem hat Hessen Mobil dargelegt, dass sowohl fußläufig als auch mit dem Busverkehr alle Schulen weiterhin erreichbar bleiben. Mit Schreiben vom 09.04.2019 sowie mit E-Mail vom 09.09.2019 hat Hessen Mobil die Deutsche Post AG hinsichtlich der Zustellung während einer Brückensperrung angeschrieben und mit E-Mail vom 17.12.2019 die Auskunft erhalten, dass die Zustellung über den benachbarten Zustellbezirk weiterhin gesichert ist.

16.4 Massenkonzent

Vom Kompetenzcenter Geotechnik von Hessen Mobil wurde ein Gutachten (E WL 338/14/05) erstellt. Gemäß E-Mail vom 23.03.2018 von Hessen Mobil können die im Zuge der Herstellung der Einschnitte westlich und östlich der Lahn anfallenden Böden der Klasse 4 (teilweise Klasse 5 und Fels der Klasse 6) in Abhängigkeit von Wassergehalt und Kornabstufung innerhalb der Maßnahme als Dammschüttmaterial wiederverwendet werden. Im Bereich des Neubaus der Lahnbrücke und im Bereich der Straßenstützwand werden neben Böden der Klassen 3 bis 5 auch Fels der Klassen 6 und 7 anfallen.

Im Bereich des Einschnitts westlich der Lahn ist generell ein Bodenaustausch vorzusehen. Bzgl. der Notwendigkeit und Stärke des Einbaus wird während der Bauarbeiten entschieden. Von einer Bodenbehandlung mit einem Bindemittel sei aufgrund der zu erwartenden Steinanteile abzuraten. Im Bereich des Hanganschnitts östlich der Lahn ist generell der Einbau eines 0,5 m dicken Bodenaustauschs vorgesehen.

Die vorhandene Fahrbahn hat einen gebundenen Aufbau von ca. 10,5 bis 22,5 cm Stärke. Darin sind teerpechhaltige Bestandteile in Einstreudecken nachgewiesen.

Nach einer überschlägigen Ermittlung der zu bewegenden Erdmassen durch Hessen Mobil entsteht ein Massenüberschuss von 19.000 m³. Diese Massen können nach Angabe von Hessen Mobil in geeignete Deponien verbracht bzw. in anderen Straßenbaumaßnahmen verwendet werden.

16.5 Abriss des Bestandsbauwerkes

Das vorhandene Brückenbauwerk wird in zwei Abbruchphasen vollständig zurückgebaut, wobei die Abbruchtiefe zwischen 0,5 m und 1,5 m variiert. In Abbruchphase 1 wird das Teilbauwerk B mittels Sprengung abgebrochen. Der Abbruch wird mit Baggern aus dem Fluss geräumt und abtransportiert. Nachdem die Trümmer vollständig aus der Lahn geräumt wurden wird das Teilbauwerk A ebenfalls gesprengt. Teilbauwerk C wird bei Vollsperrung der Bahnstrecke gesprengt. Der Gleiskörper und Einrichtungen der Bahn werden vorlaufend vermessen und nach Angaben der Bahn geschützt. Die Sprengung der alten Lahnbrücke soll im September bei niedrigstem Wasserstand im Jahresverlauf und außerhalb der Brutzeit der Vögel durchgeführt werden.

17. Leitungsschutz

Das Vorhaben berücksichtigt die Belange des Leitungsschutzes angemessen.

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben des Ersatzneubaus der Brücke Gräveneck im Zuge der L 3452 sind verschiedenen Leitungen zur Versorgung mit Elektrizität und Telekommunikation 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 queren die bzw. befinden sich in unmittelbarer Nähe zur planfestgestellten Trasse und müssen gesichert oder verlegt werden. Für die Durchführung der Maßnahmen sind grundsätzlich die Träger der Ver- und Entsorgung zuständig.

