

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für den

Ersatzneubau der Talbrücke Heubach im Zuge der Bundesautobahn A 45 (Dortmund - Gießen - Aschaffenburg) mit sechsstreifigem Ausbau

zwischen den Autobahnanschlussstellen
Herborn-Süd und Ehringshausen
von Bau-km 2+060 bis 3+140
(entspricht Betr.-km 147,075 bis 148,157)
in den Gemarkungen Sinn und Fleisbach der Gemeinde
Sinn und
in der Gemarkung Merkenbach der Stadt Herborn

vom

19.02.2020

Inhaltsverzeichnis

zum

Planfeststellungsbeschluss

für den

Ersatzneubau der Talbrücke Heubach im Zuge der Bundesautobahn A 45 (Dortmund-Gießen-Aschaffenburg) mit sechsstreifigem Ausbau

zwischen den Autobahnanschlussstellen
Herborn-Süd und Ehringshausen
von Bau-km 2+060 bis 3+140

(entspricht Betr.-km 147,075 bis 148,157)

in den Gemarkungen Sinn und Fleisbach der Gemeinde Sinn und
in der Gemarkung Merkenbach der Stadt Herborn

VI 1a-E-061-k-04#2.187

vom

19.02.2020

Nummer	Inhalt	Seite
A.	Verfügender Teil	1
I.	Planfeststellung	1
1.	Planfestgestellte Planunterlagen	2
2.	Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen	3
3.	Ergänzende Unterlagen	5
		...

II.	Wasserrechtliche Erlaubnisse	7
1.	Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser	7
2.	Bauzeitliche Erlaubnis zum Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser und zum Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt sind	8
III.	Durch die Planfeststellung umfasste öffentlich-rechtliche Entscheidungen	11
1.	Naturschutzrechtliche Entscheidungen	11
1.1	Zulassung des Eingriffs	11
1.2	Zulassung einer Ausnahme von Verboten von Handlungen in gesetzlich geschützten Biotopen	12
2.	Wasserrechtliche Planfeststellung	12
2.1	Planfeststellung für den Gewässerausbau (Temporäre Verrohrung des Heubaches)	12
2.2	Planfeststellung für den Gewässerausbau (Renaturierung des Heubaches)	12
3.	Straßenrechtliche Entscheidung / Widmung	13
IV.	Nebenbestimmungen, Auflagen	13
1.	Naturschutz und Landschaftspflege, Biotopschutz, Artenschutz	13
2.	Bericht zur frist- und sachgerechten Durchführung der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	15
3.	Grundwasserschutz, Wasserversorgung, Oberflächengewässer	16
4.	Bodenschutz	17
5.	Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung	18
6.	Luftreinhaltung	19

7.	Lärmschutz	19
8.	Bergaufsicht	20
9.	Katastrophenschutz	20
V.	Zusagen	21
1.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	21
2.	Telekom Technik GmbH	21
3.	Industrie- und Handelskammer Lahn-Dill, Biedenkopf	22
4.	Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises	22
5.	PleDOC GmbH, Essen	22
VI.	Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen	23
B.	Verfahrensablauf	24
I.	Antragsgegenstand	24
II.	Antragsbegründung	25
III.	Vorhergehende Planungsstufen	25
IV.	Anhörungsverfahren	26
1.	Antrag	26
2.	Hauptverfahren	26
2.1	Auslegung der Antragsunterlagen	26
2.2	Beteiligung von Behörden und Stellen	27
2.3	Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Vereinigungen	28
2.4	Einwendungen und Stellungnahmen	29
3.	1. Planänderung	29

3.1	Auslegung der Antragsunterlagen	30
3.2	Beteiligung von Behörden und Stellen	30
3.3	Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Vereinigungen	30
3.4	Einwendungen und Stellungnahmen	31
4.	2. Planänderung	31
4.1	Auslegung der Antragsunterlagen	32
4.2	Beteiligung von Behörden und Stellen	33
4.3	Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Vereinigungen	33
4.4	Einwendungen und Stellungnahmen	33
5.	Erörterungstermin	33
6.	Vorlagebericht	34
V.	Umweltverträglichkeitsprüfung	34
C.	Entscheidungsgründe	35
I.	Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	35
1.	Erforderlichkeit der Planfeststellung	35
2.	Zuständigkeit	35
3.	Anhörung	35
4.	Rechtswirkungen der Planfeststellung	36
II.	Umweltverträglichkeitsprüfung	37
1.1	Verfahren	37
1.2	Beschreibung der Umweltauswirkungen	38
1.2.1	Schutzgut Mensch	38

1.2.2	Schutzgut Tiere	39
1.2.3	Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt	39
1.2.4	Schutzgut Boden	40
1.2.5	Schutzgut Wasser	40
1.2.6	Schutzgut Klima	40
1.2.7	Schutzgut Luft	41
1.2.8	Schutzgut Landschaft	41
1.2.9	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	41
1.2.10	Wechselwirkungen	41
1.2.11	Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen	42
1.3	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	43
III.	Materiell-rechtliche Bewertung	46
1.	Planrechtfertigung	46
2.	Alternativenprüfung	46
3.	Wasserrechtliche Entscheidungen	48
3.1	Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser	49
3.2	Temporäre Wasserhaltung	50
3.3	Temporäre Verrohrung des Heubaches	50
3.4	Renaturierung des Heubachs	51
4.	Naturschutz und Landschaftspflege	51
4.1	FFH-Recht	51
4.2	Artenschutz	52
4.2.1	Bestandserfassung	53

4.2.2	Maßnahmenplanung	54
4.2.3	Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung	55
4.3	Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft	56
4.3.1	Darstellung der erheblichen Beeinträchtigung	58
4.3.2	Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen	60
4.3.3	Kompensationsmaßnahmen	61
4.3.4	Umweltschadensrecht	63
4.3.5	Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG	64
5.	Straßenrechtliche Entscheidung	64
6.	Archäologie	65
7.	Bodenschutz	65
8.	Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung	65
9.	Immissionsschutz	66
9.1	Straße, Verkehr und Bebauung	66
9.2	Luftschadstoffe	67
9.3	Lärmschutz	68
9.3.1	Rechtsgrundlagen	69
9.3.2	Lärberechnung	70
9.3.3	Darstellung und Bewertung der Lärberechnungen	71
9.3.4	Lärmschutzmaßnahmen	72
9.3.5	Baulärm	74
10.	Störfallbetriebe; Seveso III-Richtlinie	75

11.	Belange der Landwirtschaft (öffentlicher Belang)	77
12.	Private Belange, Eigentumsgarantie und Entschädigung	78
13.	Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stellen	79
13.1	Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	79
13.2	Stellungnahme des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie	79
13.3	Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik GmbH	80
13.4	Stellungnahme von Hessen Forst, Forstamt Herborn	80
13.5	Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer	80
13.6	Stellungnahme des Kreisausschusses des Lahn-Dill-Kreises	80
13.7	Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen, Dezernat III 31 Bauleitplanung	82
13.8	Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen, Abteilung IV Umwelt	83
13.9	Stellungnahme der Gemeinde Sinn	86
13.10	Stellungnahme der PleDOC GmbH	87
13.11	Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen, Abt. V Ländlicher Raum, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz	88
13.12	Stellungnahme der Universitätsstadt Gießen, Amt für Umwelt und Natur	89
13.13	Hessen Mobil - Verkehrsbehörde für Autobahnen und Straßen mit besonderer Verkehrsbedeutung, Frankfurt	89
13.14	Hessen Forst, Forstamt Wetzlar	89
13.15	Weitere Behörden und Stellen	90

14.	Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände und -vereine und weiterer Verbände	90
15.	Einwendungen nicht grundstücksbetroffener Privater	90
15.1	Die Beteiligten P 1/P 01 PÄ	90
15.2	Die Beteiligte P 2	92
15.3	Die Beteiligten P 3 – P 16	93
15.4	Der Beteiligte P 17	93
15.5	Der Beteiligte P 02 PÄ	94
15.6	Die Beteiligten P 03 PÄ	95
D.	Zusammenfassende Würdigung und Gesamtabwägung	97
E.	Rechtsbehelfsbelehrung	99

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Planfestgestellte Unterlagen	2
Tabelle 2:	Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen	3
Tabelle 3:	Ergänzende Unterlagen	5
Tabelle 4:	Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV	69
Tabelle 5:	Störfallbetriebe nach Seveso III-Richtlinie	75

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

VI 1a-E-061-k-04#2.187

vom

XX.XX.XXX

Entscheidung

A. Verfügender Teil

I. Planfeststellung

Der Plan für den

Ersatzneubau der Talbrücke Heubach (BW-Nr. 01) mit sechsstreifigem Ausbau im Zuge der Bundesautobahn A 45 (Dortmund-Gießen-Aschaffenburg) zwischen den Autobahnanschlussstellen Herborn-Süd und Ehringshausen von Bau-km 2+060 bis 3+140 (entspricht Betr.-km 147,075 bis 148,157) in den Gemarkungen Sinn und Fleisbach der Gemeinde Sinn und in der Gemarkung Merkenbach der Stadt Herborn einschließlich der damit verbundenen Folgemaßnahmen

mit den dazugehörigen Unterlagen wird gemäß §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1207), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237), in Verbindung mit §§ 72 ff. des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG) in der Fassung vom 15. Januar 2010 (GVBl. I S. 18), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. September 2018 (GVBl. S. 570), und § 33 Abs. 2 des Hessischen Straßengesetzes (HStrG) in der Fassung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198), gemäß den unter A.I.1 und A.I.2 aufgeführten Unterlagen mit den sich aus den Violetteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

1. Planfestgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Tabelle 1: Planfestgestellte Unterlagen

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt / geändert am
2	Übersichtskarte	100.000	04.11.2015
3	Übersichtslageplan	25.000	22.03.2016
5a	Lageplan	1.000	09.05.2018
6a	Höhenplan	1.000/100	09.05.2018
7.1b	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen (Bereich Sinn)	2.000	09.05.2018
7.2b	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen (Bereich Sinn, OT Fleisbach)	1.000	09.05.2018
8a	Entwässerungslageplan	1.000	09.05.2018
9.1.1a	LBP Maßnahmenplan Bl. 1	1.000	09.05.2018
9.1.2a	LBP Maßnahmenplan Bl. 2	1.000	09.05.2018
9.1.3	LBP Maßnahmenplan Bl. 3: Ökokontogebiet „Hohe Warte II“	1.000	21.03.2016
9.1.4	LBP Maßnahmenplan Bl. 4: Ökokonto An der Schieferseite	2.000	09.05.2018
9.2a	LBP Maßnahmenblätter (55 Seiten einschl. Vorblatt und Inhaltsverzeichnis)	-	09.05.2018
9.3a	LBP Tabellarische Gegenüberstellung (7 Seiten einschl. Vorblatt)	-	09.05.2018

10.1.1a	Grunderwerbsplan Bl. 1	1.000	09.05.2018
10.1.2a	Grunderwerbsplan Bl. 2	1.000	09.05.2018
10.1.3a	Grunderwerbsplan Bl. 3	1.000	09.05.2018
10.1.4a	Grunderwerbsverzeichnis (7 Seiten einschl. Vorblatt und Abkürzungsverzeichnis)	-	09.05.2018
11a	Regelungsverzeichnis (50 Seiten einschl. Vorblatt und Vorbemerkungen)	-	09.05.2018
14.2.1a	Regelquerschnitt A 45	50	09.05.2018
14.2.2	Regelquerschnitt Wirtschaftswege	25	23.04.2016
14.2.3a	Sonderquerschnitte A 45	50	09.05.2018
16.1a	Lageplan Baustraßen und Verkehrsführungskonzept	1.000	09.05.2018
17.1.1b	Schalltechnische Untersuchung - Berechnungsunterlagen	-	09.05.2018
18.2	Regenrückhaltebecken Schnitte	100	22.03.2016

2. Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen

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

Tabelle 2: Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung, Hinweise	Maßstab 1:	aufgestellt / geändert am
1b	Erläuterungsbericht (59 Seiten einschl. Vorblatt und Zeichnisse)	-	09.05.2018

1.1	Erläuterungen der 2. Planänderung (5 Seiten einschl. Vorblatt und Verzeichnisse)	-	09.05.2018
14.1a	Belastungsklassenermittlung (6 Seiten einschl. Vorblatt)	-	09.05.2018
17.1.1b	Erläuterungen zu den Schalltechnischen Untersuchungen (20 Seiten einschl. Vorblatt und Verzeichnisse) mit Anlagen 1 und 2 (3 Seiten)	-	09.05.2018
17.2b	Luftschadstoffuntersuchungen (10 Seiten Erläuterungen einschl. Vorblatt, 6 Seiten Berechnungen)	-	09.05.2018
18.1	Wassertechnische Berechnungen (15 Seiten einschl. Vorblatt und Inhaltsverzeichnis) mit Anhängen 1 bis 6 (9 Seiten einschl. Vorblatt)	-	22.03.2016
18.3	Bewertung nach WRRL (11 Seiten einschl. Vorblatt)	-	14.06.2016
19.1a	LBP Erläuterungsbericht (118 Seiten einschl. Vorblatt, Titelblatt und Verzeichnisse) mit Anhang Flächenbilanzierung nach KV (9 Seiten)	-	09.05.2018
19.1.1a	Ökokontomaßnahmen (22 Seiten einschl. Vorblättern und Verzeichnissen)	-	09.05.2018
19.1.2	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (28 Seiten einschl. Vorblättern und Verzeichnissen) mit Anhang 1: Prüfbögen	-	26.04.2016

	(64 Seiten einschl. Vorblatt und Inhaltsverzeichnis)		
	und Anhang 2: Vereinfachte Prüfung bestimmter Vogelarten		
	(18 Seiten einschl. Vorblatt)		
19.2.1a	Bestands- und Konfliktplan Bl. 1	1.000	09.05.2018
19.2.2a	Bestands- und Konfliktplan Bl. 2	1.000	09.05.2018
19.2.3a	Bestands- und Konfliktplan Legende	1.000	09.05.2018
21.2	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung - Sechsstreifiger Ausbau der A 45 (52 Seiten einschl. Titelblatt, Vorblatt und Verzeichnisse) mit Anlage A-1 (3 Seiten einschl. Vorblatt) und B-3 (2 Seiten einschl. Vorblatt)	-	01.2018

3. Ergänzende Unterlagen

Folgende ergänzende Planunterlagen sind in die Prüfung der unter A.I.1 und A.I.2 genannten Unterlagen und in die Abwägung mit eingeflossen:

Tabelle 3: Ergänzende Unterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung, Hinweise	Maßstab 1:	aufgestellt / geändert am
A	Erläuterungen der 1. Planänderung (3 Seiten einschl. Vorblatt und Inhaltsverzeichnis)	-	19.06.2017
B	Bauwerksskizze	250/100/50/10 /15	20.02.2018
C	Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht (10 Seiten einschl. Titelblatt)	-	09.05.2018

D	Flora-Fauna-Gutachten (bestehend aus Inhaltsverzeichnis, Fachbeitrag Vegetation und Biotope, Plan 1 Vegetation und Biotope, Plan 2: Bewertung Veg. und Biotope, Vegetationsaufnahmen, Fachbeitrag Fauna, Fachbeitrag Fließgewässerorganismen, Plan 3: Fauna, Zusammenfassung u. Gesamtbewertung, Plan 4: Gesamtbewertung und Raumwiderstand, Fotodokumentation)	-	19.12.2012
---	---	---	------------

II. Wasserrechtliche Erlaubnisse

1. Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser

Dem Träger der Straßenbaulast, der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, wird gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 und § 57 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in der Fassung vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2254), im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde gemäß § 19 Abs. 3 WHG die widerrufliche Erlaubnis erteilt, das von Straßen- und Nebenflächen der Bundesautobahn A 45 gesammelt abfließende Niederschlagswasser nach Maßgabe der Planunterlagen einzuleiten:

- aus dem Bereich von Bau-km 2+480 bis 2+720 (Einzugsgebiete 3.1 und 3.2) über das Regenrückhaltebecken RRB 1 und anschließend den bestehenden Graben an der Kreisstraße 64 in das Gewässer Heubach (Gewässer III. Ordnung), Gemarkung Sinn, an der Grenze von Flurstück 32/2 zu 21/1 der Flur 43, im Normalbetrieb mit einer gedrosselten Niederschlagswassermenge von 12 l/s (Einleitestelle E1: siehe Violetteintrag in der planfestgestellten Unterlage mit der lfd. Nr. 8a)
- aus dem Bereich von Bau-km 2+720 bis 2+790 (Einzugsgebiet 3.3) über das Absetzbauwerk am südlichen Brückenwiderlager und anschließend die Anlaufmulde in das Gewässer Heubach, Gemarkung Sinn, Flur 43, Flurstück 35, im Normalbetrieb mit einer gedrosselten Niederschlagswassermenge von 21,5 l/s (Einleitestelle E2: siehe planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 8a)

Nebenbestimmungen:

1. Nach Fertigstellung des Regenrückhaltebeckens und des Absetzbauwerks sind der unteren Wasserbehörde jeweils ein Bestandslageplan und geeignete Bauwerksdarstellungen vorzulegen.
2. Das Regenrückhaltebecken und das Absetzbauwerk sind so zu betreiben, zu unterhalten und zu warten, dass die Rückhaltung von absetzbaren und schwimmfähigen Stoffen wirksam gewährleistet wird und das einzuleitende Niederschlagswasser keine Verunreinigungen aufweist, die schädliche Einwirkungen auf das Wasser oder auf das Tier- und Pflanzenleben im Gewässer haben können.

3. Auch im Übrigen sind die Entwässerungsanlagen ordnungsgemäß zu betreiben und in einem guten und funktionsfähigen Zustand zu halten. Die ordnungsgemäßen Abflussverhältnisse und die Leistungsfähigkeit der Rohrleitungen sind zu gewährleisten.
4. Der Heubach ist im Bereich der Einleitestellen in einem einwandfreien Zustand zu halten. Führt die Einleitung zu Auskolkungen oder ähnlichen Beeinträchtigungen des Gewässers, sind diese umgehend zu beseitigen und dabei das ursprüngliche Gewässerprofil wiederherzustellen.
5. Die Einleitestelle soll in einem möglichst spitzen Winkel zur Fließrichtung des Gewässers angeordnet werden.
6. Die Prallufer und Ausmündungen der Einleitestelle sind mit Wasserbausteinen der Klasse 2 als Steinsatz, ggf. in Beton gesetzt, zu sichern.
7. Es ist sicherzustellen, dass die Einleitung von wassergefährdenden oder gefährlichen Stoffen in den Heubach bei Schadensfällen, z.B. Kfz-Unfällen, wirksam verhindert bzw. unterbunden wird. Hierfür sind im Bereich des Regenrückhaltebeckens und des geschlossenen Absetzbeckens Absperreinrichtungen vorzusehen, die zu kennzeichnen sind. Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sind sofort schadensvermindernde Maßnahmen zu ergreifen und die untere Wasserbehörde beim Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises ist unverzüglich zu benachrichtigen.
8. Der Anlagenbetreiber ist verpflichtet, jegliche Störung an den Abwasseranlagen unverzüglich zu beseitigen oder beseitigen zu lassen. Wesentliche Störungen sind der unteren Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen und die erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung der Störungen mit ihr abzustimmen.

2. Bauzeitliche Erlaubnis zum Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser und zum Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt sind

Dem Träger der Straßenbaulast, der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, wird gemäß §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5 und Abs. 2 Nr. 1 WHG im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde gemäß § 19 Abs. 3 WHG befristet für die Dauer der Bauzeit die widerrufliche Erlaubnis erteilt, das bei der Herstellung der Gründungsbauwerke

für den Ersatzneubau der Talbrücke Heubach und der Herstellung des Regenrückhaltebeckens anfallende Grundwasser zu entnehmen, zutage zu fördern und zutage zuleiten sowie das Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt oder geeignet sind, aufzustauen, abzusenken und umzuleiten und das aufgeschlossene, bei der Wasserhaltung anfallende, durch Betonschlämme und Bodenpartikel verunreinigte Grundwasser und das bei Niederschlägen anfallende Niederschlagswasser in diesem Bereich über eine geeignete, ausreichend dimensionierte Absetz- und Neutralisationsanlage abzuleiten und bei der Einleitestelle E1 (Gemarkung Sinn, an der Grenze von Flurstück 32/2 zu 21/1 der Flur 43; planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 8a) in das Gewässer Heubach (Gewässer III. Ordnung) einzuleiten.

Nebenbestimmungen:

1. Die Erlaubnis wird auf die Herstellungsdauer der Gründungsbauwerke, längstens jedoch auf die Dauer der Ersatzbaumaßnahme befristet.
2. Beginn und Ende der Gründungs-/Wasserhaltungsmaßnahmen und die zu erwartende Grundwassermengen sind der unteren Wasserbehörde beim Kreis Ausschuss des Lahn-Dill-Kreises anzuzeigen.
3. Das anfallende Grundwasser ist vor Einleitung in den Heubach einer Absetzanlage zuzuführen. Die Absetzanlage ist so zu bemessen, aufzustellen und einzurichten, dass eine ausreichende Absetzwirkung eintritt und schwimmfähige Stoffe vollständig zurückgehalten werden können. Zudem ist das Grundwasser in der Absetzanlage soweit vorzubehandeln, dass eine Verunreinigung des Heubachs nicht erfolgt. Sofern erforderlich, ist das abgeleitete Grundwasser zu diesem Zweck zu neutralisieren und chemisch zu behandeln.
4. Am Ablauf der Absetzanlage darf das abgeleitete Grundwasser nicht mehr als 0,5 cm³/l an absetzbaren Stoffen enthalten, der Nitritgehalt darf 0,2 mg/l nicht überschreiten und der pH-Wert muss zwischen 6,5 und 9 liegen. Eine Zusammenstellung der zu messenden Werte ist der unteren Wasserbehörde beim Kreis Ausschuss des Lahn-Dill-Kreises nach Abschluss der Maßnahme im Rahmen eines Eigenkontrollberichts vorzulegen.
5. Die Anlage ist ordnungsgemäß zu betreiben und in einem funktionsfähigen Zustand zu halten. Der Aufstellungsort der Absetzanlage und die erforderliche Ablaufleitung bis zum Heubach sind in einem Lageplan darzustellen und der unteren Wasserbehörde rechtzeitig vor Beginn der Einleitung vorzulegen.

6. Es dürfen keine gefährlichen Stoffe eingeleitet werden, die das Tier- und Pflanzenleben im Vorfluter schädigen können.
7. Beim Betrieb der Absetzanlage und der Einleitung des Grundwassers ist ein Betriebsbuch zu führen, in das insbesondere die regelmäßigen Kontrollen, Instandhaltungsarbeiten, Probennahme und Zwischenfälle einzutragen sind.
8. Ordnungsgemäße Abflussverhältnisse und die Leistungsfähigkeit der Absetzanlage sowie der Rohrleitungen sind jederzeit zu gewährleisten. Die Funktionsfähigkeit der Absetzanlage ist während der Betriebsdauer werktäglich zu überprüfen.
9. Die Absetzanlage ist nach Bedarf zu entleeren und zu reinigen, die dabei anfallenden Schwimmstoffe und der abgesetzte Schlamm sind restlos zu entnehmen und schadlos zu entsorgen.
10. Die bei der Reinigung der Rohrleitungen und der Absetzanlage anfallenden Stoffe dürfen nicht in das Gewässer eingebracht oder in dessen Nähe gelagert werden. Sie sind so zu beseitigen, dass keine Verunreinigung von Gewässern oder sonstige nachteilige Folgen entstehen.
11. Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen (Bruch von Hydraulikschläuchen o.ä.) sind sofort schadensverhindernde Maßnahmen zu ergreifen. Die untere Wasserbehörde beim Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises ist unverzüglich zu benachrichtigen.

Hinweise:

1. Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis zur Benutzung eines Gewässers (§ 9 WHG). Sie kann insbesondere widerrufen werden, wenn die der Gewässerbenutzung dienenden Anlagen nicht oder nicht ordnungsgemäß vor Beginn der Einleitung erstellt worden sind, schwer oder wiederholt gegen die Bedingungen und Auflagen des Zulassungsbescheides verstoßen wird und die gesetzlichen Grundlagen, Richtlinien der Europäischen Union oder die Verwaltungsvorschriften des Bundes geändert oder ergänzt werden.
2. Für die Gewässerbenutzung sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des Hessischen Wassergesetzes (HWG) vom 14. Dezember 2010 (GVBl. I 2010, 548), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. August 2018 (GVBl. S. 366), mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend.
3. Die Gewässerbenutzung und die dazu erforderlichen Anlagen unterliegen der wasserbehördlichen Überwachung gemäß § 100 WHG und § 63 HWG durch die untere Wasserbehörde beim Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises. Art

und Umfang der Überwachungsmaßnahmen bestimmt die untere Wasserbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen. Die Beauftragten der Wasserbehörde und die Unterhaltspflichtigen sind zur Durchführung ihrer Aufgaben berechtigt, die Grundstücke zu betreten, auf denen sich die Anlagen befinden, und Untersuchungen an Ort und Stelle durchzuführen. Im Rahmen der Wasseraufsicht ist den Vertretern der Wasserbehörde daher jederzeit Zutritt zu den Abwasseranlagen zu gewähren, ggf. erforderliche Hilfeleistungen und Geräte sind unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und die notwendigen Auskünfte zu erteilen. Die Kosten für besondere Überwachungsmaßnahmen, die den zuständigen Behörden durch die Aufsicht über die Anlagen und deren Betrieb entstehen, hat der Vorhabenträger zu tragen.

4. Das Einleiten von Niederschlags- oder Grundwasser, welches nicht die Ansprüche der Gewässerreinigung erfüllt, stellt eine unerlaubte Einleitung dar.
5. Jede Änderung der Benutzung oder der dazu notwendigen Anlagen ist der unteren Wasserbehörde anzuzeigen und bedarf ggf. einer Änderung oder Ergänzung dieser Erlaubnis.
6. Der Anlagenbetreiber haftet für alle nachweislich durch die Einleitung am Gewässerbett und an angrenzenden Grundstücken entstandenen Schäden.

III. Durch die Planfeststellung umfasste öffentlich-rechtliche Entscheidungen

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

1. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

1.1 Zulassung des Eingriffs

Der mit dem Bauvorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706), wird gemäß § 17 Abs. 1 und § 15 BNatSchG i. V. m. § 7 Abs. 3 des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz

(HAGBNatSchG) vom 20. Dezember 2010 (GVBl. I S. 629), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 184), im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zugelassen.

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

Die Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotops

naturnahe Bereiche fließender und stehender Gewässer einschließlich ihrer Ufer (§ 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG)

wird gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme zur gleichwertigen Wiederherstellung des Biotops (Maßnahme 3.2A) im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zugelassen.

