

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für die

**Grundhafte Erneuerung der Bundesautobahn A 4
mit dem Anbau von Stand- und
Zusatzfahrstreifen in Steigungsstrecken
zwischen dem AD Kirchheim
und der AS Wildeck-Obersuhl
im Abschnitt Bad Hersfeld-West**

**von BAB-km 361,300 (Bau-km 0+000)
bis BAB-km 357,413 (Bau-km 3+888,04)**

vom

23. Dezember 2019

Inhaltsverzeichnis

zum

Planfeststellungsbeschluss

für die

**Grundhafte Erneuerung der Bundesautobahn A 4 mit dem Anbau
von Stand- und Zusatzfahrstreifen in Steigungsstrecken
zwischen dem Autobahndreieck Kirchheim und
der Autobahnanschlussstelle Wildeck-Obersuhl
im Abschnitt Bad Hersfeld-West**

von BAB-km 361,300 (Bau-km 0+000)
bis BAB-km 357,413 (Bau-km 3+888,040)

VI 1a-A-061-k-04#2.168

vom

23.12.2019

<u>Nummer</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
A.	Verfügender Teil	1
I.	Feststellung des Planes	1
1.	Planfestgestellte Unterlagen	2
2.	Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen	4
3.	Ergänzende Planunterlagen	7
II.	Wasserrechtliche Entscheidungen	8
1.	Einleitererlaubnis	8
		...

2.	Nebenbestimmungen	9
III.	Durch den Planfeststellungsbeschluss 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	11
1.3	Naturschutzrechtliche Zulassung	11
1.4	Landschaftsschutzrechtliche Zulassung	12
2.	Forstrechtliche Genehmigungen	12
3.	Genehmigung für die Errichtung und Erweiterung baulicher Anlagen in oberirdischen Gewässern und an dessen Gewässerrandstreifen	12
4.	Genehmigung für die Errichtung und Erweiterung baulicher Anlagen im Überschwemmungsgebiet der Fulda und Haune	13
5.	Genehmigung zum Gewässerausbau	13
6.	Straßenrechtliche Entscheidung	13
6.1	Widmung	13
IV.	Nebenbestimmungen, Auflagen	14
1.	Grundwasserschutz, Wasserversorgung	14
2.	Oberirdische Gewässer, Hochwasserschutz	17
3.	Altlasten, Bodenschutz	18
4.	Naturschutz und Landschaftspflege	19
5.	Rodung von Waldflächen und Wiederaufforstung	20
6.	Lärmschutz	21

7.	Luftreinhaltung	22
8.	Bericht zur frist- und sachgerechten Durchführung der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	22
V.	Zusagen	23
1.	Regierungspräsidium Kassel, Brand- und Katastrophenschutz	23
2.	Landesbetrieb Landwirtschaft Hessen	23
3.	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie	23
4.	Wehrbereichsverwaltung West	24
5.	Deutschen Telekom Technik GmbH, Fulda	24
6.	EnergieNetz Mitte GmbH, vormals E.ON Netz GmbH und E.ON-Mitte AG	24
7.	Netzdienste Rhein-Main GmbH	25
8.	Eisenbahnbundesamt / DB AG / DB Immobilien / DB Energie / DB Netz / DB Kommunikationstechnik	25
9.	Magistrat der Kreisstadt Bad Hersfeld	26
10.	Die Beteiligte unter C.II.18.7	28
VI.	Umweltverträglichkeitsprüfung	28
VII.	Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen	28
B.	Verfahrensablauf	29
I.	Antragsgegenstand	29
II.	Antragsbegründung	30
III.	Vorhergehende Planungsstufen	31
IV.	Anhörungsverfahren	33
1.	Hauptverfahren	33

1.1	Auslegung der Antragsunterlagen	37
1.2	Beteiligung der Behörden und Stellen	39
1.3	Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen	39
1.4	Einwendungen und Stellungnahmen	40
2.	Erstes Planänderungsverfahren	40
2.1	Gegenstand des ersten Planänderungsantrags	40
2.2	Auslegung der Antragsunterlagen	43
2.3	Beteiligung der Behörden und Stellen	45
2.4	Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen	46
2.5	Einwendungen und Stellungnahmen	46
2.6	Erörterungstermin	47
3.	Zweites Planänderungsverfahren	48
3.1	Gegenstand des zweiten Planänderungsantrags	48
3.2	Beteiligung der Privaten, Behörden und Stellen sowie Naturschutzverbände und sonstigen Vereinigungen	50
3.3	Einwendungen und Stellungnahmen	50
3.4	Verzicht auf einen zweiten Erörterungstermin	51
3.5	Vorlagebericht	51
4.	Drittes Planänderungsverfahren	51
4.1	Gegenstand des dritten Planänderungsverfahrens	51
4.2	Auslegung der Antragsunterlagen	54
4.3	Beteiligung der Behörden und Stellen	56

4.4	Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen	56
4.5	Einwendungen und Stellungnahmen	56
5.	Viertes Planänderungsverfahren	57
5.1	Gegenstand des vierten Planänderungsverfahrens	57
5.2	Auslegung der Antragsunterlagen	60
5.3	Beteiligung der Behörden und Stellen	62
5.4	Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen	62
5.5	Einwendungen und Stellungnahmen	63
5.6	Verzicht auf einen zweiten Erörterungstermin	63
C.	Entscheidungsgründe	64
I.	Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	64
1.	Erforderlichkeit der Planfeststellung	64
2.	Zuständigkeit, Verfahren, Form	64
3.	Rechtswirkungen der Planfeststellung	65
4.	Umweltverträglichkeitsprüfung	65
4.1	Untersuchungsgegenstand	66
4.2	Verfahren/Öffentlichkeitsbeteiligung	67
4.3	Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten	68
4.4	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG	69
4.4.1	Schutzgut "Mensch"	69
4.4.2	Schutzgut „Pflanzen und Tiere“	70

4.4.3	Schutzgut „Boden“	73
4.4.4	Schutzgut „Wasser“	74
4.4.5	Schutzgut „Luft und Klima“	75
4.4.6	Schutzgut „Landschaft“	75
4.4.7	Schutzgut „Kultur- und andere Sachgüter“	76
4.4.8	Wechselwirkungen	76
4.5	Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG	78
II.	Materiell-rechtliche Bewertung	80
1.	Planrechtfertigung	80
2.	Landesplanung und Raumordnung	80
3.	Planungsziele	81
4.	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	82
4.1	Verkehrsanalyse	82
4.2	Verkehrliche Defizite	84
4.3	Unfallgeschehen	84
5.	Straßenbauliche Anforderungen	85
5.1	Aktualisierte Verkehrsprognose	85
5.2	Querschnittsrechtfertigung	87
5.3	Abschnittsbildung	88
5.4	PWC-Anlage Johannesberg	88
6.	Alternativenprüfung	89
6.1	Ausbauvariante	89
6.1.1	Raumstrukturelle Wirkungen	89

6.1.2	Verkehrliche Beurteilung	90
6.1.3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	90
6.1.4	Umweltverträglichkeit	90
6.1.5	Wirtschaftlichkeit	92
6.2	Umfahrungsvariante	92
6.3	Ergebnis der Variantenuntersuchung	93
7.	Baudurchführung, Bodenverhältnisse, Erdbau	94
8.	Straßenrechtliche Entscheidungen	95
8.1	Widmung	95
8.2	Änderungen im Wirtschaftswegenetz	96
9.	Wasserrechtliche Entscheidungen	97
9.1	Entwässerungskonzept	97
9.2	Einleitererlaubnis	100
9.3	Genehmigung zum Gewässerausbau	101
9.4	Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiet	101
9.5	Relevanzprüfung nach Wasserrahmenrichtlinie	102
10.	Naturschutz und Landschaftspflege	103
10.1	Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG / FFH- und Vogelschutzrichtlinie	103
10.2	Artenschutz	103
10.2.1	Begründung zur nicht erforderlichen artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung	106
10.3	Genehmigung des Eingriffs in Natur und Landschaft	108

10.3.1	Darstellung der erheblichen Beeinträchtigung	110
10.3.2	Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen	114
10.3.3	Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 und 4 BNatSchG	117
10.3.4	Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG	120
10.4	Ausnahmegenehmigung von den Verboten der Naturschsschutzgebietsverordnung	121
10.5	Ausnahmegenehmigung von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung	122
11.	Forst / Rodungsgenehmigung	122
12.	Immissionsschutz	124
12.1	Luftschadstoffe	124
12.1.1	Abschätzung der Luftschadstoffbelastung	124
12.1.2	Einwendungen zum Thema Luftschadstoffe	125
12.2	Lärmschutz	130
12.2.1	Rechtsgrundlagen	130
12.2.2	Straße, Verkehr und Bebauung	131
12.2.3	Lärberechnung	132
12.2.4	Darstellung und Bewertung der Lärberechnungen	134
12.2.5	Planfestgestellte Lärmschutzmaßnahmen	135
12.2.6	Baulärm	137
12.2.7	Einwendungen zum Thema Lärmschutz	138
12.2.7.1	Einwendungen und Stellungnahmen, die im Verfahren berücksichtigt werden konnten und zur Änderung der Unterlagen geführt haben	139

12.2.7.2	Stellungnahmen der Stadt Bad Hersfeld zu Lärmschutzbelangen	142
12.2.7.3	Einwendungen von Privaten zu Lärmschutzbelangen	153
13.	Bodenschutz	163
14.	Belange der Landwirtschaft (öffentlicher Belang)	165
15.	Private Belange, Eigentumsgarantie und Entschädigung	166
16.	Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stellen	167
16.1	Stellungnahmen der Stadtwerke Bad Hersfeld	167
16.2	Stellungnahmen des Kreisausschusses des Landkreises Hersfeld-Rotenburg	167
16.3	Stellungnahme des Regierungspräsidiums Kassel, Brand- und Katastrophenschutz	168
16.4	Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Dezernat 21.2, Regionalplanung	168
16.5	Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Dezernat 25, Landwirtschaft und Fischerei	169
16.6	Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Dezernat 26, Forsten und Jagd (obere Forstbehörde)	170
16.7	Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Abteilung III (Umwelt- und Arbeitsschutz)	170
16.8	Stellungnahmen von Hessen Forst, Forstamt Bad Hersfeld	171
16.9	Stellungnahmen des Landesbetriebs Landwirtschaft, Landwirtschaftszentrum Eichhof, Bad Hersfeld	171
16.10	Stellungnahme des Hessisches Landesamtes für Umwelt und Geologie	172

16.11	Stellungnahmen des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum für Baumanagement Wiesbaden	173
16.12	Stellungnahmen des Eisenbahnbundesamtes, Außenstelle Frankfurt / Saarbrücken	173
16.13	Stellungnahmen der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Eschborn, jetzt Deutsche Telekom Technik GmbH, Fulda	174
16.14	Stellungnahmen der EON-Netz GmbH und Transpower Stromübertragungs-GmbH, jetzt EnergieNetz Mitte GmbH	174
16.15	Stellungnahmen der EON-Mitte AG, jetzt EnergieNetz Mitte GmbH	174
16.16	Stellungnahmen der Netzdienste Rhein-Main	174
16.17	Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Dezernate 27 (vormals 27.1) Eingriffe, Landschaftsplanung, Naturschutzdaten (obere Naturschutzbehörde) und 24 (vormals 27.2.) Schutzgebiete, Artenschutz, biologische Vielfalt, Landschaftspflege	175
16.18	Stellungnahmen der Deutschen Bahn AG (DB Services Immobilien GmbH, DB Netz und DB Energie GmbH)	175
16.19	Stellungnahme des Kreisbauernverbandes Hersfeld-Rotenburg	176
16.20	Stellungnahmen der Kreisstadt Bad Hersfeld	178
16.21	Weitere Behörden und Stellen	188
17.	Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzverbände und -vereine	188
18.	Begründung der Entscheidungen über die Einwendungen grundstücksmäßig betroffener Privater	189
18.1	die Beteiligten	189
18.2	die Beteiligte	195

18.3	der Beteiligte	196
18.4	die Beteiligten	198
18.5	der Beteiligte	201
18.6	der Beteiligte	202
18.7	die Beteiligte	203
18.8	die Beteiligte	204
19.	Begründung der Entscheidungen über die Einwendungen nicht grundstücksmäßig betroffener Privater	206
19.1	die Beteiligten	206
D.	Sofortige Vollziehbarkeit	207
E.	Zusammenfassende Würdigung und Gesamtabwägung	207
F.	Rechtsbehelfsbelehrung	209

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Planfestgestellte Unterlagen	2
Tabelle 2:	Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen	4
Tabelle 3:	Ergänzende Unterlagen	7
Tabelle 4:	Antragsunterlagen des Hauptverfahrens	33
Tabelle 5:	Antragsunterlagen des ersten Planänderungsverfahrens	41
Tabelle 6:	Antragsunterlagen des zweiten Planänderungsverfahrens	49
Tabelle 7:	Antragsunterlagen des dritten Planänderungsverfahrens	52
Tabelle 8:	Antragsunterlagen des vierten Planänderungsverfahrens	58

Tabelle 9:	Verkehrsbelastungen (Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge) mit anteiligem Schwerverkehr (SV) 2004 und 2015	83
Tabelle 10:	Prognosebelastung (DTV_w) im Jahr 2030 mit anteiligem Schwerverkehr (SV)	86
Tabelle 11:	Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV	130

Entscheidung

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Planes

Der Plan für die

grundhafte Erneuerung der Bundesautobahn A 4 mit dem Anbau von Stand- und Zusatzfahrstreifen in Steigungsstrecken zwischen dem Autobahndreieck Kirchheim und der Autobahnanschlussstelle Wildeck-Obersuhl im Abschnitt Bad Hersfeld-West von BAB-km 361,300 (Bau-km 0+000) bis BAB-km 357,413 (Bau-km 3+888,040) in Gemarkungen der Stadt Bad Hersfeld und der Gemeinde Hauneck, Landkreis Hersfeld-Rotenburg

wird gemäß §§ 17ff Bundesfernstraßengesetz (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. 1206), 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. 254), 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.

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.

1. Planfestgestellte Unterlagen

Der festgestellte Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Tabelle 1: Planfestgestellte Unterlagen

Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt / geändert am
1d	Erläuterungsbericht (2 Titelblätter, 72 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	Mai 2019
Kurz-E	Kurzerläuterungsbericht zur 4. Planänderung (1 Titelblatt, 6 Blatt einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	27.5.2019
1a d	Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG (3 Titelblätter, 43 Blatt einschließlich Inhaltsverzeichnis)		Mai 2019
2	Übersichtskarte	25.000	Dez. 2012
3.1c	Übersichtslageplan	5.000	Mai 2019
4.1a	Übersichtshöhenplan	5.000/500	Mai 2019
5.1c bis 5.5c	Lagepläne (5 Blatt)	1.000	Mai 2019
6.1.1a bis 6.1.4a	Höhenpläne (4 Blatt)	1.000/200	Mai 2019
6.2.1 bis 6.2.8	Höhenpläne kreuzende Straßen und Nebenanlagen (8 Blatt)	1.000/200	Dez. 2012
7.1.1c	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen - Rasterlärmkarte Nachtzeitraum	5.000	April 2019
7.2.1c bis 7.2.4c	Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen – Einzelpunktberechnung (4 Blatt)	1.000	April 2019

7.2.5b	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen – Einzelpunktberechnung (1 Blatt)	1.000	April 2019
9.1b	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	5.000	Feb. 2016
9.2.1c	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (1 Blatt)	1.000	Mai 2019
9.2.2b bis 9.2.5b	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (4 Blatt)	1.000	Mai 2019
9.2.6a	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (1 Blatt)	1.000	Mai 2015
9.2.7a	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (1 Blatt)	1.000	Feb. 2016
9.2.8	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (1 Blatt)	1.000	Feb. 2016
9.3b	Maßnahmenverzeichnis, Gegenüberstellung Eingriff und Kompensation und forstrechtliche Bilanzierung (1 Titelblatt, 90 Seiten)		Feb. 2016
10.0c	Grunderwerbsplan - Übersichtsplan	5.000	Mai 2017
10.1.1b	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Feb. 2016
10.1.2	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	8.2.2012
10.1.3b	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Mai 2017
10.1.4b	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Mai 2017
10.1.5a	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Mai 2015
10.1.6a	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Mai 2015
10.1.7a	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Feb. 2016
10.1.8a	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Mai 2017
10.1.9	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Mai 2017
10.1.10	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Mai 2017
10.2c	Grunderwerbsverzeichnis (2 Titelblätter und 35 Seiten)	-	Mai 2017
11c	Bauwerksverzeichnis (2 Titelblätter, 75 Seiten)	-	Mai 2019

14.1a	Oberbaudimensionierung (1 Titelblatt, 7 Seiten)	-	Dez. 2017
14.2.3 bis 14.2.6	Regelquerschnitt (4 Blatt)	50	Dez. 2012
14.2.7a	Regelquerschnitt (1 Blatt)	50	Mai 2015
14.2.8 bis 14.2.9	Regelquerschnitt (2 Blatt)	50	31.5.2017
14.3.1 bis 14.3.8	Kennzeichnende Querprofile (8 Blatt)	200	Dez. 2012
16.1	Übersichtslageplan Baustellenzuwegung	5.000	23.6.2017

2. Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen

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

Tabelle 2: Nachrichtlich planfestgestellte Unterlagen

Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt / geändert am
17 4.PÄ	Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (16 Seiten einschließlich Titelblatt und Inhaltsverzeichnis)	-	27.05.2019
17.1 4. PÄ	Variantenuntersuchung der Lärmschutzmaßnahmen (11 Seiten einschl. Titelblatt und Inhaltsverzeichnis, 11 Seiten Anlagen)		27.05.2019
17.2.1 4. PÄ	Schalltechnische Berechnung - Emissionspegel (2 Blatt)	-	27.05.2019
17.2.2 4. PÄ	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen (169 Seiten: Tabelle 1: 80 Seiten, Tabelle 2: 27 Seiten, Tabelle 3: 65 Seiten)	-	27.05.2019

17.3a	Erläuterungen zu Luftschadstoffen (1 Titelblatt, 8 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis, 37 Seiten Anhang)		Dez. 2017
18.1	Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchungen (1 Titelblatt, 58 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	9.8.2011
18.1.4	Relevanzprüfung Wasserrahmenrichtlinie	-	Mai 2019
18.2.1 bis 18.2.2	Schnitte Regenrückhaltebecken (2 Blatt)	200	9.8.2011
18.2.3a	Schnitt Regenrückhaltebecken (1 Blatt)	200	Mai 2015
18.2.4	Schnitt Regenrückhaltebecken (1 Blatt)	200	9.8.2011
18.2.5a	Schnitt Regenrückhaltebecken (1 Blatt)		Mai 2015
18.3	Hydraulische Berechnungen (1 Titelblatt, 179 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	8.11.2012
18.3.1	Hydraulische Berechnung – Lageplan Querprofile	15.000	8.11.2012
18.3.2	Hydraulische Längsschnitte	5.000/100	8.11.2012
18.3.3	Querprofile im Umgestaltungsbereich	5.000/250	8.11.2012
19.1.0a	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht (3 Titelblätter, 80 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis, 40 Seiten und 1 Plan Anlage: Erfassung der Fauna)	-	Mai 2015
19.1.1a	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestand und Konflikte	5.000	Mai 2015
19.1.2.1a bis 19.1.2.5a	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestand und Konflikte (5 Blatt)	1.000	Mai 2019
19.1.3	Überprüfung der Nutzungstypenkartierung (1 Titelblatt, 6 Seiten)	-	27.5.2019
19.2a	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (3 Titelblätter, 235 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	Mai 2015
19.3.0	Umweltverträglichkeitsstudie - Erläuterungsbericht (3 Titelblätter, 102 Seiten ein-	-	Nov. 2001/ Dez. 2012

	schließlich Inhaltsverzeichnis)		
19.3.1a	UVS: Karte 1a: Realnutzung und Biotoptypen	5.000	Nov. 2001
19.3.1b	UVS: Karte 1b: Fach- und Gesamtplanerische Ausweisung	5.000	Nov. 2001
19.3.2	UVS: Karte 2: Tiere und Pflanzen	5.000	Nov. 2001
19.3.3	UVS: Karte 3: Boden	5.000	Nov. 2001
19.3.4	UVS: Karte 4: Wasser	5.000	Nov. 2001
19.3.5	UVS: Karte 5: Klima/Luft	5.000	Nov. 2001
19.3.6	UVS: Karte 6: Landschaftsbild	5.000	Nov. 2001
19.3.7	UVS: Karte 7: Mensch, Kultur und sonstige Sachgüter	5.000	Nov. 2001
19.3.8	UVS: Karte 8: Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen	5.000	Nov. 2001
19.3.9	UVS: Karte 9: Auswirkungen auf das Schutzgut Boden	5.000	Nov. 2001
19.3.10	UVS: Karte 10: Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser	5.000	Nov. 2001
19.3.11	UVS: Karte 11: Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaftsbild und Erholung/Freizeitinfrastruktur	5.000	Nov. 2001
19.3.12	UVS: Karte 12: Auswirkungen auf die Schutzgüter Wohnen, Wohnumfeld, Klima/Lufthygiene, Mensch, Kultur- und Sachgüter	5.000	Nov. 2001
21.1	Fachtechnische Stellungnahme „ehemaliges US-Tanklager“ Bad Hersfeld (18 Seiten)	-	31.10.2008
21.2.1	Ergänzende Stellungnahme zu einem amtlichen Gutachten zu den möglichen klimatischen Veränderungen der nächtlichen Kaltluftflüsse im Fuldataal entlang der A 4 südlich Bad Hersfeld unter veränderten Planungsbedingungen (8 Seiten)	-	12.7.2012
21.2.2	Amtliches Gutachten zu den möglichen kli-	-	Apr. 2005

	matischen Veränderungen der nächtlichen Katluffflüsse im Fuldataal entlang der A 4 südlich Bad Hersfeld (83 Seiten)		
21.3	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2030 (1 Titelblatt, 8 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis, 37 Seiten Anhang)		6.12.2017
22	Zusatzfahrstreifenuntersuchung (19 Seiten)	-	Dez. 2012
23	Verkehrssicherheit, Sichtweitenanalyse (28 Seiten)	-	18.12.2012