Tabelle 7: Durch das Bauvorhaben betroffene Leitungstrassen

Versorgungsträger / Station	Leitung
1. Deutsche Telekom AG	
Bau-km 0+429 (Nr. 4.1 Regelungsverzeichnis)	mitgeführte Telekommunikationsleitung muss an den neuen Bestand angepasst werden (Verlegung)
K 432 kreuzend, Bau-km 0+038 und 0+072 (Nr. 4.2 Regelungsverzeichnis)	Telekommunikationsleitung wird ab Bau-km 0+038 in das rechte Bankett verlegt und wird ab Bau-km 0+072 zusammen mit der Telekommunikationsleitung Nr. 4.1 verlegt (Verlegung)
2. EAM Netz GmbH	
Bau-km 0+000 bis 0+248 (Nr. 4.3 Regelungsverzeichnis)	Von Bauanfang bis zum bisherigen Wirtschaftsweg kann die 20-kV-Leitung erhalten bleiben und muss im Anschluss im neu angelegten Wirtschaftsweg verlegt werden (Sicherung und Verlegung)
Bau-km 0+015 (Nr. 4.4 Regelungsverzeichnis)	Kreuzung der Stromleitung mit der L 3452 (Sicherung)
3. Gemeinde Weinbach	
Bau-km 0+438 bis 0+668 (Nr. 4.5 Regelungsverzeichnis)	Regenwasserkanal in der L 3452: Sicherung, Verlängerung und Anschluss von Straßenabläufen
Altstrecke bis Bau-km 0+480 (Nr. 4.6 Regelungsverzeichnis)	Abwasserkanal in der L 3452 (Sicherung)
4. Open Grid Europe GmbH	
Bau-km 0+500 (Nr. 4.7 Regelungsverzeichnis)	Die Ferngasleitung kreuzt die L 3452 und die neu zu errichtende Stützwand. (Sicherung)
Bau-km 0+507 (Nr. 4.8 Regelungsverzeichnis)	Die Ferngasleitung kreuzt die L 3452 und die neu zu errichtende Stützwand. (Sicherung)

Im gesamten Baufeld zum Ersatzneubau des planfestgestellten Vorhabens werden unterirdische Leitungen tangiert. Die genaue Lage der Leitungen soll rechtzeitig vor Baubeginn in Lage und Höhe festgestellt werden (vgl. Nebenbestimmung Ziffer A.V.9). Die betroffenen Eigentümer der jeweiligen Leitungen oder zuständigen Unternehmen sind aus dem Regelungsverzeichnis (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 11b) zu entnehmen.

Zur Sicherung der vorhandenen Leitungen während der Bauphase bzw. ihrer fachmännischen Verlegung hat die Planfeststellungsbehörde die von einzelnen Leitungsbetreibern bzw. von dem Vorhabenträger im Rahmen des Anhörungsverfahrens gemachten Hinweise geprüft und unter Ziffer A.V.9 als Nebenbestimmung sowie unter Ziffer A.VI.2 als Zusage für verbindlich erklärt. Die im Verfahren mit Schreiben vom 20.05.2016 vorgetragene Einwendung der PLEdoc GmbH wurden in der vorliegenden Planung (u. a. mittels Violetteintrag) bzw. im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt und konnten nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde für erledigt erklärt werden.

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). Der Forderung der Deutschen Telekom AG mit Stellungnahme vom 22.07.2024, eine geeignete Rohrtrasse zum Aufnehmen der Telekom-Linie in das neue Brückenbauwerk mit einzuplanen und die Telekom in die weitere Planung mit einzubeziehen wurde mit Nebenbestimmung unter Ziffer A.V.8 entsprochen.

Den Forderungen der Sicherung der vorhandenen Kabel und Leitungen der Deutschen Bahn (vgl. Stellungnahme vom 27.08.2024) wird mit den Nebenbestimmungen unter Ziffer A.V.9 Rechnung getragen.

Die Kostentragung für die erforderliche Verlegung der Stromleitung der ehemaligen EnergieNetz Mitte GmbH ergibt sich entweder aus dem Rahmenvertrag mit Hessen Mobil aus dem Jahr 1984 oder es ist eine neue Vereinbarung mit der Leitungsbetreiberin abzuschließen (vgl. Nebenbestimmung unter A.V.8 Nr.

8). Damit wird der Einwendung der damaligen EnergieNetz Mitte GmbH (heute EAM Mitte GmbH) (vgl. Stellungnahme vom 04.04.2016) Rechnung getragen.

18. Straßenrechtliche Entscheidungen

18.1 Widmung, Umstufung und Einziehung von Straßen

Über die Widmung, die Umstufung und die Einziehung von Straßen kann nach § 6a HStrG im Planfeststellungsbeschluss mit der Maßgabe entschieden werden, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam werden. Dementsprechend hat die Planfeststellungsbehörde über die Widmung der neuen Strecken entschieden (vgl. unter A. IV.1). Vorliegend ist die Widmung der neu gebauten Straßenteile in den im Planfeststellungsverfahren ausgelegten Plänen (vgl. planfestgestellte Unterlagen mit den lfd. Nr. 12.1 bis 12.3) als solche ersichtlich, so dass zusätzlich zu den ausgesprochenen Widmungen eine Bekanntmachung im Staatsanzeiger des Landes Hessen nicht zu veranlassen ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat ferner über die vorgesehene Einziehung entschieden (vgl. unter A. IV.2). Einzuziehen sind die bisherigen Teilstrecken der Landesstraße L 3452, die mit dem Rückbau ihre Verkehrsbedeutung verlieren. § 6a HStrG knüpft die Wirksamkeit der Einziehung an die Sperrung der maßgebenden Straße. Da die Sperrung zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der neuen Strecken zu erfolgen hat, hat die Planfeststellungsbehörde der Klarstellung halber vorliegend die Wirksamkeit der Einziehung an dieses Ereignis geknüpft (vgl. unter A.IV.2).