2. Wasserrechtliche Planfeststellung

2.1 Planfeststellung für den Gewässerausbau (Temporäre Verrohrung des Heubaches)

Gemäß §§ 67 Abs. 2, 68 Abs. 1 WHG, §§ 43 Abs. 1, 44 HWG wird der Plan für die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Gewässerausbau) in Form der temporären Verrohrung des Gewässers Heubach (Gewässer III. Ordnung) während der Bauzeit auf einer Länge von ca. 72 m im Bereich von Bau-km 2+700 (Maßnahme 3.1 S; lfd. Nr. 3.11 des Regelungsverzeichnisses (planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 11a)) festgestellt.

2.2 Planfeststellung für den Gewässerausbau (Renaturierung des Heubaches)

Gemäß §§ 67 Abs. 2, 68 Abs. 1 WHG, §§ 43 Abs. 1, 44 HWG wird der Plan für die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer (Gewässerausbau) in Form der Renaturierung des Gewässers Heubach (Gewässer III. Ordnung) auf einer Länge von ca. 75 m im Bereich von Bau-km 2+700 (Maßnahme 3.2 A; lfd. Nr. 3.11 des Regelungsverzeichnisses (planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 11a)) festgestellt.

3. Straßenrechtliche Entscheidung / Widmung

Gemäß § 2 Abs. 1, Abs. 6a Satz 1 FStrG gelten die verbreiterten Straßenteile der Bundesautobahn A 45 in Fahrtrichtung Hanau von Bau-km 2+060 bis 3+140 (entspricht Betr.-km 147,075 bis 148,157) als Bestandteil der Bundesautobahn A 45 für den öffentlichen Verkehr gewidmet mit der Maßgabe, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam (§ 2 Abs. 6a Satz 1 FStrG) und in das Straßenverzeichnis nach § 1 Abs. 5 FStrG eingetragen wird.

IV. **Nebenbestimmungen, Auflagen**

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

1. Naturschutz und Landschaftspflege, Biotopschutz, Artenschutz

1. Der Baubeginn ist der oberen Naturschutzbehörde rechtzeitig anzuzeigen.
2. Die Ausführungsplanung zu den landschaftspflegerischen Maßnahmen ist der oberen Naturschutzbehörde vorzulegen.
3. Es ist eine ökologische Baubegleitung zur Sicherstellung der frist- und sachgerechten Durchführung der Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. Die hierfür vorgesehene Person mit einem abgeschlossenen Studium der Fachrichtungen Landespflege, Forstwissenschaften, Umwelttechnik, Umweltingenieurwesen, Umweltsicherung oder einer vergleichbaren Fachrichtung ist der oberen Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Gießen vor Baubeginn zu benennen. 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 Bauüberwachung sicherzustellen und hat auch Belange des Bodenschutzes zu überwachen. Die Bauüberwachung gibt die Vorgaben und Hinweise an die bauausführenden Unternehmen als Weisung oder Empfehlung weiter. Im Falle eines drohenden Verstoßes gegen umweltschützende

Vorschriften oder Nebenbestimmungen muss die ökologische Bauüberwachung gegenüber dem baudurchführenden Unternehmen weisungsbefugt sein. Die Tätigkeit der ökologischen Baubegleitung sowie die frist- und sachgerechte Durchführung der Maßnahmen sind zu dokumentieren, die Berichte sind der oberen Naturschutzbehörde (Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 53.1) vorzulegen.

4. Bei allen Baumaßnahmen, die an Fließgewässern durchgeführt werden, ist dafür Sorge zu tragen, dass baubedingte Sediment- und Nährstoffeinträge in die Gewässer vermieden werden.
5. Die Baufeldfreimachung einschließlich Baumfällmaßnahmen, Gehölzrückschnitte und Entbuschungsarbeiten sowie das Abschieben des Oberbodens ist nur außerhalb des Zeitraums zwischen dem 1. März und dem 30. September eines Jahres zulässig. Ausgenommen von dieser Beschränkung sind Bäume, Hecken, andere Gehölze und Böden, bei denen eine Erfüllung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote ausgeschlossen werden kann oder bei denen diese Arbeiten aus artenschutzrechtlichen Gründen innerhalb des o.g. Zeitraums erfolgen muss. Vorbereitete Baufelder sind vor ihrer baulichen Inanspruchnahme gegen die Anlage von Fortpflanzungsstätten zu sichern. Sofern Maßnahmen an Gehölzen außerhalb des o.g. Zeitraums vorgesehen sind, ist dies mit der oberen Naturschutzbehörde abzustimmen.
6. An die Trasse angrenzende wertvolle Biotope dürfen während der Baumaßnahme nicht befahren werden und sind zu diesem Zweck als Tabuzonen durch adäquate Maßnahmen, bevorzugt durch stationäre Holzzäune, zu schützen.
7. Bei der Einsaat von Grünland und auf den Straßenbegleitflächen ist gebietsheimisches Saatgut zu verwenden. Bei allen Pflanzmaßnahmen ist auf die Verwendung autochthonen Pflanzenmaterials zu achten.
8. Die CEF-Maßnahmen 5.3 A_{CEF}, 7.2 A_{CEF} und 6 A_{CEF} sind mit Hessen-Forst, Forstamt Herborn, und den betroffenen Waldeigentümern vor Maßnahmenbeginn abzustimmen und die mit der Maßnahmenumsetzung beauftragten Unternehmen sind zu benennen.
9. Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Dillenburg hat die das jeweilige Ökokonto führende untere Naturschutzbehörde über den Eintritt der

Bestandskraft dieser Planfeststellung zu unterrichten, damit diese für die externen Maßnahmen 9 E und 10 E die Ausbuchung aus den Ökokonten vornehmen kann.

10. Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Dillenburg hat der oberen Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Gießen nach Abschluss der Bauarbeiten den Nachweis über die Ausbuchungen aus den Ökokonten für die externen Maßnahmen 9 E und 10 E vorzulegen.

Hinweis:

Der landschaftspflegerische Begleitplan wird Bestandteil der Planfeststellung. Die darin enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind zwingend einzuhalten und entsprechend der Zeitvorgaben umzusetzen. Abweichungen sind in den Nebenbestimmungen geregelt.

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

Der Vorhabenträger, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Dillenburg, hat über die frist- und sachgerechte Durchführung einschließlich der erforderlichen Unterhaltung der festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG der Planfeststellungsbehörde, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, über die zuständige obere Naturschutzbehörde zu berichten. Im Hinblick auf die festgesetzten CEF- und Vermeidungsmaßnahmen, die bereits vor Baubeginn vorlaufend wirksam umzusetzen sind, ist vor Beginn der Baumaßnahme in dem betroffenen Bereich darüber zu berichten, dass die vorlaufenden Maßnahmen wirksam geworden sind. Auf den Erlass des damaligen HMWEVL vom 21. Dezember 2015 wird hingewiesen. Der Bericht über die Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen ist zudem der unteren Naturschutzbehörde beim Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises vorzulegen.

3. Grundwasserschutz, Wasserversorgung, Oberflächengewässer

1. Die Verrohrung des Gewässers Heubach ist nach Abschluss der Baumaßnahme umgehend wieder zu beseitigen und das Gewässer ist in einen naturnahen Zustand (zurück)zubauen.
2. Am Einlaufbauwerk der Verrohrung ist ein Kasten-Rechen einzubauen. Das Bauwerk ist mit einer ausreichenden Absturzsicherung zu versehen.
3. Der Rechen am Einlauf der Verrohrung ist regelmäßig und angepasst an das Abflussgeschehen zu kontrollieren. Versatzmaterialien sind zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen.
4. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass keine Baumaterialien oder wassergefährdenden Stoffe in das Gewässer gelangen. Sämtliche Baumaterialien, Bodenaushub und sonstige Stoffe müssen außerhalb des Gewässerprofils und des Uferbereiches gelagert werden.
5. Die Oberflächenentwässerung entlang der verrohrten Strecke muss sichergestellt sein. Seitliche Zuflüsse sind an die Verrohrung anzuschließen.
6. Der Wasserabfluss in dem Gewässer darf durch die Ausführung der Arbeiten nicht behindert werden. Ein ausreichend großes Hochwasserprofil ist offen zu halten. Bei Hochwasser sind sämtliche schwimmfähigen Gegenstände aus dem unter dem Hochwasser liegenden Gebiet zu entfernen bzw. so zu sichern, dass ein Aufschwimmen und Abtreiben nicht möglich ist.
7. Es ist darauf zu achten, dass die Baumaschinen keine Öl- oder Treibstoffverluste aufweisen. Alle Baugeräte sind nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit aus den gewässernahen Zonen zu entfernen. Die Wartung, Betankung und Reinigung von Maschinen und Fahrzeugen dürfen nicht im Bereich des Gewässers und/oder des Ufers erfolgen.
8. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der Bachlauf im Bereich des Brückenbauwerks strukturreich zu gestalten (Maßnahme 3.2 A). Beiderseits der Uferkanten ist ein Abstand von mindestens 10 m zu den Bauelementen der Talbrücke einzuhalten.
9. Der Bachlauf ist möglichst gewunden zu gestalten, die Ufer sind heterogen und überwiegend flach, kleinflächig aber auch steil anzulegen.
10. Das Gewässerbett sollte unbefestigt aus autochthonem Bodenmaterial hergestellt werden und zusätzlich sollten stellenweise größere Steine (aus dem anfallenden bodenständigen Material) als Strömungshindernisse in das

Bachbett gesetzt werden. Falls erforderlich, hat das Profilieren einer Niedrigwasserrinne zu erfolgen.

11. Soweit erforderlich, sind zur Sicherung der Gewässersohle Querriegel aus einer Steinschüttung LMB 5/40 im Abstand von 10 m einzubauen und angemessen abzusichern. Die Zwischenabschnitte sind mit einer Hartsubstratsauflage aus frostbeständigen Natursteinmaterial (Körnung 0/300) mit einer Einbaudicke von ca. 30 cm zu sichern.
12. Die vorgesehenen Störsteine sind am Böschungsfuß in die Gewässersohle einzubauen und sollten eine Steingröße von ca. 60-80 cm haben.
13. Der Übergang der Renaturierungsstrecke auf die vorhandene Sohlbreite des Gewässers ist hydraulisch günstig auszubilden. Die unterhalb anschließende Verrohrung ist zu beachten.
14. Im Bereich der Einleitestelle des Regenrückhaltebeckens ist der temporär erhöhte Zulauf zu berücksichtigen. Entsprechende Böschungssicherungen sind vorzunehmen.
15. Ein Ausführungsplan mit dem neuen Gewässerverlauf ist der zuständigen Wasserbehörde vor Baubeginn vorzulegen.

4. Bodenschutz

1. Alle Bohrungen, die im Rahmen des Vorhabens abgeteuft werden, sind dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) 14 Tage vor Bohrbeginn anzuzeigen. Probenmaterial ist alle 3 m oder bei Materialwechsel zu nehmen. Die Bohrdokumentation (Fertigstellungsanzeige inkl. Schichtenverzeichnis) ist nach Abschluss der Maßnahme dem HLNUG vorzulegen.
2. Die Aushubarbeiten im näheren Umfeld der Altablagerung mit der AFD-Nr. 532.020.030-000.008, d.h. im Umkreis von 100 m vom UTM-Koordinatenpunkt UTM-Ost: 451844,7 und UTM-Nord: 5611464,85, sind fachgutachterlich zu begleiten und eine Einweisung des Personals bzgl. organoleptischer Auffälligkeiten hat durch einen Fachgutachter zu erfolgen.
3. Besondere Schutzmaßnahmen, z.B. in Form einer Schotterschicht auf einem Geotextil, sind für besonders empfindliche (feuchte) Böden und für stark beanspruchte Bereiche, z.B. die Bereiche der Baustelleneinrichtung, Lager- und

Stellplätze sowie stark befahrene Abschnitte, vorzusehen und haben in Absprache mit der ökologische Baubegleitung zu erfolgen.

4. Zur Vermeidung von Bodenschäden und Bodenverdichtungen in sensiblen Bereichen ist das Befahren der Arbeitsstreifen mit schwerem Gerät nach starken Niederschlägen bzw. nach entsprechender Vernässung des Geländes nicht zulässig. Dies gilt insbesondere für die Auenbereiche des Heubachs.

5. Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung

1. Bauschutt, Straßenaufbruch und Erdaushub sind im Rahmen hierfür geeigneter und zugelassener Maßnahmen zu verwerten oder über dafür zugelassene Anlagen zu beseitigen. Die Annahmekriterien der Entsorger sind frühzeitig zu erfragen und die Abfälle sind auf Einhaltung der Kriterien zu überprüfen. Nicht-mineralische Abfälle im Erdaushub, Straßenaufbruch oder Bauschutt sind weitestgehend abzutrennen und gesondert zu entsorgen.
2. Sollte im Vorfeld oder im Zuge von Aushubarbeiten oder in anderer Weise der Verdacht auf Schadstoffe in Materialien aufkommen, so sind die betroffenen Chargen separat zu halten und zur Beurteilung durch ein geeignetes Fachbüro oder Labor zu beproben und zu analysieren. Beprobungen von Abfällen sind auf der Basis der Richtlinie für das Vorgehen bei physikalischen, chemischen und biologischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Verwertung/Beseitigung von Abfällen (PN 98 der LAGA) durchzuführen. Bei mehr als punktuelltem 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. Im Zuge der Entsiegelung von Straßen und sonstigen (Verkehrs-)Flächen sind alle Materialien zurückzubauen, deren Einsatz in offener Bauweise nicht zulässig ist.
4. Die Bereitstellung der Abfälle zur Entsorgung hat so stattzufinden, dass keine negativen Umwelteinwirkungen zu besorgen sind.

Hinweise:

1. Das Merkblatt „Entsorgung von Bauabfällen“ der Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel ist anzuwenden. Es ist auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Gießen (www.rp-gießen.de) unter Umwelt & Natur > Abfall > Bau- und Gewerbeabfälle unter Downloads abrufbar.
2. Vor dem Rückbau ist darauf zu achten, dass durch entsprechende Separierung und Reinigung vorrangig verwertbare Abfallteilmengen entstehen können. Die Beurteilung der Verwertbarkeit mineralischer Abfälle ist in Hessen durch die Verfüllrichtlinie (Richtlinie für die Verwertung von Bodenmaterial, Bauschutt und Straßenaufbruch in Tagebauen und im Rahmen sonstiger Abgrabungen vom 17.02.2014, StAnz. 2014, S. 211) und durch den Erlass „Verwertung von Bodenmaterial und mineralischen Abfällen in Hessen“ des Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 28.05.2015 (Gz. II 6 – 76a 14.13.04/II 2 – 100c 10.19) geregelt.

6. Luftreinhaltung

Der Vorhabenträger, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, ist verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen negative Auswirkungen der Bauausführung (Staub etc.) so weit wie möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren.

7. Lärmschutz

1. Die Fahrbahndecken sind im gesamten planfestgestellten Abschnitt der Bundesautobahn A 45 zwischen Bau-km 2+060 bis 3+140 (Betr.-km 147,075 - 148,157) mit einer lärmindernden Deckschicht von mindestens DStrO = -2 dB(A) auszuführen.
2. Den Eigentümern der Grundstücke, die in Spalte 17 der Tabelle in den Schalltechnische Untersuchungen – Berechnungsunterlagen (planfestgestellte Unterlagen mit der lfd. Nr. 17.1.1b) entsprechend gekennzeichnet sind, stehen Ansprüche auf passiven Schallschutz zu. Sie haben gegen den Träger der Straßenbaulast der A 45 dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe der notwendigen Aufwendungen. Die betroffenen Grundstückseigentümer sind vom

Vorhabenträger, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, zu kontaktieren und auf ihren Anspruch hinzuweisen. Die Entschädigung ist von den betroffenen Grundstückseigentümern bei Hessen Mobil zu beantragen.

3. Bei der Bauausführung sind vom Vorhabenträger, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- und Geräuschemissionen vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970) und die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478), geändert durch Artikel 83 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474), und damit der Stand der Technik zu beachten sowie die technischen Regelwerke entsprechend einzuhalten.

8. Bergaufsicht

1. In den betroffenen Bereichen wird während der Bautätigkeit auf Auffälligkeiten bezüglich der erloschenen Bergwerksfelder geachtet.
2. Sollten sich noch Reste alter Stollen vorfinden, die rückgebaut bzw. verfüllt und gesichert werden müssen, erfolgt dies in Abstimmung mit dem Dezernat 44.1 des Regierungspräsidiums Gießen.

9. Katastrophenschutz

Der Vorhabenträger hat nach Einrichtung der Baustelle die Lotsenpunkte für Notfalleinsätze in Abstimmung mit der Abteilung Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz des Kreisausschusses des Lahn-Dill-Kreises, Herrn Pichl, Telefon 06441-407-2823, E-Mail: michael.pichl@lahn.dill-kreis.de, festzulegen.

V. Zusagen

Vom Vorhabenträger, der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Dillenburg, sind während der Anhörung folgende Zusagen gegeben worden, die von der Planfeststellungsbehörde geprüft wurden und hiermit festgesetzt werden.

1. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Der Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahme wird dem
Landeskommando Hessen,
Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9,
65189 Wiesbaden,
E-Mail-Adresse: LKdoHEVerkInfra@Bundeswehr.org
angezeigt.

2. Telekom Technik GmbH

1. Rechtzeitig vor Baubeginn werden die straßenbautechnisch vertretbaren Lösungsmöglichkeiten hinsichtlich der technisch notwendigen Maßnahmen (Sicherung, Anpassung, Verlegung von Leitungen) und deren Koordinierung mit der Straßenbaumaßnahme zwischen der Deutschen Telekom Technik und Hessen Mobil abgestimmt. Falls erforderlich, wird Hessen Mobil hierzu einen Ortstermin durchführen.
2. Die Telekom wird rechtzeitig (mindestens vier Monate vor Baubeginn) schriftlich unter Benennung der Kontaktdaten des bauausführenden Unternehmens informiert und ein mit der Telekom abgestimmter Bauzeitenplan wird zugesandt.
3. Die Kabelschutzanweisungen der Telekom werden beachtet.
4. Auch die Telekommunikationslinien im Bereich der Baustelleneinrichtungen werden berücksichtigt.

3. Industrie- und Handelskammer Lahn-Dill, Biedenkopf

Die ortsansässigen Unternehmen werden frühzeitig über den Beginn der Baumaßnahme und etwaige Einschränkungen der Erreichbarkeit informiert und ihnen wird ein Ansprechpartner seitens Hessen Mobil genannt.

4. Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises

1. Um zu vermeiden, dass Baustellenfahrzeuge die K 63 von der Baustraße bis nach Herborn-Merkenbach befahren, wird Hessen Mobil eine entsprechende Beschilderung aufstellen.
2. Es wird im Hinblick auf die Nutzung der K 64 als Baustraße vorher ein Beweissicherungsverfahren auf Kosten des Vorhabenträgers durchgeführt. Etwaige Schäden durch die Nutzung der K 64 durch den Baustellenverkehr werden durch den Vorhabenträger ersetzt.
3. Der Baustellenverkehr auf der K 64 zwischen der Baustelle und Sinn-Fleisbach und weitergehend über die K 81 zur L 3046 wird auf das Nötigste beschränkt.

5. PleDOC GmbH, Essen

1. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden mit der Open Grid Europe GmbH die Bedingungen abgestimmt, um die Standfestigkeit der zu erneuernden Gabionenwand im Bereich von Bau-km 2+780 bis 2+800 (Ifd. Nr. 2.3 des Regelungsverzeichnisses) auch für den Fall zu gewährleisten, wenn der Schutzstreifen zu Reparatur- und Wartungsarbeiten an der Gashochdruckleitung LNR. 11/2/28 aufgedrungen wird.
2. Die bauzeitliche Verrohrung des Heubaches und die Renaturierung nach Abschluss der Baumaßnahme werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Open Grid Europe GmbH abgestimmt.
3. Der 8 m breite Schutzstreifen der Leitung LNR. 11/2/1, DN 200 wird von Gegenständen der Baustelleneinrichtung freigehalten und die Zugänglichkeit zu dieser Leitung bleibt gewährleistet. Eventuell notwendige Überfahrten über die Leitung werden im Vorfeld mit der Open Grid GmbH abgestimmt und es erfolgen Ertüchtigungsarbeiten für die Verkehrslast, soweit dies notwendig ist.

4. Der Abbruch der Talbrücke und die Herstellung des Ersatzneubaus erfolgen so, dass eine Beeinträchtigung der Gashochdruckleitung LNr. 11/2, DN 150 durch herabfallende Beton- oder Brückenteile ausgeschlossen werden kann.
5. Die Durchführung kurzfristiger anlassbezogener Instandsetzungsarbeiten sowie regelmäßiger Kontrollen an den Leitungen nach vorheriger kurzfristiger Mitteilung des Leitungsbetreibers wird jederzeit ermöglicht.
6. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung wird sichergestellt, dass im Bereich der Schutzstreifen entlang von Ferngasleitungen keine Anpflanzungen von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern erfolgen. Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen werden so ausgeführt, dass sich dadurch keinerlei Nachteile für den Bestand und Betrieb der Ferngasleitungen und keine Einschränkungen oder Behinderungen bei der Ausübung der für die Sicherheit der Versorgung notwendigen Arbeiten, wie Überwachung, Wartung, Reparatur, ergeben. Dies gilt auch für eine ggf. notwendige Beseitigung des Bewuchses mit Maschineneinsatz innerhalb der Leitungsschutzstreifen.

VI. Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen

Die Stellungnahmen und Einwendungen Privater werden, soweit ihnen nicht durch Planänderungen 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

Der Träger der Straßenbaulast, die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Dillenburg als zuständige Landesbehörde im Rahmen der Auftragsverwaltung nach § 46 Abs. 2 HStrG, beabsichtigt, die vorhandene Talbrücke Heubach im Zuge der Bundesautobahn A 45 (Dortmund - Gießen) zwischen den Autobahnanschlussstellen Herborn-Süd und Ehringshausen durch einen Ersatzneubau (Bauwerkslänge ca. 184 m) zu ersetzen und die Strecke auf einer Ausbaulänge von 1,080 km von Betr.-km 147,075 (Bau-km 2+060) bis 148,157 (Bau-km 3+140) auf sechs Fahrstreifen auszubauen.

Der planfestgestellte Streckenabschnitt befindet sich zum größten Teil in den Gemarkungen Sinn und Fleisbach der Gemeinde Sinn, der nördliche Teil der Ausbaustrecke liegt bereits in der Gemarkung Merkenbach der Stadt Herborn.

Die bestehende Talbrücke und die im Übrigen von der Planfeststellung umfasste Strecke der A 45 sind derzeit fünfstreifig ausgebaut (dreistreifig in Fahrtrichtung Siegen und zweistreifig in Fahrtrichtung Hanau). Die neue Brücke sowie die Anschlussstrecken sollen für einen sechsstreifigen Ausbau ausgelegt werden (RQ 36), die derzeit bestehenden Querneigungen im Bereich des Radius $R = 1200$ m (Bau-km 2+819,106 bis 2+938,376) von 1,30 % bis 2,20 % zugunsten der Verkehrssicherheit auf 5,00 % erhöht werden und die entwässerungsschwachen Zonen nördlich der Talbrücke Heubach sollen durch eine Gradientenanhebung beseitigt werden. Um im Rahmen des späteren sechsstreifigen Ausbaus zwischen den Anschlussstellen Herborn-Süd und Wetzlar-Ost den nicht richtlinienkonformen Radius $R = 600$ zwischen der Anschlussstelle Herborn-Süd und der Talbrücke Heubach (Betr.-km 147,150 bis 147,400) verbessern zu können, ohne einen erneuten baulichen Eingriff in das Brückenbauwerk vornehmen zu müssen, ist eine leichte Verschiebung des südlichen Widerlagers vorgesehen. Im Rahmen der Baumaßnahme wird der Einfädelungstreifen des Parkplatzes Hohenrain auf östlicher Seite von Bau-km 2+280 bis Bauende angepasst. Westlich unterhalb der Talbrücke Heubach ist der Neubau eines Regenrückhaltebeckens mit vorgeschaltetem Absetzbecken vorgesehen.

II. **Antragsbegründung**

Von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Dillenburg wird der Antrag auf Planfeststellung wie folgt begründet:

Im Auftrag des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen erfolgte im Jahr 2008 eine Beurteilung aller Bauwerke an der A 45 hinsichtlich erforderlicher Verstärkungsmaßnahmen sowie eine Überprüfung der Tragfähigkeit der Brückenklasse 60/30. Die durchgeführten Untersuchungen ergaben an der Talbrücke Heubach Tragfähigkeitsdefizite für beide Teilbauwerke. Aufgrund der nachgewiesenen wesentlichen Tragfähigkeitsdefizite ist die Talbrücke Heubach sowohl der heutigen als auch insbesondere der zukünftigen Verkehrsbelastung nicht mehr dauerhaft gewachsen und wird in den nächsten Jahren das Ende ihrer technischen Nutzungsdauer erreichen.

Um eine richtlinienkonforme, verkehrssichere Trassierung zu erreichen, sind neben dem reinen Ersatzneubau der Brücke auch Anpassungen im Hinblick auf die Querneigung und die Gradienten erforderlich. Eine leichte Verschiebung der Trasse ab Betr.-km 147,340 und des südlichen Widerlagers in Richtung Westen ist notwendig, damit der spätere Streckenausbau möglichst richtlinienkonform umgesetzt werden kann, d.h. der derzeit bestehende, nicht richtlinienkonforme Radius $R = 600$ m zwischen Betr.-km 147,150 bis 147,400 im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus vergrößert werden kann.

III. **Vorhergehende Planungsstufen**

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) hat dem Gesamtkonzept zur Verstärkung und Erneuerung der 22 Talbrücken an der Bundesautobahn 45 zwischen der Landesgrenze Hessen/Nordrhein-Westfalen und dem Gambacher Kreuz und damit auch der Talbrücke Heubach mit Schreiben vom 12.10.2010, Az.: StB 17/7193.90/17-1259557 zugestimmt und als verkehrstechnische Maßnahme außerhalb des Bedarfsplanes eingestuft. Zwischenzeitlich wurde die Erweiterung des Streckenabschnitts der A 45 zwischen der Anschlussstelle Haiger-Burbach und dem Autobahnkreuz Gambacher Kreuz auf sechs Fahrstreifen im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354), in den vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft.

IV. Anhörungsverfahren

1. Antrag

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Dillenburg hat mit Schreiben vom 14.12.2016 bei der zuständigen Anhörungsbehörde, dem Regierungspräsidium Gießen, die unter A.I.1, A.I.2 und A.I.3 genannten Unterlagen vorgelegt (so weit sie nicht im Rahmen der Planänderungen ersetzt wurden) und die Durchführung eines Anhörungsverfahrens gemäß § 17a FStrG i. V. m. § 73 HVwVfG beantragt.

2. Hauptverfahren

2.1 Auslegung der Antragsunterlagen

Die Anhörungsbehörde leitete die Antragsunterlagen mit Schreiben vom 15.12.2016 an die Gemeinde Sinn und die Stadt Herborn zur öffentlichen Auslegung nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung weiter und gab Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 22.02.2017.

Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte vom 09.01.2017 bis 08.02.2017 im Rathaus der Gemeinde Sinn und im Rathaus der Stadt Herborn während der Dienststunden. Die Planunterlagen wurden zudem auf der Internetseite der Anhörungsbehörde mit dem Hinweis, dass nur der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen maßgeblich sei, veröffentlicht.

Eine ortsübliche Bekanntmachung über Zeit und Ort der Auslegung der Unterlagen erfolgte für die Gemeinde Sinn in der Wochenzeitung mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde „Sinner Nachrichten“ vom 22.12.2016 und für die Stadt Herborn im „Stadtanzeiger Herborn“ vom 21.12.2016. Es wurde im Bekanntmachungstext darauf hingewiesen, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 9 Abs. 1 UVPG a.F. verbunden sei, und über die nach § 9 Abs. 1a UVPG a.F. erforderlichen Informationen unterrichtet. Als Einwendungsfrist wurde der 22.02.2017 genannt. Darüber hinaus benachrichtigte die Gemeinde Sinn die vier nicht ortsansässigen Betroffenen mit Schreiben vom 20.12.2016 über das laufende Planfeststellungsverfahren und leitete ihnen die Bekanntmachung über die

Auslegung weiter. Durch die Stadt Herborn brauchten keine auswärtigen Betroffenen informiert zu werden.

2.2 Beteiligung von Behörden und Stellen

Zudem wurden folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 24.11.2016 zur Stellungnahme zu dem Plan bis zum 22.02.2017 aufgefordert:

- Landrat des Lahn-Dill-Kreises, Abt. Aufsichts- und Kreisordnungsbehörde, FD Technisches Verkehrswesen, Wetzlar
- Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises, Abt. Bauen und Wohnen, FD Denkmalpflege und Immissionsschutz, Wetzlar
- Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises, Abt. Bauen und Wohnen, FD Bautechnik, Wetzlar
- Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises, Abt. Brandschutz, Rettungsdienste und Katastrophenschutz, FD Überörtlicher Brandschutz, Wetzlar
- Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises, Abt. Ländlicher Raum, FD Landschaft und Forsten, Wetzlar
- Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises, Abt. Umwelt, Natur und Wasser, FD Wasser und Bodenschutz, Wetzlar
- Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises, Abt. Bauen und Umwelt, FD Untere Naturschutzbehörde, Wetzlar
- Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises, Abt. Bauen und Umwelt, FD Bauaufsicht, Wetzlar
- Regierungspräsidium Gießen, Abt. II, Dezernat 22 Katastrophenschutz
- Regierungspräsidium Gießen, Abt. III, Dezernat 31 Bauleitplanung
- Regierungspräsidium Gießen, Abt. III, Dezernat 31 Regionalplanung
- Regierungspräsidium Gießen, Abt. IV Umwelt, Dezernat 41.2 Koordinierung
- Regierungspräsidium Gießen, Abt. V, Dezernat 51.1 Landwirtschaft
- Regierungspräsidium Gießen, Abt. V, Dezernat 53.1 Forsten
- Regierungspräsidium Gießen, Abt. V, Dezernat 53.1 Naturschutz
- Wasserwerke Dillkreis-Süd, Sinn

- Forstamt Wetzlar
- Polizeipräsidium Mittelhessen, Regionaler Verkehrsdienst Lahn-Dill, Dillenburg
- Polizeiautobahnstation Mittelhessen, Butzbach
- Industrie- und Handelskammer Lahn-Dill, Dillenburg
- Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, Wiesbaden
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn
- Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Wiesbaden
- Amt für Bodenmanagement, Marburg
- Verkehrszentrale Hessen, Obere Verkehrsbehörde, Frankfurt
- Verkehrsverbund Lahn-Dill (VLD), Wetzlar
- Deutsche Telekom AG, Fulda
- E.ON Mitte AG, Dillenburg
- EnergieNetz Mitte GmbH, Kassel
- TenneT TSO GmbH, Bamberg
- Transpower Stromübertragungs GmbH, Bayreuth
- Enwag Energie und Wassergesellschaft mbH, Wetzlar
- Unitymedia Group, Kassel
- Vodafone GmbH, Saarbrücken
- PLEdoc GmbH, Essen
- Syna GmbH, Frankfurt

Mit Schreiben vom 17.01.2017 wurde dem Forstamt Herborn Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 22.02.2017 gegeben.

2.3 Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Vereinigungen

Die Naturschutzverbände und sonstigen Vereinigungen wurden durch die ortsübliche Bekanntmachung über das Vorhaben benachrichtigt und hatten Gelegenheit, im Rahmen des Anhörungsverfahrens Stellungnahmen abzugeben, haben hiervon allerdings keinen Gebrauch gemacht.

2.4 Einwendungen und Stellungnahmen

Innerhalb der gesetzlichen Frist wurden Einwendungen von zwei Privaten gegen den Plan erhoben, in beiden Fällen waren Unterstützerlisten beigefügt. Darüber hinaus wurden 15 gleichlautende Einwendungen mittels eines Vordrucks erhoben. Keiner der Einwender bzw. Unterstützer ist grundstücksbetroffen. Zudem wurden von verschiedenen Behörden und Stellen Stellungnahmen zum Plan abgegeben.

Alle Einwendungen der Privaten haben die Forderung nach besserem aktiven Lärmschutz zum Inhalt. Von keiner der Behörden und Stellen wurde die Planung grundsätzlich abgelehnt. In vielen Fällen wurden keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert, teilweise wurden Anregungen vorgetragen oder Forderungen gestellt.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom Regierungspräsidium Gießen an Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Dillenburg sukzessive nach Eingang in der Zeit vom 10.02.2017 bis 23.03.2017 zur fachlichen Prüfung und Äußerung übersandt.

3. 1. Planänderung

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Dillenburg hat mit Schreiben vom 21.06.2017 bei der Anhörungsbehörde die Durchführung eines Anhörungsverfahrens für eine Planänderung beantragt.

Grund für diese 1. Planänderung war, dass im Rahmen des Anhörungsverfahrens für das Ursprungsverfahren festgestellt wurde, dass seit der Erhebung der örtlichen Verhältnisse für die schalltechnischen Untersuchungen im Jahr 2014 23 neue Wohngebäude in der Gemeinde Sinn, Ortsteil Fleisbach errichtet wurden bzw. Baugenehmigungen für die Errichtung vorlagen. Die schalltechnischen Untersuchungen wurden entsprechend überarbeitet. Zudem wurden weitere aktive Lärmschutzvarianten geprüft, ohne dass die Dimensionierung der gewählten Lärmschutzwand im Ergebnis jedoch geändert wurde. Folgende Unterlagen wurden im Rahmen der Planänderung angepasst: UL 1: Erläuterungsbericht, UL 7: Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen (Blatt 1 und 2), UL 17.1 Erläuterungen zu den schalltechnischen Untersuchungen mit Berechnungsunterlagen und Anlagen 1 und 2.

3.1 Auslegung der Antragsunterlagen

Mit Schreiben vom 30.06.2017 leitete die Anhörungsbehörde die Planänderungsunterlagen an die Gemeinde Sinn und die Stadt Herborn zur öffentlichen Auslegung weiter und gab ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 25.09.2017. Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte vom 24.07.2017 bis 23.08.2017 im Rathaus der Gemeinde Sinn und im Rathaus der Stadt Herborn während der Dienststunden. Die Planunterlagen wurden zudem auf der Internetseite der Anhörungsbehörde mit dem Hinweis, dass nur der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen maßgeblich sei, veröffentlicht.

Die ortsübliche Bekanntmachung über Zeit und Ort der Auslegung der Unterlagen erfolgte für die Gemeinde Sinn in der Wochenzeitung mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde „Sinner Nachrichten“ vom 06.07.2017 und für die Stadt Herborn im „Stadtanzeiger Herborn“ vom 06.07.2017. Im Bekanntmachungstext waren die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der vor dem 16. Mai 2017 geltenden Fassung (in der Fassung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 4 des Gesetzes vom 05.05.2017 ((BGBl. I S. 1074); UVPG a.F.) erforderlichen Informationen enthalten. Als Ende der Einwendungsfrist wurde der 25.09.2017 genannt.

3.2 Beteiligung von Behörden und Stellen

Zudem wurden die durch die Planänderung in ihren Aufgabengebieten betroffenen Behörden und Stellen mit Schreiben vom 05.07.2017 über die Änderung des Plans informiert und ihnen wurde Gelegenheit zur Stellungnahme zur Planänderung bis zum 25.09.2017 gegeben.

3.3 Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Vereinigungen

Die Naturschutzverbände und sonstigen Vereinigungen wurden durch die ortsübliche Bekanntmachung über das Vorhaben informiert und hatten im Rahmen des Anhörungsverfahrens Gelegenheit Stellungnahmen abzugeben, haben hiervon allerdings keinen Gebrauch gemacht.

3.4 Einwendungen und Stellungnahmen

Innerhalb der gesetzlichen Frist wurden drei Einwendungen gegen die Planänderung erhoben, wobei eine Einwendung von sechs Personen unterzeichnet ist. Keiner der Einwender ist grundstücksbetroffen. Mehrere Behörden und Stellen haben Stellungnahmen zur 1. Planänderung abgegeben.

Alle Einwendungen der Privaten hatten die Forderung nach einer Lärmschutzwand auf der westlichen Seite der Heubachtalbrücke zum Schutz des Ortsteils Fleisbach zum Inhalt. Von keiner der Behörden und Stellen wurde die Planung grundsätzlich abgelehnt, zum Teil wurden jedoch Anregungen vorgetragen oder Forderungen gestellt.

Die Einwendungen und Stellungnahmen hat die Anhörungsbehörde am 28.09.2017 an den Vorhabenträger Hessen Mobil zur fachlichen Prüfung und Erwidern übersandt.

4. 2. Planänderung

Mit Schreiben vom 15.05.2018 beantragte der Vorhabenträger, vertreten durch Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement Dillenburg, die Durchführung eines Anhörungsverfahrens für eine 2. Planänderung.

Wegen der im Januar 2018 erfolgten Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für den sechsstreifigen Ausbau der A 45 von der Landesgrenze Hessen/Nordrhein-Westfalen bis zum Gambacher Kreuz und der daraus resultierenden gestiegenen prognostizierten Verkehrsbelastung wurde die 2. Planänderung notwendig. Der Feststellungsentwurf wurde noch auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2016 erarbeitet und auch die 1. Planänderung basierte noch hierauf. Anlass für eine erneute Überarbeitung der Verkehrsprognose war der Umstand, dass eine Auswertung der Verkehrssituation auf der A 45 im Jahr 2017 aufzeigte, dass die tatsächliche Verkehrsentwicklung zum Teil über der für das Jahr 2030 prognostizierten lag. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 im Jahr 2016 waren die vorliegenden Prognosen zur Entwicklung der Wirtschaft und der Bevölkerungszahlen im Lahn-Dill-Kreis und in angrenzenden Regionen in Hessen bzw. den anliegenden Bundesländern vor dem Hintergrund der damaligen Wirtschaftslage recht zurückhaltend, was Auswirkungen auf die prognostizierten Verkehrszahlen hatte. Diese der Verkehrsuntersuchung zugrundeliegenden Annahmen

wurden mit Blick auf die positive wirtschaftliche Entwicklung der letzten Zeit, nicht zuletzt im Rhein-Main-Gebiet, das durch die A 45 mit dem Ruhrgebiet verbunden wird, korrigiert. Ergebnis der erneuten Aktualisierung war eine Erhöhung der Verkehrszahlen. Auf dem betroffenen Streckenabschnitt von der Anschlussstelle Herborn-Süd bis zur Anschlussstelle Ehringshausen sind die Verkehrszahlen für den Prognoseplanfall (der durchschnittlich werktägliche Verkehr (Mo-Fr)) von 64.900 Kfz auf 75.200 Kfz angestiegen. Aufgrund der aus den höheren Verkehrszahlen resultierenden höheren Schallimmissionen hat der Vorhabenträger im Rahmen der 2. Planänderung eine zusätzliche Lärmschutzwand auf der westlichen Seite der Talbrücke Heubach mit einer Höhe von 6 m auf einer Länge von 540 m und auf der Ostseite des Streckenabschnitts eine teilweise Erhöhung der bereits vorgesehenen Lärmschutzwand auf durchgehend 4,50 m vorgesehen. In Folge der neuen Lärmschutzwand auf der Westseite sind Anpassungen an Banketten, Böschungen, an Kabeln, der Entwässerung und an einem Wirtschaftsweg erforderlich geworden. Diese Änderungen hatten auch Auswirkungen auf den Grunderwerb und die landschaftspflegerische Begleitplanung. Alle unter A.I.1 und A.I.2 genannten Unterlagen, die im Mai 2018 aufgestellt wurden, hat der Vorhabenträger im Rahmen der 2. Planänderung vorgelegt.

4.1 Auslegung der Antragsunterlagen

Am 22.05.2018 hat das Regierungspräsidium Gießen die Unterlagen der 2. Planänderung an die Gemeinde Sinn und die Stadt Herborn mit der Bitte um Auslegung zugesandt. Gleichzeitig wurde den beiden Kommunen Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 17.08.2018 eingeräumt.

Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte vom 18.06.2018 bis 17.07.2018 im Rathaus der Gemeinde Sinn und im Rathaus der Stadt Herborn während der Dienststunden. Die Planunterlagen wurden zudem auf der Internetseite der Anhörungsbehörde mit dem Hinweis, dass nur der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen maßgeblich sei, veröffentlicht.

Die ortsübliche Bekanntmachung über Zeit und Ort der Auslegung der Unterlagen erfolgte für die Gemeinde Sinn im Bekanntmachungsorgan der Gemeinde „Sinner Nachrichten“ vom 31.05.2018 und für die Stadt Herborn im Amtlichen Mitteilungsblatt der Stadt „Stadtanzeiger Herborn“ vom 30.05.2015. Im Bekanntmachungstext waren die nach UVPG a.F. erforderlichen Informationen enthalten. Als Einwendungsfrist wurde in der Bekanntmachung der 17.08.2018 genannt.

4.2 Beteiligung von Behörden und Stellen

Zudem wurden die betroffenen Behörden und Stellen über die Änderung des Plans informiert und ihnen wurde Gelegenheit zur Stellungnahme zur Planänderung bis zum 17.08.2018 gegeben.

4.3 Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Vereinigungen

Die Naturschutzverbände und sonstigen Vereinigungen wurden durch die ortsübliche Bekanntmachung über das Vorhaben informiert und hatten im Rahmen des Anhörungsverfahrens Gelegenheit Stellungnahmen abzugeben, haben hiervon allerdings keinen Gebrauch gemacht.

4.4 Einwendungen und Stellungnahmen

Von Privaten wurden zu der 2. Planänderung keine Einwendungen abgegeben. Es gingen 21 Stellungnahmen von Behörden und Stellen zur Planänderung ein. In einigen Stellungnahmen wurde dem Bauvorhaben in der Form der 2. Planänderung zugestimmt. Teilweise wurden Anregungen vorgetragen, Forderungen gestellt oder Hinweise formuliert. Die Stellungnahmen hat die Anhörungsbehörde bis zum 18.08.2018 an den Vorhabenträger Hessen Mobil zur fachlichen Prüfung und Erwidern übersandt.

Die Erwidern des Vorhabenträgers zu den Stellungnahmen und Einwendungen sowohl zum Ursprungsverfahren als auch zu der 1. und 2. Planänderungen lagen der Anhörungsbehörde in abschließender Form am 15. Oktober 2018 schriftlich vor.

5. Erörterungstermin

Die Anhörungsbehörde hat auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet. Begründet hat sie dies damit, dass die von den Trägern öffentlicher Belange in den Stellungnahmen vorgetragene Punkte und erhobene Forderungen

im Anhörungserfahren weitestgehend ausgeräumt und geklärt worden seien. Lediglich der Forderung der oberen Fischereibehörde sei der Vorhabenträger nicht nachgekommen. Da jedoch nach Auffassung des Vorhabenträgers eine eindeutige Sach- und Rechtslage bestünde, seien keine weitergehenden Zusagen möglich gewesen, weswegen auch in einem Erörterungstermin keine weitergehenden Zugeständnisse oder Aufklärungen diesbezüglich hätten erfolgen können. Den in den Einwendungen der privat Betroffenen vorgebrachten Forderungen nach besserem Lärmschutz sei durch die 2. Planänderung Rechnung getragen worden, so dass auch diesbezüglich ein Erörterungstermin nach Einschätzung der Anhörungsbehörde nicht zielführend gewesen sei. Die Behörden und Stellen sowie die privaten Einwender wurden mit Schreiben vom 24.10.2018 über den Verzicht auf einen Erörterungstermin informiert und die jeweiligen Erwiderungen des Vorhabenträgers zu ihren Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden ihnen übersandt.

6. Vorlagebericht

Mit Schreiben vom 24.01.2019 legte das Regierungspräsidium Gießen der Planfeststellungsbehörde gemäß § 73 Abs. 9 HVwVfG die Anhörungs- und Planunterlagen mit Vorlagebericht vom 10.12.2018 zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vor.

V. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das planfestgestellte Vorhaben hat die Planfeststellungsbehörde eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der vor dem 16. Mai 2017 geltenden Fassung (UVP a.F.) durchgeführt.

C. Entscheidungsgründe

I. **Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen**

Anwendbar sind gemäß § 78 Abs. 2 HVwVfG die Verfahrensvorschriften für das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren.

1. Erforderlichkeit der Planfeststellung

Gemäß § 17 Satz 1 FStrG ist vor dem Bau neuer oder der Änderung bestehender Bundesfernstraßen der Plan festzustellen. Verbunden mit der Errichtung eines Ersatzneubaus der Talbrücke Heubach erfolgt ein Ausbau des planfestgestellten Streckenabschnitts von einem fünfstreifigen auf einen sechsstreifigen Regelquerschnitt. Dies stellt eine Änderung einer bestehenden Bundesfernstraße dar.

2. Zuständigkeit

Planfeststellungsbehörde für Bundesfernstraßen ist gemäß § 17b Abs. 1 Nr. 2 FStrG die oberste Landesstraßenbaubehörde. Oberste Landesstraßenbaubehörde ist gemäß § 46 Abs. 1 HStrG das für den Straßen- und Brückenbau zuständige Ministerium. Dies ist nach dem Beschluss über die Zuständigkeit der einzelnen Ministerinnen und Minister nach Artikel 104 Abs. 2 der Verfassung des Landes Hessen vom 4. April 2019 (GVBl. I S. 56) das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

3. Anhörung

Das Anhörungsverfahren ist rechtmäßig durchgeführt worden. Für die Durchführung des Anhörungsverfahrens war das Regierungspräsidium Gießen gemäß § 4 Nr. 3 der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Hessischen Straßengesetz vom 16. Dezember 2011 (GVBl. I. S. 826), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 21. November 2017 (GVBl. S. 364), zuständig.

Auf einen Erörterungstermin konnte verzichtet werden. Ein Verzicht auf einen Erörterungstermin ist gemäß § 73 Abs. 6 Satz 2 HVwVfG möglich, wenn die Erörterung einer ergänzenden Sachverhaltsaufklärung oder der Suche nach Einigungsmöglichkeiten nicht dienlich sein wird. In dem vorliegenden Fall war davon auszugehen, dass ein Erörterungstermin weder der weiteren Sachverhaltsaufklärung noch der Lösungsfindung gedient hätte. Die von den Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Bedenken konnten durch sachliche Aufklärung, aber auch durch entsprechende Zusagen des Vorhabenträgers und durch die Planänderungen weitgehend einvernehmlich gelöst werden.

Die Einwendungen der Privaten betreffen Forderungen nach verbesserten Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere für den Ortsteil Fleisbach. Wie unter C.III.15 genauer dargestellt, konnte den Einwendungen der privaten Betroffenen durch die 2. Planänderung, mit der eine Lärmschutzwand auch auf der westlichen Seite der Trasse eingeführt wurde, weitgehend abgeholfen werden. So haben sich zur 2. Planänderung keine Privaten mehr geäußert. Ein Erörterungstermin zur einvernehmlichen Lösungsfindung war daher nicht mehr erforderlich.

4. Rechtswirkungen der Planfeststellung

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt gemäß § 75 Abs. 1 HVwVfG nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Es werden demgemäß alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen 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 dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange festgestellt wird. Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8 und 9 WHG. Aufgrund § 19 Abs. 1 WHG war diese Erlaubnis allerdings trotzdem durch die Planfeststellungsbehörde zu erteilen (s. Entscheidungen unter A.II). Die von der Konzentrationswirkung erfassten Entscheidungen sind unter A.III erteilt worden.

II. Umweltverträglichkeitsprüfung

1.1 Verfahren

Für das hier planfestgestellte Bauvorhaben besteht gemäß § 3b UVPG a.F. i. V. m. Nr. 14.5 der Anlage 1 zu § 3 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 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 95), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370), finden die Bestimmungen des UVPG a.F. auf das Vorhaben Anwendung. Das Anhörungsverfahren als Teil des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben wurde bereits am 15.12.2016 eingeleitet, also vor dem in der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 2 UVPG genannten Stichtag (16.05.2017). Der Feststellungsentwurf, für den die Anhörung im Dezember 2016 beantragt wurde, enthielt alle entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens, die nach § 6 UVPG in der zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung vorzulegen waren. Die Planänderungen sind Teil des Planfeststellungsverfahrens für den Ersatzneubau der Talbrücke Heubach mit sechsstreifigem Ausbau und nicht als separate Verfahren anzusehen, weshalb für das Verfahren in seiner Gesamtheit die vor dem 16.05.2017 geltende Rechtslage Anwendung findet.

Nach Nr. 14.5 der Anlage 1 zu § 3 UVPG a.F. besteht eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beim Bau einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße durch Verlegung und/oder Ausbau einer bestehenden Bundesstraße, wenn dieser geänderte Bundesstraßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweist. Der gesamte Ausbauabschnitt zwischen dem Gambacher Kreuz und der Landesgrenze zur Nordrhein-Westfalen (nördlich der Anschlussstelle Haiger/Burbach beträgt ca. 63 km. Zwar unterliegt nur der Abschnitt von Bau-km. 2+060 bis Bau-km. 3+140 (und damit eine Strecke von 1,08 km) dieser Planfeststellung und er wird zunächst fünfstreifig weitergenutzt. Es ist jedoch die gesamte vorgesehene Ausbaustrecke zu betrachten, da hier mit den verschiedenen Ausbauabschnitten kumulierende Vorhaben i.S.d. § 3b Abs. 2 UVPG a.F. vorliegen. Die einzelnen Ausbauvorhaben im Zuge der A 45 stehen in einem engen Zusammenhang und werden von demselben Vorhabenträger verwirklicht; Ziel ist es, die A 45 auf der gesamten Strecke sechsstreifig auszubauen.

Der Vorhabenträger hat im Zusammenhang mit der Planung die Umweltauswirkungen der verschiedenen Ausbau- und Brückenersatzneubauvorhaben an der A 45 in einer umweltbezogenen Machbarkeitsstudie vom 27.07.2010 untersuchen lassen.

Soweit die Anhörungsbehörde im Rahmen der Anhörung zur 1. und 2. Planänderung im Hinblick auf die Einwendungsfrist die jeweils aktuelle Fassung des UVPG zur Anwendung gebracht hat, ist dies nicht schädlich. Nach der ab dem 16.05.2017 geltenden Fassung des UVPG gilt für UVP-pflichtige Vorhaben eine längere Einwendungsfrist (ein Monat nach Ablauf der Frist für die Auslegung, § 21 Abs. 2 UVPG n.F.). Zuvor galt mangels Existenz einer speziellen Regelung die Zwei-Wochen-Frist gemäß § 73 Abs. 4 Satz 1 HVwVfG auch für UVP-pflichtige Vorhaben. Diese längere Einwendungsfrist wurde seitens der Anhörungsbehörde für die Anhörung sowohl zur 1. als auch zur 2. Planänderung angesetzt (s. Bekanntmachung des Regierungspräsidiums Gießen über die Anhörung zur 2. Planänderung, veröffentlicht in den „Sinner Nachrichten“ vom 31.05.2018 und im „Stadtanzeiger“ von Herborn vom 30.05.2018).

1.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen

Die Anhörungsbehörde, das Regierungspräsidium Gießen, hat eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG a.F. für den Ersatzneubau der Talbrücke Heubach mit 6-streifigem Ausbau im Verlauf der Bundesautobahn A 45 erstellt und mit dem Vorlagebericht vom 10.12.2018 an die Planfeststellungsbehörde übergeben.

1.2.1 Schutzgut Mensch

Mit dem Vorhaben geht anlage- und betriebsbedingt eine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffimmissionen aufgrund der zu erwartenden steigenden Verkehrszahlen einher, die sich auch auf die Wohnbebauung auswirkt. Bauzeitlich werden durch den Abriss der Brücke und den Baubetrieb Beeinträchtigungen vor allem in Form von Lärm und Stäuben eintreten.

1.2.2 Schutzgut Tiere

Die Tierwelt im Untersuchungsgebiet ist maßgeblich durch die Ortsrandlage von Senn, Verkehrswege und großflächige landwirtschaftliche Flächen geringer vegetationskundlicher Wertigkeit beeinflusst. Die Ausstattung mit Biotopen, Arten und Habitaten ist gegenüber dem Naturzustand erheblich eingeschränkt; Biotop und Habitate sind anthropogen überprägt.

Im Zuge des Ersatzneubaus der Autobahnbrücke ergeben sich Beeinträchtigungen von streng geschützten Fledermausarten. Das Brückenbauwerk besitzt geringwertige Quartierfunktionen für wenige, allgemein häufige Arten.

Durch die Baumaßnahme werden bauzeitlich Beeinträchtigungen von Habitatstrukturen der Haselmaus durch die Rodung straßenbegleitender Gehölze hervorgerufen.

Die Ergebnisse der avifaunistischen Untersuchungen sind von Allerweltsarten geprägt. Arten mit hohen Ansprüchen an ihren Lebensraum wurden nicht nachgewiesen. Für fünf Vogelarten wurden einer Einzelfallprüfung durchgeführt. Spezielle artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für einzelne Arten wurden festgesetzt (s.u. C.III.4.2.2).

Als einzige Reptilienart wurde die Zauneidechse im Eingriffsbereich nachgewiesen. Sie besiedelt die innerhalb des Baufeldes liegende Böschung der K 64 und wird bauzeitlich umgesiedelt. Anlage- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Zauneidechse sind nicht zu erwarten.

Weiterhin wurden Untersuchungen zu den Artengruppen der Heuschrecken, Tagfalter und Widderchen sowie Mittel- und Großsäuger durchgeführt. Die ermittelten Artenanzahlen sind durchweg gering und es handelt sich artgruppenübergreifend um allgemein häufige und wenig anspruchsvolle Arten.