3. Ergänzende Planunterlagen

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

Tabelle 3: Ergänzende Unterlagen

Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt / geändert am
Kurz-E	Kurzerläuterungsbericht zur 3. Planänderung (1 Titelblatt, 6 Blatt einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	6.12.2017
15.1	Vorentwurf BW 1-1	100	30.7.2012
15.2a	Vorentwurf BW 1-1	100	Mai 2019
15.3a	Vorentwurf BW 1-3	250 / 100	Mai 2019
15.4a	Vorentwurf BW 2-2	200 / 100	Mai 2019
15.5	Vorentwurf BW 3-4	100	22.11.2012
15.6a	Vorentwurf BW 3-4	100	Mai 2019
15.7a	Bauwerksskizze Abwicklung LSW Eichhof	500	Mai 2019
15.8a	Bauwerksskizze Abwicklung LSW Jo-	500	Mai 2019

	hannesberg		
15.9	Bauwerksskizze Querschnitte. Details	100 / 50	9.8.2011
15.10	Bauwerksskizze Detail Feuerwehr- / Polizeizufahrt	100	9.8.2011
24	Tischvorlage Besprechung zur Flächeninanspruchnahme des Motorsportgeländes Bad Hersfeld am 12.5.2016 mit dazugehörigen Vermerk vom 7.6.2016		12.5.2016, 7.6.2016

II. Wasserrechtliche Entscheidungen

1. Einleitererlaubnis

Aus Anlass des Ausbaus der BAB A 4 wird auf bebauten oder künstlich befestigten Flächen der Straße anfallendes Wasser (Niederschlagswasser) gesammelt und abgeleitet. Dem Träger der Straßenbaulast, der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, wird gemäß §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 und § 57 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in der Fassung vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), 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 erlaubt, das von den befestigten Straßenflächen gesammelt abfließende Niederschlagswasser über Entwässerungseinrichtungen nach Maßgabe der Planunterlagen in oberirdische Gewässer einzuleiten, und zwar jeweils aus dem Streckenentwässerungssystem der BAB A 4,

- Einleitestelle E1, bei Bau-km 0+660 südlich, in das Becken 1 und weiter in den Becherbach,
- Einleitestelle E2, bei Bau-km 2+470 südlich, in das Becken 2 und weiter in die Fulda,
- Einleitestelle E3, bei Bau-km 2+580 südlich, in das Becken 3 und weiter in die Fulda,
- Einleitestelle E4, bei Bau-km 3+120 nördlich, direkt in die Fulda bzw. in das Becken 4 und weiter in die Fulda,

- Einleitestelle E5, bei Bau-km 4+270 südlich, in das Becken 5 und weiter in einem neuen Entwässerungsgraben in die Haune,
- Einleitestelle G1, bei Bau-km 0+660 südlich in den Becherbach,
- Einleitestelle G2, bei Bau-km 1+150 südlich in die bestehende Kanalisation,
- Einleitestelle G3, bei Bau-km 1+780 nördlich, in die bestehende Kanalisation,
- Einleitestelle G4 bei Bau-km 2+580 südlich, aus einer Mulde in die Fulda,
- Einleitestelle G5 bei Bau-km 3+545 südlich in einen offenen Graben und weiter in die Fulda,
- Einleitestelle G6 bei Bau-km 4+270 südlich aus einer Mulde in einen offenen Graben und weiter in die Haune,
- Einleitestelle G7 bei Bau-km 3+270 bis Bauende nördlich, versickert breitflächig über die Dammschulter.

2. Nebenbestimmungen

1. Die Ausführungsplanung der Regenrückhalte- und Absetzbecken ist mit der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel abzustimmen.
2. Die Regenrückhalte- und Absetzbecken sind dicht auszuführen, um eine unkontrollierte Versickerung von Leichtflüssigkeiten zu vermeiden. Der Dichtungsaufbau ist mit der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.
3. Zur Kontrolle der langfristigen ordnungsgemäßen Beckenabdichtung ist erstmalig vor Beginn des Betriebs der Abscheideranlage, danach in regelmäßig wiederkehrenden Zeitintervallen, außerdem jeweils im Anschluss an Beckenräumungsmaßnahmen und nach Verkehrsunfällen (im Einzugsbereich der jeweiligen, dem Einzelbauwerk zugeordneten Entwässerungsteilfläche) eine Sichtkontrolle vorzunehmen sowie die im Abscheiderbereich vorhandenen technischen Einrichtungen (z. B. Einlaufbereich, Tauchwand) auf ihre ordnungsgemäße Funktion hin zu überprüfen.
4. In 5-jährigen Zeitintervallen ist die Dichtheit der Beckenabdichtung mittels zeitlich gebundener, temporärer Kontrollen zu prüfen. Die Dichtheitsprüfung

ist in einem Zeitraum mit niederschlagsfreier, jedoch verdunstungsverlustarmer Witterung vorzunehmen. Werden Undichtigkeiten festgestellt, ist die Beseitigung der Mängel unmittelbar einzuleiten.

5. Zur Durchführung von Bohrarbeiten ist die Hinzuziehung eines qualifizierten Baugrundinstituts bzw. eines für hydrologische Fragestellungen versierten Geologen erforderlich.
6. Die hierzu erarbeiteten gutachterlichen Aussagen einschließlich der Beurteilung zusätzlicher Maßnahmen zum Grundwasserschutz während der Durchführung von Bohrarbeiten sind dem Regierungspräsidium Kassel, Abt. III - Umwelt- und Arbeitsschutz- spätestens 4 Wochen vor Baubeginn zur Zustimmung zu übermitteln.
7. Sollten während der Bauzeit Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich sein, so ist die Entnahmemenge auf das unumgängliche ableitbare Maß zu beschränken und hierüber eine Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde zu führen und die zusätzliche wasserrechtliche Erlaubnis nach WHG gemäß § 76 HVwVfG bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

III. Durch den Planfeststellungsbeschluss umfasste öffentlich-rechtliche Entscheidungen

Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle öffentlich-rechtlichen Entscheidungen (§ 17 FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 HVwVfG). Insbesondere werden 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. §§ 17ff FStrG und § 7 Abs. 3 des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG) vom 20. Dezember 2010 (GVBl. I S. 629), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Dezember 2015 (GVBl. S. 607) im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zugelassen.

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

Die Beeinträchtigung der gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG und § 13 Abs. 1 HAGBNatSchG gesetzlich geschützten Biotope naturnaher Stillgewässer einschließlich Ihrer Ufervegetation, Röhrichte, Auwald und einer Streuobstwiese wird gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zugelassen.

1.3 Naturschutzrechtliche Zulassung

Gemäß § 67 BNatSchG wird für die Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“ eine Befreiung von den Verboten des § 3 der Verordnung vom Naturschutzgebiet „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“ vom 5. Dezember 1984 (Staatsanzeiger Seite 2660), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27.

Juli 1994 (Staatsanzeiger Nr. 36/1994, Seite 2460) im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde ausgesprochen.

1.4 Landschaftsschutzrechtliche Zulassung

Die Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes „Auenverbund Fulda“ wird gemäß § 3 Abs. 1 der Verordnung vom Landschaftsschutzgebiet "Auenverbund Fulda" vom 28. Januar 1993 (GVBL I S. 56), zuletzt geändert durch Verordnung vom 3. April 2014 (Staatsanzeiger Nr. 18/2014, Seite 404) im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zugelassen.

2. Forstrechtliche Genehmigungen

Die Genehmigung für die Rodung des Waldes wird gemäß § 12 des Hessischen Waldgesetzes (HWaldG) vom 27. Juli 2013 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 17. Dezember 2015 (GVBl. S. 607) i. V. m. § 9 des Gesetzes zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft - Bundeswaldgesetz (BWaldG) in der Fassung vom 2. Mai 1975 (BGBl. I S. 1037), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Januar 2017 (BGBl. I S. 75), im Einvernehmen mit der zuständigen Forstbehörde erteilt.

Die Genehmigung zur teilweisen Aufforstung von Flurstücken wird gemäß § 14 Abs. 1 HWaldG im Einvernehmen mit der zuständigen Forstbehörde erteilt.

3. Genehmigung für die Errichtung und Erweiterung baulicher Anlagen in oberirdischen Gewässern und an dessen Gewässerrandstreifen

Die wasserrechtliche Genehmigung zur Errichtung und Erweiterung von Anlagen in einem Gewässer und an dessen Gewässerrandstreifen gemäß § 36 WHG i.V.m. § 22 des Hessischen Wassergesetzes (HWG) in der Fassung vom 14. Dezember 2010 (GVBl I S. 548), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. September 2015 (GVBl. S. 338) sowie § 38 Abs. 3 Satz 3 WHG i.V.m § 23 Abs. 1 HWG wird im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde entsprechend dem Bauwerksverzeichnis (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der Nr. 11c) erteilt.

4. Genehmigung für die Errichtung und Erweiterung baulicher Anlagen im Überschwemmungsgebiet der Fulda und Haune

Die wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung oder die Erweiterung baulicher Anlagen im Überschwemmungsgebiet der Fulda und Haune nach § 78 Abs. 3 und 4 WHG i.V. mit § 45 Abs. 3 HWG wird im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde entsprechend dem Bauwerksverzeichnis (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der Nr. 11c) erteilt.

5. Genehmigung zum Gewässerausbau

Die wasserrechtliche Genehmigung zur Herstellung und wesentlichen Umgestaltung von Gewässern (Gewässerausbau) gemäß § 67 Abs. 2 WHG wird gemäß §§ 68 und 70 WHG im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde entsprechend dem Bauwerksverzeichnis (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der Nr. 11c) erteilt.

6. Straßenrechtliche Entscheidung

6.1 Widmung

Gemäß § 17 i.V.m. § 2 Abs. 1, Abs. 6 Satz 2 FStrG wird

- die neu gebaute PWC Anlage Johannesburg an der Fahrtrichtung Eisenach von Bau-km 2+747 bis Bau-km 3+122

als Bestandteil der Bundesautobahn A 4 für den öffentlichen Verkehr gewidmet, mit der Maßgabe, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam (§ 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG) und in das Straßenverzeichnis eingetragen wird (§ 1 Abs. 5 FStrG).

Gemäß § 17 i.V.m. § 2 Abs. 1, Abs. 6a Satz 1 FStrG werden die planfestgestellten verbreiterten Straßenteile (Zusatzfahrstreifen, Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen zur PWC-Anlage, Standstreifen) der Bundesautobahn 4

- von Bau-km 0+000 (=Str.-km 361,300) bis Bau-km 3+388 (=Str.-km 357,413)

als Bestandteil der Bundesautobahn A 4 für den öffentlichen Verkehr gewidmet, jeweils mit der Maßgabe, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam (§ 2 Abs. 6a Satz 1 FStrG) und in das Straßenverzeichnis eingetragen wird (§ 1 Abs. 5 FStrG).

IV. Nebenbestimmungen, Auflagen

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

1. Grundwasserschutz, Wasserversorgung

1. Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist zur Vermeidung einer unkontrollierten Versickerung von Schadstoffen eine besondere Sorgfalt anzuwenden. Die zum Einsatz kommenden Maschinen sind regelmäßig auf Dichtigkeit zu prüfen.
2. Bei der Standortauswahl der Baustelleneinrichtungsfläche ist sicherzustellen, dass diese möglichst gefällefrei mit dichter Geländeoberfläche (z. B. Asphalt- oder Betonbefestigung) gestaltet wird. Auf unbefestigten Flächen ist die temporäre Lagerung von nicht wassergefährdenden Baumaterialien insofern zulässig, wenn eine den dynamischen Beanspruchungen ausgerichtete, belastbare Bodenoberfläche vorhanden ist oder zuvor mittels Aufbringung einer wassergebundenen Deckschicht hergestellt wird.
3. Betankungsvorgänge sämtlicher mit Verbrennungsmotoren ausgestatteter Arbeitsmaschinen dürfen ausschließlich auf einer abseits der Gewässer- und Erdbauarbeiten anzulegenden, befestigten Fläche erfolgen.
4. Im Fall der Anordnung einer Betankungsfläche ist sicherzustellen, dass diese Fläche über einen Leichtflüssigkeitsabscheider mit Ableitungsmöglichkeit in das nächste Einleitungsgewässer entwässert wird, ein Anschluss an eine öffentliche Schmutzwasser-/ Mischwasserkanalisation herbeigeführt wird oder das Oberflächenwasser in anderer Weise vor einem Abfließen in unbefestigtes Gelände gesammelt und schadlos entsorgt wird. Eine direkte Einleitung in ein Gewässer oder in Versickerungsflächen ist nicht zulässig.
5. Beim Betanken sind evtl. Tropfverluste auf geeignete Weise aufzufangen.

6. Sollten wassergefährdende Flüssigkeiten austreten, z. B. beim Betanken oder auf Grund von Leckagen an Fahrzeugen und Maschinen, sind diese sofort aufzunehmen und schadlos zu beseitigen. Geräte zur Aufnahme von verunreinigten Bodenrückständen und Bindemitteln sind stets bereitzuhalten; die am Bau Beteiligten sind über den Verwahrort des Bindemittels zu informieren. Bei einem Austreten von wassergefährdenden Flüssigkeiten sind unverzüglich der Fachdienst "Ländlicher Raum", Sachgebiet "Wasser- und Bodenschutz" beim Kreisausschuss des Landkreises Hersfeld- Rotenburg und die nächste Polizeidienststelle zu verständigen.
7. Baustellenfahrzeuge und motorisierte Arbeitsgeräte, die Kraftstoff- und/oder Ölverluste aufweisen, sind unverzüglich instand zu setzen. Die Dichtigkeit der Maschinen und Geräte ist, falls erforderlich, durch Reparatur außerhalb der Renaturierungs- und Baustelleneinrichtungsflächen (z. B. auf dem Gelände eines Reparaturbetriebes) wiederherzustellen.
8. Vor erstmaliger Inbetriebnahme der Anlage ist das Baustellenpersonal durch geeignete Maßnahme auf den Bindemittel-Lagerort hinzuweisen.
9. Ölwechsel- und Reparaturarbeiten für Fahrzeuge und Geräte aller Art sind auf dem Gelände der Renaturierungsmaßnahme unzulässig.
10. Die zum Einsatz kommenden Baustoffe und Bauhilfsstoffe dürfen nicht grundwassergefährdend sein.
11. Zur Kontrolle der Unversehrtheit der Anlagenteile der Autobahnentwässerung sind Kanalinspektionen (Kamera-Befahrung) in regelmäßigen Zeitabständen, mindestens jedoch im Zeitabstand von 10 Jahren, vorzunehmen.
12. Werden Schäden an Teilen der Straßenentwässerung festgestellt, sind unverzüglich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr einzuleiten. Zur Ermittlung der Schadensstelle und des Schadensumfanges sind zusätzliche Untersuchungen, z. B. Dichtheitsprüfungen, vorzunehmen. Nach einer Schadensbehebung ist die Dichtheit des Kanals/der Abwasserleitung im Rahmen einer erneuten Prüfung vorzunehmen. Die Schadensberichte und Protokolle zur Schadensbehebung sind der zuständigen Wasserbehörde auf Verlangen vorzulegen.
13. Bei der Unterhaltung von straßenbaulichen Einrichtungen (z. B. Reinigung von Lärmschutz-, Sichtschutz- und Leitwänden sowie sonstigen Schutzeinrichtungen, Säuberung von befestigten Flächen und Böschungsbereichen) ist möglichst auf Einsatz von Chemikalien, insbesondere Lösungsmitteln, Tensiden etc. zu verzichten. Sofern für Reinigungsmaßnahmen eine ma-

schinelle Reinigung mit Wasser nicht ausreicht, sind Reinigungsmittel ausnahmsweise dann zulässig, wenn diese ausschließlich für ortsgebundene Einrichtungen angewandt werden und eine Versickerung dieser Flüssigkeiten vermieden wird.

14. Auf den Einsatz von Pflanzenschutzmitteln sollte im Bereich der durch das Heilquellenschutzgebiet führenden Autobahnabschnitts sowie im Bereich der PWC-Anlage möglichst vollständig verzichtet werden. Ist eine Anwendung nicht vermeidbar, sind Flüssigkeiten so einzusetzen, dass eine Gefährdung der Heilquelle ausgeschlossen werden kann. Es sind ausschließlich Mittel mit Wasserschutzgebietsauflage zu verwenden. Der Anwendungszeitraum sowie die Bezeichnung der zur Anwendung gelangten Herbizide/Pestizide sind im Betriebsbuch zu dokumentieren.
15. Innerhalb des Heilquellenschutzgebietes sind an Brücken, Durchlassbauwerken und entlang der Absetz- und Regenrückhaltebecken Schutzeinrichtungen entsprechend den Vorgaben der RiStWag, Abschnitt 6.2.5, vorzusehen.
16. Die Maßnahmen A 1 (Rückbau des Absturzbauwerkes Becherbach und der Verrohrung des Becherbaches), A 2 (Herstellung eines neuen Durchlassbauwerks am Fuldaaltarm) und E 6 (Gewässerrenaturierung Haune) befinden sich innerhalb des Heilquellenschutzgebietes "Lullusbrunnen" der Stadt Bad Hersfeld. Die Ausführungsplanungen hierfür sind mit der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen. Zum Schutz der Heilquelle sind ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Einwirkungen auf das Grundwasser in Abstimmung mit der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel vorzunehmen. Bei der Durchführung von erdbautechnischen Maßnahmen (Neuprofilierung der Gewässersohle und -böschungen) ist sicherzustellen, dass sich nach Fertigstellung der v. g. Maßnahmen keine Erhöhung der Bodendurchlässigkeit (bezogen auf den bisherigen Verhältnisse) ergibt. Die Kontrolle der v. g. Anforderung ist durch den Vorhabenträger sicherzustellen.
17. Im Bereich des offenporigen Asphalts ist eine Reinigung immer unter Beachtung des Grundwasserschutzes nach dem jeweiligen Stand der Technik durchzuführen. Die zuständige Autobahnmeisterei hat hierzu Handlungsanweisungen nach dem jeweiligen Stand der Technik für die Mitarbeiter vorzuhalten.

18. Beim Bau des neuen Bauwerks BW 2-1 (Unterführung Fuldaaltarm) sind die Gründungsarbeiten durch einen Hydrogeologen fachgutachterlich zu begleiten und im Hinblick auf den Grundwasserschutz zu überwachen.
19. Beim Antreffen von Klüften, Trennfugen oder Hohlräumen sind Erkundungen und Dokumentationen zu machen, unter geotechnischer Fachberatung Abdichtungen, Verfüllungen oder Injektionsmaßnahmen durchzuführen oder nach Abstimmung mit dem Dez. 31.2 des Regierungspräsidiums Kassel und des HLNUG temporäre Maßnahmen zum Schutz gegen eindringendes Oberflächenwasser durchzuführen.
20. Die fachgerechte und vollständige Durchführung der Maßnahmen ist seitens des baubegleitenden Fachpersonals zu überwachen und zu dokumentieren. Über das Umsetzen von Abdichtungs-, Verfüllungs- oder Injektionsmaßnahmen hat der Vorhabenträger das Dez. 31.2 des Regierungspräsidiums Kassel unverzüglich in Kenntnis zu setzen und das weitere Vorgehen gemeinsam mit dem baubegleitenden Hydrogeologen abzustimmen.

2. Oberirdische Gewässer, Hochwasserschutz

1. Die besonderen Grund- und Hochwasserverhältnisse sind bei der Bauausführung zu beachten.
2. Die Bauarbeiten an und in Gewässern sind unter Vermeidung von über das unumgängliche Maß hinausgehenden Verunreinigungen, die durch Schürfen oder Baggern im Gewässer entstehen, durchzuführen.
3. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass keine Baumaterialien sowie wassergefährdende Stoffe in das Gewässer gelangen können.
4. Bei Betankung von Baumaschinen ist ein Sicherheitsabstand von mindestens 10 m zum jeweiligen Gewässer bzw. offen gelegtem Grundwasser einzuhalten. Treib- und Schmierstoffe sowie sonstige wassergefährdende Stoffe sind außerhalb des Überschwemmungsgebietes zu lagern. Während der Betonierarbeiten austretende Betonschlämme dürfen nicht in die Gewässer gelangen.
5. Bei der Aufstellung von Gerüsten und hochwassersicheren Baugrubenverbauungen darf das Abflussprofil nicht mehr als 20 % der Durchflussfläche eingeschränkt werden.