18.2 Änderungen der Einmündung der Kreisstraße zur L 3452

Nach § 29 Abs. 1 Satz 2 HStrG stehen Einmündungen öffentlicher Straßen den Kreuzungen gleich. Über den Bau neuer sowie über die Änderung bestehender Kreuzungen wird vorbehaltlich des § 74 Abs. 6 und 7 HVwVfG durch Planfeststellungsbeschluss entschieden.

Im Zuge der Maßnahme Ersatzneubau der Brücke Gräveneck wird die vorhandene Einmündung der Kreisstraße 432 bei Bau-km 0+034 an die L 3452 angepasst.

19. Private Belange, Eigentumsgarantie und Entschädigung

Für das planfestgestellte Vorhaben werden dauerhaft und vorübergehend Grundstücke bzw. Grundstücksteile Dritter in Anspruch genommen. Die durch das planfestgestellte Vorhaben bewirkten Folgen für das Grundeigentum Dritter sind gerechtfertigt und im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Für das Vorhaben sprechen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, insbesondere verkehrlicher Art. Den für den Ersatzneubau der Brücke Gräveneck einschließlich der Folgemaßnahmen und des Abbruches des vorhandenen Brückenbauwerks im Zuge der L 3452 zwischen Runkel/Wirbelau und Weinbach/Gräveneck sprechenden öffentlichen Belangen ist im Ergebnis ein höheres Gewicht beizumessen als den dem Vorhaben entgegenstehenden privaten Belangen, insbesondere des Grundeigentums.

Neben der unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahme durch dauerhafte oder zeitlich befristete Benutzungen geht das Vorhaben auch mit Auswirkungen auf die Nutzbarkeit von Grundstücken aus. Die Planfeststellungsbehörde hat sämtliche dieser Vorhabenwirkungen – soweit sie rechtlich geschützte Belange betreffen – im Rahmen der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt. Sie hat sich davon vergewissert, dass die Folgen des Vorhabens für das Grundeigentum auf das vor dem Hintergrund der Vorhabenziele unumgängliche Maß beschränkt bleiben, was sowohl die Grundstücksinanspruchnahme als auch die grundstücksbezogenen betrifft.

Den planfestgestellten Grunderwerbsunterlagen (vgl. planfestgestellte Unterlagen Nr. 10.1.1b, 10.1.2a und 10.2b) können die unmittelbaren Grundstücksbetroffenheiten im Einzelnen entnommen werden. Sie enthalten lediglich aus Datenschutzgründen keine Angaben über Namen und Anschriften der Grundstückseigentümer.

Eine weitere Reduzierung der dauerhaften und der vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahme ist nicht möglich. Für die Durchführung des Straßen-

bauvorhabens werden von den bauausführenden Unternehmen Gelände-
flächen als Arbeitsraum (Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsstreifen) benö-
tigt, die der Vorhabenträger den Unternehmen während der Bauzeit zur Verfü-
gung stellen muss. Hierzu werden vorübergehend Flächen Dritter in Anspruch
genommen. Diese Flächen müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die
Betroffenen zurückgegeben werden.

Auch für landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Vermeidungs- und
Ausgleichsmaßnahmen vor Ort sind vorübergehende Grundstücksinanspruch-
nahmen erforderlich. Darüber hinaus sind dingliche Sicherungen in geringem
Umfang erforderlich.

Die sich aus der Inanspruchnahme von Grundeigentum ergebenden Entschä-
digungsfragen (Ausgleich für die zugunsten der geplanten Baumaßnahme ein-
schließlich der notwendigen Folgemaßnahmen bezweckten unmittelbaren Ein-
griffe in die Rechte der Betroffenen und für die damit verbundenen Folgeschä-
den) sind grundsätzlich in dem gesondert von der Planfeststellung durchzufüh-
renden Entschädigungsverfahren zu regeln. Bestandteil des Entschädigungs-
verfahrens sind auch Entschädigungsfragen hinsichtlich Nutzungsbeeinträchti-
gungen von Grundstücken oder des Verbleibs nicht nutzbarer Restgrundstücke.