1.2.3 Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt

Hinsichtlich der planungsrelevanten geschützten Biotop und FFH-Lebensraumtypen sind im Untersuchungsgebiet natürliche Fließgewässer mit einer naturnahen Vegetation sowie Röhricht, Großseggenried, feuchte-nasse Hochstauden als gesetzlich geschützte Biotop sowie Glatthaferwiesen (LRT 6510) unterschiedlicher Ausprägung vorhanden.

Im Eingriffsbereich entlang der Autobahn, unter der Brücke und auf intensiv genutzten Flächen sind die Biotop anthropogen erheblich überprägt und von geringer Naturnähe. Wertvollere Biotopstrukturen und Artenfunde finden sich in weit aus geringerem Umfang, hier v.a. nasse bis wechselfeuchte Bestände im Heubachtal oberhalb der K 64 oder als Reste artenreicherer Glatthaferwiesen beiderseits der K 64 außerhalb des geplanten Baustellenbereichs.

1.2.4 Schutzgut Boden

Insgesamt werden im Zuge des Ersatzneubaus der Talbrücke ca. 0,2 ha Fläche neu versiegelt. Es kommt zu einer dauerhaften Gesamteingriffsfläche von 5,1 ha und einer temporären Inanspruchnahme durch das Baufeld von 4,1ha.

Im Baufeld sind die Böden insbesondere durch die angrenzende Bebauung und die Verkehrswege erheblich vorbelastet und anthropogen überformt. Die im Eingriffsbereich vorkommenden Böden haben aufgrund der heterogenen Zusammensetzung und Mächtigkeiten sehr unterschiedliche Funktionsbewertungen und weisen mittlere bis nachrangige Wertigkeiten auf.

1.2.5 Schutzgut Wasser

Bei den Gründungsarbeiten für die Stützpfeiler können Eingriffe in die oberflächennahen Grundwasserschichten erfolgen, schädliche Gewässeränderungen oder eine Beeinträchtigung der Allgemeinheit sind jedoch nicht zu erwarten. Während der Bauzeit ist eine Verrohrung des Heubachs vorgesehen; damit verbunden sind Eingriffe in die geschützten Uferstreifen des Heubachs. Die Verrohrung dient jedoch dem Schutz des Gewässers von Einträgen von Erdreich, Baumaterialien und Schadstoffen. Nach Beendigung der Baumaßnahme und Entfernung der Verrohrung wird der Heubach renaturiert (Maßnahme 3.2 A). Zudem wird das von den Straßenflächen abfließende Niederschlagswasser gesammelt und in den Heubach eingeleitet. Zuvor wurde das von der Fahrbahn abfließende Niederschlagswasser durch Fallrohre an der Brücke abgeleitet.

1.2.6 Schutzgut Klima

Auf das Schutzgut Klima hat das Vorhaben allenfalls geringe Auswirkungen. Die Dimensionen der Straßenanlage der A 45, die Durchlässe unter der Autobahn, die Topographie des Geländes und die Vegetationsstruktur werden nicht bzw. nur

geringfügig verändert. Allerdings ist mit dem Anstieg der Verkehrszahlen auch mit einem Anstieg der Treibhausgasemissionen in Form von CO² zu rechnen

1.2.7 Schutzgut Luft

Bauzeitlich, insbesondere während der Abbrucharbeiten am bestehenden Brückenbauwerk, kommt es zu Beeinträchtigungen der Luft durch Stäube, die abseits besiedelter Gebiete erfolgen und durch umliegende Wald- und Gehölzbestände teilweise gefiltert werden. Im Zusammenhang mit dem Betrieb des Vorhabens stehen zusätzliche Belastungen durch Luftschadstoffe.

1.2.8 Schutzgut Landschaft

Die im Eingriffsbereich vorherrschende Landschaft ist im Hinblick auf das Landschaftsbild als stark vorbelastet anzusehen. Neben dem Siedlungsbereich östlich der Autobahnbrücke gilt insbesondere der Autobahnkorridor als geringwertiger Bestandteil des Landschaftsbildes. Freie Sichtbeziehungen mit landschaftlicher Relevanz bestehen auf den westlich der Autobahn liegenden höheren Hangflächen. Als wesentliche Änderung der Bestandsituation mit Wirkungen auf das Landschaftsbild ist die Errichtung der Lärmschutzwände an der Autobahn und die damit verbundene Gehölzentfernung anzusehen. Im Planungsgebiet fallen der landschaftsgebundene Erholungsnutzung und Freiraumnutzung nur eine sehr geringe bis geringe Bedeutung und sind daher nicht von Relevanz.

1.2.9 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Durch das Vorhaben werden keine bekannten Kultur- oder sonstigen Sachgüter beeinträchtigt.

1.2.10 Wechselwirkungen

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

1.2.11 Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen

Gemäß § 11 Satz 1 UVPG a.F. sind auch die Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen darzustellen.

Es sind aktive Schallschutzmaßnahmen zur Verringerung der schalltechnischen Immissionen im Bereich der Wohngebiete vorgesehen. Hinzu kommen passive Schallschutzmaßnahmen an den Immissionsorten, an denen trotz der vorgesehenen Lärmschutzwände auf beiden Seiten der Trasse Überschreitungen der Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV auftreten (vgl. die Nebenbestimmung unter A.IV.7.2). Hinsichtlich des Baulärms hat der Vorhabenträger die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- und Geräuschimmissionen und die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) einzuhalten (vgl. Auflage unter A.IV.7.3). Auswirkungen durch im Rahmen der Bauarbeiten entstehende Stäube hat der Vorhabenträger zudem möglichst gering zu halten (vgl. Auflage unter A.IV.6).

Zur Vermeidung der Tötung von Haselmäusen und der streng geschützten Zauneidechse werden die Tiere abgefangen und umgesiedelt. Die Umsiedlungsflächen werden entsprechend der Habitatansprüche der Arten aufgewertet. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden durch Bepflanzung der in Anspruch genommenen Flächen die ursprünglichen Habitate wiederhergestellt.

Zur Vermeidung der Tötung von Fledermäusen werden den Abrissarbeiten eine Baufeldinspektion und das Versperren von Zugängen in das Bauwerk zu einem Zeitpunkt vorausgehen, an dem sich keine Tiere in der jeweiligen Brückenhälfte aufhalten. Durch das Anbringen von Fledermauskästen in der Umgebung wird das Quartiersangebot erhöht.

Um die Tötung von bestandsgefährdenden Vögeln und die Zerstörung besetzter Nester zu vermeiden, erfolgt die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit. Des Weiteren werden Nisthilfen für den Feldsperling in Gehölzinseln in der Umgebung ausgebracht.

Die wesentlichen Beeinträchtigungen von Pflanzen und Böden sind durch die temporären Flächeninanspruchnahmen für Arbeitsstreifen und für Baustraßen begründet, weswegen die technische Planung für die Arbeitsstreifen und Baustraßen eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme vorsieht. Für die Baustraßen werden vorhandene Wirtschaftswege genutzt, die stellenweise befestigt und auf das unbedingt notwendige Maß verbreitert werden. Sämtliche Baustraßen

werden nach Beendigung des Ersatzneubaus der Talbrücke zurückgebaut. Für die Baustelleneinrichtungen, Lager und Stellplätze sind Flächen relativ geringer Empfindlichkeit ausgewählt worden. Die Flächen werden anschließend rekultiviert und die zerstörten Biotope werden gleichartig wiederhergestellt. Langfristig wird somit der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt. Der ausstehende Kompensationsbedarf, der sich hauptsächlich durch die dauerhaften Flächenverluste durch Überbauung und Versiegelung ergibt, wird über die beiden Ökokonten „Hohe Warte II“ bei Gießen und eine Waldstilllegungsfläche des Forstamtes Wetzlar gedeckt.

Das bei der Grundwasserhaltung zurückgehaltene Wasser wird vor Einleitung in den Heubach über eine Absetz- und Neutralisationsanlage gereinigt (s. Nebenbestimmung unter A.II.2.2). Um bauzeitliche Beeinträchtigungen des zum Teil gesetzlich geschützten Heubachs (§ 30 BNatSchG) zu vermindern und insbesondere Einträge von Erdreich und Schadstoffen in das Gewässer zu vermeiden, wird der Bach für die Zeit der Bauarbeiten verrohrt. Betroffen ist hauptsächlich ein bereits im Bestand naturfern ausgebauter Bachabschnitt mit Begradigungen und Sohlbefestigungen, aber auch ein kurzer naturnaher Bachbereich. Diese Beeinträchtigung des Heubachs wird kompensiert, indem nach Ende der Baumaßnahme die Verrohrung wieder entfernt und das Fließgewässer naturnah gestaltet wird. Durch die naturnahe Wiederherstellung nach Bauende wird den Anforderungen des gesetzlichen Biotopschutzes Rechnung getragen.

Durch das Regenrückhaltebecken kann die Belastung des Baches mit Schadstoffen und Salzen aus dem Straßenwasser der Autobahn vermindert werden, zumal die Einleitung unmittelbar vor dem Beginn des weiterhin naturfernen Abschnitts des Heubachs (Verrohrung unterhalb des Gewerbegebietes) erfolgt.

1.3

Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG a.F. wurden die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 12 UVPG a.F. bewertet. Das planfestgestellte Vorhaben hat zum Teil Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen sind. Im Ergebnis stehen diese Auswirkungen der Zulässigkeit des Vorhabens jedoch nicht entgegen, zumal sie durch Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen entweder vermieden oder weitgehend ausgeglichen werden.

Hinsichtlich des Schutzgutes Menschen ist festzuhalten, dass eine spürbare Beeinträchtigung durch Schallimmissionen zu verzeichnen ist und die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV zum Teil trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen teilweise überschritten werden. In der Gesamtbetrachtung ist aber davon auszugehen, dass sich die Lärmsituation insbesondere aufgrund der vorgesehenen Schallschutzwände für die Anwohner verbessert, da bislang gar keine aktiven Schallschutzmaßnahmen existieren und verbleibenden Grenzwertüberschreitungen maximal 1,1 dB(A) betragen. Die ebenfalls nachteilig auf den Menschen wirkenden Luftschadstoffemissionen werden aufgrund des zunehmenden Verkehrs ansteigen. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden jedoch nicht überschritten, zumal die Schallschutzwände auch hinsichtlich der Luftschadstoffe abschirmend für die Wohngebiete wirken. Zusätzliche bauzeitliche Lärm- und Schadstoffimmissionen, z.B. durch den Abbruch der bestehenden Talbrücke Heubach, sind unvermeidbar, allerdings zeitlich beschränkt.

Angesichts der Vorbelastungen durch den bestehenden Fahrzeugverkehr auf der Autobahn und unter Berücksichtigung der der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen und der unter A.IV.6 und A.IV.7 genannten Auflagen zur Minimierung der Immissionen, sind die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch nicht als erheblich zu bewerten.

Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere entstehen hauptsächlich durch den Verlust oder die Beschränkung von Habitaten streng geschützter Arten im Rahmen der Baufeldfreimachung, insbesondere durch die Entfernung von Straßenbegleitenden Gehölzen und den Abriss des Brückenbauwerks (Fledermäuse). Durch Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen – teilweise als vorgezogene CEF Maßnahmen - werden die Auswirkungen möglichst minimiert und die Habitate wiederhergestellt, so dass keine dauerhaft nachteiligen erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere zu erwarten sind.

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt resultieren insbesondere bauzeitlich aus der mit dem Bauablauf verbundenen Flächeninanspruchnahme in geringwertige Biotop. Lediglich die Gehölzbestände und der Heubach weisen mittlere Wertigkeiten auf. Diese Beeinträchtigungen werden vollständig durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Zudem werden die Verluste von Biotopen von vornherein möglichst gering gehalten und Baustellenflächen so weit wie möglich auf naturschutzfachlich weniger bedeutsamen Flächen errichtet.

Durch die Bauarbeiten, insbesondere die Errichtung von Baustellenflächen, ergeben sich spürbare Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden. Auch die Überbauung offener Böden zur Errichtung des Regenrückhaltebeckens und für den Ausbau auf sechs Fahrstreifen im Umfang von 2.000m² ist zu berücksichtigen. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind daher als erheblich zu werten.

Mit Blick auf das Schutzgut Wasser ist davon auszugehen, dass die Umweltauswirkungen im Vergleich zum derzeitigen Zustand nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen. Durch den Bau des Regenrückhaltebeckens wird eine Vorreinigung des Niederschlagswassers von Schmutz und Fremdstoffen erreicht, bevor es über den Heubach in die Dill geleitet wird. Die Einleitestelle 1 (unmittelbar vor der Verrohrung unterhalb des Gewerbegebietes) wurde letztlich so gewählt, dass eine Beeinträchtigung des Heubachs und seines biologischen Zustandes möglichst nicht erfolgt. Soweit die Entwässerungsbereiche zum Teil vorübergehend an die Bestandsentwässerung angeschlossen werden, wird im Zuge des weiteren sechsstreifigen Ausbaus der A 45 sichergestellt werden, dass der Abfluss des Niederschlagswassers vor Einleitung in ein Oberflächengewässer einem Regenrückhaltebecken zugeführt wird. Aufgrund der Bauarbeiten wird eine Verrohrung des Heubachs notwendig, allerdings wird die Verrohrung nach Ende der Baumaßnahme wieder entfernt und der betroffene Abschnitt naturnah ausgebaut, während er bisher durch Begradigung und eine künstliche Bachsohle charakterisiert war.

Auswirkungen auf das Schutzgut Klima sind als nicht vorhanden einzuschätzen, da sich an der Vorbelastung in Form der Durchschneidung des Geländes durch das bereits bestehende Bauwerk keine erheblichen negativen Veränderungen ergeben.

Erhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild ergeben sich durch den Bau der Lärmschutzwände, insbesondere der 6 m hohen Wand auf der Westseite der BAB A45. Durch ihre Höhe werden Sichtbeziehungen eingeschränkt. Besonders im Brückenbereich wird hierdurch das Bauwerk gegenüber dem heutigen Bauzustand deutlich stärker als technisches Bauwerk und Sichtbarriere wahrnehmbar.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft sind von eher geringer Relevanz. Sie betreffen insbesondere Belastungen durch bauzeitliche Stäube an der Baustelle,

die gemäß der Auflage unter A.IV.6 zu minimieren sind. Die Belastungen durch Luftschadstoffe steigen zwar aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens, angesichts der Vorbelastungen durch den bereits bestehenden Verkehr einerseits und der abschirmenden Wirkung der Lärmschutzwände andererseits sind die Belastungen jedoch nicht von erheblichem Umfang.

Das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

III. Materiell-rechtliche Bewertung

Nach Abwägung sämtlicher von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange konnte die beantragte Planfeststellung für den Ersatzneubau der Talbrücke Heubach mit sechsstreifigem Ausbau zugelassen werden.

1. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für den sechsstreifigen Ausbau der A 45 folgt aus dem Fernstraßenausbaugesetz. Die Erweiterung des planfestgestellten Streckenabschnitts auf sechs Fahrstreifen ist im Fernstraßenausbaugesetz (Anlage: Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) in den vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft (Ifd. Nr. 541, Projekt: AS Haiger/Burbach – AK Gambach).

Die Notwendigkeit für den Ersatzneubau der Talbrücke Heubach ergibt sich aus Gründen der Standsicherheit und damit Verkehrssicherheit. Die beiden Teilbauwerke der Talbrücke Heubach weisen erhebliche Tragfähigkeitsdefizite auf und sind in Folge dessen schon der heutigen, aber auch insbesondere der zukünftigen Verkehrsbelastung nicht mehr dauerhaft gewachsen und müssen dringend erneuert werden.

2. Alternativenprüfung

Eine Alternative zur Erneuerung der Talbrücke Heubach besteht im Hinblick auf den Zustand der Brücke nicht. Auch für den sechsstreifigen Ausbau des planfestgestellten Streckenabschnittes gibt es keine Alternative, insbesondere ist die Nullvariante keine.

Für den gesamten Streckenabschnitt der A 45, für den der sechsstreifige Ausbau mittlerweile im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans des Bundes enthalten ist, wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Erstellung einer umweltbezogenen Machbarkeitsstudie zum sechsstreifigen Ausbau der Strecke und dessen Berücksichtigung im Rahmen der Erneuerung der Talbrücken in Auftrag gegeben. Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wurden die Auswirkungen einer Verbreiterung in beide Fahrtrichtungen untersucht und verglichen. Ergebnis der Machbarkeitsstudie vom 27. Juli 2010 für den Bereich der Talbrücke Heubach war, dass das Umfeld der A 45 hier auf beiden Seiten nur ein geringes Konfliktpotenzial aufweist.

Es wurden hinsichtlich des Ersatzneubaus und des Streckenausbaus drei Varianten im Rahmen der Voruntersuchung betrachtet, die sich auf die Bestandstrasse von Betr.-km 146,200 bis 148,160 beziehen. Dieser Abschnitt ist gekennzeichnet durch eine entwässerungsschwache Zone nördlich der Talbrücke im Verwindungsbereich (bei Betr.-km 147,500 bis 147,600) und eine engen Kurve zwischen der Anschlussstelle Herborn-Süd und der Talbrücke Heubach (bei Betr.-km 147,150 bis 147,400) mit einem Radius von $R = 600$ m, der somit nicht dem Mindestradius ($R = 900$ m) nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2009) in der Kategorie EKA 1A entspricht.

Die Varianten 1 und 2 stimmen hinsichtlich der Ausbaustrecke überein. Die Ausbaulänge beträgt 1090 m im Bereich von Betr.-km 147,070 bis 148,160. In beiden Fällen erfolgt eine Gradientenanhebung, um die entwässerungsschwache Zone zu beseitigen, eine Korrektur des Kurvenradius ist dagegen nicht umfasst. Bei Variante 1 erfolgt die Verbreiterung auf sechs Fahrstreifen mit Standstreifen beidseitig zu gleichen Teilen. In dieser Konstellation kann der Kurvenradius später nicht ohne Weiteres beseitigt werden; es wäre hierzu ein baulicher Eingriff in die neue Talbrücke erforderlich. Bei Variante 2 wird dagegen eine spätere Trassenoptimierung hin zu einem Kurvenradius $R = 900$ m ermöglicht, indem die Fahrbahn ab Betr.-km 147,340 auf einer Länge von ca. 500 m bis zum südlichen Widerlager nach Westen verschoben wird. Im Zuge dessen wird das nördliche Widerlager im Vergleich zum Bestand um ca. 1,15 m in westliche Richtung verschoben. Variante 3 umfasst bereits die Trassenoptimierung im Kurvenbereich und beginnt daher bereits bei Betr.-km 146,200. Die neue Achse der A 45 wird zur Vergrößerung des bestehenden Radius auf $R = 900$ m ca. 20 m weiter westlich liegen. Die bestehenden Überführungsbauwerke der K 63 und für eine Druckwasserleitung sowie die Unterführung der B 277 müssten angepasst werden (wobei

eine Überführung der K 63 entfallen könnte). Darüber hinaus beinhaltet diese Variante noch die Anpassung der Ein- und Ausfahrbereiche der Anschlussstelle Herborn-Süd sowie die Errichtung eines zweiten Regenrückhaltebeckens.

Die (Umwelt-)Auswirkungen der Varianten 1 und 2 sind aufgrund des kleineren Umfangs der Maßnahme viel geringer als die der Variante 3. Gleichzeitig sind die Kosten und die Planungs- und Bauzeit bei der Variante 3 wesentlich höher als bei den anderen beiden Varianten.

Der Vorhabenträger hat die Variante 2 als Vorzugsvariante gewählt und begründet dies damit, dass Variante 1 und 2 im Rahmen des Planungsauftrags lägen, Variante 2 gegenüber Variante 1 aber noch den Vorteil biete, dass eine spätere Trassenoptimierung ohne einen Umbau der Talbrücke Heubach möglich bleibe. Die Mehrkosten der Variante 2 seien vertretbar und insbesondere im Vergleich zu einer späteren baulichen Anpassung der Talbrücke wirtschaftlich. Variante 3 gehe dagegen über den eigentlichen Planungsauftrag hinaus und erfordere umweltfachliche Nacherhebung und einen höheren Aufwand im Baurechtsverfahren und bei der Baudurchführung, so dass mit einer Überschreitung der Restnutzungsdauer des Bauwerkes zu rechnen sei.

Die Variantenwahl ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Variante 2 stellt einen sinnvollen Kompromiss zwischen der Beseitigung der baulichen Schwachstellen in der derzeitigen Trassierung einerseits und dem Erfordernis eines zeitnahen Ersatzes der Talbrücke Heubach vor dem Hintergrund der ablaufenden Restnutzungsdauer dar. Eine andere Variante drängt sich jedenfalls nicht auf.

3. Wasserrechtliche Entscheidungen

Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens entscheidet die Planfeststellungsbehörde gemäß § 19 Abs. 1 WHG über die erforderlichen Einleiterlaubnisse. Die Planfeststellung für den Gewässerausbau nach § 68 WHG ist von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung (§ 75 Abs. 1 HVwVfG) umfasst.

Die Belange der Wasserwirtschaft sind gewahrt. Mit dem planfestgestellten Vorhaben sind keine nachteiligen Folgen für den Wasserhaushalt oder für die Gewässerökologie verbunden. Die Planung von Hessen Mobil ist nach § 5 Abs. 1 und § 12 Abs. 1 WHG mit dem Grundsatz der Vorsorge gegen Verunreinigungen

des Wassers oder gegen sonstige nachteiligen Veränderungen seiner Eigenschaften vereinbar und trägt den Anforderungen an einen leistungsfähigen Wasserhaushalt Rechnung.

3.1 Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser

Bei dem hier planfestgestellten Ersatzneubau der Talbrücke Heubach wird das bei Niederschlägen aus dem Bereich der bebauten oder künstlich befestigten (Straßen-) Flächen abfließende und gesammelte Wasser (Niederschlagswasser im Sinne von § 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG) über die Entwässerungseinrichtungen nach Maßgabe der Planunterlagen gesammelt und einem Regenrückhaltebecken (RRB 1) zugeleitet, das westlich der Talbrücke im Bereich von Bau-km 2+600 errichtet wird. Das Regenrückhaltebecken umfasst ein vorgeschaltetes Absetzbecken, um Schadstoffeinträge in den Heubach oder andere Verunreinigungen des Gewässers weitgehend zu vermeiden. Soweit das Niederschlagswasser nicht über das Regenrückhaltebecken abgeleitet wird, ist unterhalb der Talbrücke bei Bau-km 2+740 ein Absetzbauwerk mit Leichtflüssigkeitsabscheider und Schlammabsetzbereich vorgesehen. Dem Absetzbauwerk nachgeschaltet ist ein Kontrollschacht mit Absperrschieber. Die wassertechnischen Berechnungen basieren auf den Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Entwässerung (RAS-Ew).

Nach § 8 Abs. 1 WHG ist für beide Einleitungen in den Heubach eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich, da es sich bei der Einleitung des Niederschlagswassers um eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG handelt. Die Erlaubnis konnte gemäß §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4, § 13 und § 57 WHG erteilt werden, da weder schädliche Gewässeränderungen, noch Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten sind (§ 12 WHG). Die Einleitungen erfolgen unterhalb der Talbrücke in einem Bereich, in dem der Heubach von geringer Wertigkeit ist. Die Einleitestelle 1 wurde seitens des Vorhabenträgers im Planfeststellungsverfahren noch so verlegt, dass sie unmittelbar vor der Verrohrung des Heubachs unterhalb des Gewerbegebietes liegt. Durch das Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken und das Absetzbauwerk wird sichergestellt, dass keine Leichtflüssigkeiten in den Heubach gelangen. Es sind Absperrvorrichtungen für einen Havariefall vorgesehen. Mit den Nebenbestimmungen wird dem Vorhabenträger außerdem aufgegeben, dafür zu sorgen, dass das Entwässerungssystem planmäßig funktioniert und dass die Einleitestellen so konstruiert werden, dass der

erhöhte Wasserzufluss an diesen Stellen nicht zu Erosionen am Bachufer führt. Der Vorhabenträger hat zudem dargelegt, dass durch die vorgesehene Einleitung in den Heubach keine nachteiligen Auswirkungen auf die Dill durch Chlorideinträge zu verzeichnen sind (planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 18.3). Die untere Wasserbehörde hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde ihr nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliches Einvernehmen erteilt.

3.2 Temporäre Wasserhaltung

Für die Herstellung der Gründungsbauwerke für die Talbrücke Heubach ist eine Grundwasserhaltung während der Bauzeit erforderlich. Das Grundwasser wird anschließend in den Heubach eingeleitet.

Die Grundwasserhaltung erfüllt den Tatbestand des Entnehmens, Zutageförderns, Zutageleitens und Ableitens von Grundwasser nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG und des Aufstauens, Absenkens und Umleitens von Grundwasser durch entsprechende Anlagen nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG, so dass eine Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG erforderlich ist. Verbunden mit dieser Erlaubnis ist auch die Erlaubnis zum Einleiten des Grundwassers in den Heubach nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Vor Einleitung in den Heubach ist das Wasser über eine Absetz- und Neutralisationsanlage vorzureinigen. Dank dieser Vorkehrung sind weder schädliche Gewässeränderungen noch Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit gemäß § 12 WHG zu erwarten, so dass die Erlaubnis erteilt werden konnte. Die Erlaubnis zur Grundwasserhaltung ist auf die Bauzeit befristet.

Die untere Wasserbehörde hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde ihr nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliches Einvernehmen erteilt.

3.3 Temporäre Verrohrung des Heubaches

Die Verrohrung des Heubaches bedarf gemäß § 68 Abs. 1 WHG einer Planfeststellung. Sie stellt eine wesentliche Umgestaltung des Gewässers und damit einen Gewässerausbau gemäß § 67 Abs. 2 WHG dar. Die Voraussetzungen nach § 68 Abs. 3 WHG sind erfüllt, so dass die temporäre Verrohrung planfestgestellt werden konnte. Die bauzeitliche Verrohrung des Heubachs dient dem Schutz des Gewässers vor schädlichen Eintragungen im Zusammenhang mit den Bauarbei-

ten. Aus Sicht des Schutzes der Oberflächengewässer bestehen daher keine Bedenken gegen die Verrohrung des Baches, zumal die von fachbehördlicher Seite aufgestellten Forderungen und Anregungen weitgehend als Nebenbestimmungen berücksichtigt wurden. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine Erhöhung von Hochwasserrisiken, ist durch die Verrohrung nicht zu erwarten. Die Leistungsfähigkeit des Fließgewässers wird mit dieser Maßnahme nicht beeinträchtigt. Im Gegenteil stellt die Verrohrung in Kombination mit den Nebenbedingungen sicher, dass keine baubedingten Verunreinigungen in den Heubach gelangen, welche dem Abfluss des Wassers abträglich sein könnten. Der Schutz vor nachteiligen Veränderungen ist als Grundsatz der Gewässerbewirtschaftung in § 6 Satz 1 Nr. 1 WHG genannt. Die Verrohrung des Heubachs ist in dieser Form erforderlich und verhältnismäßig. Es ist kein milderes Mittel ersichtlich, das den Schutz des Heubachs vor Immissionen ebenso gut gewährleistet, zumal die Verrohrung nur temporär erfolgt.