6. Der evtl. Einbau von Umflutungsvorrichtungen ist rechtzeitig vor Bauausführung mit der oberen Wasserbehörde abzustimmen.
7. Im Überschwemmungsgebiet dürfen keine Erhöhungen und Vertiefungen vorgenommen und kein Bodenmaterial zwischen- bzw. endgelagert werden, soweit dies nicht ausdrücklich von der Wasserbehörde zugelassen wurde. Im Überschwemmungsgebiet vorgesehene Baustellenzufahrten sind geländegleich anzulegen.
8. Im Uferbereich dürfen keine Baustoffe, Bauhilfsstoffe, Geräte und Werkzeuge gelagert werden. Bei zu erwartendem Hochwasser sind die Baumaschinen sowie sonstige bewegliche Teile aus dem Hochwasserprofil zu entfernen.
9. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind die Oberflächen, die Gewässersohle sowie die Böschungsflächen und Uferbefestigungen im Baustellenbereich in einen ordnungsgemäßen örtlich angepassten Zustand zu versetzen. Der Baum- und Strauchbestand ist möglichst zu erhalten ggf. zu ersetzen. Vorhandene Ufermauern sind zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
10. Die Stadt Bad Hersfeld und der Fischereiberechtigte sind schriftlich, mindestens zwei Wochen vor Baubeginn, über die vorgesehenen Arbeiten zu unterrichten.

3. Altlasten, Bodenschutz

1. Für die Zwischenlagerung, Probenahmestrategie, analytischen Untersuchung, Bewertung, ggfls. notwendige Entsorgung und Dokumentation ist eine Planung zum Bodenmanagement zu erstellen und dem Regierungspräsidium Kassel, Dezernat 31.2 rechtzeitig vor Baubeginn zur Zustimmung vorzulegen.
2. Angetroffene anthropogene Auffüllungen sind vor der Verwertung nach den Vorschriften der LAGA zu untersuchen. Der Wiedereinbau bis zur Zuordnungsklasse der LAGA ist ohne weiteren Nachweis zulässig. Bei Überschreitungen der Zuordnungsklasse Z_0 ist die Zustimmung des Regierungspräsidiums Kassel, Dezernat 31.2 für den Einzelfall einzuholen.
3. Ergeben sich zu den Baumaßnahmen oder den Vorerkundungen Hinweise, die den Verdacht einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast begrün-

- den können, ist das Regierungspräsidium Kassel, Dezernat 31.2 unverzüglich zu informieren.
4. Die Rückbau-, Gründungs- und Neubauarbeiten im Bereich des ehemaligen US-Tanklagers an der B 62 sind in enger Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Kassel, Dezernat 31.2 auszuführen und die Richtlinie BGR 128 "Arbeiten in kontaminierten Bereichen" in Verbindung mit den Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) 524 "Schutzmaßnahmen bei Tätigkeiten in kontaminierten Bereichen" einschließlich der Explosionsschutzregeln verbindlich einzuhalten.
 5. Bei der Durchführung der Ausgleichsmaßnahme A 5 - Entsiegelung und Rückbau von Bodenflächen im Rahmen des Rückbaus von Verkehrsflächen im Bereich der Polizeizufahrt ist bei der Durchführung der geplanten Entsiegelungsmaßnahmen zu beachten, dass für den Bodenwiedereinbau nur solches Material verwendet wird, welches den Anforderungen der Verfüllbedingungen Z_0 gemäß LAGA-Richtlinie sowie BBodSchV entspricht.
 6. Vor Beginn der Aufforstungsmaßnahme A 3, Aufforstung und Entwicklung eines Auwaldes, ist der Stickstoffgehalt des Bodens durch Bodenuntersuchung zu ermitteln. Sollte ein Stickstoffgehalt von mehr als 50 kg N/ha festgestellt werden, ist zur Beschleunigung der Nährstoffaufzehrung eine weitere landwirtschaftliche Nutzung des Bodens erforderlich. Die weitere Vorgehensweise ist in diesem Fall mit der im Verfahren beteiligten Landwirtschaftsverwaltung abzustimmen.

4. Naturschutz und Landschaftspflege

1. Für die Baumaßnahme ist eine ökologische Fachbauleitung einzusetzen.
2. Der Baubeginn ist der oberen Naturschutzbehörde anzuzeigen.
3. Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung für die Kompensationsmaßnahmen ist vor Beginn der Bauarbeiten mit der oberen Naturschutzbehörde abzustimmen. Dabei sind die Anregungen der oberen Naturschutzbehörde in den Abstimmungsterminen während des Anhörungsverfahrens zu den bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu verwendenden Pflanzenarten vom Vorhabenträger in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

4. Die Maßnahmen zur Vermeidung von Stoffeinträgen in die Fulda während des Neubaus der Brückenbauwerke sind mit der oberen Naturschutzbehörde abzustimmen.
5. Der Kreuzdorn ist bei Pflanzungen nicht zu verwenden.
6. Die Rodungsarbeiten der Vegetationsbestände sind ausschließlich im Zeitraum zwischen dem 1. November und dem 28./29. Februar durchzuführen.
7. Bei der geplanten Maßnahme "G 4" ist zur "Wiesenansaat" ein normaler Landschaftsrasen ohne Beimengung von Kräutern zu verwenden.
8. Bei der Maßnahme A 3 ist statt der Anpflanzung von *Salix viminalis* (Korbweide) Steckmaterial der Weiden aus dem Naturschutzgebiet zu verwenden. Hierzu können die gerodeten Gehölze verwendet werden.
9. Bei der Umsetzung der Maßnahme E 15 ist der an der Fulda vorhandene Ufergehölzsaum (LRT 91E0) zu erhalten und eine Beeinträchtigung auszuschließen.
10. Die planfestgestellten Maßnahmen A 8 CEF und A 9 CEF sind 2 Jahre vor Beginn der Baumaßnahme umzusetzen.
11. Die Querungsmöglichkeiten für den Fischotter und den Biber im Bereich des Bauwerk BW 2-1 (Fuldaaltarm) und BW 2-2 (Fulda) sind auf Basis der Vorgaben zu Querungshilfen für Fischotter und Biber im "Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ) - Ausgabe 2008" in Abstimmung mit der oberen Naturschutzbehörde zu optimieren und gestalten.

5. Rodung von Waldflächen und Wiederaufforstung

1. Die Aufforstungsmaßnahmen müssen dem Forstvermehrungsgutgesetz (FoVG) vom 22. Mai 2002 (BGBl. I S. 1658), zuletzt geändert durch Artikel 414 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) in Verbindung mit § 4 HWaldG entsprechen. Die Empfehlungen für die Verwendung forstlichen Vermehrungsgutes in Hessen (Herkunftsempfehlungen 2011) sind dabei zu berücksichtigen. Alle anderen Baum- und Straucharten ohne Herkunftsempfehlungen sollen aus gebietsheimischer Herkunft kommen.
2. Das örtlich zuständige Forstamt Bad Hersfeld ist 4 Wochen vor Beginn der Rodungsmaßnahmen zu benachrichtigen.

3. Der landschaftspflegerische Ausführungsplan ist in Abstimmung mit der oberen und unteren Forstbehörde zu erarbeiten.
4. Die geplanten Zäunungen für die Aufforstungsflächen sind nach Sicherung der Forstkulturen wieder abzubauen und ggfls. zu entsorgen.

6. Lärmschutz

1. Der Träger der Straßenbaulast ist verpflichtet, auf den durchgehenden Fahrstreifen und den Standstreifen der BAB A 4 in dem Streckenabschnitt von Betr.-km 361+300 (= Bau-km 0+000,000, Bauanfang) bis Betr.-km 357+413 (=Bau-km 3+888,040, Bauende) die Fahrbahndecke in einer Bauart mit einem lärmtechnischen Korrekturfaktor von mindestens $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ (z.B. offener Asphalt (OPA 0/8)) auszuführen.
2. Der Träger der Straßenbaulast ist verpflichtet, die Fahrbahndecken außerhalb des vorstehend unter Nr. 1 beschriebenen Bereichs in einer Bauart mit einem lärmtechnischen Korrekturfaktor von mindestens $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ auszuführen.
3. Der Träger der Straßenbaulast ist verpflichtet, die vorgenannte lärmmindernde Wirkung der jeweiligen Straßenoberfläche dauerhaft zu gewährleisten und die nach dem Stand der Technik erforderlichen Maßnahmen hierfür durchzuführen.
4. Der Träger der Straßenbaulast ist verpflichtet, an den Brückenbauwerken lärmmindernde Übergangskonstruktionen einzubauen.
5. Die Eigentümer der Grundstücke, denen nach den Tabellen 1 bis 3 der planfestgestellten Unterlage Nr. 17.2.2 4.PÄ, Spalte 21 Ansprüche auf passiven Schallschutz zustehen, haben gegen den Träger der Straßenbaulast der A 4 dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe der notwendigen Aufwendungen. Die betroffenen Grundstückseigentümer sind von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement auf ihre Anspruchsberechtigung unmittelbar nach Eintreten der Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses hinzuweisen. Die Entschädigung ist von den betroffenen Grundstückseigentümern bei Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement zu beantragen. Ihre Bemessung richtet sich nach der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnah-

menverordnung, 24. BImSchV), den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und den weiteren hierfür geltenden Gesetzen, Richtlinien und Verordnungen.

6. Bei der Bauausführung ist vom Vorhabenträger, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- und Geräuschimmissionen vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970) und die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 83 der Verordnung vom 31.8.2015 (BGBl. I S. 1474), und damit der Stand der Technik zu beachten sowie die technischen Regelwerke entsprechend einzuhalten.

7. 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. Dies ist durch die Bauüberwachung sicherzustellen.

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

Der Vorhabenträger, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, hat über die frist- und sachgerechte Durchführung einschließlich der erforderlichen Unterhaltung der festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG der Zulassungsbehörde, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, über die zuständige obere Naturschutzbehörde zu berichten. Im Hinblick auf die unter A.IV.4 Nr. 10 festgesetzten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen, die bereits vor Baubeginn vorlaufend wirksam umzusetzen sind, ist vor Beginn der Baumaßnahme in diesem Bereich darüber zu berichten, dass die vorlaufenden Maßnahmen wirksam geworden sind.

V. Zusagen

Vom Vorhabenträger, der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Eschwege, sind in dem abgeschlossenen Anhörungsverfahren im Wesentlichen folgende Zusagen gegeben worden, die von der Planfeststellungsbehörde geprüft wurden und hiermit bestätigt werden:

1. Regierungspräsidium Kassel, Brand- und Katastrophenschutz

Eine Ausrüstung aller Zufahrtstore und Schranken mit einer feuerwehriblichen Schließung wird berücksichtigt. Im Zuge Ausführungsplanung wird sich Hessen Mobil mit dem Dezernat 43 des Regierungspräsidiums Kassel sowie dem Fachdienst Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz beim Landkreis Hersfeld-Rotenburg, der Polizei, den Rettungsdiensten und der Autobahnmeisterei über die bauzeitlichen und dauerhaften Rettungswege und deren detaillierte Ausbildung (auch Schließung) abstimmen.

2. Landesbetrieb Landwirtschaft Hessen

Vor Baubeginn erfolgt eine gemeinsame Bestandsaufnahme der einzelnen Flächen. Die vorhandenen Drainageleitungen werden an den Entwässerungsgraben oder an einen durch den Vorhabenträger neu zu erstellenden Drainagesammler angeschlossen, um die Flächen wie bestehend in die Fulda zu entwässern. Die Kosten und die Unterhaltung während der Nutzung als Baustelleneinrichtungsfächen trägt die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung). Die Abflussverhältnisse werden nach Eingriff in das Drainagesystem des Landesbetriebs Landwirtschaft Hessen wieder gemäß dem Ursprungszustand hergestellt und der Abflussquerschnitt des Entwässerungsgrabens für das Oberflächenwasser wird vergrößert.

3. Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Es wurde zugesagt, dass alle Maßnahmen im Bereich der laufenden Altlastensanierung beim ehemaligen US-Tanklager, die Ausführungsplanung zur PWC-

Anlage Johannesburg und die Ausführungsplanung für Tiefbaumaßnahmen von mehr als 5 m Tiefe mit dem RP Kassel (Dezernat 31.1 / 31.2) und dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie abgestimmt werden.

4. Wehrbereichsverwaltung West

Der Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahmen wird dem Landeskommando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden, schriftlich angezeigt.

5. Deutschen Telekom Technik GmbH, Fulda

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom. Es wurde zugesagt, dass der Vorhabenträger die Deutsche Telekom Technik GmbH in den weiteren Planungsschritten beteiligen wird. Die Vorgaben zum Umgang mit Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom Technik GmbH wird Hessen Mobil bei der Bauvorbereitung und Baudurchführung beachten. Die Detailplanung zur Sicherung/Verlegung der Leitungen erfolgt im Zuge des Bauentwurfes (Ausführungsplanung) und wird mit dem Telekommunikationsunternehmen abgestimmt.

6. EnergieNetz Mitte GmbH, vormals E.ON Netz GmbH und E.ON-Mitte AG

Der Vorhabenträger wird die EnergieNetz Mitte GmbH in den weiteren Planungsschritten beteiligen. Das Merkblatt der EnergieNetz Mitte GmbH wird Hessen Mobil bei der Bauvorbereitung und Baudurchführung beachten. Die Detailplanung zur Sicherung/Verlegung der Leitungen erfolgt im Zuge des Bauentwurfes (Ausführungsplanung) und wird mit dem Versorgungsunternehmen abgestimmt.

7. Netzdienste Rhein-Main GmbH

Die dingliche Sicherung des 6,0 m breiten Schutzstreifens (3,0 m rechts und 3,0 m links der Rohrachse) wird in den Planunterlagen bei der Bauvorbereitung und Baudurchführung berücksichtigt. Hierbei wird sich der Vorhabenträger weiterhin mit der Netzdienste Rhein-Main abstimmen.

Die Detailplanung der bauzeitlichen Sicherung und Umverlegung erfolgt im Zuge des Bauentwurfes (Ausführungsplanung) und wird mit dem Versorgungsunternehmen abgestimmt.

Hinsichtlich der Bauausführung sowie der Begleit- und Folgemaßnahmen werden die Auflagen und Hinweise der „Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen, begleitendem Fernmeldekabel und zugehörigen Anlagen“ beachtet.

8. Eisenbahnbundesamt / DB AG / DB Immobilien / DB Energie / DB Netz / DB Kommunikationstechnik

Der Vorhabenträger sichert bei der baulichen Realisierung und der späteren Nutzung der errichteten Anlagen zu, die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf den angrenzenden Bahnstrecken 3810 und 3600 nicht zu gefährden. Die genannten Bedingungen und Hinweise der DB AG und deren Fachbereiche wird der Vorhabenträger beachten.

Der Vorhabenträger wird die DB AG in den weiteren Planungsschritten beteiligen. Die Vorgaben zum Umgang mit Kabeln und Leitungen der DB wird Hessen Mobil bei der Bauvorbereitung und Baudurchführung beachten.

Der Vorhabenträger wird die DB AG zwecks Terminvereinbarung der Kabeleinweisung kontaktieren.

Für spätere Tiefbauarbeiten im Bereich von DB-Liegenschaften wird der Vorhabenträger weitere Leitungsabfragen stellen. Bei Eingriffen in vorh. Zuwegungen zu den Gleisanlagen wird sich der Vorhabenträger mit der DB AG abstimmen, die Mitbenutzung der Zuwegung für die DB AG weiterhin gewährleisten oder auf seine Kosten Ersatz schaffen.

Der Vorhabenträger sichert zu, die Bestimmungen zur Abwendung von Gefahren im Zusammenhang mit der Oberleitungsspannung von 15.000 V einzuhalten.

Der Vorhabenträger sichert zu, bei der vorübergehenden Nutzung von DB AG Grundstücken betroffene Bahnanlagen im Zusammenhang mit dem Bauprojekt auf seine Kosten zu verlagern oder zu schützen. Die Gestattungsverträge wird der Vorhabenträger durch die Hessische Landgesellschaft (HLG) mit der DB AG abschließen lassen. Mit Verhandlungen und Vertragsschließung zu einer vorzeitigen Besitzüberlassung wird der Vorhabenträger die HLG beauftragen.

Der Vorhabenträger sagt zu, mit der DB AG eine Kreuzungsvereinbarung, eine Planungsvereinbarung und einen Baudurchführungsvertrag abzuschließen.

9. Magistrat der Kreisstadt Bad Hersfeld

1. Hessen Mobil hat eine Fotodokumentation der Bestandsbauwerke erstellt. Diese wird der Kreisstadt Bad Hersfeld zur Verfügung gestellt.
2. Bei der Planung der Neubauten der Brückenbauwerke wird ein Gestaltungskonzept des Vorhabenträgers für die Gesamtstrecke der BAB A 4 umgesetzt.
3. Der Vorhabenträger prüft bei der Durchführung der Maßnahme Ausbau der A 4 im Abschnitt "Bad Hersfeld Ost", ob eine Bergung des Stadtwappens in der bestehenden Überführung der K 17 über die A 4 möglich ist.
4. Die Aufrechterhaltung des Rad- und Gehweges entlang der B 62 wird mittels Schutzgerüsten gewährleistet, ggf. mit der Auflage, dass Radfahrer im Baustellenbereich absteigen müssen.
5. Die Markierungs- und Beschilderungspläne werden mit der Straßenverkehrsbehörde der Kreisstadt Bad Hersfeld abgestimmt. Über die Zeiträume der Umleitung des Radweges entlang der Fulda wird Hessen Mobil mittels Pressemitteilungen sowie über den Hessischen Radroutenplaner (Internetplattform) und den ADFC informieren.
6. Die für den Baustellenverkehr benötigten Wegeverbindungen werden bei Bedarf zusätzlich befestigt und nach Abschluss in den Ursprungszustand zurückversetzt. Die Kosten und die Unterhaltung während der Nutzung als Baustraße trägt der Vorhabenträger.
7. Als Baulastträger des unteren Teils der vorh. Zufahrtsstraße zu einem Privatgrundstück südlich der PWC-Anlage wird der Vorhabenträger die Kosten für die Herstellung der bauzeitlichen Zuwegung tragen, ebenso die Unterhal-

tung während der Nutzung sowie die Rückversetzung in den Ursprungszustand.

8. Die für die Baustelleneinrichtung benötigten städtischen Flächen werden bei Bedarf zusätzlich befestigt und nach Abschluss in den Ursprungszustand zurückversetzt. Die Kosten und die Unterhaltung während der Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche trägt der Vorhabenträger.
9. Die gesamte Autobahnstrecke wird außerhalb der Standorte der Lärmschutzwände eingezäunt.
10. Das genaue Ausmaß von Eingriffen im Bereich des Laufholzweges in Randbereiche und den Bewuchs (nur Rückschnitt im naturschutzrechtlich zulässigen Zeitraum) wird mit der Kreisstadt Bad Hersfeld, Hessen Forst, der Oberen Naturschutzbehörde und möglichen weiteren Betroffenen abgestimmt.
11. Gemeinsame Begehungen des Laufholzweges und die Dokumentation des Zustandes mit Protokollierung sowie – soweit nötig – die Wiederherstellung der Verkehrsflächen auch auf dem städtischen Straßennetz im Stadtteil Kohlhausen und auf dem Anschlussstück zur Europaallee werden zugesagt.
12. Für die im Zuge der vorhabenbezogenen Bautätigkeit auftretenden Schäden in der Phase der vorübergehenden Inanspruchnahme des Laufholzweges sagt der Vorhabenträger die laufende Instandhaltung auf seine Kosten zu.
13. Bei Sperrung der Wegeverbindung des Laufholzweges in Folge der Bauarbeiten sagt der Vorhabenträger der Kreisstadt und dem Ski-Club Neuenstein die Mitteilung mit 2 Wochen Vorlauf, die Pressemitteilung auf seine Kosten und die Maßnahmen zur Verkehrssicherung auf seine Kosten zu.
14. Die Übergangsstrecken der Wegeverbindungen des Laufholzweges auf das befestigte Straßennetz werden nach Erfordernis maschinell gereinigt, um Verkehrssicherheitsgefahren auszuschließen. Falls erforderlich werden Staubbindemaßnahmen durchgeführt.
15. Der Vorhabenträger wird in der Ausschreibung der Bauleistungen zur Fulda-Brücke für den zukünftigen Auftragnehmer die Option zulassen, ein Bauverfahren zu wählen, welches die Fläche der Grasbahn möglichst nicht in Anspruch nimmt.
16. Der Vorhabenträger wird die Stadt Bad Hersfeld und den Verein unter C.II.18.1 so früh wie möglich über Beginn und Ende der temporären Inanspruchnahme des Motorsportgeländes informieren.

10. Die Beteiligte unter C.II.18.7

Der Vorhabenträger wird die Arbeiten im Bereich der Grundstückszufahrt der Beteiligten unter C.II.18.7 in Absprache mit der Beteiligten und deren Mieter durchführen. Die Bauarbeiten werden in diesem Bereich abschnittsweise durchgeführt, damit die Zufahrt für LKW aufrechterhalten werden kann.

VI. 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 (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258); UVPG a.F.) durchgeführt.