Schäden an Gebäuden, die aus den Bauarbeiten resultieren, sind ebenfalls
durch den Vorhabenträger zu entschädigen. Um Schäden festzustellen, wird
ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt (vgl. Nebenbestimmungen unter
A.V.7.2).

Zur Regelung der Entschädigungsfragen wird sich der Vorhabenträger recht-
zeitig vor Baubeginn mit den Betroffenen in Verbindung setzen.

20. Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stel-
len

Die Stellungnahmen der Behörden wurden berücksichtigt und geforderte Ne-
benbestimmungen weitgehend in den verfügenden Teil dieses Planfeststel-
lungsbeschlusses aufgenommen. Im Übrigen werden die vorgebrachten The-
men zum Naturschutz, Artenschutz; Wasserschutz, Verkehrszahlen etc. unter
der Nr. C.III (Materiell-rechtliche Bewertung) fachbezogen abgearbeitet.

21. Beteiligung der anerkannten Naturschutz- und sonstigen Vereinigungen

Die acht anerkannten Naturschutzverbände, namentlich die Landesverbände Hessen der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine, des Naturschutzbund Deutschland und des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland sowie die Botanische Vereinigung Naturschutz Hessen, der Landesjagdverband Hessen, der Verband Hessischer Sportfischer, die Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz hatten im Anhörungsverfahren die Möglichkeit, Stellungnahmen abzugeben. Hiervon Gebrauch gemacht hat nur die Arbeitsgemeinschaft der Naturschutzverbände im Kreis Limburg-Weilburg. Diese hat mit Datum vom 24.05.2016 eine Stellungnahme im Verfahren abgegeben.

Der Verband fordert in seiner Stellungnahme, eine andere Ersatzmaßnahme für das Vorhaben zu genehmigen als die vorliegend planfestgestellte Ersatzmaßnahme E 1, nämlich die Anlage eines Altarms im Bereich der neuen Brücke in Gräveneck. Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Die Ersatzmaßnahme E 1 ist wirksam und gleicht das Defizit aus der Kompensationsbilanz aus. Für die Anlage eines Altarmes konnten die Flächen nicht erworben werden. Eine Grundlage zur Enteignung bestand hier aufgrund der anderen Alternative in Form der Ersatzmaßnahme E 1 nicht.

22. Entscheidungen (grundstücksbetreffener) Privater

Mit den Einwendungen Privater, die durch das Vorhaben nicht in ihrem Grundeigentum betroffen sind, hat sich die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der vorgetragenen Aspekte wie fachplanerische Alternativenprüfung, Verkehrsuntersuchung, Naturschutz etc. unter der Abschnitt C.III themenbezogen auseinandergesetzt. Im Folgenden werden daher nur die privaten Einwender aufgeführt, die grundstücksbetroffen oder ihrer Gewerbeausübung betroffen sind.

22.1 Der Beteiligte P 3

Der Beteiligte hat mit Schreiben vom 22.05.2016 und 20.01.2017 Einwendungen erhoben. Der Beteiligte ist durch das Vorhaben grundstücksbetroffen, ins-

gesamt mit einer vorübergehenden Inanspruchnahme von 49 m² seines Flurstückes 25. Zudem ist er als Miteigentümer ggf. durch Beeinträchtigungen des Campingplatzes während der Bauphase betroffen sein.