3.4 Renaturierung des Heubachs

Die Renaturierung des Heubachs bedeutet eine wesentliche Umgestaltung des Gewässers und seiner Ufer und somit einen Gewässerausbau gemäß § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG. Sie bedarf folglich gemäß § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung. Die Voraussetzungen des § 68 Abs. 3 WHG liegen vor. Diese Maßnahme beeinträchtigt das Wohl der Allgemeinheit nicht, insbesondere steht eine Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung der natürlichen Rückhalteflächen durch die Renaturierung nicht zu befürchten. Sie erfolgt nur sehr kleinflächig und die Gefälleverhältnisse im Heubach werden nicht verändert, so dass der Hochwasserabfluss weiterhin gewährleistet bleibt. Vielmehr ist die Renaturierung aus gewässerökologischer positiv zu werten, da ein begradigter Bachabschnitt des Heubachs mit befestigter Sohle naturnah ausgebaut werden soll.

4. Naturschutz und Landschaftspflege

4.1 FFH-Recht

Nordöstlich des geplanten Eingriffsbereichs befinden sich zwei europarechtlich geschützten Natura 2000-Gebiete: das Flora-Fauna-Habitat Gebiet 5315-308

„Beilstein bei Herborn“ sowie das Vogelschutzgebiet 5316-402 „Hörre bei Herborn und Lemptal“.

Das FFH Gebiet wird durch naturnahe Laubmischwälder charakterisiert, die sich teilweise in Steillagen befinden. Im Gebiet sind die Lebensraumtypen „Labkraut-Eichen-Hainbuchenwälder“ (9170), „Silikاتفelsen mit Felsspaltenvegetation“ (8220), „Silikاتفelsen mit Pionierrasen“ (8230) und „Waldmeister-Buchenwald“ (9130) als zu schützenden Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie mit entsprechenden Erhaltungszielen in der Verordnung über die Natura 2000-Gebiete im Regierungsbezirk Gießen vom 31. Oktober 2016, Anlage 3a aufgeführt. Als Schutzgegenstand des Vogelschutzgebietes sind acht Brutvogelarten sowie neun Zugvogelarten angegeben.

Das FFH-Gebiet befindet sich vollständig innerhalb des deutlich größeren Vogelschutzgebietes und die Gebiete besitzen dieselbe Außengrenze zum Eingriffsbereich. Das Vogelschutzgebiet ist nördlich, östlich und südlich um den Kernort Sinn gelegen. Zwischen dem betroffenen Trassenabschnitt und den Natura 2000-Gebieten liegt somit die Bebauung von Sinn. Die Gebiete liegen mindestens 400 m von der Trasse entfernt.

Negative Einflüsse auf die Natura 2000-Gebiete können von vornherein ausgeschlossen werden. Aufgrund der Entfernung der Gebiete zum Eingriffsbereich ist eine direkte Flächeninanspruchnahme ausgeschlossen. Ebenso können indirekte Beeinflussungen durch stoffliche Belastungen oder Lärm verneint werden, da der Anbau eines Fahrstreifens westlich der Autobahn realisiert wird und somit kein Heranrücken der Trasse an das Schutzgebiet stattfinden wird. Darüber hinaus tragen die in der Planung vorgesehenen Lärmschutzwände zur Reduktion von Lärm und Schadstoffen bei.

4.2 Artenschutz

Wie die Prüfung der planfestgestellten Unterlagen durch die Planfeststellungsbehörde ergeben hat, stehen dem Vorhaben keine Vorschriften des nationalen bzw. des europäischen Artenschutzes entgegen. Es sind, auch auf Grund der planfestgestellten Maßnahmenplanung und der Auflagen unter A.IV.1, 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.

4.2.1 Bestandserfassung

Die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Biotope, Flora und Fauna wurden im Jahr 2010 vollständig erfasst. Durch Nachkartierungen wurden die Ergebnisse im Jahr 2014 gutachterlich aktualisiert. Die ergänzenden faunistischen Erhebungen erfolgten zwischen Herbst 2014 und Herbst 2015 (planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 19.1a, S. 11a).

Eine Einteilung in unterschiedliche Bezugsräume erfolgte in der vorliegenden Bestandserfassung nicht, da keine stark unterschiedlichen Nutzungsformen vorliegen und der Eingriffsbereich eine überschaubare Größe aufweist.

Für folgende Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. europäische Vogelarten, die eine erhebliche Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben besitzen, wurde eine vertiefende artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 19.1.2 Anh. 1):

- Feldsperling
- Goldammer
- Großer Abendsegler
- Großes Mausohr
- Haselmaus
- Klappergrasmücke
- Kleine Bartfledermaus
- Neuntöter
- Rauhautfledermaus
- Wacholderdrossel
- Zauneidechse
- Zwergfledermaus

Die Haselmaus wurde 2015 im Rahmen spezifischer Erfassungen in den straßenbegleitenden Gehölzen nachgewiesen und besiedelt vermutlich alle entsprechen Biotope entlang des Streckenabschnitts der A 45 im Planungsraum. Es ist davon

auszugehen, dass sich der Kernlebensraum der Art in den westlich des Untersuchungsraums gelegenen Waldbereichen befindet und das Vorkommen bis in die umgebenden Gehölze ausstrahlt.

Das Brückenbauwerk der Talbrücke Heubach wird von wenigen einzelnen Männchen des Großen Mausohrs als Sommerquartier sowie gelegentlich als Paarungsquartier im Herbst genutzt. Die Zwergfledermaus nutzt das Brückenbauwerk als Zwischen- und Winterquartier, alle übrigen nachgewiesenen Fledermausarten nutzen den Planungsraum zur Nahrungssuche und für Transferflüge.

Die Zauneidechse wurde im Jahr 2010 als einzige europarechtlich geschützte Reptilienart im Böschungsbereich der K 64 nachgewiesen und 2015 bestätigt.

Neben den oben genannten Vogelarten, für die eine vertiefte artenschutzrechtliche Prüfung erfolgt ist, wurden zudem an artenschutzrechtlich relevanten Vogelarten mit ungünstigem Erhaltungszustand Birkenzeisig, Dohle, Feldlerche, Girlitz, Hohлтаube, Kleinspecht, Mauersegler, Mehlschwalbe, Teichrohrsänger, Trauerschnäpper und Wacholderdrossel im Untersuchungsgebiet beobachtet. Eine vertiefte artenschutzrechtliche Prüfung ist jedoch nicht erfolgt, da diese Arten nicht im Wirkungsbereich des Vorhabens vorkommen (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 19.1.2 Anh. 2).

Darüber hinaus konnte für verschiedene im Plangebiet nachgewiesene Brutvogelarten ein Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG bereits im Vorhinein (ohne vertiefte Einzelfallprüfung) ausgeschlossen werden, da aufgrund ihrer Häufigkeit und Anpassungsfähigkeit sowie der vorhandenen Lebensraumausstattung davon ausgegangen werden kann, dass die ökologischen Funktionen ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewahrt werden und durch die Straßenbaumaßnahme keine Tiere verletzt oder getötet werden und keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population eintritt (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 19.1.2 Anh. 2).

4.2.2 Maßnahmenplanung

Zum Schutz der Fledermausarten sowie der Haselmaus, Zauneidechse und der unter C.III.4.2.1 genannten Vogelarten sind Maßnahmen zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erforderlich, die in den planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmenplan aufgenommen wurden (vgl. planfestgestellte Unterlagen mit der lfd. Nr. 9.1.1a, 9.1.2a, 9.2a und 19.1a, S. 107 f.) und z.T. mit Auflagen gesichert wurden:

- Die Baufeldfreimachung in Gehölzbeständen und in Grünlandbiotopen erfolgt außerhalb der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeiten von Säugetieren, Vögeln und Reptilien in den Monaten Oktober bis Februar. Auf den Habitatflächen der Haselmaus und der Zauneidechse sind vorkommende Tiere vor der Baufeldfreimachung abzufangen.
- Zur Vergrämung von Fledermäusen im Hohlkörper der Brückenbauwerke werden diese bereits ab dem Frühjahr bis zum Abbruch der Brücke von innen beleuchtet. Mögliche Einfluglöcher werden verschlossen. Zur Steigerung des Habitatangebots werden im Umfeld des Eingriffsbereichs Fledermauskästen aufgehängt.
- Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen von Flugrouten und Jagdgebieten der Fledermäuse wird während der gesamten Bauzeit ein ausreichend großer Querschnitt im Baufeld freigehalten. Eine Beleuchtung der Baustelle ist auf das Nötigste zu beschränken, sodass immer ein Teil der Brücke dunkel bleibt.
- Auf potenziellen Habitatflächen der Haselmaus ist das Fangen und Umsiedeln der Tiere in benachbarte Gebiete vorgesehen. Die Umsiedlungsflächen sind haselmausgerecht auszugestalten (Maßnahme 7.2 A_{CEF})
- Im Frühjahr des den Bauarbeiten vorangehenden Jahres werden Zauneidechsen aus den Flächen des Baufeldes abgefangen und in angrenzende, aufgewertete Flächen umgesiedelt. Das bisherige Habitat ist unattraktiv zu gestalten. Die Umsiedlungsfläche ist mit einem Reptilienzaun zu sichern, um ein Zurückwandern der Tiere zu verhindern. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind Teilbereiche des Baufeldes für die Art aufzuwerten (Maßnahmen 8.1 V_{AS}, 8.2 A_{CEF} und 8.3 A).
- Als Ausgleich für bauzeitlich in Anspruch genommene Nistplätze des Feldsperlings werden Nisthilfen außerhalb der Eingriffsfläche installiert.

4.2.3 Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Prüfung

Mit den unter C.III.4.2.2 genannten Maßnahmen wird sichergestellt, dass durch das Vorhaben keiner der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die unter C.III.4.2.1 genannten nach dem Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Arten und europäischen Vogelarten nach der Vogelschutzrichtlinie verwirklicht werden.

Mit dem zugelassenen Vorhaben ist kein Verstoß gegen das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG normierte Tötungsverbot verbunden, da das etwaige durch den Abriss

und den Neubau der Talbrücke hervorgerufene Tötungsrisiko für Individuen das allgemeine Lebensrisiko nicht signifikant übersteigt (s. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 19.1.2, S. 25). Durch die Vergrämung und Umsiedlung der Fledermäuse, der Haselmaus und der Zauneidechse sowie durch die zeitliche Beschränkung der Baufeldfreimachung wird vermieden, dass Individuen während der Bauarbeiten verletzt oder getötet werden. Durch den Betrieb werden von der neu errichteten Brücke gegenüber dem bestehenden Zustand keine zusätzlichen Risiken ausgehen.

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

Auch Fortpflanzungs- und Ruhestätten von wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten oder ihrer Entwicklungsformen werden durch das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der genannten Maßnahmen nicht beschädigt oder zerstört (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Dies wird verhindert durch die Maßnahmen zur Umsiedlung der beiden Fledermausarten in Fledermauskästen sowie dem Fangen und Verbringen von Haselmäusen und Zauneidechsen in Ersatzhabitate. Hinsichtlich der sonstigen, ausschließlich nach nationalem Recht besonders und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten liegt nach § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor. Eine Betrachtung und Bewertung der Vorhabenwirkungen auf diese Arten erfolgt im Rahmen der Eingriffsregelung und es werden im landschaftspflegerischen Begleitplan, soweit erforderlich, Maßnahmen zur Kompensation getroffen, die geeignet sind, eventuelle Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen für diese Arten zu vermeiden, zu vermindern oder gegebenenfalls wiederherzustellen (vgl. hierzu die nachfolgenden Ausführungen unter C.III.4.3).

4.3 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 im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde erteilt. Der Vorhabenträger hat einen landschaftspflegerischen Begleitplan (§ 17 Abs. 4 BNatSchG) einschließlich eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrags vorgelegt, in denen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes umfassend dargestellt und bewertet sind. Auf der Grundlage der so ermittelten vorhabenbedingten Beeinträchtigungen hat der Vorhabenträger Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgeschlagen.

Nach Prüfung des landschaftspflegerischen Begleitplanes durch die Planfeststellungsbehörde ist sie 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 Stellungnahmen der Naturschutzbehörden 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 einher geht eine Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Zudem führt es zu Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels. Der mit dem Eingriff verfolgte Zweck kann nicht mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft an einem anderen Ort erreicht werden. Alternative geeignete Lösungen gibt es nicht (vgl. dazu die Ausführungen unter C.III.2).

Eine erhebliche Beeinträchtigung ist gegeben, wenn sie nach Art, Umfang und Schwere unter Berücksichtigung der jeweiligen Empfindlichkeit des Ökosystems mehr als unbedeutend ist. Bei der Beurteilung, ob die Beeinträchtigung erheblich ist, hat die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der von dem Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen und den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden auf die vorhabenspezifischen Auswirkungen abgestellt und dabei die Bedeutung der beeinträchtigten Flächen für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und für das Landschaftsbild sowie die Dauer der Auswirkungen berücksichtigt.

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

Hinsichtlich der Einzelheiten der Bestandsermittlung wird auf den Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans (planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 19.1a, Seiten 17a ff.) verwiesen.

4.3.1 Darstellung der erheblichen Beeinträchtigung

Das planfestgestellte Vorhaben führt zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG. Zu den anlage- und baubedingten Auswirkungen gehören zum einen die Flächeninanspruchnahmen und Beeinträchtigungen aufgrund der vorhabenbedingten Baumaßnahmen und zum anderen die Veränderungen der Geländetopographie und der Oberflächengewässer sowie visuelle Wirkungen. Zu den betriebsbedingten Auswirkungen gehören Licht-, Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Auswirkungen stellen Eingriffe im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil sie die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der Naturhaushalt beinhaltet gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen.

Hinsichtlich der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen im Einzelnen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan Bezug genommen (planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 19.1a, S. 85a ff.) sowie auf die Ausführungen unter C.II.1.2. Die Prüfung hat gezeigt, dass von dem Ersatzneubau der Talbrücke im Wesentlichen eine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts, insbesondere für seine Bestandteile Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen durch baubedingte, anlagebedingte und betriebsbedingte Wirkungen ausgehen.

Nachfolgende vorhabenbedingte erhebliche Konflikte könnten sich durch die Baumaßnahme ergeben. Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sind bereits berücksichtigt.

1. Biotop (B): Bauzeitlicher Flächenverlust bzw. erhebliche Beeinträchtigung von Biotopen im Bereich der Baustelleneinrichtungen und Arbeitsstreifen
2. Biotop (B): Mittel bis langfristiger Flächen- und Artenverlust durch die Inanspruchnahme von Biotopen für Straßennebenflächen

3. Biotope (B): Veränderung der Biotopeigenschaften des Heubachs durch bauzeitliche Verrohrung, Wasserhaltung und Barrierewirkung
4. Fauna (F): Bauzeitlicher Lebensraum- und Habitatverlust der Haselmaus durch die Baufeldfreimachung
5. Fauna (F): Veränderung von Biotopeigenschaften und Biotopfunktionen der Haselmaushabitate durch Überbauung sowie Trennwirkung und Verschattung durch Lärmschutzwände
6. Fauna (F): Bauzeitliche Beeinträchtigung von Brutvögeln durch den starken Rückschnitt sowie die Rodung von straßenbegleitenden Gehölzen und den Abbruch der Brücke
7. Fauna (F): Bauzeitliche Inanspruchnahme von Zauneidechsenhabitaten
8. Fauna (F): Bauzeitliche Beeinträchtigung von Fledermaushabitaten durch den Abbruch der Brücke
9. Boden (BoF): Standortveränderungen durch Baustelleneinrichtung und Arbeitsstreifen
10. Boden (BoV): Standortveränderungen, Standortverlust mit Auswirkungen auf die natürlichen Bodenfunktionen durch Fahrbahnen, Wege, Regenrückhaltebecken und Lärmschutzwand
11. Landschaftsbild (L): Veränderung des Landschaftsbildes durch das Entfernen straßenbegleitender Gehölze
12. Landschaftsbild (L): Veränderung der Sichtbeziehungen durch den Bau einer Lärmschutzwand auf der Westseite der Brücke

Weitere Konflikte, die auftreten können, jedoch unter Berücksichtigung der Auflage unter A.IV.6 und der bereits bestehenden Belastung als unerheblich anzusehen sind, betreffen bau- und betriebsbedingte Schadstoffeinwirkungen auf die Schutzgüter sowie Lärmbelastung von Tieren im stark vorbelasteten Bereich entlang der Autobahn. Aufgrund der abschirmenden Wirkung der Lärmschutzwände für Schall und Schadstoffe wird von keiner Mehrbelastung bzw. Verbesserung des Status quo durch das Bauvorhaben ausgegangen. Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft wurden aufgrund der Kleinflächigkeit des Eingriffs, bereits vorhandenen Vorbelastungen und geringen Ausgangswertigkeiten ausgeschlossen.

4.3.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen

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

Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme für erforderliche Baustelleneinrichtungsflächen wird auf das unbedingt notwendige Maß reduziert und es wurden für die Baustelleneinrichtung, Lager- und Stellplätze Böden mit geringer Empfindlichkeit und möglichst mit geringer bis mittlerer naturschutzfachlicher Bedeutung ausgewählt. Wertvolle Biotope werden geschützt, indem sie nicht befahren werden dürfen und mit Schutzzäunen abgegrenzt werden (siehe auch Auflage unter A.IV.1.6).

Der Ersatzneubau der Talbrücke Heubach und sechsstreifige Ausbau der anliegenden von der Planfeststellung umfassten Streckenabschnitte werden auf der bestehenden Trasse errichtet, so dass zusätzliche Versiegelungen minimiert werden.

Zur Vermeidung der Einleitung belasteter Straßenabwässer in den Heubach werden die anfallenden Regenwassermassen in ein Regenrückhaltebecken eingeleitet.

Aus Gründen des Artenschutzes erfolgt die Baufeldfreimachung inklusive Roudungsarbeiten vor Beginn der Brutzeit der Vögel, also nur außerhalb des Zeitraums zwischen dem 1. März und dem 30. September (siehe Auflage unter A.IV.1.5). Zudem erfolgt eine ökologische Bauüberwachung durch ein Fachbüro über den gesamten Bauzeitraum (siehe Auflage unter A.IV.1.3).

Zur Vermeidung und Minderung der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan folgende Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. planfestgestellte Unterlagen mit den lfd. Nrn. 9.1.1a, 9.1.2a und 9.2a und planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 19.1a, S. 103 ff.):

1. Maßnahme 1.1 V: Schutz von Boden, Grundwasser und Oberflächengewässern im Baubetrieb
2. Maßnahme 1.2 V: Schutz von Biotopen durch Bauzäune und Baumschutz
3. Maßnahme 2 V_{AS}: Konfliktvermeidende Bauzeitenregelung für Tierarten
4. Maßnahme 3.1 S: Verrohrung des Heubachs
5. Maßnahme 5.1 V_{AS}: Baufeldinspektion (Fledermäuse und Vögel)

6. Maßnahme 5.2 V_{AS}: Querschnitt unter der Brücke freihalten
7. Maßnahme 7.1 V_{AS}: Umsiedelung von Haselmäusen
8. Maßnahme 8.1 V_{AS}: Abfangen und Umsiedeln von Reptilien (Zauneidechsen)

4.3.3 Kompensationsmaßnahmen

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen erfüllen die gesetzlichen Voraussetzungen, die gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG, § 7 HAGBNatSchG an Kompensationsmaßnahmen zu stellen sind. Sie sind mit der Landschaftsplanung vereinbar. Bei der Auswahl wurde die Bedeutung der Flächen für die Landwirtschaft gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG berücksichtigt. Landwirtschaftlich genutzte Flächen werden nicht beansprucht. Das gesetzliche Gebot, die Flächeninanspruchnahme gering zu halten, wurde damit beachtet. 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 der durch das Vorhaben hervorgerufene Eingriff in Natur und Landschaft vollständig durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen oder ersetzt werden kann. Zum Ausgleich der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. planfestgestellte Unterlagen mit den lfd. Nrn. 9.2, 9.3 und 19.1, Seiten 62 ff.), folgende Ausgleichs-, Gestaltungs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen:

1. Maßnahme 1.3 A: Entsiegelung
2. Maßnahme 1.4 A: Rekultivierung des Heubachs im Brückenbereich
3. Maßnahme 3.2 A: Renaturierung des Heubachs im Brückenbereich
4. Maßnahme 4.1 A/G: Entwicklung von extensiver Rasen und Säume im Baufeld
5. Maßnahme 4.2 A/G: Wiederherstellung von Gehölzbeständen/Hecken im Baufeld
6. Maßnahme 4.3 A: Entwicklung von Brache- und Gebüschstreifen
7. Maßnahme 4.4 A: Pflanzung von Einzelgehölzen
8. Maßnahme 5.3 A_{CEF}: Fledermausquartiere bereitstellen
9. Maßnahme 6 A_{CEF}: Nisthilfen für den Feldsperling
10. Maßnahme 7.2 A_{CEF}: Aufhängen von Haselmaus-Nistkästen

11. Maßnahme 8.2 A_{CEF}: Herstellung eines Ersatzhabitats für die Zauneidechse
12. Maßnahme 8.3 A: Herstellung eines Habitats für die Zauneidechse
13. Maßnahme 9 E: Entwicklung von Offenlandkomplexen
14. Maßnahme 10 E: Waldstillegung auf einer Kernfläche

Das sich aus der Eingriffsregelung ergebende Kompensationsdefizit wird über die Ökopunktekonten "Ökokonto Hohe Warte II" und „An der Schieferseite“ des Forstamtes Wetzlar vollständig ausgeglichen (vgl. hierzu die planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 19.1.1a). Nach der in der planfestgestellten Unterlage mit der lfd. Nr. 19.1 vorliegenden Bilanzierung ergibt sich für den Ersatzneubau der Talbrücke Heubach zunächst ein Kompensationsdefizit von 426.500 Wertpunkten. Zur Kompensation dieses Defizits ist die Maßnahme 9 E: Rückbau von baulichen Anlagen und Entwicklung von extensiv genutztem Offenlandkomplexen im Rahmen der Ökokontomaßnahme „Hohe Warte II“ auf bundeseigenen Flächen in einer Teilfläche der Gemarkung Gießen, Flur 47, Flurstücke 34/5 mit 388.208 Wertpunkten vorgesehen. Zudem wird ein zweites Ökokonto des Forstamtes Wetzlar mit 38.346 Wertpunkten belastet. Aus diesem Ökokonto wird eine Fläche von 2.554 m² beansprucht, die im Ökokonto bereits für das Vorhaben reserviert wurde (s. Auszug Ökokonto Forstamt Wetzlar, Stand 14.10.2019). Bei dieser Maßnahme handelt es sich um eine seit langer Zeit ungenutzten Waldfläche, die ihrer natürlichen Entwicklung überlassen wurde (Prozessschutz). Ziel der Maßnahme ist die Entwicklung einer Waldgesellschaft mit natürlichen Zerfallsprozessen, kleinräumig nebeneinander existierender Waldentwicklungsformen, was zu einer deutlichen Steigerung der Habitateignung für diverse Tierarten führt. Dem vorliegenden Projekt wurde eine Teilfläche der Gemarkung Sinn, Flur 49, Flurstück 1 zugeordnet.

Nach Prüfung der zu den Ökokonten vorgelegten Unterlagen (insb. planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 19.1.1a) kam die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Ökokontomaßnahmen „Hohe Warte II“ und „An der Schieferseite“ als Ersatzmaßnahmen für das hier planfestgestellte Vorhaben anerkannt werden konnten. Die vorlaufenden Ersatzmaßnahmen erfüllen die Voraussetzungen des § 16 Abs. 1 BNatSchG und § 10 HAGBNatSchG. Danach können Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die im Hinblick auf zu erwartende Eingriffe durchgeführt worden sind, als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen anerkannt werden, soweit u.a. die Voraussetzungen des § 15 Abs. 2

BNatSchG erfüllt sind. Die Bevorratung von vorgezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mittels Ökokonten, Flächenpools oder anderer Maßnahmen, insbesondere die Erfassung, Bewertung oder Buchung vorgezogener Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Ökokonten, und deren Genehmigungsbedürftigkeit und Handelbarkeit richtet sich nach § 10 HAGBNatSchG. Vorlaufende Maßnahmen sind nur dann für die Kompensation eines Eingriffs anrechnungsfähig, wenn sie zuvor abgenommen und in ein Ökokonto eingebucht wurden. Dies ist hinsichtlich beider Ökokontomaßnahmen gegeben. Die untere Naturschutzbehörde Gießen hat mit Bescheid vom 19.03.2014 eine vorläufige Anerkennung der vorgesehenen Aufwertung in Höhe von 4.045.279 Wertpunkten auf das „Ökokonto Hohe Warte II“ der BImA gutgeschrieben. Das Ökokonto „An der Schieferseite“, welches Hessen Forst betreibt, wurde mit Bescheid der unteren Naturschutzbehörde des Lahn-Dill-Kreises vom 4.07.2017, Az. 26.1/2016-NK-20-003 anerkannt. Es wurde eine Aufwertung von 300.000 Biotopwertpunkten festgestellt.

Durch den Ankauf von Ökopunkten aus den genannten Ökokonten wird vermieden, dass landwirtschaftliche Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, dadurch wird § 15 Abs. 3 BNatSchG beachtet. Auf Anregung des Kreisausschusses der Gemeinde Sinn wurden für das durch die 2. Planänderung verursachte Wertpunktedefizit Kompensationsmaßnahmen auf dem Gemeindegebiet herangezogen.

In Anspruch genommene Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen und Flächen sind gemäß § 10 Abs. 5 HAGBNatSchG aus dem Ökokonto auszubuchen. Die Planfeststellungsbehörde hat Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement, Außenstelle Dillenburg, beauftragt, die das Ökokonto führende Naturschutzbehörde über den Eintritt der Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses zu unterrichten, damit diese für die externen Ausgleichsmaßnahmen 9 E und 10 E die Ausbuchung aus dem Ökopunktekonto vornehmen kann (vgl. Auflage unter A.IV.1.9).

4.3.4 Umweltschadensrecht

Die Bestandserhebungen sind korrekt durchgeführt worden und die Projektwirkungen des Vorhabens wurden richtig erfasst, so dass nachteilige Auswirkungen von Tätigkeiten einer verantwortlichen Person, die im Rahmen der mit der Planfeststellung erteilten naturschutzrechtlichen Genehmigungen erfolgen, gemäß § 19 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG nicht zu einer Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinne des Umweltschadensgesetzes führen.

4.3.5 Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG

Eine Ausnahme für den Verlust sowie die erhebliche Beeinträchtigung von gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG geschützten Biotopen konnte zugelassen werden. Aus der Übersicht im landschaftspflegerischen Begleitplan (planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 19.1a, S. 74) sowie dem Bestands- u. Konfliktplan (planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 19.2.2a und 19.2.3a) folgt, dass das Biotop „natürliche oder naturnahe Bereiche fließender und stehender Binnengewässer und der dazugehörigen uferbegleitenden natürlichen oder naturnahen Vegetation“ (§ 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG) im Hinblick auf die bauzeitliche Verrohrung des Heubachs vorhabenbedingt beeinträchtigt wird.