VII. Entscheidung über die Stellungnahmen und Einwendungen

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

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

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

B. Verfahrensablauf

I. Antragsgegenstand

Die Bundesrepublik Deutschland als Träger der Straßenbaulast für die Bundesautobahnen (gemäß § 5 Abs. 1 FStrG), vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement als zuständige obere Straßenbaubehörde gemäß § 46 Abs. 2 Hessisches Straßengesetz (HStrG) vom 8. Juni 2003, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198), beabsichtigt die grundhafte Erneuerung der Bundesautobahn A 4 mit dem Anbau von Stand- und Zusatzfahrstreifen in Steigungsstrecken zwischen dem AD Kirchheim und der AS Wildeck-Obersuhl im Abschnitt Bad Hersfeld-West von BAB-km 361,3 bis BAB-km 357,413 und die Realisierung von landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen. Die Baumaßnahme liegt in Gemarkungen der Stadt Bad Hersfeld sowie der Gemeinde Hauneck im Landkreis Hersfeld-Rotenburg.

Der Antrag von Hessen Mobil Eschwege vom 3.9.2013 auf Planfeststellung umfasst die grundhafte Erneuerung der Bundesautobahn A 4 mit dem Anbau von Stand- und Zusatzstreifen in den Steigungsstrecken (Um- und Ausbau der BAB A 4) im Teilabschnitt Bad Hersfeld-West. Gegenstand der Planfeststellung ist darüber hinaus die Realisierung von landschaftspflegerischen Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen, die Errichtung von Anlagen für den aktiven Lärmschutz und die Herstellung der PWC-Anlage „Johannesberg“.

Die Maßnahme des Teilabschnittes Bad Hersfeld-West der A 4 beginnt westlich von Bad Hersfeld bei Bau-km 0+000 (Str-km 361,300), am Ende des bereits hergestellten Planungsabschnittes Kirchheim-Ost, und orientiert sich in der Linieneinführung an der Bestandsachse der A 4. Sie endet am Beginn des bereits hergestellten Planungsabschnittes Hersfeld-Mitte bei Bau-km 3+888 (Str-km 357,413).

Für die Querschnittsgestaltung wurde der Regelquerschnitt RQ 31 gewählt, der je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen (Breite: je 3,75 m), ein Standstreifen (Breite 3,00 m), zwei Randstreifen (Breite: je 0,75 m) ein Bankett (Breite: 1,50 m) und einen halben Mittelstreifen (Breite: 2,00 m) beinhaltet. In den Steigungsstrecken wird ein Zusatzfahrstreifen mit einer Breite von 3,75 m vorgesehen.

Im Zuge des Um- und Ausbaus der A 4 werden neue Ingenieurbauwerke (Brücken und Stützwände) errichtet und die bestehenden aufgrund der Mindertragfähigkeit abgebrochen.

Die Länge der Ausbaustrecke beträgt 3,888 km.

II. **Antragsbegründung**

Der Vorhabenträger, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, begründet den Antrag im Wesentlichen mit dem schlechten Straßenzustand, dem hohen Verkehrsaufkommen und der damit einhergehenden Verkehrsgefährdung. Bis heute besitzt die A 4 im hier planfestgestellten Abschnitt lediglich den Querschnitt aus der Zeit des Baus in den 1940er Jahren mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ohne Standstreifen und mit einem zu schmalen Mittelstreifen.

Der Um- und Ausbau der BAB A 4 sei insbesondere aufgrund des sprunghaften Anstiegs des Verkehrsaufkommens auf der BAB A 4 nach der Öffnung der ehemaligen innerdeutschen Grenze am 9.11.1989 notwendig. Zudem seien die Brückenbauwerke aufgrund ihres Alters und der derzeitigen Verkehrsbelastung in einem schlechten Zustand und müssen dringend erneuert werden. Zudem soll aus straßenbaulichen Gründen die BAB A 4 zwischen dem Autobahndreieck Kirchheim (AD) und der Landesgrenze Hessen/Thüringen ausgebaut werden. Dies umfasst die grundhafte Fahrbahnerneuerung, den Anbau von Standstreifen in beiden Fahrtrichtungen sowie von Zusatzfahrstreifen in den Steigungsstrecken zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität.

Unabhängig davon sei aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme auf der BAB A 4 und den bestehenden Engpässen in den Steigungsstrecken und der hohen Unfallzahlen der Um- und Ausbau der BAB A 4 erforderlich, damit künftig eine leistungsfähige und verkehrssichere Bundesautobahn bestehe.

Die BAB A 4 ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Im Regionalen Raumordnungsplan Nordhessen aus dem Jahre 2000 werde dem Um- und Ausbau eine "besondere raumordnerische und entwicklungsplanerische Dringlichkeit" bescheinigt.

Mit Schreiben vom 14.6.2016 hat Hessen Mobil die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses beantragt. Begründet wurde dies mit dem schlechten Zustand der Bauwerke über die B 62 und die Fulda, deren Restnutzungs-

dauer nach dem Jahr 2023 abläuft. Die Finanzierung der Maßnahme durch die Bundesrepublik Deutschland ist gesichert. Sie ist bereits im hierfür maßgebenden Straßenbauplan enthalten. Dem Antrag wurde unter A.I stattgegeben, da die sofortige Vollziehung aus den von Hessen Mobil zutreffend dargelegten Gründen im öffentlichen Interesse geboten ist (siehe auch unter D).

III. Vorhergehende Planungsstufen

Der Bundesgesetzgeber hatte den Ausbau der Bundesautobahn A 4 zwischen dem Autobahndreieck Kirchheim (A 7) und der Anschlussstelle Wommen (künftig: Autobahndreieck A 4/A 44) von vier auf sechs Fahrstreifen mit Standstreifen in den Bedarfsplan 2003 für die Bundesfernstraßen mit der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ in der Kategorie „Neue Vorhaben“ aufgenommen (Lfd. Nr. 121). Der Bedarfsplan 2003 für die Bundesfernstraßen wurde dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG) in der Fassung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) als Anlage beigelegt. In dem zurzeit gültigen Bedarfsplan 2030 für die Bundesfernstraßen, der Anlage zum Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG) vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354) ist, ist die Maßnahme weiterhin in der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ eingeordnet.

Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Sie sind damit gemessen an dessen Zielsetzungen vernünftigerweise geboten und somit für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich (BVerwG, Beschluss vom 16.01.2007 – 9 B 14/06 – NVwZ 2007, 462, 463 Rn. 6). Die Bindungswirkung des Bedarfsplans erstreckt sich auf die Bedarfsstruktur, was u. a. die Dimensionierung der Straße (BVerwG, Urteil vom 26.03.1998 - 4 A 7/97 - LKV 1999, 26) und die festgestellte Netzverknüpfung umfasst (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001 - 4 A 13/99 - NVwZ 2001, 1154).

Für Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ kann die Projektplanung in begründeten Ausnahmefällen mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgenommen und die Projektrealisierung vorgenommen

werden. Aufgrund der unzureichenden Verkehrsverhältnisse auf der BAB A 4 zwischen dem Autobahndreieck Kirchheim und der AS Wildeck-Obersuhl hat das Land Hessen als Auftragsverwaltung das damalige Bundesministerium für Verkehr (BMV) mit Schreiben vom 5.8.1997, AZ -221-, um Zustimmung gebeten, die in den Steigungsstrecken verkehrlich notwendigen Zusatzfahrstreifen als abschnittsweise Verwirklichung des Endzustandes des im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen festgelegten 6-streifigen Ausbaus anzusehen. Mit Schreiben vom 29.9.1997, AZ.: StB 23/40.25.76-0004/54 HE 97, stimmte das damalige Bundesministerium für Verkehr der vorgeschlagenen Vorgehensweise und der Planung von Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der Lärmvorsorge zu. Eine erste Abstimmung über die konkret vorzusehenden Lärmschutzmaßnahmen fand am 22.7.2005 mit dem damaligen BMVBW statt (siehe Schreiben des BMVBW vom 27.10.2005, AZ.: S 23/40.10.76.0004/31 VA 05).

Aufgrund der unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Streckenabschnitt „Hersfeld-West“ hat das Land Hessen als Auftragsverwaltung eine auf den späteren sechsstreifigen Ausbau ausgerichtete Planung für die „grundhafte Erneuerung der Bundesautobahn A 4 mit dem Anbau von Stand- und Zusatzfahrstreifen in den Steigungsstrecken zwischen dem AD Kirchheim und der AS Wildeck-Obersuhl – Teilabschnitt Bad Hersfeld-West – von Bau-km 0+000,000 bis Bau-km 3+888,040“ dem damaligen BMVBS in 2011 zur Zustimmung (Gesehen-Vermerk) vorgelegt. Die Stand- und Zusatzfahrstreifen in den Steigungsstrecken und die aktiven Lärmschutzanlagen stellen bereits den bedarfs- und richtliniengerechten sechsstreifigen Ausbau in diesem Streckenabschnitt der BAB A 4 dar. Von daher hat das damalige BMVBS im Vorgriff auf den zukünftigen durchgängigen sechsstreifigen Ausbau der BAB A 4 diesem Planungskonzept mit Schreiben vom 19.3.2012, AZ.: StB 23/72131.7/0004-1505062 und 9.7.2013, AZ.: StB 23/72131.7/0004-1986653 zugestimmt und gleichzeitig seine Einwilligung zur Realisierung dieses Projektes erteilt. Weiter hat Hessen Mobil als Auftragsverwaltung mit Schreiben vom 29.9.2017 eine Kostenfortschreibung (Projekt-/Kostenabstimmung 5 (2) nach RE) dem BMVI zur Genehmigung vorgelegt. Das BMVI hat mit Schreiben vom 7.12.2017, AZ.: StB 24/72131.7/0004-2908283 diese Kostenfortschreibung genehmigt.

IV. Anhörungsverfahren

1. Hauptverfahren

Für das Vorhaben wurde gemäß § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 2 HVwVfG das Anhörungsverfahren durchgeführt. Mit Schreiben vom 3.9.2013 legte Hessen Mobil Eschwege dem Regierungspräsidium Kassel den Plan für das oben genannte Vorhaben vor und beantragte, das Anhörungsverfahren nach §§ 17a FStrG, 73 HVwVfG durchzuführen. Die Antragsunterlagen sind in der nachfolgenden Tabelle 4 aufgelistet:

Tabelle 4: Antragsunterlagen des Hauptverfahrens

Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt
1	Erläuterungsbericht (1 Titelblatt, 72 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	Dez. 2012
1a	Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPg (1 Titelblatt, 44 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)		Jan. 2013
2	Übersichtskarte	25.000	Dez. 2012
3	Übersichtslageplan	5.000	Dez. 2012
4	Übersichtshöhenplan	5.000/500	Dez. 2012
5.1 bis 5.5	Lagepläne (5 Blatt)	1.000	Dez. 2012
6.1.1 bis 6.1.4	Höhenpläne (4 Blatt)	1.000/200	Dez. 2012
6.2.1 bis 6.2.8	Höhenpläne kreuzende Straßen und Nebenanlagen (8 Blatt)	1.000/200	Dez. 2012

7.1.1	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen - Rasterlärmkarte Nachtzeitraum	5.000	Juni 2012
7.2.1 bis 7.2.4	Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen – Einzelpunktberechnung (4 Blatt)	1.000	Juni 2012
9.1	Übersichtsplan der landschaftspflegeri- schen Maßnahmen	5.000	Mai 2013
9.2.1 bis 9.2.6	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (6 Blatt)	1.000	Mai 2013
9.3	Maßnahmenverzeichnis (1 Titelblatt, 60 Seiten)		Nov. 2011
10.0	Grunderwerbsplan - Übersichtsplan	5.000	Dez. 2012
10.1.1 bis 10.1.6	Grunderwerbspläne (6 Blatt)	1.000	8.2.2012
10.2	Grunderwerbsverzeichnis (2 Titelblätter und 30 Seiten)	-	18.12.2006
11	Bauwerksverzeichnis (1 Titelblatt, 72 Seiten)	-	18.12.2012
14.1	Oberbaudimensionierung (1 Titelblatt, 7 Seiten)	-	Dez. 2012
14.2.1 bis 14.2.7	Regelquerschnitt (7 Blatt)	50	Dez. 2012
14.3.1 bis 14.3.8	Kennzeichnende Querprofile (8 Blatt)	200	Dez. 2012
15.1 bis 15.2	Vorentwurf BW 1-1 (2 Blatt)	100	30.7.2012
15.3	Vorentwurf BW 1-3	250 / 100	5.8.2011
15.4	Vorentwurf BW 2-2	200 / 100	5.8.2011
15.5 bis 15.6	Vorentwurf BW 3-4 (2 Blatt)	100	22.11.2012
15.7	Bauwerksskizze Abwicklung LSW Eich- hof	500	9.8.2011

15.8	Bauwerksskizze Abwicklung LSW Johannesberg	500	9.8.2011
15.9	Bauwerksskizze Querschnitte. Details	100 / 50	9.8.2011
15.10	Bauwerksskizze Detail Feuerwehr- / Polizeizufahrt	100	9.8.2011
17.1	Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (1 Titelblatt, 15 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	2.9.2011
17.2.1	Schalltechnische Berechnung - Emissionspegel (2 Blatt)	-	-
17.2.2	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen (155 Seiten: Tabelle 1: 83 Seiten, Tabelle 2: 6 Seiten, Tabelle 3: 66 Seiten)	-	-
17.3	Erläuterungen zu Luftschadstoffen (1 Titelblatt, 8 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis, 30 Seiten Anhang)	-	23.8.2013
18.1	Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchungen (1 Titelblatt, 58 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	9.8.2011
18.2.1 bis 18.2.5	Schnitte Regenrückhaltebecken (5 Blatt)	200	9.8.2011
18.3	Hydraulische Berechnungen (1 Titelblatt, 179 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	8.11.2012
18.3.1	Hydraulische Berechnung – Lageplan Querprofile	15.000	8.11.2012
18.3.2	Hydraulische Längsschnitte	5.000 / 100	8.11.2012
18.3.3	Querprofile im Umgestaltungsbereich	5.000 / 250	8.11.2012
19.1.0	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht (3 Titelblätter, 80 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis,	-	12.4.2013

	40 Seiten und 1 Plan Anlage: Erfassung der Fauna)		
19.1.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestand und Konflikte	5.000	12.4.2013
19.2	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (3 Titelblätter, 235 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	28.2.2013
19.3.0	Umweltverträglichkeitsstudie - Erläuterungsbericht (3 Titelblätter, 102 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	Nov. 2001/ Dez. 2012
19.3.1a	UVS: Karte 1a: Realnutzung und Biotoptypen	5.000	Nov. 2001
19.3.1b	UVS: Karte 1b: Fach- und Gesamtplanerische Ausweisung	5.000	Nov. 2001
19.3.2	UVS: Karte 2: Tiere und Pflanzen	5.000	Nov. 2001
19.3.3	UVS: Karte 3: Boden	5.000	Nov. 2001
19.3.4	UVS: Karte 4: Wasser	5.000	Nov. 2001
19.3.5	UVS: Karte 5: Klima/Luft	5.000	Nov. 2001
19.3.6	UVS: Karte 6: Landschaftsbild	5.000	Nov. 2001
19.3.7	UVS: Karte 7: Mensch, Kultur und sonstige Sachgüter	5.000	Nov. 2001
19.3.8	UVS: Karte 8: Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen	5.000	Nov. 2001
19.3.9	UVS: Karte 9: Auswirkungen auf das Schutzgut Boden	5.000	Nov. 2001
19.3.10	UVS: Karte 10: Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser	5.000	Nov. 2001
19.3.11	UVS: Karte 11: Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaftsbild und Erholung/Freizeitinfrastruktur	5.000	Nov. 2001
19.3.12	UVS: Karte 12: Auswirkungen auf die Schutzgüter Wohnen, Wohnumfeld, Klima/Lufthygiene, Mensch, Kultur- und Sachgüter	5.000	Nov. 2001
21.1	Fachtechnische Stellungnahme „ehema-	-	31.10.2008

	liges US-Tanklager“ Bad Hersfeld (18 Seiten)		
21.2.1	Ergänzende Stellungnahme zu einem amtlichen Gutachten zu den möglichen klimatischen Veränderungen der nächtlichen Kaltluftflüsse im Fuldataal entlang der A 4 südlich Bad Hersfeld unter veränderten Planungsbedingungen (8 Seiten)	-	12.7.2012
21.2.2	Amtliches Gutachten zu den möglichen klimatischen Veränderungen der nächtlichen Kaltluftflüsse im Fuldataal entlang der A 4 südlich Bad Hersfeld (83 Seiten)	-	Apr. 2005
22	Zusatzfahrstreifenuntersuchung (19 Seiten)	-	Dez. 2012
23	Verkehrssicherheit, Sichtweitenanalyse (28 Seiten)	-	18.12.2012

1.1 Auslegung der Antragsunterlagen

Die Planunterlagen wurden auf Veranlassung der Anhörungsbehörde, dem Regierungspräsidium Kassel, im Rathaus der Stadt Bad Hersfeld und im Rathaus der Gemeinde Haunack in der Zeit vom 16.9.2013 bis zum 16.10.2013 während der Dienststunden zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt (§ 73 Abs. 3 HVwVfG).

Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise von der Stadt Bad Hersfeld am 12.9.2013 in der Hersfelder Zeitung, von der Gemeinde Haunack am 12.9.2013 im Haunack-Boten bekannt gemacht (§ 73 Abs. 5 Satz 1 HVwVfG).

In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist bis spätestens zwei Wochen nach der Auslegungsfrist, das war bis zum 30.10.2013, Einwendungen beim Regierungspräsidium Kassel (Anhörungsbehörde) oder bei der Stadt Bad Hersfeld sowie bei der Ge-

meinde Hauneck gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren.

Die Stadt Bad Hersfeld hat mit Schreiben vom 10.9.2013 die nicht ortsansässigen Betroffenen, soweit der Stadtverwaltung deren Anschriften bekannt sind, rechtzeitig von der Auslegung der Planunterlagen unter jeweiliger Beifügung einer Ausfertigung des Bekanntmachungstextes benachrichtigt. Wegen der rechtzeitigen Übersendung der Bekanntmachungstexte galten die dort genannten Stellen, bei denen Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift eingelegt werden konnten, sowie die damit zusammenhängenden Fristen auch für diesen Betroffenenkreis. Die Festsetzung abweichender individueller Fristen war daher nicht erforderlich. Die entsprechende Liste der Angeschriebenen befindet sich in der Verfahrensakte. Insgesamt wurden durch die Stadt Bad Hersfeld 23 nicht ortsansässige Betroffene schriftlich benachrichtigt. Alle 23 Schreiben erreichten ihre Adressaten.

Gemäß Grunderwerbsverzeichnis waren von der Gemeinde Hauneck keine nicht ortsansässigen Betroffenen zu benachrichtigen, die ihren Wohnsitz außerhalb der Auslegungskommunen hatten.

Die Bekanntmachungen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Insbesondere wurde dargelegt, dass die Einwendung den geltend gemachten Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen muss. Ein Hinweis, wonach alle Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf dieser Einwendungsfrist ausgeschlossen sind, war in den Bekanntmachungen ebenfalls enthalten. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass bei Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Eingaben) auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite ein Unterzeichner mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu bezeichnen ist. Andernfalls, so der Hinweis in den Bekanntmachungen, könnten diese Einwendungen unberücksichtigt bleiben.

Zudem erfolgte in den Bekanntmachungen der Hinweis, dass die rechtzeitig erhobenen Einwendungen in einem Termin erörtert würden, der noch ortsüblich bekannt gemacht werde bzw. von dem diejenigen, die rechtzeitig eine Einwendung erhoben hätten, gesondert benachrichtigt würden.

Auch umfasste die Bekanntmachung den Hinweis, dass über die Einwendungen nach Abschluss des Anhörungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde

entschieden wird und die Zustellung der Entscheidung (Planfeststellungsbeschluss) an die Einwender durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden kann, wenn mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind.

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 9 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) verbunden ist.

Im Übrigen ist darauf hingewiesen worden, dass von Beginn der Auslegung des Planes an die Anbaubeschränkungen nach § 9 FStrG und die Veränderungssperre nach § 9a FStrG in Kraft treten und darüber hinaus ab diesem Zeitpunkt dem Träger der Straßenbaulast ein Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen zusteht.

1.2 Beteiligung der Behörden und Stellen

Die Anhörungsbehörde leitete die Antragsunterlagen mit Schreiben vom 4.9.2013 den Kommunen, den Trägern öffentlicher Belange und den Stellen der Daseinsversorgung, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, zur Stellungnahme bis zum 30.10.2013 zu (§ 73 Abs. 2 und 3a HVwVfG).

Es wurde dargelegt, sollte bis zum genannten Termin eine Stellungnahme nicht erfolgt sein, werde davon ausgegangen, dass Bedenken gegen den Plan nicht erhoben werden (§ 17a Abs. 7 FStrG, § 73 Abs. 3a Satz 2 HVwVfG). Weiterhin wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen innerhalb der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 HVwVfG zu erheben seien, sofern mit Blick auf die materielle Präklusionswirkung des § 73 Abs. 4 Satz 3 HVwVfG eine klagefähige Rechtsposition zu erlangen beabsichtigt sei.

1.3 Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen

Ziffer 2 der Bekanntmachungen vom 12.09.2013 enthielt unter Bezugnahme auf § 17a Nr. 3 Satz 1 und Nr. 7 Sätze 1 und 2 FStrG und § 73 Abs. 4 HVwVfG den Hinweis, dass die ortsübliche Bekanntmachung auch der Benachrichtigung der vom Land Hessen anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie der sonstigen Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach in

anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, von der Auslegung des Planes dient. Die rechtlichen Anforderungen des § 73 HVwVfG an die Beteiligung der Vereinigungen im Verfahren wurden damit erfüllt.