In seiner Einwendung hat der Beteiligte vorgetragen, dass er eine Verkleinerung des Campingplatzes durch den Neubau der Brücke sowie eine sonstige Beeinträchtigung des Campingplatzes nicht akzeptiere. Weiter wird gefordert, dass der Brückenpfeiler nicht auf das Flurstück 23 platziert werden soll, sondern weiter lahnabwärts. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt im Rahmen des vorliegenden Beschlusses die Entscheidung des Vorhabenträgers hinsichtlich der Vorzugsvariante (vgl. Ausführungen unter Ziffer C.III.6). Aus den unter Ziffer C.III.6 genannten Gründen wird die Trasse der L 3254 mit dem neuen Bauwerk über die Flächen des Campingplatzes geführt. Aus konstruktiven Gründen kann das Bauwerk nicht die gesamte Fläche zwischen den beiden Widerlagern der Brücke überspannen. Darüber hinaus muss die Konstruktion der Brücke ein Überspannen des westlichen Lahnvorlandes ermöglichen, da dieses aus Gründen des Hochwasserschutzes möglichst wenig durch den Straßendamm eingeengt werden darf. Hierdurch ergeben sich größere Stützweiten. Die beengten Flächenverhältnisse (z. B. auch die Bahntrasse) bedingen, dass ein Brückenpfeiler teilweise auf dem Gelände des Campingplatzes errichtet werden muss (vgl. E-Mail Hessen Mobil vom 30.03.2020). Die dadurch erforderliche Inanspruchnahme eines kleinen Teils des Flurstückes 23 ist nicht zu vermeiden und im öffentlichen Interesse erforderlich. Darüber hinaus wird für die Bauzeit eine Baustelleneinrichtungsfläche sowie eine Baustraße im Bereich des Campingplatzes (siehe nachfolgend) benötigt. Auch die vorübergehende Inanspruchnahme der Flurstücke 23 und 24 für die Baustelleneinrichtungsfläche ist angemessen, erforderlich und kann nicht weiter reduziert werden. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Weiter hat der Beteiligte vorgetragen, dass die vorgesehene Umlegung des Radweges zu einer Zerschneidung und schwierigen Nutzbarkeit der Restflächen des Campingplatzes führe. Hessen Mobil hat im weiteren Verfahren am 16.12.2016 hinsichtlich der Beeinträchtigung des Campingplatzes einen Abstimmungstermin vor Ort durchgeführt (vgl. Protokoll zum Ortstermin, E-Mail Hessen Mobil vom 26.01.2017 an die Anhörungsbehörde). Dabei wurden die Bestandssituation des Campingplatzgeländes und des Radweges festgestellt und vermessen. Ein Abgleich mit dem Grundbuch soll erfolgen. Im Zuge des

weiteren Bauwerksentwurfs kam es zu Umplanungen des Pfeilers des Brückenbauwerkes, so dass dieser zugunsten des Flurstückes 23 verschoben werden konnte. Durch die Verschiebung des Pfeilers konnte der Radweg mit entsprechenden Sicherheitsabständen in die ursprüngliche Wegeparzelle zurückverlegt werden, so dass es zu keiner weiteren Zerschneidung der Fläche des Campingplatzes kommt (vgl. hierzu planfestgestellte Unterlagen Nr. 5b und 10.1.1b). Die Beeinträchtigung des Campingplatzes wird durch die Verlegung des Radweges in die ursprüngliche Wegeparzelle so gering wie möglich gehalten. Die dadurch entstehende nutzbare Fläche zwischen Radweg und Lahnufer vergrößert sich minimal – mit Ausnahme des Wegfalls der Fläche für den Brückenpfeiler. Der Forderung des Beteiligten konnte daher in Teilen Rechnung getragen werden. Die verbleibende Einwendung hinsichtlich der Radwegeführung wird zurückgewiesen.

Weiter hat der Beteiligte vorgetragen, dass – falls eine Baustraße unvermeidbar sei – diese, um Verdichtungen auf der Zeltwiese zu vermeiden, auf dem vorhandenen Radweg oder der Fläche zwischen Radweg und Bahndamm geführt werden solle. Dieser Forderung konnte mit der Umplanung des Bauwerkes und des Radweges Rechnung getragen werden (vgl. planfestgestellte Unterlagen Nr. 5b (Lageplan) und 10.1.1b (Grunderwerbsplan) sowie Nr. 16.2b (Lageplan Baustraße)). Zwar ist eine Baustraße zur Andienung der Baustelle des Brückenbauwerkes auf der östlichen Lahnseite nicht vermeidbar. Diese wird jedoch auf der Wegeparzelle des Radweges geführt und so weit wie möglich an den Bahndamm herangerückt. Für die Baustraße wird demnach kaum vorübergehende Inanspruchnahme der Flurstücke 23, 24 und 25 erforderlich. Eine alternative Andienung der Baustelle auf der östlichen Lahnseite ist aufgrund der Zwangspunkte (Gewässer, Bahnlinie, Gehölze) nicht möglich. Insofern ist die vorliegend planfestgestellte Baustraße gerechtfertigt und zumutbar. Hinsichtlich der möglichen Verdichtungen des Bodens hat der Vorhabenträger dafür Sorge zu tragen, die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen in einem ordnungsgemäßen und in dem vor Baubeginn entsprechenden Zustand zurückzugeben (vgl. hierzu Nebenbestimmung unter Ziffer A.V.10 Nr. 9 sowie ferner die planfestgestellte Unterlage Nr. 9.2b, Maßnahme 3V). Die Einwendung wird daher in Teilen zurückgewiesen.