Die Beeinträchtigung des vorgenannten, gesetzlich geschützten Biotops wird gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde unter A.III.1.2 zugelassen.

Die Voraussetzungen für die Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG sind erfüllt. Demnach können Ausnahmen von den Verboten des § 30 Absatz 2 BNatSchG zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigung der Biotope ausgeglichen werden kann. Eine gleichartige Wiederherstellung für den Eingriff in den naturnahen Abschnitt des Heubaches sieht die Maßnahme 3.2 A vor. Danach wird der Heubach in dem Bereich der bauzeitlichen Verrohrung, welche zum Schutz des Baches vor Sedimenteintragungen im Zuge des Abbruchs der bestehenden Talbrücke und der Herstellung des Ersatzneubaus auf einer Länge von etwa 75 m vorgesehen ist, nach Ende der Baumaßnahme naturnah ausgebaut.

5. Straßenrechtliche Entscheidung

Unter A.III.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird gem. § 2 Abs. 6a FStrG festgestellt, dass die verbreiterten Straßenteile mit der Verkehrsübergabe als Bundesautobahn gewidmet gelten.

Diese Widmungsfiktion nach § 2 Abs. 6a i. V. m. § 2 Abs. 2 FStrG findet Anwendung, wenn die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen. § 2 Abs. 2 FStrG regelt die Voraussetzungen für die Widmung der Straßen. Demnach muss der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks sein oder der Eigentümer und sonst zur Nutzung dinglich Berechtigte muss der Widmung zugestimmt haben oder der Träger der Straßenbaulast muss den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung nach § 18f Abs. 1 FStrG oder in einem

sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt haben. Diese Voraussetzungen liegen vor. Soweit für die Verbreiterung des hier planfestgestellten Streckenabschnitts der Bundesautobahn A 45 von Betr.-km 147,075 bis 148,157 zusätzliche Grundstücke benötigt werden, werden diese auf Grundlage dieser Planfeststellung vom Vorhabenträger erworben. Zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe, zu dem die Widmungsfiktion ihre Wirkung entfaltet, ist der Vorhabenträger Eigentümer der Grundstücke, auf denen sich die Autobahntrasse befindet.

6. Archäologie

Es sind keine Bodendenkmäler bekannt, die durch das Vorhaben berührt werden könnten. Das Landesamt für Denkmalpflege (hessenARCHÄOLOGIE) hat in seinen Stellungnahmen (Schreiben vom 17.01.2017, 19.07.2017 und 08.06.2018) auch keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht.

7. Bodenschutz

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 3 Abs. 3 der Verordnung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465) hat jeder, der auf den Boden einwirkt, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden. Durch die Bauarbeiten wird unweigerlich auf die Böden im Plangebiet eingewirkt, so dass es erforderlich ist, Maßnahmen zur Verhinderung schädlicher Bodenveränderungen zu ergreifen. Dies wird durch die Auflagen unter A.IV.4 sichergestellt. Sie gewährleisten die Einbeziehung fachkundiger Dritter (HLNUG, Fachgutachter, ökologische Baubegleitung), so dass eine separate bodenkundliche Baubegleitung nicht angeordnet werden musste.

8. Abfallwirtschaft, Abfallentsorgung

Die Erzeuger oder Besitzer von Abfällen müssen gemäß § 7 Abs. 2 des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG) vom 24. Februar

2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 9 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808), die Grundpflichten der Kreislaufwirtschaft beachten. Demnach ist der Vorhabenträger für die Entsorgung bzw. Verwertung der Abbruchmaterialien verantwortlich. Mit den unter A.IV.5 genannten Auflagen wird eine ordnungsgemäße Entsorgung bzw. Verwertung der Abfälle sichergestellt. In den Hinweisen werden die in Hessen geltenden Vorgaben zur Abfallentsorgung genannt.

9. Immissionsschutz

9.1 Straße, Verkehr und Bebauung

Die vorliegenden immissionstechnischen Untersuchungen erstrecken sich über den Planungsbereich des Ersatzneubaus der Talbrücke Heubach und der angrenzenden Streckenabschnitte der A 45, die sechsstreifig ausgebaut werden sollen, von Bau-km. 2+060 (Betr.-km 147,075) bis 3+140 (Betr.-km 148,157).

Aussagen über die vorhandene und die prognostizierte Verkehrssituation ergaben sich zunächst aus der Verkehrsuntersuchung „sechstreifiger Ausbau der A 45 – Landesgrenze HE/NW – Gambacher Kreuz“ aus dem Jahr 2012. Im April 2016 wurde die Verkehrsuntersuchung vom Prognosehorizont 2025 auf den Prognosehorizont für das Jahr 2030 fortgeschrieben. Diese Untersuchung wurde dem ursprünglichen Feststellungsentwurf zugrunde gelegt und die darauf basierende schalltechnische Untersuchung war Gegenstand des ersten Anhörungsverfahrens. Auch die 1. Planänderung basierte noch auf den Zahlen der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung. Im Januar 2018 erfolgte eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für den sechsstreifigen Ausbau der A 45 mit dem Ergebnis, dass die Verkehrszahlen auf der A 45 für den Prognosehorizont 2030 höher sein werden, als noch 2016 erwartet. U.a. die schalltechnische und die luftschadstofftechnische Untersuchung wurden vor diesem Hintergrund überarbeitet und im Rahmen der 2. Planänderung vorgelegt.

Die aus der Aktualisierung resultierenden Prognoseverkehrswerte für 2030 ergeben für den Abschnitt Heubach zwischen den Anschlussstellen Herborn-Süd und Ehringshausen einen DTV von 78.200 Kfz/24h. Die Prognosewerte für die Lkw-Anteile > 2,8 t liegen bei 21,0 % am Tag und 48,5 % in der Nacht. Der Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t) beträgt 19,6 %.

Im Einflussbereich der Talbrücke Heubach und des angrenzenden Streckenabschnitts befindet sich östlich der Autobahntrasse der Kernort von Sinn. In Trassennähe ist Gewerbe angesiedelt, dahinter (weiter in Richtung Osten) beginnt die Wohnbebauung in leichter Hanglage. Vereinzelt existieren Wohnhäuser aber auch im Gewerbegebiet. Zudem befinden sich nördlich des Gewerbegebietes drei Wohngebäude im Außenbereich in einem Abstand von ca. 180 m zur Fahrbahn. Westlich der Trasse in einer Entfernung von ca. 470 m liegt der Ortsteil Fleisbach. Er ist höher gelegen als die Fahrbahn der A 45. Für Einzelheiten zu der Wohnbebauung wird auf den Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 17.1.1b) und die Lagepläne zum Immissionsschutz (planfestgestellte Unterlagen mit den lfd. Nr. 7.1b und 7.2b) verwiesen.

9.2

Luftschadstoffe

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

Auf Grund von § 48a Abs. 1 und 3 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432), wurde die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 18. Juli 2018 (BGBl. I S. 1222), erlassen. Die 39. BImSchV dient der Umsetzung europäischer Richtlinien über die Luftqualität und legt für verschiedene Luftschadstoffe Immissionsgrenzwerte fest. Die bei der Straßenplanung zu berücksichtigenden Werte sind als fachplanerische Zumutbarkeitsgrenzen im Sinne von § 74 Abs. 2 HVwVfG von Bedeutung.

Bei dem hier planfestgestellten Ersatzneubau der Talbrücke Heubach wird der Querschnitt des Bauwerkes zwar für sechs Fahrstreifen vergrößert, die Einrichtung eines zusätzlichen dritten Fahrstreifens in Fahrtrichtung Hanau durch Markierung erfolgt jedoch erst nach Ausbau der angrenzenden Streckenabschnitte.

Der Vorhabenträger hat in den vorgelegten Unterlagen die zu erwartende Schadstoffbelastung unter der Annahme eines sechsstreifigen Ausbaus der A 45 mit der dazugehörigen prognostizierten Verkehrsbelastung für das Jahr 2030 nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) für das nächst gelegene Gebäude des Kernortes Sinn berechnet (Westfassade des Bürogebäudes mit der Objekt-Nr. 441, vgl. planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 7.1b, Abstand zur Fahrbahn ca. 45 m). Die Anwendungsvoraussetzungen der RLuS sind für den Kernort Sinn gegeben. Der Ortsteil Fleisbach liegt mehr als 450 m von der Trasse der A 45 entfernt und somit grundsätzlich außerhalb des Anwendungsbereichs der RLuS, die eine genaue Berechnung lediglich bis 200 m vom Fahrbahnrand ermöglicht. Im Gutachten wurde daher die zu erwartende Luftschadstoffbelastung bei einer Entfernung von 200 m vom Fahrbahnrand der Autobahn in Richtung des Ortsteils Fleisbach berechnet. Diese Vorgehensweise ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im 200 m-Korridor kann eine kritische Luftschadstoffbelastung für die weiter entfernten Immissionsorte erst recht ausgeschlossen werden.

Die luftschadstofftechnische Untersuchung wurde aufgrund der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung im Januar 2018 überarbeitet (2. Planänderung). Trotz höherer zu erwartender Verkehrszahlen auf dem planfestgestellten Abschnitt der A 45 kam für den Ortsteil Fleisbach im Rahmen der 2. Planänderung die Lärmschutzwand auf der westlichen Seite der Heubachtalbrücke begünstigend hinzu. Diese hat für das Wohngebiet auch im Hinblick auf Luftschadstoffe eine abschirmende Wirkung.

Wie sich aus der luftschadstofftechnischen Untersuchung (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 17.2b) ergibt, werden sowohl an dem gewählten Immissionsort im Kernort Sinn als auch in einem Abstand von 200 m westlich der Autobahn in Richtung Fleisbach die zulässigen Immissionsgrenzwerte vollständig eingehalten. Da mit wachsendem Abstand von der Straße die Schadstoffkonzentrationen weiter abnehmen, können kritische Luftschadstoffbelastungen für die weiter entfernten Gebäude ausgeschlossen werden.

9.3 Lärmschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Lärm vereinbar. Maßnahmen zum Lärmschutz

sind gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269), erforderlich, da die Grenzwerte der 16. BImSchV im Bereich des hier planfestgestellten Ersatzneubaus der Talbrücke Heubach überschritten werden.

9.3.1 Rechtsgrundlagen

Zu den privaten Belangen Dritter, die bei einem Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, gehört das Interesse, vor Verkehrslärm und anderen Emissionen verschont zu bleiben, auch wenn diese unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle – wie sie für den Verkehrslärm in der Verkehrslärmschutzverordnung normativ geregelt ist – liegen, 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).

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG aber dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Gemäß § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist beim zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet.

Tabelle 4: 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)

In § 3 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Der Vorhabenträger Hessen Mobil hat die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz unter Berücksichtigung der in Tabelle 4 genannten Grenzwerte der Lärmvorsorge untersucht.

9.3.2 Lärmberechnung

Hessen Mobil hat eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt, die die Auswirkungen des Vorhabens auf die Lärmsituation in der Nachbarschaft für das Prognosejahr 2030 unter der Annahme eines sechsstreifigen Querschnitts der A 45 darstellt und beurteilt. Für die Wohngebäude im Plangebiet wurden Einzelpunkt-berechnungen durchgeführt. Als Immissionsorte wurden die Außenfassaden der zu schützenden Räume in Höhe der Geschosdecken gewählt. Die Beurteilungspegel werden in tabellarischer Form getrennt nach Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) ausgewiesen (vgl. Tabelle in der Berechnungsunterlage zur schalltechnischen Untersuchung, planfestgestellten Unterlage mit der lfd. Nr. 17.1.1b). Dieser Übersicht lässt sich auch entnehmen, für welche Immissionsorte dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz besteht.

Die Berechnung erfolgte gemäß den Vorgaben des § 3 i. V. m. Anlage 1 16. BImSchV. Die Lärmpegel, die der Planfeststellung zugrunde gelegt wurden, sind nach dem Berechnungsverfahren der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 (RLS-90), auf deren Kapitel 4.0 in Anlage 1 der 16. BImSchV verwiesen wird, mit einem EDV-gestützten Programmsystem (SoundPLAN, Version 7.4) unter Heranziehung des für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsaufkommens ermittelt worden. Wegen des inhomogenen Trassenverlaufs (Damm, Einschnitt, Talbrücke) sowie der komplexen Bebauungssituation wurde nach dem Teilstückverfahren der RLS-90 gerechnet. Berücksichtigt wurden u.a. der zukünftige sechsstreifige Ausbauquerschnitt, die Verkehrsprognosemenge einschließlich der Lkw-Anteile anhand der Tabelle 3 der RLS-90 in den Tages- und Nachtstunden, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der Strecke (Annahme: max. 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw), die Lage und Höhe der Immissionsorte sowie die örtlich wechselnde Topografie mit einem dreidimensionalen Geländemodell. Es wurde für den lärmindernden Fahrbahnbelag ein Korrekturwert von $D_{\text{StrO}} = - 2 \text{ dB(A)}$ zugrunde gelegt.

9.3.3 Darstellung und Bewertung der Lärmberechnungen

Die schalltechnischen Berechnungen, die im Rahmen der 2. Planänderung vorgelegt wurden und Teil der planfestgestellten Unterlagen sind, basieren auf der Grundlage einer tragfähigen Verkehrsprognose unter Berücksichtigung des Schwerverkehrsanteils. Es ist das richtige Berechnungsverfahren angewandt worden und alle entscheidungsrelevanten Parameter wurden berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hält die Ergebnisse der Lärmuntersuchungen daher für tragfähig; sie bilden eine geeignete Grundlage zur Bewertung der zu erwartenden Lärmauswirkungen.

Anders als in den Einwendungen zum Teil gefordert, kommt eine Messung der Lärmimmissionen nicht in Betracht. Die 16. BImSchV regelt unter Verweis auf die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), dass und wie die Lärmimmissionen zu berechnen sind. Nach diesen Vorgaben ist die Berechnung des Beurteilungspegels hier auch erfolgt. Bei dem Beurteilungspegel handelt es sich um die Berechnung eines Mittelungspegels, der nicht die Lärmbelastung zu bestimmten Zeiten oder Witterungsverhältnissen darstellt, sondern einen zeitlich gemittelten Schallpegel an einem Immissionsort auf Basis der prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) unter Berücksichtigung von Zu- oder Abschlägen z.B. für die Boden- und Meteorologiedämpfung. Der Beurteilungspegel ist somit nicht vergleichbar mit Ergebnissen einer punktuell erfolgenden Schallpegelmessung. Messungen bergen die Problematik, dass sie durch situationsbedingte Ereignisse, z.B. die Witterung oder Verkehrsbelastungsschwankungen, beeinflusst sind und deshalb über einen langen Zeitraum erfolgen müssten, um aussagekräftig zu sein. Es ist zu beachten, dass für die zukünftig prognostizierten höheren Verkehrszahlen aber zum Zeitpunkt der Planfeststellung auch rein tatsächlich keine Messung möglich ist.

Im Bereich der Talbrücke Heubach sowie der angrenzenden Baustrecke liegt in östlicher Richtung der Kernort der Gemeinde Sinn und in westlicher Richtung der Ortsteil Fleisbach. In beiden Ortsteilen besteht schutzbedürftige Bebauung in Form von Wohnbebauung und einer Schule. An allen im Nahbereich der A 45 liegenden Gebäuden wurden an geeigneten fassaden- und stockwerksbezogenen Immissionsorten die Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV ermittelt und die Anspruchsberechtigung auf Lärmschutz überprüft.

Die Berechnungen haben ergeben, dass ohne aktiven Lärmschutz die Grenzwerte der 16. BImSchV an 154 Gebäuden (583 Schutzfälle) überschritten würden.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schallschutzwände verbleiben vereinzelt Grenzwertüberschreitungen, die Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Tag jedoch an allen Immissionsorten eingehalten. Die Berechnungspunkte (Immissionsorte) mit den jeweiligen Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen (die berechneten Beurteilungspegel) mit und ohne Berücksichtigung des vorgesehenen aktiven Schallschutzes, die maßgebenden Grenzwerte sowie Ansprüche auf passiven Lärmschutz sind der planfestgestellten Unterlage mit der lfd. Nr. 17.1.2b zu entnehmen.

9.3.4 Lärmschutzmaßnahmen

Zum Schutz der entlang des hier planfestgestellten Abschnitts der A 45 liegenden Ortsteile Sinn (Kernort) und Fleisbach sind Lärmschutzwände auf beiden Seiten der Trasse vorgesehen:

- Lärmschutzwand am östlichen Fahrbahnrand von Bau-km 2+290 bis 3+075 mit einer Höhe von 4,50 m, wobei in den Bereichen von Bau-km 2+290 bis 2+310 und von Bau-km 3+055 bis 3+075 eine Erhöhung von 2,50 m auf 4,50 m bzw. eine Absenkung der Lärmschutzwand von 4,50 m auf 2,50 m erfolgt
- Lärmschutzwand am westlichen Fahrbahnrand von Bau-km 2+435 bis 2+975

Beide Lärmschutzwände sind hochabsorbierend zu errichten (Absorptionsgruppe A 3 nach Z-TV-Lsw 06).

Im Rahmen der schalltechnischen Begutachtung wurden verschiedene Varianten des aktiven Lärmschutzes hinsichtlich der Anzahl der Fälle von Grenzwertüberschreitungen (Schutzfälle), des Beurteilungspegels und des Lautheitsgewichts einerseits und der Kosten andererseits verglichen.

Zunächst wurden die Lärmbetroffenheiten für den Fall ohne Lärmschutz ermittelt, wofür alle Schutzfälle, d.h. Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitungen, zusammengezählt wurden. Neben der Tatsache, dass eine Grenzwertüberschreitung vorliegt, ist für die Bewertung der Lärmüberschreitung auch die Höhe der Grenzwertüberschreitung relevant. Hierzu wurde die Differenz zwischen Immissionsgrenzwert und Beurteilungspegel berechnet. Diese wurde in ein Lautheitsgewicht nach den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1997) um-

gerechnet, wobei statt des Zielpegels der jeweilige Immissionsgrenzwert eingesetzt wurde. Damit wurde der überproportionalen Zunahme der Lärmbelästigung bei steigendem Beurteilungspegel Rechnung getragen. Lag der Beurteilungspegel unter dem Grenzwert, wurde als Lautheitsgewicht null angesetzt. Als weiteres Vergleichskriterium zwischen den aktiven Schallschutzvarianten wurde der Verhältnismäßigkeitswert (Produkt aus Effektivität und Effizienz) herangezogen. Die Effektivität als Maß der Wirksamkeit wurde berechnet, indem die Minderung des Lautheitsgewichtes ins Verhältnis zum Lautheitsgewicht ohne Lärmschutz gesetzt wurde. Die Effizienz spiegelt die Kosten-Nutzen-Relation wieder, d.h. die Minderung des Lautheitsgewichtes wird ins Verhältnis zu den Kosten für den aktiven Schallschutz gesetzt.

Lärmschutz entlang des östlichen Fahrbahnrandes

Die Schallschutzwand am östlichen Fahrbahnrand in Fahrtrichtung Dortmund hat eine Länge von 785 m und ist durchgehend (mit Ausnahme der Randbereiche) 4,50 m hoch. Sie dient dem Schutz der Nachbarschaft im Ortskern von Sinn.

Mit der gewählten Lärmschutzvariante kann eine beträchtliche Verringerung der Schallimmissionen für diesen Bereich erreicht werden. Überschreitungen der nächtlichen Grenzwerte bestehen zwar weiterhin an 18 Immissionsorten an 9 Gebäuden (ohne Lärmschutzwand wären es 583 Schutzfälle an 154 Gebäuden). Die maximale Grenzwertüberschreitung beträgt an einem Immissionsort 1,1 dB(A), im Übrigen bleiben die Grenzwertüberschreitung aber darunter und sind somit kaum wahrnehmbar. Eine höhere Lärmschutzwand erscheint daher nicht sinnvoll. Sie wäre mit höheren Kosten verbunden, ohne dass damit eine erhebliche Verbesserung verbunden wäre. Für einen Vollschutz wäre z.B. eine 6 m hohe Lärmschutzwand erforderlich, die mit zusätzlichen Kosten von etwa 630.000 € verbunden wäre (entspricht ca. 32 % Mehrkosten). Zudem erhöhen sich trotz der hochabsorbierenden Ausgestaltung mit zunehmender Höhe der Lärmschutzwand die schalltechnischen Reflexionen, die die Lärmauswirkungen in westlicher Richtung wiederum negativ beeinflussen.

Lärmschutz entlang des westlichen Fahrbahnrandes

Im Rahmen der 2. Planänderung wurde auf der westlichen Seite der Trasse eine 540 m lange und 6 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen, um das Wohngebiet „Im Ebert“ im Ortsteil Fleisbach zu schützen. Die topographische Lage der Wohnbebauung stellt sich insofern als ungünstig dar, als sie höher als die Trasse liegt.

Daher ist eine verhältnismäßig hohe Lärmschutzwand erforderlich: Um einen Vollschutz zu erreichen, müsste eine 10 m hohe Lärmschutzwand errichtet werden, obwohl die Wohnbebauung über 450 m von der Trasse entfernt liegt. Die Variante mit dem höchsten Kosten-Nutzen-Faktor ist eine 8,50 m hohe Wand. Die gewählte 6 m hohe Wand bewirkt aber bereits eine spürbare Entlastung der Nachbarschaft im Ortsteil Fleisbach. Grenzwertüberschreitungen werden nur an 26 Immissionsorten an 15 Gebäuden (statt 101 Schutzfällen an 42 Gebäuden ohne aktiven Lärmschutz) zu verzeichnen sein und betragen maximal 1,1 dB(A). Die 8,5 m hohe Lärmschutzwand ginge mit Mehrkosten von 40 % einher und würde wiederum zu vermehrten Reflexionen in Richtung des Kernortes Sinn führen. Daher ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass der Vorhabenträger mit der vorgesehenen 6 m hohen Lärmschutzwand auf der Westseite und 4,50 m hohen Lärmschutzwand einen angemessenen aktiven Lärmschutz vorgesehen hat.

9.3.5 Baulärm

Bei der Durchführung der Baumaßnahme können konfliktverursachende Wirkungen durch Baulärm auftreten. Deshalb besteht für den Vorhabenträger die Verpflichtung, bei der Bauausführung die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschemissionen vom 19.8.1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 01.9.1970) und die 32. BImSchV als Stand der Technik zu beachten und die technischen Regelwerke entsprechend einzuhalten (vgl. Nebenbestimmung unter A.IV.7.3).

Nicht genehmigungsbedürftige Anlagen, zu denen auch Baustellen gehören, sind nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BImSchG so zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen verhindert und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Dem entsprechend wird mit der Nebenbestimmung sichergestellt, dass die Umsetzung der Baumaßnahme nach dem Stand der Technik unter Heranziehung der entsprechenden technischen Regelwerke erfolgt, ohne dass die Planfeststellungsbehörde in den Bauablauf eingreift, den der Vorhabenträger gemäß § 4 FStrG zu verantworten hat. Die Umweltauswirkungen infolge Baulärms sind eng mit dem gewählten Bauverfahren verbunden. Bei der Baudurchführung muss daher beachtet werden, dass bei dem gewählten Bauverfahren auch der Aspekt der Lärmvermeidung mit einbezogen wird, damit schädliche Einwirkungen ver-

mindert werden. Bei Baulärm hat der Vorhabenträger insbesondere auf die Intensität, die Dauer und den Zeitraum der Arbeiten (Nachtzeit, Wochenende) unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der bauplanungsrechtlichen Qualifizierung des Gebietes, in dem sich die Baustelle befindet, zu achten. 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 trägt der Einsatz lärmarmen Baugeräte und Baumaschinen maßgeblich zu geringeren Belastungen durch Baulärm bei.

10. Störfallbetriebe; Seveso III-Richtlinie

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG ist bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen das Trennungsgebot zu beachten. Dies bedeutet u.a., dass die für bestimmte Nutzungen vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass Auswirkungen von schweren Unfällen im Sinne der Richtlinie 2012/18/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 04. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen (Seveso III-Richtlinie) auf wichtige Verkehrswege vermieden werden.

Das planfestgestellte Vorhaben liegt innerhalb der nach der KAS-32 (Arbeitshilfe „Szenarienspezifische Fragestellungen zum Leitfaden KAS-18“ der Kommission für Anlagensicherheit beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, November 2015) auf Grundlage der Seveso II- Richtlinie festgesetzten Achtungsabstände der folgenden Betriebe:

Tabelle 5: Störfallbetriebe nach Seveso III-Richtlinie

Lfd. Nr.	Name und Anschrift des Betriebes	Achtungsabstand
201	Progas Flüssiggaslager Sinn, Am Hohenrain, 35764 Sinn	200 m
211/213	Dekotec (Holzapfel-Gruppe) Unterm Ruhestein 1, 35764 Sinn	200 m

Unter Berücksichtigung der Seveso III-Richtlinie haben sich die Achtungsabstände für die o.g. Betriebe nicht verändert.

Das Unternehmen Dekotec ist im Bereich der Oberflächenbehandlung (Galvanotechnik) tätig. Die Progas GmbH & Co KG betreibt in Sinn ein Flüssiggaslager.

Die Trasse der A 45 im Bereich der Heubachtalbrücke liegt bereits derzeit und wird, da der Ersatzneubau an derselben Stelle wie im Bestand errichtet wird, auch künftig innerhalb des Achtungsabstandes der o.g. Betriebe liegen. Daraus könnte verfahrensrechtlich zum einen die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 3d UVPG a.F.) resultieren, die für das Vorhaben aber ohnehin zu erfolgen hatte (s.o. unter C.II.1.1), weswegen dieser Punkt nicht weiter vertieft wird. Darüber hinaus hatte die Planfeststellungsbehörde aber auch eine etwaige Störfallproblematik im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, da die A 45 als wichtiger Verkehrsweg ein Schutzobjekt gemäß §§ 3 Abs. 5d, 50 Satz 1 BImSchG darstellt.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach Abstimmung mit dem zuständigen Regierungspräsidium zu dem Ergebnis gekommen, dass die Maßnahme, der Ersatzneubau der Talbrücke Heubach mit sechsstreifigem Ausbau, auch unter Berücksichtigung der Pflicht nach § 50 Satz 1 BImSchG zur Vermeidung von schweren Unfällen im Zusammenhang mit Störfallbetrieben zuzulassen war. Eine Verpflichtung zur Einhaltung eines konkreten Abstands zwischen einem Verkehrsweg und einem Störfallbetrieb ergibt sich weder aus § 50 Satz 1 BImSchG noch aus Art. 13 der Seveso III-Richtlinie. In Art. 13 Abs. 2 Buchst. a der Seveso III-Richtlinie wird lediglich auf die Wahrung eines „angemessenen Sicherheitsabstand“ zwischen den Betrieben und - soweit wie möglich - Hauptverkehrswegen abgestellt. Die oben genannten Achtungsabstände sind nicht mit dem angemessenen (Sicherheits-)Abstand im Sinne der Richtlinie gleichzusetzen, der jeweils für einen konkreten Störfallbetrieb gilt.