1.4 Einwendungen und Stellungnahmen

Während der gesetzlichen Frist wurden Einwendungen von Privaten gegen den Plan erhoben und von verschiedenen Behörden sowie Stellen wurden Stellungnahmen zum Plan abgegeben.

Es gingen insgesamt 188 Einwendungen von Privaten ein, von denen bei fünf Fällen Grundstücksbetroffenheiten vorliegen. Ein Einwender machte eine Existenzgefährdung geltend. In der Hauptsache wurden Einwendungen zum vermeintlich unzureichenden Lärmschutz erhoben.

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

Von den anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden keine und von den sonstigen Vereinigungen wurde eine Stellungnahme abgegeben.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom Regierungspräsidium Kassel Hessen Mobil Eschwege mit Schreiben vom 14.11.2013, 18.11.2013, 27.11.2013, 3.12.2013 und 18.12.2013 zur fachtechnischen Prüfung und Äußerung übersandt.

2. Erstes Planänderungsverfahren

2.1 Gegenstand des ersten Planänderungsantrags

Hessen Mobil Eschwege hat mit Schreiben vom 30.6.2015 aufgrund von Einwendungen im laufenden Planfeststellungsverfahren der Anhörungsbehörde Deckblätter zur Änderung und Ergänzung übermittelt und die Durchführung des Anhörungsverfahrens nach § 17 FStrG und § 33 HStrG in Verbindung mit § 73 HVwVfG für die wesentliche Änderung des Plans aus dem Jahr 2013 beim Re-

gierungspräsidium Kassel beantragt. Die einzelnen Änderungen zur ursprünglichen Planung sind in den Planunterlagen entsprechend kenntlich gemacht. Inhalt dieser Planänderung waren im Wesentlichen:

- die Ausweitung des schalltechnischen Untersuchungsgebietes,
- modifizierte technischen Maßnahmen und
- modifizierte landschaftspflegerische Maßnahmen.

Tabelle 5: Antragsunterlagen des ersten Planänderungsverfahrens

Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	Aufgestellt / geändert am
1a	Erläuterungsbericht (1 Titelblatt, 72 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	Mai 2015
1aa	Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG (1 Titelblatt, 44 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)		Mai 2015
3a	Übersichtslageplan	5.000	Mai 2015
5.1a bis 5.5a	Lagepläne (5 Blatt)	1.000	Mai 2015
7.1.1a	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen - Rasterlärmkarte Nachtzeitraum	5.000	Mai 2015
7.2.1a bis 7.2.4a	Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen – Einzelpunktberechnung (4 Blatt)	1.000	Mai 2015
7.2.5	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen – Einzelpunktberechnung (1 Blatt)	1.000	Mai 2015
9.1a	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	5.000	Mai 2015
9.2.1a bis 9.2.6a	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen (6 Blatt)	1.000	Mai 2015

9.2.7	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (1 Blatt)	1.000	Mai 2015
9.3a	Maßnahmenverzeichnis, Gegenüberstellung Eingriff und Kompensation und forstrechtliche Bilanzierung (1 Titelblatt, 79 Seiten)		Mai 2015
10.0a	Grunderwerbsplan - Übersichtsplan	5.000	Mai 2015
10.1.1a	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Mai 2015
10.1.3a bis 10.1.6a	Grunderwerbspläne (4 Blatt)		Mai 2015
10.1.7	Grunderwerbsplan (1 Blatt)		Mai 2015
10.2a	Grunderwerbsverzeichnis (2 Titelblätter und 34 Seiten)	-	Mai 2015
11a	Bauwerksverzeichnis (1 Titelblatt, 75 Seiten)	-	Mai 2015.
14.2.7a	Regelquerschnitt (1 Blatt)	50	Mai 2015
17.1a	Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (1 Titelblatt, 15 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	Mai 2015
17.2.1a	Schalltechnische Berechnung - Emissionspegel (2 Blatt)	-	-
17.2.2a	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen (177 Seiten Tabelle 1: 83 Seiten, Tabelle 2a: 10 Seiten, Tabelle 3: 66 Seiten, Tabelle 5: 18 Seiten)	-	-
18.2.3a	Schnitt Regenrückhaltebecken (1 Blatt)	200	Mai 2015
18.2.6	Schnitt Regenrückhaltebecken (1 Blatt)		Mai 2015
19.1.0a	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht (3 Titelblätter, 80	-	Mai 2015

	Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)		
19.1.1a	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestand und Konflikte	5.000	Mai 2015
19.1.2.1 bis 19.1.2.5	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestand und Konflikte (5 Blatt)	1.000	Mai 2015
19.2a	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (3 Titelblätter, 235 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	Mai 2015

2.2 Auslegung der Antragsunterlagen

Das Regierungspräsidium Kassel hat mit Schreiben vom 6.7.2015 die betroffene Stadt Bad Hersfeld und die betroffene Gemeinde Hauneck gebeten, die Planänderungsunterlagen für einen Monat zur allgemeinen Einsicht auszulegen. Hieraufhin haben die Planänderungsunterlagen in der Zeit vom 13.7.2015 bis zum 12.8.2015 im Rathaus der Stadt Bad Hersfeld und im Rathaus der Gemeinde Hauneck während der Dienststunden zur Einsicht ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise von der Stadt Bad Hersfeld („Hersfelder Zeitung“ vom 10.7.2015) und der Gemeinde Hauneck („Hauneck-Bote“ Nr. 28 vom 9.7.2015) bekannt gemacht.

In der Bekanntmachung wurden das Regierungspräsidium Kassel (Anhörungsbehörde), die Gemeinde Hauneck sowie die Stadt Bad Hersfeld als diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist bis spätestens zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist, das war bis zum 26.8.2015, Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren.

Da sich das geänderte Grunderwerbsverzeichnis in der Vorbereitungsphase der Bekanntmachung und Auslegung der Unterlagen noch in der Bearbeitung befand, hatte Hessen Mobil mit Datum vom 22.6.2015 vorab eine Auflistung der nicht ortsansässigen Grundstückseigentümer übersandt. Diese wurde der Stadt Bad Hersfeld zur Unterrichtung der nicht ortsansässigen Betroffenen übermittelt.

Die Stadt Bad Hersfeld hat mit Schreiben vom 6.7.2015 die nicht ortsansässigen Betroffenen gemäß dieser Liste rechtzeitig von der Auslegung der Planunterla-

gen unter jeweiliger Beifügung einer Ausfertigung des Bekanntmachungstextes benachrichtigt. Wegen der rechtzeitigen Übersendung der Bekanntmachungstexte galten die dort genannten Stellen, bei denen Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift eingelegt werden konnten, sowie die damit zusammenhängenden Fristen auch für diesen Betroffenenkreis. Die entsprechende Liste der Angeschriebenen befindet sich in der Verfahrensakte.

Im weiteren Verfahrensverlauf stellte sich heraus, dass eine Betroffene nicht angeschrieben wurde, da sie in der Auflistung nicht enthalten war. Mit E-Mail vom 7.10.2015 hat die Anhörungsbehörde die Stadt Bad Hersfeld gebeten, die Betroffene nachträglich über die Auslegung der Planänderungsunterlagen zu unterrichten und die Unterlagen für die Dauer eines Monats zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Ein entsprechendes Formblatt für die Benachrichtigung mit Festlegung des spezifischen Zeitraumes für die Möglichkeit zur Einsichtnahme wurde der Mail beigefügt. In dem Benachrichtigungsschreiben wurde explizit darauf hingewiesen, dass die Unterlagen abweichend vom Text der ortsüblichen Bekanntmachung für die Betroffene in der Zeit vom 19.10.2015 bis 18.11.2015 bei der Stadt Bad Hersfeld zur nachträglichen Einsichtnahme bereitgehalten werden und die Einwendungsfrist demnach am 2.12.2015 endet. Zudem enthält die Benachrichtigung den Hinweis, dass ansonsten der Inhalt der beigefügten Bekanntmachung gilt.

Insgesamt wurden durch die Stadt Bad Hersfeld damit 13 nicht ortsansässige Betroffene schriftlich benachrichtigt.

Der Gemeindeverwaltung Haunack sind keine nicht ortsansässigen Betroffenen bekannt, so dass demzufolge von dort keine diesbezüglichen Benachrichtigungen versandt wurden.

Die Bekanntmachungen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Insbesondere wurde dargelegt, dass die Einwendung den geltend gemachten Belang und das Maß der Beeinträchtigung erkennen lassen muss. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass bei Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Eingaben), auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite ein Unterzeichner mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu bezeichnen ist und dass andernfalls diese Einwendungen unberücksichtigt bleiben können.

Ein Hinweis, dass Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind, war in der Bekanntmachung ebenfalls enthalten. Es wurde darauf hingewiesen, dass zur Erörterung rechtzeitig erhobener Einwendungen ein Erörterungstermin stattfinden kann, der vorher ortsüblich bekanntgemacht werde und dass bei Ausbleiben eines Beteiligten auch ohne ihn verhandelt werden könne.

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 9 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG i.d.F. vom 25.6.2005) verbunden ist.

Im Übrigen wurde darauf hingewiesen, dass über die Einwendungen nach Abschluss des Anhörungsverfahrens entschieden werde und die individuelle Zustellung der Entscheidung (Planfeststellungsbeschluss) an die Einwender durch eine öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden könne, wenn mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind (§ 74 Abs. 5 HVwVfG).

Es wurde ferner darauf hingewiesen, dass die mit Beginn der Auslegung der Ursprungsunterlagen am 16.9.2013 eingetretenen Anbaubeschränkungen nach § 9 FStrG und die Veränderungssperre nach § 9a FStrG weiterhin gelten und sich auch auf die von der Planänderung betroffenen Grundstücke erstrecken. Gleichfalls erfolgte der Hinweis auf das dem Träger der Straßenbaulast ab diesem Zeitpunkt zustehende Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen.

2.3 Beteiligung der Behörden und Stellen

Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 6.7.2015 die Planänderungsunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, zugeleitet und gebeten, spätestens bis zum 26.8.2015 Stellung zu nehmen. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass eventuelle Einwendungen, die nach diesem Zeitpunkt eingehen, ausgeschlossen sind und dass die zu den ursprünglichen Planunterlagen abgegebenen Stellungnahmen oder Einwendungen weiterhin Bestandteil des Verfahrens sind und nicht noch einmal wiederholt werden müssen.

2.4 Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen

Ziffer 2 der Bekanntmachungen vom 9.7.2015 und 10.7.2015 enthielt unter Bezugnahme auf § 17a Nr. 3 Satz 1 und Nr. 7 Sätze 1 und 2 FStrG und § 73 Abs. 4 HVwVfG den Hinweis, dass die ortsübliche Bekanntmachung auch der Benachrichtigung der vom Land Hessen anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie der sonstigen Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, von der Auslegung des Planes dient. Die rechtlichen Anforderungen des § 73 HVwVfG an die Beteiligung der Vereinigungen im Verfahren wurden damit erfüllt.

2.5 Einwendungen und Stellungnahmen

Im Planänderungsverfahren gingen sowohl Einwendungen von Privaten, als auch Stellungnahmen und Einwendungen von Behörden, Stellen sowie der Stadt Bad Hersfeld ein. Einige Private sowie Behörden und Stellen haben innerhalb der beiden Verfahrensabschnitte (Ursprungsverfahren und Planänderungsverfahren) Einwendungen erhoben bzw. Stellungnahmen abgegeben.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Stellen zu dem geänderten Plan keine unüberwindbaren Probleme enthalten. In vielen Fällen konnten Bedenken gegenüber der Planung durch die Erwiderungen von Hessen Mobil und die Planänderungen ausgeräumt werden.

Private Einwender beziehen sich ganz überwiegend - wie bereits im Ursprungsverfahren - im Wesentlichen auf die Lärmsituation im Bereich des Kurviertels von Bad Hersfeld. Weitere Einwendungen beziehen sich auf Grundstücksbetroffenheiten

Die Einwendungen und Stellungnahmen aus dem Planänderungsverfahren wurden von der Anhörungsbehörde an Hessen Mobil in Eschwege mit Schreiben vom 21.8.2015 und 21.9.2015 zur fachtechnischen Prüfung und Äußerung übersandt. Hessen Mobil wurde gebeten, dabei auch die im Ursprungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen sowie erhobenen Einwendungen zu berücksichtigen und auf der Basis des aktuellen Planungsstands zu erwidern. Hessen Mobil

in Eschwege hat sich schriftlich zu den Einwendungen und Stellungnahmen geäußert.

2.6 Erörterungstermin

Die Erörterung wurde für einen Verhandlungstag anberaumt. Zeit und Ort des Erörterungstermins wurden von der Stadt Bad Hersfeld in der „Hersfelder Zeitung“ vom 5.12.2015 und von der Gemeinde Haunack im „Haunack Boten“ Nr. 49 vom 3.12.2015 in ortsüblicher Weise rechtzeitig vorher bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden Ort und Zeit der Erörterungsverhandlung sowie diejenigen, mit denen erörtert werden soll, angegeben und darauf hingewiesen, dass die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen erörtert werden sollen. Darüber hinaus wurde die Bekanntmachung in der Zeit vom 10.12.2015 bis einschließlich 21.12.2015 auf der Homepage der Anhörungsbehörde veröffentlicht.

Zur Durchführung dieses Termins wurden im Wesentlichen folgendes bekanntgemacht: „Die Erörterung findet am Montag, 21.12.2015, im Saal der Stadthalle Bad Hersfeld, Wittastrasse 5, 36251 Bad Hersfeld, statt. Ab 9.00 Uhr werden die Stellungnahmen und Einwendungen von Kommunen, Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden sowie die der Vereine, Verbände und Vereinigungen erörtert. Ab 12.00 Uhr wird mit den Privaten, die Einwendungen erhoben haben, erörtert.“

Zudem wurde darauf hingewiesen, dass nach der Erörterung allgemeiner Fragestellungen für die anwesenden Grundstücksbetroffenen die Möglichkeit der Einzelerörterung besteht.

Mit Datum vom 30.11.2015 wurden ferner die Behörden, Stellen und Vereine sowie die Privaten, die Einwendungen erhoben haben, zur Erörterung eingeladen. Den Einladungsschreiben war jeweils die zu den einzelnen Stellungnahmen bzw. Einwendungen abgegebene Erwiderung von Hessen Mobil Eschwege beigelegt. Einige der Behörden, Stellen und Vereine haben keine weitere Erwiderung erhalten, da sie zur Planänderung keine Stellungnahmen abgegeben haben.

Im Rahmen des Erörterungstermins mit Behörden und Stellen wurde mit dem Landesbetrieb Landwirtschaft Eichhof und der Stadt Bad Hersfeld erörtert.

Die Vertreter des Landesbetriebes Eichhof haben auf Probleme mit der Wasserführung des Becherbaches verwiesen. Darüber hinaus haben sie erklärt, aus welchen Gründen die Umsetzung der Maßnahme E 11 auf der von ihnen genutzten Fläche in der Gemarkung Bad Hersfeld abgelehnt wird. Die überplanten Grünlandflächen würden zur Ernährung der Tiere benötigt. Darüber hinaus sei an dieser Stelle ein Milchgewinnungszentrum gebaut werden. Man habe anlässlich einer Besprechung im Herbst 2014 mit Hessen Mobil eine andere Fläche in der Gemarkung Asbach zur Umsetzung der Maßnahme E 11 angeboten. Im Ergebnis wurde ein Abstimmungsgespräch zwischen Hessen Mobil, dem Landesbetrieb Eichhof, der oberen Naturschutzbehörde und der Stadt Bad Hersfeld zur Festlegung alternativer Flächen für die Kompensation der ursprünglichen Maßnahme E 11 sowie zur Besprechung einer wasserbautechnischen Maßnahme unterhalb der Becherbach-Brücke vereinbart.

Von den Vertretern der Stadt Bad Hersfeld wurde der Lärmschutz in Bezug auf das Kurviertel sowie die Einschränkungen für den Motorsportclub aufgrund der geplanten Inanspruchnahme auf dem vom Verein genutzten Gelände thematisiert. Der Vorhabenträger hat erklärt, dass die geforderte Berechnung des Gesamtlärms erst ab dem wahrscheinlichen Erreichen bestimmter gesundheitsgefährdender Lärmwerte vorgenommen werden muss. Dies sei vorliegend nicht der Fall. Hinsichtlich der Beeinträchtigungen für den Motorsportclub wurden vom Vorhabenträger die dauerhaften und bauzeitlichen Einschränkungen erläutert.

Im Ergebnis haben die Vertreter der Stadt Bad Hersfeld erklärt, dass sich damit alle Punkte aus ihrer Stellungnahme erledigt hätten.

Mit den Privaten wurden im Wesentlichen Fragen des Lärmschutzes, die Ermittlung voraussichtlicher Lärmimmissionen sowie die Verkehrsprognosen diskutiert. Hierzu konnte im Erörterungstermin keine Einigung erzielt werden.

3. Zweites Planänderungsverfahren

3.1 Gegenstand des zweiten Planänderungsantrags

Hessen Mobil Eschwege hat mit Schreiben vom 17.2.2016 aufgrund der ablehnenden Stellungnahme des Landesbetriebs Landwirtschaft Hessen und der Erörterungen im Termin am 21.12.2015 der Anhörungsbehörde Deckblätter zur

Änderung und Ergänzung der Planunterlagen übermittelt und die Durchführung des Anhörungsverfahrens nach § 17a FStrG und § 33 HStrG in Verbindung mit § 73 HVwVfG für die Änderung des Plans aus dem Jahr 2013 und 2015 beim Regierungspräsidium Kassel beantragt. Die einzelnen Änderungen zur ursprünglichen Planung sind in den Planunterlagen entsprechend kenntlich gemacht. Inhalt dieser Planänderung waren:

- der Wegfall der landespflegerischen Maßnahme E 11,
- die Planung der Maßnahmen A 13, E 14 und E 15 und
- die Anpassung der Waldbilanz.

Tabelle 6: Antragsunterlagen des zweiten Planänderungsverfahrens

Nr.	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt/ geändert am
1b	Erläuterungsbericht (1 Titelblatt, 72 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	Feb. 2016
1ab	Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG (1 Titelblatt, 44 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)		Feb. 2016
9.1b	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	5.000	Feb. 2016
9.2.1b	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (1 Blatt)	1.000	Feb. 2016
9.2.7a	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (1 Blatt)	1.000	Feb. 2016
9.2.8	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (1 Blatt)	1.000	Feb. 2016
9.3b	Maßnahmenverzeichnis, Gegenüberstellung Eingriff und Kompensation und forstrechtliche Bilanzierung (1 Titelblatt, 90 Seiten)		Feb. 2016

10.0b	Grunderwerbsplan - Übersichtsplan	5.000	Feb. 2016
10.1.1b	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Feb. 2016
10.1.7a	Grunderwerbsplan (1 Blatt)		Feb. 2016
10.1.8	Grunderwerbsplan (1 Blatt)		Feb. 2016
10.2b	Grunderwerbsverzeichnis (2 Titelblätter und 34 Seiten)	-	Feb. 2016

3.2 Beteiligung der Privaten, Behörden und Stellen sowie Naturschutzverbände und sonstigen Vereinigungen

Da auszuschließen war, dass durch diese Änderungen die Belange weiterer Dritter berührt sein könnten, wurde von dem erleichterten Änderungsverfahren des § 73 Abs. 8 HVwVfG Gebrauch gemacht. Gemäß den Vorschriften des § 73 Abs. 8 Satz 1 HVwVfG hat die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 22.2.2016 die Planänderungsunterlagen den Behörden, Stellen und Vereinigungen, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, sowie der betroffenen Kommune Bad Hersfeld zugeleitet und gebeten, innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach Erhalt des Schreibens, spätestens bis zum 10.3.2016 Stellung zu nehmen. Es wurde darauf hingewiesen, dass später eingegangene Einwendungen ausgeschlossen sind und dass die zu den ursprünglichen Planunterlagen bzw. zur ersten Planänderung abgegebene Einwendungen weiterhin Bestandteil des Verfahrens sind und nicht noch einmal wiederholt werden müssen.

3.3 Einwendungen und Stellungnahmen

Zur 2. Planänderung sind keine Bedenken geäußert worden. Die obere Naturschutzbehörde hat zwei Nebenbestimmungen formuliert. Lediglich die Belange von Hessen Forst werden durch die vorübergehende Inanspruchnahme eines sich im Eigentum von Hessen Forst befindlichen Waldweges berührt. Im Rahmen der Erwidern hat Hessen Mobil vorgeschlagen, die betroffenen Wegstrecke – wie von Hessen Forst gefordert – im Zuge der Fassung des Planfeststellungsbeschlusses als vorübergehende Inanspruchnahme im Wege des Violett-eintrages für den Grunderwerb zu markieren.

3.4 Verzicht auf einen zweiten Erörterungstermin

Auf die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins ist gemäß § 17a Abs. 2 FStrG verzichtet worden. Aus Sicht der Anhörungsbehörde bestand kein weiterer Aufklärungsbedarf, der einen weiteren Erörterungstermin zur 2. Planänderung erfordert hätte.

3.5 Vorlagebericht

Das Regierungspräsidium Kassel hat mit Bericht vom 22.3.2016 die Anhörungs- und Planunterlagen gemäß § 73 Abs. 9 HVwVfG der Planfeststellungsbehörde, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorgelegt.