Der Beteiligte hat weiter vorgetragen, dass Beeinträchtigung durch Baulärm während der Hauptsaison von Anfang Mai bis Ende August so minimal wie möglich gehalten werden sollen, da die Gäste des Campingplatzes zur Erholung kämen. Darüber hinaus kämen die Dauercamper ganzjährig auf den Campingplatz. Hinsichtlich des Baulärms hat der Vorhabenträger die Richtwerte der AVV Baulärm einzuhalten (vgl. auch Nebenbestimmung unter Ziffer A.V.7.1). Bezüglich der Reduzierung der Bauarbeiten in der Hauptsaison hat Hessen Mobil in seiner Erwiderung vom 13.07.2016 ausgeführt, dass Beeinträchtigungen durch Bauaktivitäten für den Zeitraum der Hauptsaison nicht vermeidbar seien. Dem Vorhabenträger ist nicht zuzumuten, dass er die Bautätigkeiten während der Hauptsaison ruhen lässt.

Für den Fall, dass es zu weiteren Beeinträchtigungen (nicht grundstücksmäßigen), z. B. durch Baustellenverkehr, kommen sollte, hat die Planfeststellungsbehörde unter Ziffer A.V.10 Nr. 10 dem Grunde nach eine Entschädigung unter dem Vorbehalt festgesetzt, dass festgestellt wird, dass das zumutbare Maß überschritten wird. Dies ist im nachgelagerten Entschädigungsverfahren zu regeln. In der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist geklärt, dass kein Anspruch auf Ausgleich aller Nachteile besteht, die ein Planvorhaben auslöst. Auszugleichen sind vielmehr nur die Nachteile, die die Grenze des Zumutbaren überschreiten (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 - 7 A 11.11 -, BVerwGE 143, 249 ff., Rn. 73). Ausreichend ist es auch, in dem Planfeststellungsbeschluss nur eine Entschädigung dem Grunde nach festzusetzen und die Ermittlung der Entschädigungshöhe dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu übertragen, in dem rückblickend die tatsächlichen Auswirkungen der Baumaßnahme betrachtet werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, a.a.O., Rn. 86 m.w.N.). Die Einwendung hinsichtlich der Vermeidung der Beeinträchtigung während der Bauzeit wird insofern zurückzuweisen.

Die im Verfahren getätigte Zusage bezüglich eines Abstimmungstermin mit Hessen Mobil vor Ort hat sich durch den Ortstermin vom 16.12.2016 erledigt. Ebenfalls erledigt hat sich die Zusage, dass der Bauablauf der Brücke dem Beteiligten mitgeteilt werde, da hierzu unter Ziffer A.V.10 eine entsprechende Nebenbestimmung bezüglich des gesamten Campingplatzes aufgenommen wurde.

22.2 Der Beteiligte P 4

Der Beteiligte hat mit Schreiben vom 22.05.2016 und 20.01.2017 Einwendungen abgegeben. Der Beteiligte ist durch das Vorhaben grundstücksbetroffen, insgesamt mit einer vorübergehenden Inanspruchnahme von 312 m² seiner beiden Flurstücke 23 und 25 sowie eines Erwerbs von 15 m² auf dem Flurstück 23 für den Brückenpfeiler. Hinzu kommt eine Beeinträchtigung durch eine nach dem Erwerb verbleibende Restfläche auf dem Flurstück 23, die für den Eigentümer nicht mehr nutzbar ist. Darüber hinaus ist er als Miteigentümer ggf. durch Beeinträchtigungen des Campingplatzes während der Bauphase betroffen sein.

In seiner Einwendung hat der Beteiligte vorgetragen, dass er keiner Verkleinerung der langfristig bis Ende 2036 verpachteten Fläche und damit dem Erwerb auf dem Flurstück 23 zustimme. Darüber hinaus hat der Beteiligte vorgetragen, dass er einen Wertverlust der Campingflächen in der Nähe der Brücke befürchte. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt im Rahmen des vorliegenden Beschlusses die Entscheidung des Vorhabenträgers hinsichtlich der Vorzugsvariante (vgl. Ausführungen unter Ziffer C.III.6). Aus den unter Ziffer C.III.6 genannten Gründen wird die Trasse der L 3254 mit dem neuen Bauwerk über die Flächen des Campingplatzes geführt. Aus konstruktiven Gründen kann das Bauwerk nicht die gesamte Fläche zwischen den beiden Widerlagern der Brücke überspannen. Darüber hinaus muss die Konstruktion der Brücke ein Überspannen des westlichen Lahnvorlandes ermöglichen, da es aus Gründen des Hochwasserschutzes möglichst wenig durch den Straßendamm eingeengt werden soll. Hierdurch ergeben sich größere Stützweiten. Die beengten Flächenverhältnisse (z. B. auch die Bahntrasse) bedingen, dass ein Brückenpfeiler teilweise auf dem Gelände des Campingplatzes errichtet werden muss (vgl. E-Mail Hessen Mobil vom 30.03.2020). Dadurch geht ein kleiner Teil des Flurstückes 23 in das Eigentum des Landes Hessen über. Dies ist aufgrund der gewählten Alternative nicht zu vermeiden und im öffentlichen Interesse erforderlich. Die dauerhaften Flächeninanspruchnahme des Campingplatzes kann nicht weiter reduziert werden und ist daher in dem Maße gerechtfertigt. Darüber hinaus wird für die Bauzeit eine Baustelleneinrichtungsfläche sowie eine Baustraße (siehe nachfolgende Absätze) benötigt. Auch die vorübergehende Inanspruchnahme der Flurstücke 23 und 24 für die Baustelleneinrichtungsfläche ist angemessen, erforderlich und kann nicht weiter reduziert werden. Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen.