Gegenstand der Seveso III-Richtlinie ist gemäß Art. 1 die Verhütung schwerer Unfälle in Störfall-Anlagen sowie die Begrenzung der Unfallfolgen. Damit wird deutlich, dass Zuständen vorgebeugt werden soll, die das Risiko schwerer Unfälle in einem erheblichen Maße steigern. Es ist nicht anzunehmen, dass sich durch den sechsstreifigen Ausbau die Gefahr für einen Unfall der Störfallbetriebe in relevanter Weise erhöht. Dies begründet sich zum einen daraus, dass die Erweiterung der Autobahn auf sechs Fahrstreifen auf der von den Störfallbetrieben abgewandten Seite in Fahrtrichtung Hanau erfolgt. Da die Fahrbahn in Fahrtrichtung Dortmund bereits im Bestand dreistreifig ausgebaut ist, ist nach Umsetzung der Maßnahme nicht davon auszugehen, dass eine größere Gefahr für das Abkommen von Fahrzeugen von der Fahrbahn oder einer Havarie von Gefahrguttransportern oder Tankzügen besteht, zumal auf der Brücke Rückhaltesysteme für Kraftfahrzeuge gemäß den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) vorgesehen sind. Vielmehr ist Zweck des

sechsstreifigen Ausbaus, eine höhere Leistungsfähigkeit der Autobahn in beiden Fahrtrichtungen zu erreichen und damit die Verkehrssicherheit zu verbessern. Darüber hinaus hat die am östlichen Fahrbahn neu zu errichtenden 4,50 m hohe Lärmschutzwand sowohl von der Fahrbahn in Richtung der Störfallbetriebe als auch von den Störfallbetrieben in Richtung Fahrbahn eine abschirmende Wirkung vor schädlichen Immissionen. Es existiert für den Störfallbetrieb Progas in Sinn bereits ein externer Notfallplan, in dem für verschiedene Szenarien Maßnahmen vorgesehen sind, u.a. die Absperrradien bei Eintreten eines Notfalls festgesetzt sind (E-Mail des Kreisausschusses, Abteilung Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz an den Vorhabenträger vom 18.11.2019).

Während der Baumaßnahme an der Trasse werden spezielle Vorkehrungen getroffen, um Unfälle bei der 4+0 Verkehrsführung zu vermeiden. So werden zur Abtrennung der Fahrtrichtungen und Sicherung der Bau- und Arbeitsstellenbereiche Schutzvorkehrungen gemäß den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) und der Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) vorgesehen. Für die Bauzeit wird östlich der A 45 eine Baustraße von der Straße Unterm Ruhestein (ca. bei Bau-km 2+800) bis zur Autobahntrasse bei ca. Bau-km 3+000 errichtet. Sie soll ca. 5 Jahre betrieben werden, d.h. während dieses Zeitraums befindet sich Baustellenverkehr in der unmittelbaren Nähe zu den Störfallbetrieben. Auch die Bauarbeiten, insbesondere an der Brücke, erfolgen innerhalb des Achtungsabstands der Störfallbetriebe. Auch wenn der Eintritt eines Unfalls während der Bauzeit unter Beeinträchtigung der Störfallbetriebe im Zuge einer Verkettung unglücklicher Umstände nicht sicher ausgeschlossen werden kann, erachtet die Planfeststellungsbehörde das zusätzliche Risiko eines aufgrund der Bauarbeiten eintretenden Störfalls als gering ein und sieht daher darin kein Hindernis für die Zulassung des Vorhabens.

11. Belange der Landwirtschaft (öffentlicher Belang)

Das Bauvorhaben ist auch unter Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft im öffentlichen Interesse genehmigungsfähig. Für das planfestgestellte Bauvorhaben wird insbesondere für das Regenrückhaltebecken und in geringerem Umfang für die Herstellung von Habitaten für die Zauneidechse (Maßnahmen 8.2A_{CEF} und 8.3 A) dauerhaft auf landwirtschaftliche Nutzflächen zugegriffen. Die aus § 15 Abs. 3 BNatSchG resultierende Anforderung, bei der Auswahl der Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu

nehmen, wurde dennoch beachtet. Die Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen beschränkt sich auf randliche Inanspruchnahmen, eine Zerschneidung der Flächen wird vermieden. Die Lage der Habitatflächen für die Zauneidechse ist so gewählt, dass die Habitate in der Nähe des Regenrückhaltebeckens liegen, z.T. auf Restflächen, die ohnehin nicht mehr bewirtschaftet werden könnten. Diese Flächen werden vom Vorhabenträger erworben (s. unter C.III.13.9). Für das Regenrückhaltebecken, welches aus Gründen des Wasserschutzes dringend geboten ist, konnte eine Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen nicht vermieden werden. Im Übrigen erfolgt die für den Eingriff erforderliche Kompensation in großen Teilen durch die Inanspruchnahme von Ökokonten, so dass landwirtschaftliche Flächen geschont werden.

12. Private Belange, Eigentumsgarantie und Entschädigung

Durch das geplante Vorhaben werden Grundstücke beziehungsweise Grundstücksteile Dritter dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommen. Bei der Durchführung des Straßenbauvorhabens werden von den bauausführenden Unternehmen Geländeflächen als Arbeitsraum benötigt (vorübergehende Inanspruchnahme), die der Vorhabenträger den Unternehmen zur Verfügung stellen muss. Für die vorübergehende Inanspruchnahme steht den Berechtigten eine angemessene Entschädigung in Geld, gegebenenfalls auch Schadensersatz für Störungen und Beeinträchtigungen zu. Im Übrigen müssen die Flächen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden. Gleichmaßen besteht für die vorübergehende Inanspruchnahme von Wald- und anderen Flächen zur Umsetzung der vorgesehenen CEF-Maßnahmen 5.3 A_{CEF}, 6 A_{CEF} und 7.2 A_{CEF} ein Entschädigungsanspruch der Eigentümer.

Zur Regelung der Entschädigungsfragen werden sich der Vorhabenträger oder dessen Bevollmächtigte rechtzeitig vor Baubeginn mit den Betroffenen in Verbindung setzen. Sofern der Vorhabenträger zu den Entschädigungsfragen keine Einigung mit den betroffenen Grundstückseigentümern erzielen kann, werden die für die Betroffenen eintretenden Nachteile in dem gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren nach § 19a FStrG ausgeglichen.

13. Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stellen

Zu der von den Behörden, der beteiligten Gebietskörperschaft und weiteren Stellen abgegebenen Stellungnahmen ist Folgendes festzustellen:

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

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 17.01.2017 eine Stellungnahme abgegeben, auf die im Rahmen der 1. Planänderung mit E-Mail von 10.07.2017 und der 2. Planänderung mit E-Mail vom 30.05.2018 Bezug genommen wurde.

Der Vorhabenträger hat erklärt, dass Mindestanforderungen an Straßen des Militärgrundnetzes gemäß Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RIST) bei den Planungen für den Ersatzneubau der Talbrücke Heubach eingehalten werden und dass das geplante Brückenbauwerk den Anforderungen an eine Militärstraße – MLC 50/50-100 gemäß STANAG 2021 entspricht. Der in der Stellungnahme geäußerten Forderung nach Anzeige des Baubeginns und -endes kam der Vorhabenträger durch die Zusage unter A.V.1 nach.

13.2 Stellungnahme des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Mit Schreiben vom 02.02.2017 hat das HLNUG im Rahmen der ursprünglichen Anhörung eine Stellungnahme abgegeben und eine intensive ingenieurgeologische bzw. geotechnische Begleitung der Baumaßnahme empfohlen. Auf eine ausdrückliche Anordnung einer ingenieurgeologischen bzw. geotechnischen Baubegleitung hat die Planfeststellungsbehörde verzichtet, da der Vorhabenträger bestätigt hat, dass eine solche durch die kontinuierliche Einbindung der internen Spezialisten sichergestellt ist. Es gibt keine Hinweise, die eine Anordnung einer darüberhinausgehenden ingenieurgeologischen und geotechnischen Baubegleitung in diesem Fall erforderlich erscheinen lassen. Grundsätzlich wird die Tragfähigkeit des Untergrundes während der Bauleistung überwacht und die Gewährleistung der verwendeten Baustoffe auf Eignung und Unbedenklichkeit wird überprüft.

In der Stellungnahme der o.g. Behörde zur 1. Planänderung wird aus immissions-technischer Sicht ausdrücklich keine Bedenken geäußert, im Übrigen wird auf die Stellungnahme vom 02.02.2017 verwiesen. Die mit Schreiben vom 30.07.2018 zur 2. Planänderung vorgetragene Forderung zu Bohrungen wurde als Nebenbestimmung unter A.IV.4.1 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

13.3 Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik GmbH

Die Forderungen der Telekom, die mit Schreiben vom 20.12.2016, 05.07.2017 und 24.05.2018 vorgebracht wurden, wurden durch die Zusagen unter A.V.2 umfassend berücksichtigt.

13.4 Stellungnahme von Hessen Forst, Forstamt Herborn

Das Forstamt Herborn hat mit Schreiben vom 10.02.2017 gefordert, über den Beginn der CEF-Maßnahmen informiert zu werden. Mit der Nebenbestimmung unter A.IV.1.8 wird dem Genüge getan. Im Hinblick auf den vom Forstamt Herborn vorgebrachten Anspruch der Waldeigentümer auf Entschädigung für die Waldnutzung zur Umsetzung der CEF-Maßnahmen finden sich Ausführungen unter C.III.12.

13.5 Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer

Der mit Schreiben vom 01.02.2017 geäußerten Forderung der IHK wurde durch die Zusage unter A.V.3 Rechnung getragen.

13.6 Stellungnahme des Kreisausschusses des Lahn-Dill-Kreises

Der Kreisausschuss hat im Ursprungsverfahren sowie in den beiden Anhörungsverfahren zur 1. und zur 2. Planänderung Stellungnahmen abgegeben (Schreiben vom 20.02.2017, 18.09.2017 und 14.08.2018).

Der Fachbereich Verkehr fordert, dass das als Baustraße genutzte Teilstück der K 63 nach Ende der Baumaßnahme zurück gebaut und der ordnungsgemäße Straßenzustand wiederhergestellt wird. Während der Bauzeit müssten die anliegenden Gewerbebetriebe erreichbar sein. Anders als zunächst vorgesehen, ist es nicht erforderlich, die K 63 während der Bauzeit anzuheben. Im Regelungsverzeichnis (planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 11b) ist unter den Punkten 1.10 und 1.11 ausdrücklich festgesetzt, dass während der Bauzeit Einmündungen und Zufahrten so angepasst werden, dass eine Erreichbarkeit der Betriebe sichergestellt wird und der bauliche Zustand der K 63 in diesem Bereich nach Bauende wie vor Baubeginn wiederhergestellt wird. Somit bedarf es zu den vorgenannten Punkten keiner weiteren Zusage oder Auflage, ebenso wenig einer separaten Verwaltungsvereinbarung. Soweit die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe im Einzelfall temporär eingeschränkt werden muss, werden die Gewerbetreibenden vorher darüber informiert (s. Zusage unter A.V.3).

Im Hinblick auf die Forderungen, dass die K 63 von der Baustraße bis nach Merkenbach nicht von Baustellenfahrzeugen befahren wird und dass ein Beweissicherungsverfahren für die K 64 durchgeführt wird, hat der Vorhabenträger Zusagen abgegeben, die den Forderungen Rechnung tragen (s. unter A.V.4).

Die Abteilung Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz des Kreisausschusses forderte in allen drei Stellungnahmen die Erarbeitung eines Rettungspunkteplans mit folgenden Inhalten: Kartenausschnitt der Baumaßnahme, Bezeichnung und Lage der Lotsenpunkte und Beschreibung der Anfahrt zu den Lotsenpunkten. Die Zusage des Vorhabenträgers betrifft die Festlegung eines Lotsenpunktes nach Einrichtung der Baustelle (vgl. Zusage unter A.V.4). Dies erscheint ausreichend und zweckmäßig, um das der Forderung des Kreisausschusses zugrundeliegende Ziel, die Sicherung einer Zufahrtsmöglichkeit für Rettungsfahrzeuge auf die Baustelle, zu erfüllen. Soweit dem Einwand durch die Zusage unter A.V.4 nicht Rechnung getragen wurde, wird er zurückgewiesen.

Die Abteilung Bauen und Wohnen verweist in allen drei Stellungnahmen im Hinblick auf den Immissionsschutz auf die AVV Baulärm. Dies wird mit der Nebenbestimmung unter A.IV.7.3 berücksichtigt.

Die seitens der Abteilung Umwelt, Natur und Wasser geforderte Berichtspflicht zu den CEF-Maßnahmen wurde als Nebenbestimmung in den verfügenden Teil aufgenommen (A.IV.2).

Die geforderten Nebenbestimmungen und Hinweise zum Gewässerschutz und dem Grundwasserschutz wurden weitgehend übernommen. Die Darlegungen zur Verrohrung und der späteren Renaturierung des Heubaches sind im Regelungsverzeichnis und den Maßnahmenblättern aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend bestimmt (planfestgestellte Unterlagen mit den lfd. Nr. 9.2b und 11b) und wurden unter A.III.2 planfestgestellt. Zudem wurden die seitens der unteren Wasserbehörde geforderten Nebenbestimmungen zur bauzeitlichen Verrohrung und anschließenden Renaturierung des Heubachs berücksichtigt. Im Übrigen werden die Details zu der Umsetzung der Renaturierung im Rahmen der Ausführungsplanung unter Einbeziehung der unteren Wasserbehörde festgelegt (Nebenbestimmung unter A.IV.3.15). Entsprechend der Anregung der unteren Wasserbehörde wurde eine Erlaubnis zur bauzeitlichen Grundwasserhaltung erteilt. Mit der unteren Wasserbehörde wurde im Hinblick auf die wasserrechtlichen Erlaubnisse unter A.II (einschließlich der Nebenbestimmungen hierzu) das Einvernehmen hergestellt.

Die Abteilung für den ländlichen Raum bemerkt im Rahmen der Stellungnahme vom 20.02.2017, dass für das Regenrückhaltebecken landwirtschaftliche genutzte Flächen in Anspruch genommen werden, macht diesbezüglich jedoch keine Bedenken geltend.

13.7 Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen, Dezernat III 31 Bauleitplanung

Mit Schreiben vom 21.02.2017, 25.07.2017 und 01.08.2018 äußerte die o.g. Behörde Bedenken zu der Planung im Hinblick auf die Schallimmissionen für den Ortsteil Fleisbach der Gemeinde Sinn, insbesondere auch unter Berücksichtigung des Flächennutzungsplans der Gemeinde, der östlich der bestehenden Wohnbebauung weitere Wohnbauflächen ausweise. Die Grundsätze der Bauleitplanung nach § 1 BauGB (Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse) könnten nicht mehr gewährleistet werden. Diese Bedenken hält das Dezernat Bauleitplanung

nung auch im Rahmen der 2. Planänderung, mit der die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Talbrücke Heubach in Fahrtrichtung Hanau zum Schutz der Anwohner in Fleisbach eingeführt wurde, weiter aufrecht.

Eine Berücksichtigung der unbebauten Grundstücke im Detail ist bei der Variantenwahl für den aktiven Lärmschutz nicht möglich und auch nicht erforderlich. Für diese Grundstücke besteht dem Grunde nach (noch) kein Anspruch auf aktiven Lärmschutz. Ein solcher Anspruch existiert für ein unbebautes Grundstück erst dann, wenn die Wohnbebauung planerisch verfestigt ist. Selbst Baureife genügt nicht (hierzu: BVerwG, Beschluss vom 19.10.2011 – 9 B 9/11, juris-Rn. 5). Grundlage für die Beurteilung, ob und in welchem Umfang ein Anspruch auf Lärmschutz besteht, ist die Berechnung des Beurteilungspegels nach der 16. BImSchV, die immissionsortbezogen zu erfolgen hat (§ 3 16. BImSchV i. V. m. Anlage 1 der Verordnung). Eine immissionsortbezogene Betrachtung setzt voraus, dass die einzelnen Schutzobjekte, wenn sie noch nicht errichtet sind, zumindest planerisch konkretisiert sind. Dies ist im Stadium einer Darstellung im Flächennutzungsplan nicht erfüllt. Aus dem systematischen Zusammenhang mit § 42 Abs. 1 Satz 2 BImSchG folgt, dass der Gesetzgeber davon ausgegangen ist, dass ein Anspruch auf Lärmschutz nur dann bestehen kann, wenn zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses zumindest eine Baugenehmigung vorliegt.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass die im Flächennutzungsplan vorgesehene Wohnbebauung gar nicht in die Abwägung eingestellt wird. Sie wurde bei der vorliegenden Planung insofern berücksichtigt, als der gewählte aktive Lärmschutz auf der Heubachtalbrücke dieser Wohnbebauung ebenfalls zugutekommen wird.

13.8 Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen, Abteilung IV Umwelt

Die Umweltabteilung des Regierungspräsidiums hat mit Schreiben vom 21.02.2017 im Ursprungsverfahren sowie mit Schreiben vom 22.09.2019 und vom 20.08.2018 zur 1. bzw. 2. Planänderung gesammelte Stellungnahmen aller betroffenen Dezernate abgegeben.

Seitens des für Altlasten zuständigen Dezernats 41.4 wurde auf eine Altablagerungsfläche westlich der A 45 in der Nähe der K 64 hingewiesen (AFD-Nr-532.020.030-000.008). Genauere Erkenntnisse zu dieser Altfläche liegen weder beim Regierungspräsidium, noch bei der Gemeinde Sinn oder dem Lahn-Dill-Kreis vor. Daher hat die Planfeststellungsbehörde entsprechend der Anregung

der Behörde angeordnet, dass der Vorhabenträger bei Aushubarbeiten im Bereich der Altfläche einen Gutachter zu konsultieren hat (Nebenbestimmung unter A.IV.4.2). Soweit in der Stellungnahme vom 20.08.2018 zudem auf Altflächen im Bereich der Ökokontomaßnahme Hohe Warte II verwiesen wird, hat der Vorhabenträger ausgeführt, dass die konkreten Maßnahmenflächen laut Auskunft der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (Eigentümerin des Ökokontos) nicht betroffen sind. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Stellungnahme vom 20.08.2018 hinsichtlich des vorsorgenden Bodenschutzes eine durchgehende bodenkundliche Baubegleitung gefordert. Die Planfeststellungsbehörde hat aus den unter C.III.7 genannten Gründen davon abgesehen, eine solche anzuordnen. Zudem hat der Vorhabenträger bestätigt, die Baumaßnahme unter Berücksichtigung der Anforderungen der DIN 19731 – Bodenbeschaffenheit – Verwertung von Bodenmaterial durchzuführen.

Die vom Dez. 42.1 geforderten Nebenbestimmungen zur Abfallwirtschaft und Abfallentsorgung wurden unter A.IV.5 übernommen.

Die Stellungnahmen der für Immissionsschutz zuständigen Dezernate im Ursprungsverfahren und zur 1. Planänderung sind aufgrund der beiden Planänderungen in weiten Teilen überholt und haben sich somit erledigt. Im Weiteren wird daher nur auf diejenigen Aspekte eingegangen, die auch durch die Planänderungen nicht gelöst wurden. Im Rahmen der 1. Planänderung wurde vom Dezernat 43.1 kritisiert, dass eine Prüfung von gekrümmten/abgewinkelten Lärmschutzwänden nicht erfolgt sei. Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass keine zusätzlichen, deutlichen Pegelminderungen durch ein Krümmen der Lärmschutzwand nachgewiesen werden konnten. Durch das Abknicken bzw. Wölben einer Lärmschutzwand rückt die maßgebende Ober- bzw. Beugungskante zwar näher an die Fahrbahn heran (schalltechnisch günstig), die Wand wird aber gleichzeitig niedriger (schalltechnisch ungünstig) und beide Effekte kompensieren sich annähernd. Es ist jedoch mit höheren Herstellungs- und Erhaltungskosten zu rechnen. Aus diesen Gründen wurden diese Varianten nicht weiterverfolgt.

Hinsichtlich der 2. Planänderung hat das Dezernat Immissionsschutz I die zusätzliche Lärmschutzwand zum Schutz des Ortsteils Fleisbach begrüßt, bringt aber zum Ausdruck, dass die wirtschaftlichste Variante (Höhe der Lärmschutzwand: 8,50 m) grundsätzlich zu bevorzugen wäre, weil nur vier Schutzfälle verbleiben würden. Es werde zur Kenntnis genommen, dass diese Variante mangels technischer Realisierbarkeit ausscheide, man möchte aber noch die Varianten 10 bis

13 auf technische und finanzielle Realisierbarkeit geprüft wissen. Das Dezernat Immissionsschutz II schließt sich dieser Stellungnahme an, weist aber noch darauf hin, dass laut den Ausführungen im Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 17.1) auf Seite 18b bei der gewählten Lärmschutzvariante in Fahrtrichtung Hanau der Immissionsgrenzwert Nacht an 15 Wohnhäusern überschritten werde, in der Anlage 2b zu dieser Unterlage für diese Variante aber 26 verbleibende Schutzfälle ausgewiesen würden.

Zwar nehmen die technischen Herausforderungen mit der Höhe der Lärmschutzwand auf der Talbrücke zu, die Planfeststellungsbehörde geht jedoch davon aus, dass grundsätzlich auch die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 8,50 m auf der Fleisbacher Seite umsetzbar wäre. Dennoch ist die Planfeststellungsbehörde der Ansicht, dass die Wahl der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6 m auf der westlichen Seite nicht zu beanstanden ist. Die Lärmschutzwand löst bereits viele Schutzfälle. Die Kosten für eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand steigen erheblich, insbesondere auch im Verhältnis zu den dadurch zusätzlich gelösten Schutzfällen. Gleichzeitig ist zu beachten, dass eine Erhöhung der Lärmschutzwand auf der Fleisbacher Seite sich auf die Lärmsituation auf der gegenüber liegenden Seite insofern auswirkt, als eine höhere Wand – trotz ihrer Ausgestaltung als hochabsorbierend – zu vermehrten Schallreflexionen führt, die wiederum zu höheren Lärmimmissionen im Kernort führen. Mit den gewählten Varianten am westlichen und östlichen Fahrbahnrand ist ein ausgewogener Schutzstandard für beide Gebiete sichergestellt. Die maximale Grenzwertüberschreitung beträgt in beiden Bereichen 1,1 dB(A) und ist somit kaum hörbar. Eine höhere Lärmschutzwand am westlichen Fahrbahnrand war wegen der genannten Nachteile unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Zahl der somit gelösten Schutzfälle bzw. Wohngebäude überschaubar bleibt, die Kosten aber spürbar ansteigen würden, nicht anzuordnen.

Der vom Dezernat Immissionsschutz II angesprochene Widerspruch resultiert daraus, dass die Aussage in den textlichen Ausführungen des Erläuterungsberichts sich auf die betroffene Anzahl an Wohnhäusern bezieht, die in der Übersicht in der Anlage ausgewiesene Summe der Schutzfälle dagegen die betroffenen fassaden- und stockwerksbezogenen Immissionsorte meint. In der Tabelle ist in Spalte 16 auch die Anzahl der betroffenen Wohnhäuser genannt. Für die gewählte Variante 9 sind in der Tabelle 26 Schutzfälle und 15 betroffene Wohnhäuser ausgewiesen, was der Angabe im Erläuterungsbericht entspricht.

Das Dezernat Bergaufsicht bringt im Rahmen der Stellungnahmen Bedenken hinsichtlich der zwei in der Nähe des betroffenen Streckenabschnitts der A 45 befindlichen stillgelegten Bergbaustollen vor, da nicht bekannt sei, ob diese beim Bau der A 45 gesichert worden seien. Diesen Bedenken wird durch die Nebenbestimmungen unter A.IV.8 Rechnung getragen.

13.9 Stellungnahme der Gemeinde Sinn

Mit Stellungnahme vom 22.02.2017 forderte die Gemeinde Sinn eine Überprüfung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen. Es wird vorgebracht, dass das für die Lärmberechnung betrachtete Wohngebiet in der Kerngemeinde Sinn zu klein gewählt worden sei und wesentlich mehr Wohngebäude von dem Verkehrslärm der Heubachtalbrücke betroffen seien als in der Berechnung dargestellt. Zudem sei die Lärmbelastung dort stark abhängig von der Windrichtung. Daher seien theoretische Berechnungen nicht valide und eine Überprüfung durch Messung notwendig. Dann müsse die Lärmschutzwand an der Ostseite in Höhe und Länge größer dimensioniert werden. Auch für den Ortsteil Fleisbach fordert die Gemeinde eine Lärmmessung.

Soweit die schalltechnische Untersuchung im Hinblick auf den Umfang der betrachteten Wohnhäuser kritisiert wird, hat der Vorhabenträger dies bereits im Rahmen der 1. Planänderung korrigiert. Zudem ist eine Lärmschutzwand auf der Westseite der Trasse zwischenzeitlich durch die 2. Planänderung vorgesehen, so dass die Einwände diesbezüglich erledigt sind.

Im Hinblick auf die Forderung nach einer Messung der Schallimmissionen ist festzuhalten, dass die 16. BImSchV regelt, dass und wie die Lärmimmissionen zu berechnen sind. Nach diesen Vorgaben ist die Berechnung des Beurteilungspegels hier auch erfolgt. Bei dem Beurteilungspegel handelt es sich um die Berechnung eines Mittelungspegels, der nicht die Lärmbelastung zu bestimmten Zeiten oder Witterungsverhältnissen darstellt, sondern einen zeitlich gemittelten Schallpegel an einem Immissionsort. Dieser Beurteilungspegel ist somit nicht vergleichbar mit Ergebnissen einer punktuell erfolgenden Schallpegelmessung. In den Berechnungen wird von einer Mitwindsituation in Richtung des Immissionsortes sowie von einer Temperaturinversion ausgegangen. Beides fördert die Schallausbreitung, d.h. es wird eine starke Schallausbreitung zum jeweils betrachteten Immissionsort hin unterstellt, so dass die berechneten Schallpegel eher hoch liegen.

Darüber hinaus ist aber auch zu berücksichtigen, dass eine Verkehrsmessung für eine für die Zukunft prognostizierte (höhere) Verkehrsbelastung nicht möglich ist.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurde festgestellt, dass die zur Herstellung neuer Habitate für die Zauneidechse erforderlichen Flächen im Grunderwerbsplan und im Grunderwerbsverzeichnis nicht als dauerhafte, sondern nur als vorübergehende Inanspruchnahme gekennzeichnet waren. Dies hat die Planfeststellungsbehörde durch Violetteintrag korrigiert. Eigentümerin der Flächen ist die Gemeinde Sinn. Sie wurde durch den Vorhabenträger über diesen Umstand benachrichtigt und hat ihr Einverständnis durch Abschluss einer Bauerlaubnisvereinbarung kundgetan (Besitzüberlassungs-/Bauerlaubnisvereinbarung zwischen der Gemeinde Sinn und der Hessischen Landgesellschaft vom 16.12.2019). Damit wurde eine Beteiligung der Gemeinde zu dieser nachträglichen Änderung sichergestellt.