4. Drittes Planänderungsverfahren

4.1 Gegenstand des dritten Planänderungsverfahrens

Für die hier planfestgestellte Maßnahme musste eine Neuaufstellung der Verkehrsprognose erfolgen, da die im bisherigen Anhörungsverfahren vorhandenen lärmtechnischen Unterlagen als Grundlage eine Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2020 hatten. Die Neuaufstellung der Verkehrsprognose erfolgte durch Hessen Mobil in 2016. Auf Grund des darin enthaltenen Anstiegs der Prognosewerte gegenüber den bisherigen Prognosewerten mussten die lärmtechnischen Unterlagen neu erstellt werden. Dies teilte Hessen Mobil der Planfeststellungsbehörde im August 2016 mit. Am 6.12.2016 wurde der Planfeststellungsbehörde ein erstes Arbeitspapier hierzu vorgelegt und in einer Besprechung am 7.12.2016 vorgestellt. Im Ergebnis waren die Lärmschutzmaßnahmen zu ergänzen.

Auf Grund der in den lärmtechnischen Unterlagen vorgenommen Änderungen mussten diese Unterlagen zunächst mit dem BMVI abgestimmt werden. Mit Schreiben vom 29.9.2017 legte Hessen Mobil dem BMVI die geänderten Unterlagen und eine Kostenfortschreibung vor. Das BMVI erteilte mit Schreiben vom

7.12.2017 seine Zustimmung zu den vorgelegten Unterlagen mit einem neuen Lärmschutzkonzept.

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, Außenstelle Eschwege hat daraufhin mit Schreiben vom 14.2.2018, eingegangen am 12.3.2018 bei der Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Anhörungsverfahrens nach § 17a FStrG in Verbindung mit § 73 HVwVfG für die dritte Änderung des Plans aus dem Jahr 2013 beantragt und Deckblätter zur Änderung und Ergänzung der planfestzustellenden Unterlagen übersandt. Die einzelnen Änderungen zur ursprünglichen Planung sind in den Planunterlagen entsprechend kenntlich gemacht. Inhalt dieser Planänderung waren:

- Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf das Prognosejahr 2030,
- zur Ergänzung der Lärmschutzmaßnahmen der Einbau von offenporigem Asphalt im gesamten Streckenbereich mit Ausnahme auf den Brücken und den Übergangsbereichen,
- die Einbeziehung des Forstweges Laufholz in die Baustellenzuwegung.

Tabelle 7: Antragsunterlagen des dritten Planänderungsverfahrens

Nr..	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt/ geändert am
Kurz-E	Kurzerläuterungsbericht zur 3. Planänderung (1 Titelblatt, 6 Blatt einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	6.12.2017
1c	Erläuterungsbericht (2 Titelblätter, 72 Blatt einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	Mai 2017
1ac	Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPg (3 Titelblätter, 43 Blatt einschließlich Inhaltsverzeichnis)		6.12.2017
5.1b bis 5.5b	Lagepläne (5 Blatt)	1.000	Mai 2017

7.1.1b	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen - Rasterlärmkarte Nachtzeitraum	5.000	August 2017
7.2.1b bis 7.2.4b	Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen – Einzelpunktberechnung (4 Blatt)	1.000	August 2017
7.2.5a	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen – Einzelpunktberechnung (1 Blatt)	1.000	August 2017
10.0c	Grunderwerbsplan - Übersichtsplan	5.000	Mai 2017
10.1.3b	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Mai 2017
10.1.4b	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Mai 2017
10.1.8a	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Mai 2017
10.1.9	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Mai 2017
10.1.10	Grunderwerbsplan (1 Blatt)	1.000	Mai 2017
10.2c	Grunderwerbsverzeichnis (2 Titelblätter und 35 Seiten)	-	Mai 2017
11b	Bauwerksverzeichnis (2 Titelblätter, 75 Seiten)	-	Mai 2017
14.1a	Oberbaudimensionierung (1 Titelblatt, 7 Seiten)	-	Dez. 2017
14.2.8 bis 14.2.9	Regelquerschnitt (2 Blatt)	50	31.5.2017
16.1	Übersichtslageplan Baustellenzuwegung	5.000	23.6.2017
17b	Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (2 Titelblätter, 16 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	August 2017
17.1	Variantenuntersuchung der Lärmschutzmaßnahmen		
17.2.1a	Schalltechnische Berechnung - Emissionspegel (2 Blatt)	-	-
17.2.2a	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen (197 Seiten: Tabelle 1a: 80 Seiten, Tabelle 2b: 26 Seiten, Tabelle	-	-

	3a: 65 Seiten, Tabelle 4a: 26 Seiten)		
17.3a	Erläuterungen zu Luftschadstoffen (1 Titelblatt, 8 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis, 37 Seiten Anhang)		Dez. 2017
21.3	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2030 (1 Titelblatt, 8 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis, 37 Seiten Anhang)		6.12.2017

4.2 Auslegung der Antragsunterlagen

Die Planfeststellungsbehörde als zuständige Behörde zum Zeitpunkt der Durchführung des dritten Planänderungsverfahrens hat daraufhin mit Schreiben vom 20.3.2018 das Regierungspräsidium Kassel gebeten, in Amtshilfe ein ergänzendes Anhörungsverfahren nach § 73, Abs. 8, Abs. 2ff HVwVfG durchzuführen.

Das Regierungspräsidium Kassel hat mit Schreiben vom 3.4.2018 die betroffene Stadt Bad Hersfeld gebeten, die Planänderungsunterlagen für einen Monat zur allgemeinen Einsicht auszulegen. Hieraufhin haben die Planänderungsunterlagen in der Zeit vom 23.4.2018 bis zum 22.5.2018 im Rathaus der Stadt Bad Hersfeld während der Dienststunden zur Einsicht ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise von der Stadt Bad Hersfeld („Hersfelder Zeitung“ vom 14.4.2018) bekannt gemacht.

In der Bekanntmachung wurden das Regierungspräsidium Kassel (Anhörungsbehörde) und die Stadt Bad Hersfeld als diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist bis spätestens zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist, das war bis zum 5.6.2018, Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren.

Eine Ausfertigung des Grunderwerbsverzeichnisses wurde der Stadt Bad Hersfeld vorab durch die Anhörungsbehörde zur Unterrichtung der nicht ortsansässigen Betroffenen übermittelt. Die Stadt Bad Hersfeld hat mit Schreiben vom 16.4.2018 die nicht ortsansässigen Betroffenen gemäß dieser Liste rechtzeitig von der Auslegung der Planunterlagen unter jeweiliger Beifügung einer Ausfertigung des Bekanntmachungstextes benachrichtigt. Wegen der rechtzeitigen

Übersendung der Bekanntmachungstexte galten die dort genannten Stellen, bei denen Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift eingelegt werden konnten, sowie die damit zusammenhängenden Fristen auch für diesen Betroffenenkreis. Die entsprechende Liste der Angeschriebenen befindet sich in der Verfahrensakte. Insgesamt wurden durch die Stadt Bad Hersfeld 27 nicht ortsansässige Betroffene schriftlich benachrichtigt.

Die Bekanntmachungen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Insbesondere wurde dargelegt, dass die Einwendung den geltend gemachten Belang und das Maß der Beeinträchtigung erkennen lassen muss. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass bei Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Eingaben), auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite ein Unterzeichner mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu bezeichnen ist und dass andernfalls diese Einwendungen unberücksichtigt bleiben können.

Ein Hinweis, dass Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind, war in der Bekanntmachung ebenfalls enthalten. Es wurde darauf hingewiesen, dass zur Erörterung rechtzeitig erhobener Einwendungen ein Erörterungstermin stattfinden kann, der vorher ortsüblich bekanntgemacht werde und dass bei Ausbleiben eines Beteiligten auch ohne ihn verhandelt werden könne.

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 9 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG i.d.F. v. 13.10.2016) verbunden ist.

Im Übrigen wurde darauf hingewiesen, dass über die Einwendungen nach Abschluss des Anhörungsverfahrens entschieden werde und die individuelle Zustellung der Entscheidung (Planfeststellungsbeschluss) an die Einwender durch eine öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden könne, wenn mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind (§ 74 Abs. 5 HVwVfG).

Es wurde ferner darauf hingewiesen, dass die mit Beginn der Auslegung der Ursprungsunterlagen am 16.9.2013 eingetretenen Anbaubeschränkungen nach § 9 FStrG und die Veränderungssperre nach § 9a FStrG weiterhin gelten und sich auch auf die von der Planänderung betroffenen Grundstücke erstrecken. Gleich-

falls erfolgte der Hinweis auf das dem Träger der Straßenbaulast ab diesem Zeitpunkt zustehende Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen.

4.3 Beteiligung der Behörden und Stellen

Außerdem hat die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 3.4.2018 die Planänderungsunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereiche durch die Änderungen berührt werden, zugeleitet und gebeten, spätestens bis zum 25.4.2018 Stellung zu nehmen bzw. spätestens bis zum 5.6.2018 Einwendungen zu erheben. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass eventuelle Einwendungen, die nach diesem Zeitpunkt eingehen, ausgeschlossen sind und dass die zu den ursprünglichen Planunterlagen abgegebenen Stellungnahmen oder Einwendungen weiterhin Bestandteil des Verfahrens sind und nicht noch einmal wiederholt werden müssen.

4.4 Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen

Ziffer 2 der Bekanntmachungen vom 14.4.2018 enthielt unter Bezugnahme auf § 17a Nr. 3 Satz 1 und Nr. 7 Sätze 1 und 2 FStrG und § 73 Abs. 4 HVwVfG den Hinweis, dass die ortsübliche Bekanntmachung auch der Benachrichtigung der vom Land Hessen anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie der sonstigen Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, von der Auslegung des Planes dient. Die rechtlichen Anforderungen des § 73 HVwVfG an die Beteiligung der Vereinigungen im Verfahren wurden damit erfüllt.

4.5 Einwendungen und Stellungnahmen

Im Planänderungsverfahren gingen sowohl Einwendungen von Privaten, als auch Stellungnahmen und Einwendungen von Behörden, Stellen sowie der Stadt Bad Hersfeld ein. Einige Private sowie Behörden und Stellen haben innerhalb des Ursprungsverfahrens und der Planänderungsverfahrens Einwendungen erhoben bzw. Stellungnahmen abgegeben.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Stellen zu dem geänderten Plan keine unüberwindbaren Probleme enthalten. In vielen Fällen konnten Bedenken gegenüber der Planung durch die Erwidierungen von Hessen Mobil ausgeräumt werden.

Private Einwender beziehen sich ganz überwiegend - wie bereits im Ursprungsverfahren - im Wesentlichen auf die Lärmsituation im Bereich des Kurviertels von Bad Hersfeld. Weitere Einwendungen beziehen sich auf Grundstücksbetroffenheiten

Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 10.7.2018 einen Kurzbericht über die von Ihr durchgeführten Verfahrensschritte übergeben.

Die Einwendungen und Stellungnahmen aus dem 3. Planänderungsverfahren wurden von der Anhörungsbehörde an Hessen Mobil in Eschwege zur fachtechnischen Prüfung und Äußerung übersandt. Hessen Mobil in Eschwege hat sich schriftlich zu den Einwendungen und Stellungnahmen geäußert und diese mit Schreiben vom 10.7.2018 und 27.9.2019 an die Planfeststellungsbehörde übergeben. Am 31.1.2019 wurde eine weitere Planänderung angekündigt.

5. Viertes Planänderungsverfahren

5.1 Gegenstand des vierten Planänderungsverfahrens

Auf Grund der eigenen Prüfungen und der Einwendungen in den vorangegangenen Anhörungen hat die Planfeststellungsbehörde bei Hessen Mobil mehrere ergänzende Lärmschutz-Berechnungen für verschiedene Varianten des aktiven Lärmschutzes auf den Brücken veranlasst. Erste Ergebnisse wurden der Planfeststellungsbehörde am 2.8.2018 vorgestellt. Im Anschluss daran führte Hessen Mobil weitere Berechnungen durch. Am 5.2.2019 teilte Hessen Mobil nach umfassender Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde und den Fachreferaten des HMWEVW mit, dass auf der gesamten Strecke und damit auch auf allen Brücken (einschließlich die Fuldabrücke) offenporiger Asphalt eingebaut werden soll. Zudem werden auch die Lärmschutzwände auf den Brücken mit einer Höhe von 10 Metern wie im Streckenbereich ausgeführt. Lediglich auf der Fuldabrücke wird eine nur 5 Meter hohe Wand in Richtung des Wohngebietes Johannesberg vorgesehen, da auf Grund der Flussquerung bei einer höheren Wand keine Wartungsmöglichkeit der Wandrückseite gegeben ist.

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, Außenstelle Eschwege hat mit Schreiben vom 27.5.2019, eingegangen am 28.5.2019 bei der Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Anhörungsverfahrens nach § 17a FStrG in Verbindung mit § 73 HVwVfG für die vierte Änderung des Plans aus dem Jahr 2013 beantragt und Deckblätter zur Änderung und Ergänzung der planfestzustellenden Unterlagen übersandt. Die einzelnen o.g. Änderungen zur ursprünglichen Planung sind in den Planunterlagen entsprechend kenntlich gemacht. Inhalt dieser Planänderung waren:

- zur Ergänzung der Lärmschutzmaßnahmen der Einbau von offenporigem Asphalt im gesamten Streckenbereich auch auf den Brücken,
- die Erhöhung der Lärmschutzwände auf den Brücken auf 10 Meter, außer auf der Fuldabrücke, dort 5 Meter,
- eine neue Unterlage Relevanzprüfung Wasserrahmenrichtlinie.

Tabelle 8: Antragsunterlagen des vierten Planänderungsverfahrens

Nr..	Bezeichnung	Maßstab 1:	aufgestellt/ geändert am
Kurz-E	Kurzerläuterungsbericht zur 4. Planänderung (1 Titelblatt, 6 Blatt einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	27.5.2019
1d	Erläuterungsbericht (2 Titelblätter, 72 Seiten einschließlich Inhaltsverzeichnis)	-	Mai 2019
1a d	Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPg (3 Titelblätter, 43 Blatt einschließlich Inhaltsverzeichnis)		Mai 2019
3.1c	Übersichtslageplan	5.000	Mai 2019
4.1a	Übersichtshöhenplan	5.000/500	Mai 2019
5.1c bis 5.5c	Lagepläne (5 Blatt)	1.000	Mai 2019

6.1.1.a bis 6.1.4a	Höhenpläne (4 Blatt)	1.000/200	Mai 2019
7.1.1c	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen - Rasterlärmskarte Nachtzeitraum	5.000	April 2019
7.2.1c bis 7.2.4c	Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen – Einzelpunktberechnung (4 Blatt)	1.000	April 2019
7.2.5b	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen – Einzelpunktberechnung (1 Blatt)	1.000	April 2019
9.2.1c	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (1 Blatt)	1.000	Mai 2019
9.2.2b bis 9.2.5b	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (1 Blatt)	1.000	Mai 2019
11c	Bauwerksverzeichnis (2 Titelblätter, 75 Seiten)	-	Mai 2019
15.2a	Vorentwurf BW 1-1	100	Mai 2019
15.3a	Vorentwurf BW 1-3	250 / 100	Mai 2019
15.4a	Vorentwurf BW 2-2	200 / 100	Mai 2019
15.6a	Vorentwurf BW 3-4	100	Mai 2019
15.7a	Bauwerksskizze Abwicklung LSW Eich- hof	500	Mai 2019
15.8a	Bauwerksskizze Abwicklung LSW Jo- hannesberg	500	Mai 2019
17 4.PÄ	Erläuterungsbericht zur schalltechni- schen Untersuchung (16 Seiten ein- schließlich Titelblatt und Inhaltsver- zeichnis)	-	27.05.2019
17.1 4. PÄ	Variantenuntersuchung der Lärm- schutzmaßnahmen (11 Seiten ein- schließlich Titelblatt und Inhaltsver- zeichnis, 11 Seiten Anlagen)		27.05.2019

17.2.1 4. PÄ	Schalltechnische Berechnung - Emissionspegel (2 Blatt)	-	27.05.2019
17.2.2 4. PÄ	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen (169 Seiten: Tabelle 1: 80 Seiten, Tabelle 2: 27 Seiten, Tabelle 3: 65 Seiten)	-	27.05.2019
18.1.4	Relevanzprüfung Wasserrahmenrichtlinie	-	Mai 2019
19.1.2.1a bis 19.1.2.5a	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestand und Konflikte (5 Blatt)	1.000	Mai 2019
19.1.3	Überprüfung der Nutzungstypenkartierung	-	27.5.2019

5.2 Auslegung der Antragsunterlagen

Die Planfeststellungsbehörde als zuständige Behörde zum Zeitpunkt der Durchführung des vierten Planänderungsverfahrens hat mit Schreiben vom 30.4.2019 das Regierungspräsidium Kassel gebeten, in Amtshilfe ein ergänzende Anhörungsverfahren nach § 73, Abs. 8, Abs. 2ff HVwVfG durchzuführen.

Das Regierungspräsidium Kassel hat mit Schreiben vom 15.5.2019 die betroffene Stadt Bad Hersfeld und die betroffenen Gemeinde Haunack gebeten, die Planänderungsunterlagen für einen Monat zur allgemeinen Einsicht auszulegen. Hieraufhin haben die Planänderungsunterlagen in der Zeit vom 3.6.2019 bis zum 2.7.2019 im Rathaus der Stadt Bad Hersfeld und im Rathaus der Gemeinde Haunack während der Dienststunden zur Einsicht ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise von der Stadt Bad Hersfeld („Hersfelder Zeitung“ vom 25.05.2019) und der Gemeinde Haunack („Haunack Boten“ vom 23.05.2019) bekannt gemacht.

In der Bekanntmachung wurden das Regierungspräsidium Kassel (Anhörungsbehörde), die Stadt Bad Hersfeld und die Gemeinde Haunack als diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist bis spätestens zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist, das war bis zum 16.7.2019, Ein-

wendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren.

Eine Ausfertigung des Grunderwerbsverzeichnisses wurde der Stadt Bad Hersfeld vorab durch die Anhörungsbehörde zur Unterrichtung der nicht ortsansässigen Betroffenen übermittelt. Die Stadt Bad Hersfeld hat mit Schreiben vom 22.5.2019 die nicht ortsansässigen Betroffenen gemäß dieser Liste rechtzeitig von der Auslegung der Planunterlagen unter jeweiliger Beifügung einer Ausfertigung des Bekanntmachungstextes benachrichtigt. Wegen der rechtzeitigen Übersendung der Bekanntmachungstexte galten die dort genannten Stellen, bei denen Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift eingelegt werden konnten, sowie die damit zusammenhängenden Fristen auch für diesen Betroffenenkreis. Die entsprechende Liste der Angeschriebenen befindet sich in der Verfahrensakte. Insgesamt wurden durch die der Stadt Bad Hersfeld 12 nicht ortsansässige Betroffene schriftlich benachrichtigt.

Die Bekanntmachungen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Insbesondere wurde dargelegt, dass die Einwendung den geltend gemachten Belang und das Maß der Beeinträchtigung erkennen lassen muss. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass bei Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Eingaben), auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite ein Unterzeichner mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu bezeichnen ist und dass andernfalls diese Einwendungen unberücksichtigt bleiben können.

Ein Hinweis, dass Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind, war in der Bekanntmachung ebenfalls enthalten. Es wurde darauf hingewiesen, dass zur Erörterung rechtzeitig erhobener Einwendungen ein Erörterungstermin stattfinden kann, der vorher ortsüblich bekanntgemacht werde und dass bei Ausbleiben eines Beteiligten auch ohne ihn verhandelt werden könne.

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 9 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG i.d.F. v. 13.10.2016) verbunden ist.

Im Übrigen wurde darauf hingewiesen, dass über die Einwendungen nach Abschluss des Anhörungsverfahrens entschieden werde und die individuelle Zu-

stellung der Entscheidung (Planfeststellungsbeschluss) an die Einwender durch eine öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden könne, wenn mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind (§ 74 Abs. 5 HVwVfG).

Es wurde ferner darauf hingewiesen, dass die mit Beginn der Auslegung der Ursprungsunterlagen am 16.9.2013 eingetretene Anbaubeschränkungen nach § 9 FStrG und die Veränderungssperre nach § 9a FStrG weiterhin gelten und sich auch auf die von der Planänderung betroffenen Grundstücke erstrecken. Gleichfalls erfolgte der Hinweis auf das dem Träger der Straßenbaulast ab diesem Zeitpunkt zustehende Vorverkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen.

5.3 Beteiligung der Behörden und Stellen

Außerdem hat die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 29.5.2019 die Planänderungsunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereiche durch die Änderungen berührt werden, zugeleitet und gebeten, spätestens bis zum 25.6.2019 Stellung zu nehmen. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass eventuelle Einwendungen, die nach diesem Zeitpunkt eingehen, ausgeschlossen sind und dass die zu den ursprünglichen Planunterlagen abgegebenen Stellungnahmen oder Einwendungen weiterhin Bestandteil des Verfahrens sind und nicht noch einmal wiederholt werden müssen.