Sofern es zu weiteren Beeinträchtigungen (außer grundstücksmäßigen) durch z. B. den Baustellenverkehr kommt, hat die Planfeststellungsbehörde unter Ziffer A.V.10 dem Grunde nach eine Entschädigung für den Campingplatz unter dem Vorbehalt festgesetzt, sofern das zumutbare Maß überschritten wird. Dies ist im nachgelagerten Entschädigungsverfahren zu regeln. In der höchstgerichtlichen Rechtsprechung ist geklärt, dass kein Anspruch auf Ausgleich aller Nachteile besteht, die ein Planvorhaben auslöst. Auszugleichen sind vielmehr nur die Nachteile, die die Grenze des Zumutbaren überschreiten (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 - 7 A 11.11 -, BVerwGE 143, 249 ff., Rn. 73). Ausreichend ist es auch, in dem Planfeststellungsbeschluss nur eine Entschädigung dem Grunde nach festzusetzen und die Ermittlung der Entschädigungshöhe dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu übertragen, in dem rückblickend die tatsächlichen Auswirkungen der Baumaßnahme betrachtet werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, a.a.O., Rn. 86 m. w. N.). Die Einwendung hinsichtlich der Vermeidung der Beeinträchtigung während der Bauzeit und einer möglichen Wertminderung wird insofern zurückzuweisen. Hinsichtlich eines Wertverlustes des Campingplatzes durch das Heranrücken des Brückenbauwerkes wird Folgendes festgestellt: Es bestehen grundsätzlich keine Ansprüche wegen etwaiger Wertminderungen von Immobilien oder Grundstücken durch ein Infrastrukturvorhaben. Eine Wertminderung stellt keine nachteilige Auswirkung auf die Rechte des Grundstückseigentümers i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG dar und bewirkt somit auch keinen Entschädigungsanspruch nach Satz 3 (vgl. BVerwG, Urt. v. 23. Februar 2005 – 4 A 4.04 – Juris- Rn. 59). Änderungen an der Bebauung in der Nachbarschaft und dadurch einhergehende veränderte Situationen gehören zum Risiko eines jeden Immobilien- und Grundstückseigentümers. Soweit die zusätzlichen Rechtsbeeinträchtigungen die Zumutbarkeitsschwelle überschreiten, hat die Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass sie durch Schutzmaßnahmen oder durch Entschädigungen ausgeglichen werden. Dem trägt der vorliegende Beschluss hinsichtlich etwaiger vorübergehender Beeinträchtigungen während der Bauzeit Rechnung. Eine weitergehende dauerhafte Beeinträchtigung durch das Bauvorhaben, die die Zumutbarkeitsschwelle überschreitet wurde vorliegend nicht begründet vorgetragen und ist nicht ersichtlich. Die Zahlen aus der Verkehrsuntersuchung weisen zudem eine geringe Verkehrsstärke auf der Landesstraße auf, so dass nicht mit

erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist (vgl. hierzu nachrichtlich planfestgestellte Unterlage Nr. 22 sowie die Ausführungen unter Ziffer C.III.4). Die Einwendung wird insofern zurückgewiesen.