13.10 Stellungnahme der PleDOC GmbH

Mit Schreiben vom 20.01.2017, 22.08.2017 und 04.06.2018 hat die PleDOC GmbH zu der Planung Stellung genommen, wobei hinsichtlich der Planänderungen keine neuen Aspekte vorgebracht wurden.

Soweit seitens der PleDOC GmbH darauf hingewiesen wird, dass eine durch die Straßenbaumaßnahme erforderlich werdende Umverlegung der Leitungen der LNr. 11/2, DN 150 und/oder LNr. 11/2/28, DN 100 der Open Grid Europe GmbH ebenfalls planfestgestellt werden müsste, hat der Vorhabenträger dargelegt, dass die Notwendigkeit einer Umverlegung der Leitungen ausgeschlossen werden kann. Im Übrigen wurde den Forderungen durch Zusagen des Vorhabenträgers Rechnung getragen (A.V.5). Soweit die Zusagen mit der Kreuzung der Entwässerungsmulde vom Regenrückhaltebecken mit der Gashochdruckleitung LNr. 11/2 und die Anhebung der Kreisstraße K 63 in Zusammenhang stehen, wurden diese im verfügenden Teil nicht berücksichtigt, da die Planung seitens des Vorhabenträgers zwischenzeitlich so angepasst wurde, dass diese Konflikte ausgeräumt werden konnten. Auf eine Entwässerungsmulde im Bereich der Gasleitung wird verzichtet, stattdessen wird das vom Regenrückhaltebecken abfließende Wasser über den bereits bestehenden Entwässerungsgraben der K 64 unterhalb der Talbrücke Heubach in den Heubach geleitet. Zudem hat der Vorhabenträger

die Bauausführung nun so vorgesehen, dass eine bauzeitliche Anhebung der K 63 nicht mehr erforderlich ist.

13.11 Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen, Abt. V Ländlicher Raum, Forsten, Natur- und Verbraucherschutz

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 15.03.2017 (Hauptverfahren), vom 09.08.2017 und 05.09.2017 (1. Planänderung) sowie vom 08.08.2019 und 20.08.2018 (2. Planänderung) Stellungnahmen abgegeben.

Die seitens der oberen Forstbehörde und der oberen Naturschutzbehörde geforderten Nebenbestimmungen wurden unter A.IV.1 berücksichtigt. Auch die naturschutzrechtlichen Genehmigungen wurden weitgehend wie von der oberen Naturschutzbehörde angeregt erteilt. Die Planfeststellungsbehörde hat aber eine Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotops „Nassstaudenflur“ ausgeschlossen und daher davon abgesehen, hierfür eine biotoprechtliche Zulassung zu erteilen.

Mit Schreiben vom 20.08.2018 hat das für Artenschutz und Fischerei zuständige Dezernat geltend gemacht, die aus der Entwässerung der A 45 resultierenden Chlorideinträge müssten nicht nur wie erfolgt für die Dill, sondern auch für den Heubach betrachtet werden. Andernfalls müsse die Einleitestelle verlegt werden, so dass eine Einleitung erst kurz vor der Verrohrung des Heubachs erfolge. Seine Sichtweise hat das Dezernat mit E-Mail vom 27.11.2018 und vom 02.10.2018 bekräftigt. Die Planfeststellungsbehörde hat auf Bitte des Vorhabenträgers die in den Plänen dargestellte Entwässerungsplanung mit Violetteintragung dahingehend geändert, dass die Entwässerung des Regenrückhaltebeckens nun über den bestehenden Entwässerungsgraben der Kreisstraße K 64 erfolgt und erst unmittelbar bei der Verrohrung des Heubachs unter dem Gewerbegebiet in den Heubach eingeleitet wird. Bislang war angedacht, dass das Niederschlagswasser über eine neu anzulegende Mulde weiter oben im Bachlauf des Heubachs eingeleitet wird, in einem Bereich, wo er später noch naturnah/renaturiert sein wird. Über die Änderung der Einleitestelle wurde das zuständige Dezernat informiert, es hat sich diesbezüglich nicht mehr geäußert. Der Einwand hat sich somit erledigt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist insbesondere bei einer Einleitung unmittelbar vor der Verrohrung des Heubachs eine Chloridbetrachtung des Heubachs nicht erforderlich.

Die übrigen Dezernate der Abt. V haben, soweit sie eine Stellungnahme abgegeben haben, keine Bedenken geäußert.

Die Planfeststellungsbehörde hat zu den Entscheidungen und Auflagen unter A.III.1, A.IV.1 und A.IV.2 das Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde hergestellt.

13.12 Stellungnahme der Universitätsstadt Gießen, Amt für Umwelt und Natur

Mit Schreiben vom 14.06.2018 bestätigte die Stadt Gießen, dass eine Inanspruchnahme von Teilen des Ökokontos Hohe Warte II im Stadtgebiet vorgesehen sei, und bat um Benachrichtigung nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Dies wird durch die Auflage unter A.IV.1.9 gewährleistet.

13.13 Hessen Mobil - Verkehrsbehörde für Autobahnen und Straßen mit besonderer Verkehrsbedeutung, Frankfurt

Der Vorhabenträger hat mitgeteilt, die in den Stellungnahmen vom 26.07.2018 und vom 07.08.2019 enthaltenen Ausführungen und Forderungen der o.g. Behörde zur Kenntnis genommen zu haben und zugesagt, diese zu berücksichtigen.

13.14 Hessen Forst, Forstamt Wetzlar

In seiner Stellungnahme vom 24.08.2018 zur 2. Planänderung hat das Forstamt Wetzlar im Hinblick auf die im Rahmen der Planänderung ergänzte Ersatzmaßnahme E 10 (Ökokontomaßnahme von Hessen Forst) darauf hingewiesen, dass für die Maßnahmenfläche weiterhin die Verpflichtung zum Waldschutz nach § 8 des Hessischen Waldgesetzes (HWaldG) vom 27.06.2013 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juli 2019 (GVBl. S. 160), gelte und keine Gefahren für umliegende Waldflächen von der Maßnahme ausgehen dürfen. Die Verkehrssicherung sei durch den Waldbesitzer zu gewährleisten. Diese Hinweise wurden zur Kenntnis genommen.

13.15 Weitere Behörden und Stellen

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

- Enwag Energie und Wassergesellschaft mbH
- Unitymedia Hessen
- TenneT TSO GmbH
- Amt für Bodenmanagement, Marburg
- hessenArchäologie/Landesamt für Denkmalpflege Hessen
- Vodafone GmbH
- Regierungspräsidium Gießen, Dezernat III 31 Regionalplanung
- Regierungspräsidium Gießen, Dezernat II 22 Zivile Verteidigung/Katastrophenschutz
- Stadt Herborn
- Syna GmbH
- EnergieNetz Mitte

14. Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände und -vereine und weiterer Verbände

Die anerkannten Naturschutzverbände hatten im Rahmen der Anhörungsverfahren im Hauptverfahren sowie zu den beiden Planänderungen die Möglichkeit, Stellungnahmen abzugeben, haben hiervon aber keinen Gebrauch gemacht.

15. Einwendungen nicht grundstücksbetroffener Privater

15.1 Die Beteiligten P 1/P 01 PÄ

Eine Beteiligte hat mit Schreiben vom 27.01.2017 Einwendungen gegen den Plan in Form des Feststellungsentwurfs erhoben. Dem Schreiben war eine Unterschriftenliste mit weiteren 260 Unterschriften auf 24 Seiten beigefügt und es enthielt

den ausdrücklichen Hinweis, dass die Beteiligte als Vertreterin der übrigen Unterzeichner handele. Mit Schreiben vom 21.09.2017 trug die Beteiligte zudem Einwendungen im Hinblick auf die 1. Planänderung vor, ebenfalls unter dem Hinweis, die Unterzeichner der Unterschriftenliste vom 27.01.2017 zu vertreten. Damit ist die Beteiligte als Vertreterin der übrigen Beteiligten gemäß § 17 abs. 1 HVwVfG anzusehen. Mit beiden Schreiben wird in erster Linie eine Lärmschutzwand auf der westlichen Seite der A 45 gefordert. Insoweit hat sich die Einwendung durch die 2. Planänderung erledigt. Soweit die Methodik der schalltechnischen Untersuchung beanstandet wird, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die entsprechenden Einwände fortbestehen.

Im Schreiben vom 27.01.2017 wurde geäußert, dass der sechsstreifige Ausbau das Fahrverhalten beeinflusse hin zu höheren Geschwindigkeiten, was wiederum zu einer weiteren Zunahme der Lärmbelastung führen könne. Zudem wird ausgeführt, dass die Lärmbelastung durch die Autobahn sehr stark von jahreszeitlichen und klimatischen Aspekten beeinflusst sei und z.B. bei Ostwind eine erhebliche Mehrbelastung festzustellen sei. Es wird seitens der Einwenderin bezweifelt, dass die Modellberechnungen unter Zuhilfenahme von Computerprogrammen dies ausreichend berücksichtigen könnten. Daher fordert sie, Messungen vor Ort durchzuführen. In ihrem Schreiben vom 21.09.2017 im Rahmen der Anhörung zur 1. Planänderung führt die Einwenderin zu diesem Aspekt weiter aus, dass bei der Berechnung der Schallimmissionen mit Rechenmodellen und Prognosen gearbeitet werden müsse, die mit erheblichen Unwägbarkeiten verbunden seien (z.B. die konkreten örtlichen Gegebenheiten, Anstieg des Schwerlastverkehrs, Schallreflexionen durch Lärmschutzwand am östlichen Fahrbahnrand). Es liegt in der Natur der Sache, dass im Hinblick auf die Verkehrszahlen zu einem zukünftigen Zeitpunkt mit Prognosen gearbeitet werden muss, deren Eintritt nicht mit Sicherheit feststehen. Die Verkehrsprognose für den sechsstreifigen Ausbau der A 45 erachtet die Planfeststellungsbehörde aber für methodisch adäquat und belastbar und hat daher keine Bedenken, dass die Planung des Vorhabens, insbesondere auch zum Lärmschutz, hierauf basiert. Im Übrigen wird im Hinblick auf die Kritik an der Lärmberechnung auf die Ausführungen unter C.III.9.3 verwiesen.

Ferner hat die Beteiligte mit Schreiben vom 21.09.2017 kritisiert, dass die schalltechnische Untersuchung auf einer unzureichenden Grundlage basiere, da die falschen Verkehrszahlen zugrunde gelegt worden seien. Laut den Erläuterungen zur schalltechnischen Untersuchung sei für das Jahr 2030 von einem Verkehrsaufkommen von 30.725 Kfz/24h für die Richtungsfahrbahn Dortmund und 31.550

Kfz/24h für die Richtungsfahrbahn Hanau ausgegangen worden. Im Erläuterungsbericht sei dagegen zur Begründung des Vorhabens angeführt worden, dass das Verkehrsaufkommen im Planfall 67.500 Kfz/24h betrage.

Die Abweichung zwischen den Verkehrszahlen, die für die Vorhabenbegründung herangezogen wurden (nach der 1. Planänderung: 67.500 Kfz/24h, nach der 2. Planänderung 84.300 Kfz/24h) und die bei der schalltechnischen Berechnung zugrunde gelegt wurden (nach der 1. Planänderung 30.725 Kfz/24h + 31.550 Kfz/24h = 65.275 Kfz/24h, nach der 2. Planänderung 39.350 Kfz/24h + 38.850 Kfz/24h = 78.200 Kfz/24h), begründet sich daraus, dass einmal die Zahlen für den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTV_{W} /Montag bis Samstag bzw. DTV_{W5} /Montag bis Freitag) und einmal der durchschnittliche tägliche Verkehr an allen Tagen herangezogen wurde (DTV). Der Wert für den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr, der grundsätzlich höher als der durchschnittliche tägliche Verkehr ist, wird bei der Planung des Vorhabens zugrunde gelegt, um die Leistungsfähigkeit des Vorhabens im Hinblick auf den zu erwartenden Verkehrsbedarf sicherzustellen. Daher hat der Vorhabenträger bei der Begründung für das Erfordernis der Maßnahme auf diesen Wert abgestellt. Für die Lärmberechnungen ergibt sich dagegen aus den gesetzlichen Vorgaben, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) heranzuziehen ist (Anlage 1 der 16. BImSchV). Es wurden somit die richtigen Verkehrszahlen bei der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

15.2 Die Beteiligte P 2

Die Beteiligte hat mit Schreiben vom 06.02.2017 eine Einwendung erhoben. Dem Schreiben war eine aus 9 Blättern bestehende Unterschriftenliste mit 96 Unterschriften beigefügt mit dem Hinweis, das Schreiben der Beteiligten P 1 vom 27.01.2017 zu unterstützen. Die Unterschriftenlisten entsprechen in Form und Aufmachung den Unterschriftenlisten, die der Einwendung der Beteiligte P 1 vom 27.01.2017 beigefügt waren, und nehmen auch nur auf das Schreiben vom 27.01.2017 Bezug. Die Planfeststellungsbehörde versteht die Übersendung der Unterschriftenliste mit Schreiben vom 06.02.2017 daher so, dass damit die weiteren Unterschriftenlisten zur Einwendung vom 27.01.2017 übersandt wurden; die Beteiligte P 2 hat als Botin fungiert. Die Unterzeichner der mit Schreiben vom 06.02.2017 übersandten Listen sind daher – wie die Beteiligten P 1 - als Beteiligte

anzusehen, die die Einwendungen aus dem Schreiben vom 27.01.2017 erhoben haben und die durch die Beteiligte P 1 vertreten werden (§ 17 Abs. 1 HVwVfG). Separat hierzu sieht die Planfeststellungsbehörde das Schreiben vom 06.02.2017 als Einwendung der Beteiligten P 2 an.

Die Beteiligte hat zum Ausdruck gebracht, die Einwendung der Beteiligten P 1 vom 27.01.2017 zu unterstützen und darüber hinaus eine Lärmschutzwand auf der Westseite der A 45 zum Schutz des Ortsteils Fleisbach gefordert. Die Einwendung hat sich durch die 2. Planänderung, mit der eine 6 m hohe Lärmschutzwand auf der Westseite der Talbrücke Heubach vorgesehen wurde, erledigt.

15.3 Die Beteiligten P 3 – P 16

14 Beteiligte haben im Hauptverfahren separate Einwendungen mittels eines Vordrucks, der von Bündnis90/Die Grünen zur Verfügung gestellt wurde, erhoben. Neben dem Namen und Adresse konnten die Einwender lediglich durch ankreuzen auswählen, ob sie „einen Lärmschutz“ für die Onsbachtalbrücke und/oder die Heubachtalbrücke fordern. Alle Beteiligten haben Lärmschutz (auch) für die Heubachtalbrücke gefordert. Die Forderung wurde nicht konkretisiert. Die Planfeststellungsbehörde wertet dies als eine Forderung nach angemessenem aktiven Lärmschutz auf beiden Seiten der Heubachtalbrücke, der mit der geänderten Planung im Rahmen der 2. Planänderung gewährleistet ist (s. Ausführungen unter C.III.9.3). Die Einwendungen haben sich somit erledigt.

15.4 Der Beteiligte P 17

Der Beteiligte hat ebenfalls eine Einwendung mittels des von Bündnis 90/Die Grünen zur Verfügung gestellten Vordrucks erhoben. Allerdings hat er nur angekreuzt, Lärmschutz für die Onsbachtalbrücke zu fordern. Die Planfeststellungsbehörde geht dennoch davon aus, dass sich seine Forderung auf die Heubachtalbrücke bezieht, zumal er angegeben hat, im Sinner Ortsteil Fleisbach zu leben, der im Einwirkungsbereich der Talbrücke Heubach liegt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter 15.3 verwiesen.

15.5 Der Beteiligte P 02 PÄ

Der Beteiligte hat mit Schreiben vom 24.09.2017 eine Einwendung zur 1. Planänderung abgegeben. Soweit er eine Lärmschutzwand auf der Westseite der Talbrücke Heubach fordert, hat sich die Einwendung durch die 2. Planänderung erledigt. Drei Aspekte, die der Beteiligte in diesem Zusammenhang vorträgt, sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde grundlegender Natur und werden daher weiterhin behandelt: Zum einen bringt der Beteiligte vor, dass mittels einer gekrümmten Lärmschutzwand ggf. eine insgesamt niedrigere Lärmschutzwand errichtet werden könnte und so die Kosten für den Lärmschutz verringert werden könnten. Der Vorhabenträger hat überprüft, inwieweit durch ein Krümmen der Lärmschutzwand Pegelminderungen erzielt werden können. Ergebnis war, dass bei gleicher Wandfläche keine relevanten Verbesserungen nachgewiesen werden konnten. Durch das Abknicken einer Lärmschutzwand rückt die maßgebende Ober- bzw. Beugungskante zwar näher an die Fahrbahn heran, was schalltechnisch günstig ist, gleichzeitig ist die Wand aber niedriger, was schalltechnisch ungünstig ist. Beide Effekte kompensieren sich annähernd. Die Herstellungs- und Erhaltungskosten für gekrümmte Lärmschutzwände sind, anders als der Beteiligte vermutet, höher als für gerade Lärmschutzwände.

Darüber hinaus wird die Richtigkeit der berechneten Immissionswerte im Vergleich zur tatsächlichen Situation in Frage gestellt. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.III.9.3.3 hingewiesen.

Der Einwender bringt außerdem vor, dass nicht nur die Verkehrszahlen höher würden, sondern dass auch von einem Anstieg der von den einzelnen Pkw ausgehenden Lärmemissionen wegen höherer Fahrtgeschwindigkeiten, lauterer Motoren- und Laufgeräuschen auszugehen sei. Die Berechnungsmethodik erfolgt nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung und der RLS-90, hierbei finden einzelne besonders laute Fahrzeuge keinen Niederschlag. Richtigerweise ist bei der Betrachtung aber auch zugrunde zu legen, dass die Vorgaben für Motoren- und Laufgeräusche nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015), grundsätzlich von den Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Die Einwände werden zurückgewiesen.

15.6 Die Beteiligten P 03 PÄ

Zur 1. Planänderung haben die Beteiligten mit Schreiben vom 16.09.2017 Einwendungen geltend gemacht. Das Schreiben ist vom Bürgermeister der Gemeinde Sinn, dem Vorsitzenden der Gemeindevertretung Sinn sowie den Vorsitzenden der in der Gemeindevertretung Sinn vertretenen Fraktionen unterschrieben. Als Kontakt ist der Vorsitzende der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen unter seiner privaten Adresse benannt. Die Eingabe betrifft insbesondere die Forderung nach einer Lärmschutzwand auf der Fleisbacher Seite. Diesem Einwand wurde mit der 2. Planänderung Rechnung getragen, er hat sich somit erledigt.

Die Beteiligten bringen darüber hinaus vor, dass die Lärmbelastung der Anwohner nicht nur durch die A 45, sondern auch durch die von Güterzügen frequentierte Bahnlinie resultiere. Daher sei die Lärmbelastung nicht isoliert durch die A 45 zu betrachten. Die 16. BImSchV sieht eine Gesamtlärbetrachtung nicht vor. Eine solche hat nach der Rechtsprechung nur dann zu erfolgen, wenn wegen der in Rede stehenden Planung insgesamt eine Lärmbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (BVerwG, Beschluss vom 25.06.2013 - 4 BN 21.13 -, Rn. 3; BVerwG, Urteil vom 9. November 2006 – 4 A 2001.06, Urteil vom 21. März 1996 - 4 C 9.95). Davon sind die hier zu erwartenden Immissionswerte weit entfernt.

Des Weiteren stellen die Einwender in Frage, ob die Werte der schalltechnischen Untersuchung, die lediglich berechnete Werte seien, die Realität darstellen. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.III.9.3.3 verwiesen.

In der ursprünglichen Planung sei am östlichen Fahrbahnrand in Fahrtrichtung Dortmund eine 1.023 m lange Lärmschutzwand vorgesehen gewesen, im Zuge der 1. Planänderung sei die Länge auf 785 m reduziert worden. Diese Darstellung kann die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehen. Im Lageplan (UL 5) und Lageplan Immissionsschutz (UL 7) des Feststellungsentwurfs vom 22.03.2016 bzw. 23.08.2016 (Ursprungsverfahren), der in der Stadt Herborn und der Gemeinde Sinn ausgelegt hat, ist auf der östlichen (Sinner) Seite eine Lärmschutzwand von Bau-km 2+290 bis 3+075 vorgesehen, also eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 785 m. Auch aus den übrigen Unterlagen des Feststellungsentwurfs ergibt sich nichts anderes.

Soweit im Rahmen der Einwendung die Frage nach dem Lärmschutz an der Talbrücke Edingen gestellt und Bezug auf die Talbrücke Onsbach genommen wird, sind dies Aspekte, die die vorliegende Planfeststellung nicht berühren, da diese

Abschnitte nicht Teil der Planfeststellung sind. Die Abschnittsbildung an der Bundesautobahn A 45 für die Ersatzneubauten der Talbrücken und den sechsstreifigen Ausbau der A 45 ist durch die unterschiedlichen Restnutzungsdauern der Talbrücken begründet. Die Planungen und die Baurechtschaffung für die Projekte dauern über Jahre. Je länger die Streckenabschnitte sind und je mehr Bauwerke sie umfassen, umso komplizierter und langwieriger stellen sich naturgemäß die Planung und das Planfeststellungsverfahren dar. Mit Blick auf die ablaufenden Restnutzungsdauern ist die Planfeststellungsbehörde der Ansicht, dass die Abschnittsbildung durch den Vorhabenträger nicht zu beanstanden ist und eine Gesamtplanung über alle drei Talbrücken nicht zu fordern war und auch nicht hätte abgewartet werden können.

D. Zusammenfassende Würdigung und Gesamtabwägung

Die Prüfung des hier planfestgestellten Vorhabens, des Ersatzneubaus der Talbrücke Heubach im Verlauf der A 45 (Dortmund – Gießen), hat unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange ergeben, dass das Bauvorhaben, einschließlich der Ausgleichsmaßnahmen, den verkehrlichen und straßenbau-technischen Belangen, dem Immissionsschutz, den Belangen der Natur- und Landschaftspflege, dem Artenschutz sowie den privaten Belangen Rechnung trägt und daher zugelassen werden konnte.

Die Planrechtfertigung für den Streckenausbau der A 45 ist durch die Einstellung des Streckenabschnitts in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den vor-dringlichen Bedarf im FStrAbG gegeben. Die nachgewiesenen Tragfähigkeitsdefizite und die für die Zukunft zu erwartende höhere Verkehrsbelastung der A 45, denen die vorhandene Talbrücke nicht mehr dauerhaft gewachsen ist, macht den Ersatzneubau der Talbrücke Heubach dringend erforderlich und begründet auch die eher kleinteilige Abschnittsbildung ausreichend. Dem Ersatzneubau kommt somit im öffentlichen Interesse ein sehr hoher Stellenwert zu.

Bei der Planung und im Rahmen der Planfeststellung wurden sowohl das strikte Recht als auch die Optimierungsgebote beachtet. Die Abwägung aller Belange hat ergeben, dass das planfestgestellte Vorhaben vernünftig und zur Lösung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele geeignet ist. Die mit dem Ausbau und dem Ersatzneubau verfolgten Ziele sind die Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und die Schaffung einer verbesserten, verkehrssicheren und leistungsfähigen Verbindung im Zuge der A 45.

Natura 2000-Gebiete werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Erforderliche naturschutzrechtliche und -fachliche Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich artenschutzrechtlicher Maßnahmen sind vorgesehen. Zudem werden die Ökokontomaßnahmen „Hohe Warte II“ und „An der Schieferseite“ teilweise als Ersatzmaßnahme in Anspruch genommen. Die unter C.III.4.3.2 und C.III.4.3.3 genannten Maßnahmen sind zur Vermeidung und zum Ausgleich notwendig und geeignet. Der Flächenbedarf für diese Maßnahmen wurde auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt.

Auch immissionsschutzrechtliche Belange, sowohl hinsichtlich der Lärmimmissionen als auch der Luftschadstoffimmissionen, stehen dem Ersatzneubau der Talbrücke Heubach mit sechsstreifigem Ausbau nicht entgegen. Vielmehr darf in der Gesamtbetrachtung davon ausgegangen werden, dass sich die Lärmsituation für die Anwohner verbessern wird, da bisher kein (aktiver) Schallschutz in diesem Abschnitt der A 45 existiert. Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen auf beiden Seiten der Talbrücke Heubach bewirken, dass die durch den Betrieb des Vorhabens zu erwartenden Immissionen an den im Einwirkungsbereich der Talbrücke Heubach gelegenen Wohngebäuden zum überwiegenden Teil nicht die Grenzwerte der 16. BImSchV erreichen. Wo diese Grenzwerte doch überschritten werden, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz.

Die Grundstücksinanspruchnahmen wurden auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Bei der Abwägung der eigentumsrechtlichen Belange mit dem Interesse der Allgemeinheit an der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit des planfestgestellten Straßenabschnitts war letzterem der Vorzug zu geben. Die durch das Vorhaben entstehenden Nachteile für grundstücksmäßig Betroffene werden entschädigt. Über den Ausgleich wird allerdings nicht in der Planfeststellung entschieden, sondern in einem separaten Entschädigungsverfahren.

Mit der zuständigen Wasserbehörde wurde zu den unter A.II erteilten Erlaubnissen das Einvernehmen hergestellt, mit der zuständigen Naturschutzbehörde wurde zu den unter A.III.1 erteilten Genehmigungen das Benehmen hergestellt.

Hinweis:

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des planfestgestellten Planes (er umfasst die unter A.I.1 und A.I.2 genannten Unterlagen) werden in der von dem Bauvorhaben betroffenen Gemeinde Sinn und der Stadt Herborn nach ortsüblicher Bekanntmachung zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt.

E. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Hessischen Verwaltungsgerichtshof
Goethestraße 41 - 43
34119 Kassel

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Bei dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof können elektronische Dokumente nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 56 des Gesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2652), und der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung- ERVV) vom 24.11.2017 (BGBl. I S. 3803), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 9. Februar 2018 (BGBl. I S. 200), eingereicht werden. Es wird darauf hingewiesen, dass das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein muss oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg nach § 55a Abs. 4 VwGO eingereicht werden muss (§ 55a Abs. 3 VwGO).

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

Die Klage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann gemäß § 17e Abs. 2 Satz 2 FStrG

nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim oben genannten Hessischen Verwaltungsgerichtshof gestellt und begründet werden.

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



Tarek Al-Wazir