5.4 Beteiligung der Naturschutzverbände und sonstigen Umweltvereinigungen

Ziffer 2 der Bekanntmachungen vom 23. und 25.5.2019 enthielt unter Bezugnahme auf § 17a Nr. 3 Satz 1 und Nr. 7 Sätze 1 und 2 FStrG und § 73 Abs. 4 HVwVfG den Hinweis, dass die ortsübliche Bekanntmachung auch der Benachrichtigung der vom Land Hessen anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie der sonstigen Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, von der Auslegung des Planes dient. Die rechtlichen Anforderungen des § 73 HVwVfG an die Beteiligung der Vereinigungen im Verfahren wurden damit erfüllt.

5.5 Einwendungen und Stellungnahmen

Im Planänderungsverfahren gingen sowohl Einwendungen von Privaten, als auch Stellungnahmen und Einwendungen von Behörden, Stellen sowie der Stadt Bad Hersfeld ein. Einige Private sowie Behörden und Stellen haben innerhalb des Ursprungsverfahren und der Planänderungsverfahren Einwendungen erhoben bzw. Stellungnahmen abgegeben.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Stellen zu dem geänderten Plan keine unüberwindbaren Probleme enthalten. In vielen Fällen konnten Bedenken gegenüber der Planung durch die Erwidierungen von Hessen Mobil ausgeräumt werden.

Private Einwender beziehen sich ganz überwiegend - wie bereits im Ursprungsverfahren - im Wesentlichen auf die Lärmsituation im Bereich des Kurviertels von Bad Hersfeld.

Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 28.8.2019 einen Kurzbericht über die von ihr durchgeführten Verfahrensschritte sowie die Einwendungen und Stellungnahmen übergeben.

Die Einwendungen und Stellungnahmen aus dem 4. Planänderungsverfahren wurden von der Anhörungsbehörde an Hessen Mobil in Eschwege zur fachtechnischen Prüfung und Äußerung übersandt. Hessen Mobil in Eschwege hat sich schriftlich zu den Einwendungen und Stellungnahmen geäußert und diese mit Schreiben vom 31.10.2019 an die Planfeststellungsbehörde übergeben.

5.6 Verzicht auf einen zweiten Erörterungstermin

Auf die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins ist gemäß § 17a Absatz 2 FStrG verzichtet worden.

C. Entscheidungsgründe

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Erforderlichkeit der Planfeststellung

Die Bundesrepublik Deutschland als Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen (§ 5 Abs. 1 FStrG), vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement als zuständige Landesbehörde im Rahmen der Auftragsverwaltung (§ 46 Abs. 2 HStrG), beabsichtigt die grundhafte Erneuerung der Bundesautobahn A 4 mit dem Anbau von Stand- und Zusatzfahrstreifen in Steigungsstrecken zwischen dem AD Kirchheim und der AS Wildeck-Obersuhl im Abschnitt Bad Hersfeld-West von BAB-km 361,300 bis BAB-km 357,413 und die Realisierung von landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen.

Gemäß § 17 FStrG ist vor dem Bau neuer oder der Änderung bestehender Bundesfernstraßen der Plan festzustellen oder zu genehmigen oder die Entscheidung zu treffen, dass Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen.

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

2. Zuständigkeit, Verfahren, Form

Für die Durchführung des Anhörungsverfahrens war das Regierungspräsidium Kassel gemäß § 4 Nr. 3 der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Hessischen Straßengesetz vom 16. Dezember 2011 (GVBl. I. S. 826) zuständig.

Gemäß § 17b Abs. 1 Nr. 2 FStrG ist Planfeststellungsbehörde für Bundesfernstraßen die oberste Landesstraßenbaubehörde. Oberste Straßenbaubehörde ist gemäß § 46 Abs. 1 HStrG das für den Straßen- und Brückenbau zuständige Ministerium. Dies ist vorliegend das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung nach dem Beschluss vom 4. April 2019 (GVBl. I S. 56 über die Zuständigkeit der einzelnen Ministerinnen und Minister nach Art. 104 Abs. 2 der Verfassung des Landes Hessen vom 1. Dezember 1946 (GVBl. I S. 229), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Dezember 2018 (GVBl. S. 752).

3. 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 ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird. Die von der Konzentrationswirkung erfassten Entscheidungen sind unter A.III erteilt worden (siehe hierzu auch die nachfolgenden Ausführungen unter C.II.8, C.II.10 und C.II.11). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 und 9 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 1 WHG war diese Erlaubnis allerdings durch die Planfeststellungsbehörde zu erteilen (siehe die Entscheidung unter A.II und die nachfolgenden Ausführungen unter C.II.9).

4. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das hier planfestgestellte Bauvorhaben besteht gemäß § 3b UVPG a.F. i. V. m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zu § 3 UVPG a.F. eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Aufgrund der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 95), zuletzt geändert durch Art. 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 4.9.2013 eingeleitet, also vor dem in der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 2 UVPG genannten Stichtag (16.05.2017). Der Feststellungsentwurf, für den die Anhörung am 3.9.2013 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 und nicht als separate Verfahren anzusehen, weshalb weiterhin die vor dem 16.05.2017 geltende Rechtslage Anwendung findet.

Nach Nr. 14.6 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. Die Länge des gesamten Ausbauabschnittes der A 4 zwischen dem Kirchheimer Dreieck und der Anschlussstelle Wildeck-Obersuhl beträgt 36,3 km. Wenn hier auch nur ein Abschnitt von 3,88 km Länge planfestgestellt wird, ist die gesamte vorgesehene Ausbaustrecke zu betrachten. Da die Planfeststellungsabschnitte an der A 4 regelmäßig kürzer sind als 10 km, hätte eine andere Betrachtung zur Folge, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nie durchgeführt würde.

Mit dem Antrag auf Einleitung eines Anhörungsverfahrens vom 3.9.2013 beim Regierungspräsidium Kassel hat die Vorhabenträgerin die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 6 UVPG a.F. vorgelegt (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 1ac). Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden diese Unterlagen den nach § 7 UVPG a.F. zu beteiligenden Behörden zugeleitet und eine Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 9 Abs. 1 UVPG a.F. nach Maßgabe des § 17 FStrG i. V. m. § 73 HVwVfG durchgeführt.

4.1 Untersuchungsgegenstand

Bei dem Vorhaben handelt es sich um die grundhafte Erneuerung der Bundesautobahn A 4 mit dem Anbau von Stand- und Zusatzfahrstreifen in Steigungsstrecken zwischen dem AD Kirchheim und der AS Wildeck-Obersuhl im Teilabschnitt Bad Hersfeld-West. Die neu zu versiegelnde Fläche beträgt insgesamt ca. 6,8 ha. Die Baulänge beträgt ca. 3,9 km.

Das betroffene Gebiet weist überwiegend Offenlandbereiche sowie die gesetzlich geschützten Biotop Röhrichte und Streuobstwiesen (§ 30 BNatSchG i. V. m. § 13 HAGBNatSchG) auf, in die eingegriffen wird.

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

Die nach § 6 UVPG erforderlichen entscheidungserheblichen Unterlagen legte die Vorhabenträgerin mit dem Planfeststellungsantrag vom 3.9.2013 vor. Zu diesen gehören insbesondere:

- die allgemeinverständliche nicht technische Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG,
- die Umweltverträglichkeitsstudie mit Anhängen,
- der Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan,
- der Bestandsplan,
- der Konfliktplan,
- der Maßnahmenplan,
- der Erläuterungsbericht zum Straßenentwurf,
- der technische Straßenentwurf in Lage- und Höhenplänen,
- die schalltechnische Untersuchung,
- die Schadstoffuntersuchung,
- die wassertechnischen Unterlagen inklusive der Erläuterungen.

Darüber hinaus legte die Vorhabenträgerin im Rahmen des 3. Planänderungsverfahrens die folgende Unterlage vor:

- Verkehrsuntersuchung 2030 zur Ertüchtigung der A 4 Kirchheim-Wommen vom 6.12.2017

Weiterhin legte die Vorhabenträgerin im Rahmen der Planänderungsverfahren Ergänzungen und Aktualisierungen der bisherigen Unterlagen sowie weitere entscheidungserhebliche Unterlagen vor, insbesondere:

- die Relevanzprüfung nach der Wasserrahmenrichtlinie und
- die Ergänzung des Erläuterungsberichts zum landschaftspflegerischen Begleitplan.

4.2 Verfahren/Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG erfolgte durch die Anhörungsverfahren für die Antragsunterlagen in 2013 und für die Unterlagen der 1. Planänderung in 2015 nach § 17a FStrG a. F. i.V.m. § 73 Abs. 3, 5 bis 7

HVwVfG. In den jeweiligen ortsüblichen Bekanntmachungen der Stadt Bad Hersfeld sowie der Gemeinde Haunack wurde darauf hingewiesen, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Bauvorhabens nach § 9 Abs. 1 UVPG verbunden ist. Auch wurden die Behörden nach § 7 UVPG i.V.m. § 73 Abs. 3a HVwVfG beteiligt (siehe hierzu auch Erläuterungen unter B.IV.1 und B.IV.2).

Eine erneute Anhörung der Öffentlichkeit auf Grund der Änderungen im 2. Planänderungsverfahren in 2016 war nicht erforderlich. Einerseits reduzierte sich die Inanspruchnahme, andererseits bestätigten die Aktualisierungen der Unterlagen das bisherige Ergebnis. Daher konnte gemäß § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG von einer erneuten Anhörung der Öffentlichkeit abgesehen werden, da keine anderen oder zusätzlichen Umweltauswirkungen zu besorgen waren (siehe hierzu auch die Erläuterungen unter B.IV.3).

Aufgrund der Änderungen und Ergänzungen im Zuge des 3. Planänderungsverfahrens in 2018 erfolgte eine Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG im von der Planänderung betroffenen Gebiet der Stadt Bad Hersfeld. In der ortsüblichen Bekanntmachung der Stadt Bad Hersfeld wurde darauf hingewiesen, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Bauvorhabens nach § 9 Abs. 1 UVPG verbunden ist (siehe hierzu auch die Erläuterungen unter B.IV.4).

Aufgrund der Änderungen und Ergänzungen im Zuge des 4. Planänderungsverfahrens in 2019 erfolgte eine Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG im von der Planänderung betroffenen Gebiet der Stadt Bad Hersfeld und der Gemeinde Haunack. In der ortsüblichen Bekanntmachung der Stadt Bad Hersfeld und der Gemeinde Haunack wurde darauf hingewiesen, dass mit der Auslegung zugleich auch die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Bauvorhabens nach § 9 Abs. 1 UVPG verbunden ist (siehe hierzu auch die Erläuterungen unter B.IV.5).

4.3 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten

Anderweitige Lösungsmöglichkeiten wurden geprüft, stellten sich aber nicht als vorzugswürdig dar (im Einzelnen ist auf die Ausführungen unter C.II.6 Alternativenprüfung zu verweisen).

4.4 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG

Auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen und von Hinweisen und Einwendungen Dritter sind durch das Vorhaben folgende, für die Beurteilung relevanten Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten.

4.4.1 Schutzgut "Mensch"

Bestehende Siedlungsflächen werden durch die geplante Maßnahme grundstücksmäßig nicht beansprucht.

Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (siehe planfestgestellte Unterlagen Nr. 7 und 17) ergab, dass die gemäß 16. BImSchV vorgegebenen Richtwerte betriebsbedingt bei vielen trassennahen Siedlungsflächen ohne Lärmschutzmaßnahmen überschritten würden. Durch die Baumaßnahme ergeben sich daher für zahlreiche Gebäude im Stadtgebiet Bad Hersfeld Ansprüche auf Lärmschutz. Hier sind insbesondere die Siedlungsgebiete Eichhof, Kurgebiet (inkl. Gewerbe- und Mischgebiet an der B 62) und Johannesberg betroffen. Infolgedessen hat der Vorhabenträger aktiven Lärmschutz in Form von 10 m hohen Lärmschutzwänden entlang der Autobahntrasse in den Bereichen Eichhof und Johannesberg und einem lärmarmen offenporigen Asphaltbelag mit einer Lärminderung von -5 dB(A) auf der gesamten Strecke vorgesehen. Die Taggrenzwerte der 16. BImSchV werden durch den vorgesehenen aktiven Lärmschutz überall eingehalten. Die Immissionsbelastung kann dadurch gegenüber dem heutigen Zustand deutlich gemindert werden. An den Gebäuden, an denen die Grenzwerte trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen in der Nacht weiterhin überschritten werden, ist zusätzlicher passiver Lärmschutz vorgesehen.

Hinsichtlich der Schadstoffbelastung kann auf der Grundlage der Luftschadstofftechnischen Untersuchung (siehe planfestgestellte Unterlagen Nr. 17.3a) ausgesagt werden, dass infolge der grundhaften Erneuerung des Autobahnabschnittes keine zusätzlichen Belastungen infolge der Luftschadstoffemissionen für die Bevölkerung zu erwarten sind. An der schutzwürdigen Bebauung werden bei den untersuchten Schadstoffen sowohl alle Grenzwerte als auch die Anzahl der Überschreitungshäufigkeiten eingehalten. Weitere detaillierte Untersuchungen sind daher nicht erforderlich.

In Bezug auf die Trassierung oder Verkehrsbelegung der BAB A4 hat die geplante Baumaßnahme keine Veränderungen zur Folge. Somit entstehen anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen naherholungsrelevanter Bereiche. Geringfügige Verbesserungen der landschaftsgebundenen Erholungseignung durch Lärminderungen sind im rückwärtigen Bereich der zu errichtenden Lärmschutzwände zu erwarten („LSW Eichhof“ von Bau-km 0+232 bis 2+023 nordseitig und „LSW Johannesberg“ von Bau-km 2+490 bis 3+906 südseitig).

Vorhabenbedingt sind keine neuen Betroffenheiten wie bspw. Neuzerschneidung von Landschaftsräumen, Trennung von Haupt-/ Radwanderwegen, Verlust / Zerschneidung erholungsrelevanter Vegetationsstrukturen oder dgl. gegeben. Bauzeitlich treten jedoch im Naherholungsraum der Fuldaaue durch die bautechnischen Arbeiten, vor allem im Zuge der Erneuerung der Fuldabrücke, erhöhte Lärm- und Schadstoffimmissionen auf.

Im Übrigen lässt die Realisierung der Baumaßnahme, wie unter C.II dargestellt, erhebliche Verbesserungen in der Verkehrssicherheit erwarten. So ist ein Rückgang der Unfallzahlen, vor allem bei den Streckenunfällen im Längsverkehr aufgrund der Linienkorrektur, der Stand- und Zusatzfahrstreifen (z. B. Auffahrunfälle) sowie der Wildunfälle durch die geplanten Wildschutzvorkehrungen (Wildzäune) zu erwarten.

4.4.2 Schutzgut „Pflanzen und Tiere“

Die geplante Maßnahme führt anlagebedingt zur Neu-Versiegelung von insgesamt 6,8 ha und damit zum Verlust an Fläche mit Biotopentwicklungspotential in entsprechendem Umfang.

Anlagebedingt kommt es zu einem dauerhaften Verlust von Pflanzenstandorten und Tierlebensräumen. Hinzu kommt, dass auch die umgewandelten Bereiche (z. B. Böschungen) nur noch bedingt ihre ursprüngliche Leistungsfähigkeit für die dort lebenden Tiere und vorhandenen Pflanzen erfüllen können.

Baubedingt werden durch das vorübergehende Anlegen von Arbeitsstreifen vorhandene Vegetationsbestände gänzlich entfernt. Mit der Vegetation wird auch die Tierwelt in großem Umfang beseitigt. Die Standortveränderungen führen zu einer Verschiebung des Artenspektrums bei Flora und Fauna.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Auswirkungen:

- Verlust/Funktionsverlust von Gehölzbeständen trockener bis frischer Standorte entlang der BAB A 4, anlagebedingt durch Versiegelung (ca. 2,50 ha) und Umwandlung (ca. 2,82 ha) sowie baubedingt (ca. 1,13 ha). Es handelt sich fast ausschließlich um Gehölzbestände auf heutigen Böschungsflächen. Auf den heutigen Böschungsflächen kommen zudem Ruderalfluren vor, die durch die Baumaßnahme zerstört werden. Zum einen sind dies kleinflächige Ruderalfluren zwischen den Gehölzbeständen, darüber hinaus sind von der Inanspruchnahme aber auch größere zusammenhängende Ruderalflächen betroffen.
- Funktionsverlust von Auwald/Gehölzbeständen feuchter bis nasser Standorte im NSG „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“ und am Becherbach, anlagebedingt durch Versiegelung (ca. 0,025 ha) und Umwandlung (ca. 0,355 ha) sowie baubedingt (ca. 0,244 ha).
- Funktionsverlust von feuchten Röhrichtbeständen/Verlandungszonen und Hochstauden im NSG „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“, anlagebedingt durch Versiegelung (40 m²) und Umwandlung (230 m²) sowie baubedingt (130 m²).
- Verlust/Funktionsverlust von ruderalen Grünland im NSG „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“, anlagebedingt durch Versiegelung (80 m²) und Umwandlung (2.220 m²) sowie baubedingt (970 m²).
- Anlagebedingter Verlust (1 St.) und baubedingte Gefährdung (7 St.) von Einzelbäumen.
- Verlust/Funktionsverlust von Grünland und Ufer-/ Gewässerrandstrukturen, anlagebedingt ca. 1,70 ha und baubedingt ca. 0,99 ha.
- Bau- und anlagebedingter Verlust von Streuobstwiesenflächen am östlichen Rand der Eichhof-Siedlung.
- Anlagebedingter Verlust eines Phalaris-Röhrichts im Südosten der Ausbautrasse.
- Verlust/Funktionsverlust von Haselmauslebensraum durch Flächeninanspruchnahme im faunistischen Funktionsraum östlich der B 62, anlagebedingt durch Versiegelung (ca. 0,88 ha) und Umwandlung (ca. 1,33 ha) sowie baubedingt durch Umwandlung (ca. 0,63 ha).
- Verlust/Funktionsverlust von Lebensraum der Zauneidechse an den südexponierten Böschungen der der BAB A 4 im östlichen Teil des Un-

tersuchungsgebietes, anlagebedingt durch Umwandlung (ca. 0,33 ha) sowie baubedingt (ca. 0,15 ha).

- Verlust/Funktionsverlust von Lebensraum für Fledermäuse, Vögel und Insekten entlang der gesamten Trassenerneuerung.
- Verlust/Funktionsverlust durch Flächeninanspruchnahme im faunistischen Funktionsraum „Fuldaaue südlich von Bad Hersfeld“, anlagebedingt durch Versiegelung (ca. 1,15 ha) und Umwandlung (ca. 2,19 ha) sowie baubedingt (ca. 1,59 ha).

Die Tierwelt wird zudem durch Verlärmung, Einzäunungen, Lichtquellen oder durch die baubedingte Unterbrechung von Wanderwegen gestört.

Betriebsbedingt sind durch die hohe Vorbelastung durch die bestehende BAB A 4 keine zusätzlichen erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Die die BAB A 4 querenden Fließgewässer Becherbach, Fulda und Haune werden auch künftig durch Brückenbauwerke überspannt. Die Querungslänge der Bauwerke nimmt zwischen 5 und 15 m zu. Die Verlängerung sämtlicher Querungsbauwerke (auch über Straßen und Wege) führt zu einer Erhöhung der Zerschneidungswirkungen der BAB A 4 durch Minderung der Querungsmöglichkeiten für bodengebundene Tierarten oder auch für Fledermäuse, da längere Durchlässe erfahrungsgemäß eher weniger durchwandert bzw. durchflogen werden.

Die direkt an die Baustellenflächen angrenzenden bedeutenden Biotope (hier überwiegend Wiesenflächen) können während der Bauzeit durch Lärm- und Staubentwicklung beeinträchtigt werden, ihre Biotopfunktion kann während dieser Zeit deutlich gemindert sein.

Des Weiteren besteht die Gefahr, dass im an die Baustellenflächen angrenzenden Bereich weitere bedeutende Biotopflächen (sonstige Gehölze) beschädigt oder zerstört werden (z.B. durch Überfahren des Wurzelbereichs von Gehölzen). Durch Schutzmaßnahmen kann diese Gefahr gemindert werden.

Eine Beeinträchtigung erfolgt zudem durch den Um- bzw. Neubau der Querungsbauwerke, da diese durch Gerüste und Maschinen während der Bauzeit nicht mehr oder nur eingeschränkt als Querungsmöglichkeit für bodengebundene Tiere zur Verfügung stehen. Zudem besteht für die Fledermauspopulationen durch vorübergehende Störung der Flugwege eine Beeinträchtigung während

der Bauzeit. Aufgrund der nur temporären Einschränkungen, werden die Beeinträchtigungen nicht als erhebliche Beeinträchtigungen eingestuft.

Durch eine zügige Bepflanzung der künftigen vorgelagerten Böschungflächen nach Beendigung der Baumaßnahme sind diese Beeinträchtigungen zeitlich zu beschränken und somit mittelfristig zu mindern.

Insgesamt können die Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen aufgrund der Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden (vgl. die unter C.II.10.2, C.II.10.3.2 und C.II.10.3.3 beschriebenen Maßnahmen), so dass durch das Vorhaben keine Verstöße gegen § 44 BNatSchG bewirkt werden.

4.4.3 Schutzgut „Boden“

Die Verbreiterung der Fahrbahn der BAB 4 und der Neubau der PWC-Anlage führt anlagebedingt zu einer Neuversiegelung von Boden (ca. 6,8 ha). Die Versiegelung von Flächen bewirkt einen Verlust sämtlicher Bodenfunktionen. Durch die geplante Versiegelung zur Verbreiterung der BAB A 4 sind lediglich heutige Straßennebenflächen und damit stark vorbelastete Flächen betroffen.