Weiter hat der Beteiligte vorgetragen, dass eine Umlegung des Radweges zu einer Zerschneidung und schwierigen Nutzbarkeit der Restflächen des Campingplatzes führe. Hessen Mobil hat im weiteren Verfahren am 16.12.2016 hinsichtlich der Beeinträchtigung des Campingplatzes einen Abstimmungstermin vor Ort durchgeführt (vgl. Protokoll zum Ortstermin, E-Mail Hessen Mobil vom 26.01.2017 an die Anhörungsbehörde). Vor Ort wurde die Bestandssituation des Campingplatzgeländes und des Radweges festgestellt und vermessen. Es erfolgt im Nachgang ein Abgleich mit dem Grundbuch. Im Zuge des weiteren Bauwerksentwurfs kam es zu Umplanungen des Pfeilers des Brückenbauwerkes, so dass dieser zugunsten des Flurstückes 23 verschoben werden konnte. Durch die Verschiebung des Pfeilers konnte der Radweg mit entsprechenden Sicherheitsabständen in die ursprüngliche Wegeparzelle zurückverlegt werden, so dass es zu keiner weiteren Zerschneidung der Fläche des Campingplatzes kommt (vgl. hierzu planfestgestellte Unterlagen Nr. 5b (Lageplan) und 10.1.1b (Grunderwerbsplan)). Im Gegenteil wird die Beeinträchtigung des Campingplatzes durch die Verlegung des Radweges in die ursprüngliche Wegeparzelle zurück so gering wie möglich gehalten. Die dadurch entstehende nutzbare Fläche zwischen Radweg und Lahnufer vergrößert sich minimal – mit Ausnahme des Wegfalls der Fläche für den Brückenpfeiler. Der Forderung des Beteiligten konnte daher in Teilen Rechnung getragen werden. Die verbleibende Einwendung hinsichtlich der Radwegeführung wird zurückgewiesen.

Die im Verfahren getätigte Zusage bezüglich eines Abstimmungstermin mit Hessen Mobil vor Ort hat sich durch den Ortstermin vom 16.12.2016 erledigt. Ebenfalls erledigt hat sich die Zusage, dass der Bauablauf der Brücke dem Beteiligten mitgeteilt werde, da hierzu unter Ziffer A.V.10 eine entsprechende Nebenbestimmung bezüglich des gesamten Campingplatzes aufgenommen wurde.

D. Zusammenfassende Würdigung und Gesamtabwägung

Die Prüfung des planfestgestellten Vorhabens, des Ersatzneubaus der Brücke Gräveneck einschließlich Abbruch des vorhandenen Brückenbauwerks im Zuge der L 3452 zwischen Runkel/Wirbelau und Weinbach/Gräveneck, hat unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange ergeben, dass das Bauvorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen und der Ausgleichsmaßnahmen den verkehrlichen und straßenbautechnischen Belangen, der Natur- und Landschaftspflege, dem Artenschutz sowie denn privaten Belange Rechnung trägt und daher unter Einbeziehung der vorgenommenen Planänderungen zugelassen werden konnte.

Die Planrechtfertigung ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und im Hinblick auf das Erfordernis der Wiederherstellung einer uneingeschränkt nutzbaren Straßenverbindung gegeben. Bei der Planung und Planfeststellung wurden sowohl das strikte Recht als auch die Optimierungsgebote beachtet.

Die Abwägung aller Belange hat ergeben, dass die festgestellte Planung vernünftig und zur Lösung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele geeignet ist. Mit ihr können die verfolgten Ziele, die Herstellung eines uneingeschränkten Ersatzneubaues der Lahnbrücke Gräveneck und die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Projektbereich, erreicht werden. Die Wahl der Vorzugsvariante ist begründet.

Die erforderlichen naturschutzrechtlichen und -fachlichen Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen. Diese Maßnahmen sind zum Ausgleich, auch der durch das Vorhaben betroffenen Lebensräume, notwendig und geeignet. Der Bedarf an Flächen für diese Maßnahmen wurde auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt. Auch Grundstücksinanspruchnahmen wurden auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt.

Das im öffentlichen Interesse liegende Vorhaben wird daher mit den getroffenen Regelungen und angeordneten Nebenbestimmungen planfestgestellt.

Die durch das Vorhaben entstehenden Nachteile für grundstücksmäßig Betroffene sind im Entschädigungsverfahren zu regeln.

E. Sofortvollzug

Der Sofortvollzug dieses Planfeststellungsbeschlusses wird gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO im öffentlichen Interesse angeordnet. Es liegt im öffentlichen Interesse, die wegen ihres schlechten baulichen Zustandes seit Langem lastbeschränkte Brücke über die Lahn bei Gräveneck zu erneuern und die Anschlussbereiche richtlinienkonform auszubauen, um die Verkehrssicherheit herzustellen und die Landesstraße im Planbereich ihrer Funktion gemäß wieder nutzbar zu machen. Der Vorhabenträger beabsichtigt dementsprechend auch, das Vorhaben so schnell wie möglich zu realisieren.

F. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Hessischen Verwaltungsgerichtshof
Goethestraße 41-43
34119 Kassel

erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (das Land Hessen, vertreten durch
das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und
ländlichen Raum) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie
soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden
Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben 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.

Die Klage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende
Wirkung.

Kaweh Mansoori

Ausgefertigt:

Wiesbaden, den 03.12.2024

im Auftrag



Angestellte