Durch die im Planungsraum verlaufende BAB A 4, die B 62 und die sonstigen klassifizierten Straßen ist eine hohe Vorbelastung durch Schadstoffeinträge gegeben (Belastungszone beiderseits der BAB A 4 ca. 10 - 25 m). Die zwei Bahnlinien, insbesondere die Hauptstrecke Frankfurt (M) - Göttingen, bringen eine weitere Erhöhung der Schadstoffbelastung. Aber auch die forstwirtschaftlich und landwirtschaftlich intensiv genutzten Böden im Planungsraum sind in gewissem Umfang durch Versauerung bzw. Düngemittel- und Biozideinträge vorbelastet.

Weiterhin ist als Altlastenstandort das frühere Tanklager der amerikanischen Streitkräfte anzuführen (zwischen Autobahn und B 62, südwestlich des NSG "Alte Fulda bei Bad Hersfeld"), welches seit 1999 umfangreich saniert wird. Derzeit werden noch immer Mineralöle aus dem Grundwasser abgepumpt, die Bodensanierung ist also noch nicht abgeschlossen.

Anlagebedingt werden ca. 6,8 ha Böden allgemeiner Bedeutung neu versiegelt (einschließlich bestehender Straßennebenflächen). Auf diesen vorbelasteten Flächen entlang der Trasse gehen alle Bodenfunktionen verloren. Auf weiteren ca. 8,5 ha unbebauter Fläche erfolgt eine Umwandlung (Überformung) der

Grundfläche durch die Errichtung der Böschungen und Bankette, der Retentionsgräben sowie der Erdwälle und Aufschüttungen.

Baubedingt sind temporäre Eingriffe in Zusammenhang mit Baustelleneinrichtungsflächen, Arbeitsstreifen und Lagerflächen zu erwarten.

Betriebsbedingt stellen Schadstoffimmissionen durch den Straßenverkehr Beeinträchtigungen dar. Hierbei sind jedoch die erheblichen Vorbelastungen infolge der bestehenden BAB A 4 zu berücksichtigen. Die Baumaßnahme hat keine Veränderungen der Verkehrsbelegung zur Folge.

4.4.4 Schutzgut „Wasser“

Anlagebedingt ergeben sich erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen für den Wasserhaushalt durch Verlust von Infiltrationsfläche durch Versiegelung (ca. 1,68 ha) und Umwandlung (6,53 ha) für die Grundwasserneubildung in den bisher morphologisch unveränderten Bereichen mit mittlerer Grundwasserergiebigkeit des östlichen Planungsraumes.

Darüber hinaus finden durch die Verbreiterung der Trasse zur Anlage von Böschungen Aufschüttungen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Fulda statt, die einen Flächenverlust der Retentionsräume verursachen (ca. 0,96 ha).

Der vorhandene Durchlass des Altarmgewässers der Fulda wird zurückgebaut aber durch ein neues Bauwerk mit größerer lichten Weite ersetzt.

Betriebsbedingt werden infolge des Vorhabens keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge erwartet.

Baubedingt besteht das Risiko von Schadstoffeinträgen in die Oberflächengewässer Becherbach und Fuldaaltarm durch die Bauarbeiten an den Durchlassbauwerken.

Die Gefahr von Unfällen und daraus resultierenden Kontaminationen sinkt durch den künftig besseren Ausbauzustand der Trasse. Das Entwässerungskonzept sieht eine dezentrale Entwässerung vor. Aufgrund der vorkommenden Bodenverhältnisse und des überwiegend vorkommenden Grundwasserflurabstandes sind deshalb keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge zu erwarten.

Die Gefahr der Kontamination der Fließgewässer, die als Vorfluter genutzt werden, steigt zwar mit zunehmender Verkehrsdichte, doch sind künftige höhere

Verkehrszahlen auf dem hier behandelten Streckenabschnitt nicht dem hier geplanten Ausbau anzulasten. Die Gefahr von Unfällen und daraus resultierenden Kontaminationen sinkt durch die Anordnung von Absetzbereichen in den Regenrückhaltebecken vor der Einleitung in die Vorfluter sowie durch den künftig besseren Ausbauzustand der Trasse und die damit einhergehende geringere Unfallgefahr.

4.4.5 Schutzgut „Luft und Klima“

Anlagebedingt werden in geringem Umfang Waldflächen des Planungsraumes mit sehr hoher Bedeutung hinsichtlich der lufthygienischen Ausgleichsfunktion beeinträchtigt (Auwald im NSG). Die straßenbegleitenden Hecken und Feldgehölze werden mit hoher Bedeutung bewertet, sodass deren Beseitigung mit einer erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigung verbunden ist. Durch Versiegelung sind ca. 2,35 ha und durch Umwandlung ca. 3,16 ha betroffen. Für den in der Flächenschutzkarte abgegrenzten Bereich mit besonderer Bedeutung für die Kaltluftproduktion in der westlichen Fuldaaue werden keine erheblichen Beeinträchtigungen erwartet.

Betriebsbedingt werden keine wesentlichen Änderungen der Schadstoffeinträge in den ausgewiesenen Bereich für besondere Klimafunktionen erwartet. Beeinträchtigungen werden im vorbelasteten Umfeld als unerheblich eingestuft. Bei den untersuchten Schadstoffen werden sowohl alle Grenzwerte als auch die Anzahl der Überschreitungshäufigkeiten eingehalten.

Baubedingte Beeinträchtigungen ergeben sich durch den dauerhaften Verlust von Gehölzstrukturen mit sehr hoher und hoher Bedeutung für die lufthygienische Ausgleichsfunktion (ca. 1,19 ha).

4.4.6 Schutzgut „Landschaft“

Da die geplante Baumaßnahme keine Veränderungen hinsichtlich Trassierung oder Verkehrsbelegung zur Folge hat, entstehen anlagebedingt über die derzeit schon bestehenden Vorbelastungen hinaus keine neuen Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild, wie bspw. Neuzerschneidung von Landschaftsräumen, Trennung von Haupt- / Radwanderwegen oder Verlust / Zerschneidung erholungsrelevanter Vegetationsstrukturen.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen treten aufgrund der bestehenden Vorbelastungen nicht ein. Vielmehr ist zu erwarten, dass durch die Errichtung der Lärmschutzwände Verbesserungseffekte für die Erholungseignung eintreten.

Bauzeitlich sind im Naherholungsraum der Fuldaaue durch die Arbeiten (v.a. die Erneuerung der Fuldabrücke) erhöhte Lärm- und Schadstoffimmissionen zu erwarten.

Durch die Baustelleneinrichtungen sind nur temporär wirkende Landschaftsbildveränderungen zu erwarten.

4.4.7 Schutzgut „Kultur- und andere Sachgüter“

Durch die geplante Ausbaumaßnahme sind keine Beeinträchtigungen für dieses Schutzgut zu erwarten.

4.4.8 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Schutzgütern beziehen sich insbesondere auf Biotoptypen, die eine besondere Funktion im Naturhaushalt aufweisen (z.B. grundwasserbeeinflusste Standorte).

Ausgeprägte schutzgutübergreifende Wechselwirkungen bestehen im Untersuchungsraum für folgende Biotoptypen:

- Stillgewässer (Altarme der Fulda) mit ihren Verlandungszonen und angrenzenden Flächen in der Fuldaaue,
- naturnahe waldfreie Feuchtbereiche (Feuchtgrünland, Hochstaudenfluren, Röhrichte) in der Fuldaaue und
- naturnahe Bachauenwälder (z.B. am Becherbach).

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern können insbesondere im Hinblick auf die in der Wirkungsanalyse aufgezeigten projektbedingten Auswirkungen (Vorhabenswirkungen) von Bedeutung sein. Wechselwirkungen bestehen zwischen den Schutzgütern Boden und Wasser bezüglich Schadstoffeintrag bzw. Veränderung des Bodengefüges und damit des Wasserhaushaltes. Diese wirken sich auf die Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen und auf das Mikroklima aus. Veränderungen des Landschaftsbildes können ausgelöst werden.

Als anlagebedingte Wechselwirkungen sind zu beachten:

- die Überbauung des Bodens inkl. dem Verlust der Bodenfunktionen verbunden mit der Veränderung des Bodenwasserhaushaltes,
- die Zerschneidung von Oberflächengewässern und Feuchtgebieten verbunden mit der Beeinträchtigung bzw. Veränderung der Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen,
- die Änderung des Mikroklimas durch veränderten Boden- und Wasserhaushalt verbunden mit Auswirkungen auf die vorhandenen Lebensräume,
- die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und damit der Erholungsfunktion für den Menschen und
- die Beeinträchtigung des Ortsbildes und damit der Wohnumfeldfunktion für den Menschen.

Durch die Verlagerung von betriebsbedingten Schadstoffen aus einem Medium in ein anderes sind Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden, Wasser und Klima/Luft zu erwarten.

Wechselwirkungen bestehen auch im Hinblick auf die Lebensraumfunktion für Pflanzen und Tiere sowie die Funktionen für das Schutzgut Mensch. Mit dem Verlust an landschaftsbildprägenden Strukturen ist zugleich eine Beeinträchtigung der landschaftsgebundenen Naherholung für den Menschen verbunden. Eine Grundwasserbelastung kann bei der Versorgung der Menschen mit Wasser zu Beeinträchtigungen führen. Demgegenüber führt das Bauvorhaben gerade dazu, dass sich das Unfallrisiko gegenüber der bestehenden Trassenführung verringert, sodass schädliche Umweltauswirkungen, die aus einem Unfall hervorgehen, wie z. B. Gefahren durch Ölverlust, deutlich reduziert werden können. Der Waldverlust hat nicht nur klimatische Auswirkungen, sondern beeinflusst auch die Tierwelt und mindert die Naherholungsqualität für die Anwohner.

Aufgrund der Tatsache, dass diese Bereiche jedoch bereits heute von der BAB A 4 gequert oder tangiert werden, sind keine Neubelastungen zu erwarten, die das Wechselwirkungsgefüge nachhaltig verändern.

4.5 Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgte auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG. Durch die Maßnahme sind die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden und Wasser teilweise stark betroffen. Die Betroffenheit der Schutzgüter Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter sowie Luft und Klima sind von untergeordneter Bedeutung.

Durch die planfestgestellten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen wird eine deutliche Verbesserung der Bestandssituation für das Schutzgut Mensch erreicht. Ebenso wird durch die veränderte Linienführung eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht.

Insgesamt können die Beeinträchtigungen für die Tiere und Pflanzen aufgrund der Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden. Auch für das Landschaftsbild und die Erholungseignung im Untersuchungsraum sind keine neuen bleibenden Beeinträchtigungen zu erwarten.

Die räumliche Vermeidung von Umweltauswirkungen wurde durch die Auswahl der umweltfachlich günstigsten Trassenführung aus den untersuchten Varianten umgesetzt und im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung und einer Überprüfung der planfestgestellten Trasse anhand von FFH-Kriterien bestätigt (vgl. hierzu auch unter C.II.6, C.II.10.1 und C.II.10.2). Das Vorhaben wurde insgesamt planerisch und technisch so optimiert, dass Beeinträchtigungen so weit wie möglich reduziert werden. So konnten direkte Inanspruchnahmen von hoch- und sehr hochwertigen Biototypen, Lebensräumen und Funktionen vermieden werden. Mit den ansonsten vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können die dann noch vorhandenen Beeinträchtigungen kompensiert werden.

Der Flächenverlust und damit die Beeinträchtigung des Schutzguts Boden wiegt schwer, da sie zum Teil irreversibel sind und die Flächen, die zurückgebaut (entsiegelt) werden, trotz dieses Rückbaus nicht die Bodenqualität aufweisen wie die neu versiegelten Böden. Dem gegenüber sind die Eingriffe in das Schutzgut Wasser insgesamt eher als gering einzuschätzen, weil die vorgesehenen Maßnahmen das Grundwasser und die Oberflächengewässer vor Verunreinigungen schützen. Ebenso geringer sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Klima und Luft. Hierbei war zu berücksichtigen, dass die

Maßnahme in einem bereits vorbelasteten Raum durch die bestehende BAB A 4 verwirklicht wird, bzw. lediglich die alte Streckenführung ersetzt wird.

Weiterhin können vor allem auch Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und des Klimas verringert oder vermieden werden. Auch die Lage von Baustellenflächen, Baustraßen und Lagerflächen wurde aus umweltfachlichen Gesichtspunkten in der Lage optimiert und auf ein Minimum beschränkt. Weitergehende Optimierungsmöglichkeiten in Bezug auf die generelle Straßenführung sind – bei vertretbarem Aufwand – auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vorhanden.

Im vorliegenden Fall war bei der Bewertung der ermittelten und beschriebenen Umweltauswirkungen zu berücksichtigen, dass die hier zu beurteilende Baumaßnahme die bestehende BAB A 4 erweitert und insoweit in einem vorbelasteten Naturraum verwirklicht wird. Die Gesamtschau aller Umweltauswirkungen führt zu der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde, dass die Umweltfolgen hingenommen werden können, weil das Vorhaben auf Grund der festgesetzten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen sowie durch die technischen Optimierungen und der festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen führen wird.

II. **Materiell-rechtliche Bewertung**

Nach Abwägung sämtlicher von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange konnte der Plan für die grundhafte Erneuerung der Bundesautobahn A 4 mit dem Anbau von Stand- und Zusatzfahrstreifen in Steigungsstrecken zwischen dem AD Kirchheim und der AS Wildeck-Obersuhl im Abschnitt Bad Hersfeld-West von BAB-km 361,300 bis BAB-km 357,413 und die Realisierung von landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen festgestellt werden.

1. Planrechtfertigung

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

Soweit im Anhörungsverfahren von Behörden und Stellen sowie von Naturschutzverbänden und sonstigen Umweltvereinigungen Stellungnahmen abgegeben und von Privaten Einwendungen erhoben wurden, trägt der festgestellte Plan diesen Belangen durch Planumstellungen und Zusagen des Trägers der Straßenbaulast der Bundesautobahn A 4 im vertretbaren Umfang Rechnung.

Über den berücksichtigten Umfang hinausgehende Forderungen aus aufrechterhaltenen Stellungnahmen und Einwendungen waren zurückzuweisen (siehe hierzu auch die Ausführungen unter A.VII).

2. Landesplanung und Raumordnung

Gemäß § 4 Abs. 1 ROG vom 22.12.2008, (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Art. 9 des Gesetzes vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585) sind bei raumbedeutsamen Planungen die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie die

Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung gemäß § 4 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 ROG.

Es steht mit den landesplanerischen Vorgaben des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 (LEP 2000) vom 13.12.2000, (GVBl. 2001 I, S. 2), in der Fassung der Verordnung vom 10. September 2018 (GVBl. I S. 398, 551) und des Regionalplanes Nordhessen 2000 (RPN 2000), bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Kassel mit der Genehmigung der Hessischen Landesregierung am 13.08.2001 (StAnz. S. 2901), sowie der Fortschreibung des Regionalplans Nordhessen 2009 (RPN 2009), den die Regionalversammlung Nordhessen am 02.07.2009 beschlossen und die Hessische Landesregierung am 11.01.2010 genehmigt hat (StAnz. S. 585), im Einklang.

3. Planungsziele

Mit dem geplanten bedarfs- und richtliniengerechten Um- und Ausbau der BAB A 4 (Fahrbahngrunderneuerung und Anbau von Stand- und Zusatzfahrstreifen in Steigungsstrecken) zwischen dem AD Kirchheim und der AS Wildeck-Obersuhl, hier im Teilabschnitt Bad Hersfeld-West, soll das Bundesfernstraßennetz gesichert und leistungsfähig ausgebaut werden. Dazu sollen als vordringliches Planungsziel die bestehenden Verkehrsengpässe beseitigt werden.

Des Weiteren sind besonders folgende Planziele zu nennen:

- Die Durchführung des Vorhabens ist von gemeinschaftlichen Interesse, da es ein wichtiges Bindeglied im transeuropäischen Verkehrsnetz ist, dessen Auf- und Ausbau im gesamten Gebiet der Gemeinschaft insbesondere auch bezweckt, einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozial- und umweltverträglichen sowie sicherheitsorientierten Bedingungen zu gewährleisten und alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile zu integrieren (vgl. Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes).

- Der Ausbau und das Wiederherstellen einer innerdeutschen und europäischen Ost-West-Verkehrsentwicklungsachse Aachen-Görlitz zur Verknüpfung des großräumigen Verkehrs zwischen dem Rhein-Main- bzw. Teilen des Rhein-Ruhr-Gebietes und den thüringischen bzw. sächsischen Ballungsräumen und Berlin.
- Die Schaffung einer den Anforderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung tragenden Bundesfernstraße.
- Die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Schaffung einer Bundesfernstraße mit angemessener Verkehrsqualität und damit verbunden eine Verminderung des Unfallgeschehens und die Senkung der Zeit- und Betriebskosten für die Straßennutzer.
- Die Unterstützung der raumordnerischen Entwicklungsziele „Erhaltung und Verstärkung der gewerblichen Schwerpunkte an regionalen Verkehrsachsen“ sowie die „Weiterentwicklung von Wohnsiedlungsschwerpunkten in den Mittelzentren des ländlichen Raumes und deren Nachbargemeinden“.

4. Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

4.1 Verkehrsanalyse

Nach Öffnung der innerdeutschen Grenze im November 1989 und der damit verbundenen wirtschaftlichen Entwicklungen in den neuen Bundesländern sowie dem Ausbau der Wirtschafts- und Handelsbeziehungen mit den osteuropäischen Staaten, hat sich die Bundesautobahn A 4 zu einer der wichtigen Verkehrsverbindungen in West-Ost-Richtung und umgekehrt entwickelt. Dies zeigt sich an der Verkehrsbelastung zwischen dem AD Kirchheim und der AS Wommen. Bei der Verkehrserhebung im Jahre 1985 wurde im Abschnitt zwischen dem AD Kirchheim und der AS Bad Hersfeld eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von 6.989 Kfz/24 h ermittelt. Nach Grenzöffnung stieg das Verkehrsaufkommen sprunghaft an. So wurde im Jahr 1990 im gleichen Abschnitt bereits ein DTV von 26.927 Kfz/24 h erfasst. 2000 betrug der DTV schon 39.789 Kfz/24 h.

Für die A 4 Abschnitt Bad Hersfeld-West wird die Verkehrsuntersuchung A 4 Kirchheim - Wommen des Büros Modus Consult 2015 mit dem Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der Nr. 21.3).

Tabelle 9: Verkehrsbelastungen (Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge) mit anteiligem Schwerverkehr (SV) 2004 und 2015

BAB A 4	Verkehrsmenge (Kfz/24 h)	
	2004	2015
Streckenabschnitt		
AD Kirchheim – AS Bad Hersfeld		
DTV _w	42.500	42.600
SV	5.780	12.360
AS Bad Hersfeld – AS Friedewald		
DTV _w	37.000	39.900
SV	5.870	11.920
AS Friedewald - AS Wildeck- Hönebach		
DTV _w	36.400	39.500
SV	5.600	11.540
AS Wildeck-Hönebach – AS Wildeck-Obersuhl		
DTV _w	39.500	40.200
SV	5.880	11.690
AS Gerstungen - AS Wommen		
DTV _w	36.800	38.600
SV	5.630	11.470

Anmerkung: DTV_w Durchschnittlicher Werktagsverkehr über alle Werktage des Jahres (Kfz)

SV Schwerverkehr (Kfz, als Anteil vom Gesamtverkehr)

4.2 Verkehrliche Defizite

Die unzureichenden Verkehrsverhältnisse stellen sich wie folgt dar: Die BAB A 4 wurde in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts gebaut. Im Teilabschnitt Bad Hersfeld-West besteht ein 4-streifiger Ausbauquerschnitt aufgeteilt in zwei 9,00 m bis 10,00 m breite Richtungsfahrbahnen und einem ca. 4,00 m breiten Mittelstreifen. Standstreifen fehlen im gesamten Streckenverlauf der A 4 zwischen dem AD Kirchheim und der AS Wildeck-Obersuhl. Der Fahrbahnaufbau ist aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens ($DTV_{2015}=42.600$ Kfz/24h bzw. $SV_{2015}=12.360$ Kfz/24h), besonders des Schwerverkehrs, den Beanspruchungen aus dem Verkehr nicht mehr gewachsen und in einem schlechten baulichen Zustand. Der bestehende Trassenverlauf weist im Grundriss eine sehr unstetige Trassierung auf (gerade Abschnitte mit anschließenden inhomogenen Radien). Auch sind aufgrund der bestehenden Trassierung in Grund- und Aufriss teilweise geringe Sichtweiten vorhanden.

Aus diesen Gefährdungslagen ergibt sich für die BAB A 4 im Teilabschnitt Bad Hersfeld-West die Notwendigkeit der Fahrbahngrunderneuerung einschließlich des Ausbaues. Durch den Ausbau der BAB A 4 in diesem Teilabschnitt sollen u.a. die gefährlichen Kurven, der schlechte Ausbauzustand, die Kapazitätsengpässe durch Anbau von Stand- und Zusatzfahrstreifen beseitigt und damit die Sicherheit sowie die Qualität des Verkehrsablaufes verbessert werden (vgl. zu den verkehrlichen Defiziten die planfestgestellte Unterlage mit der Nr. 1d, Seite 7ff.).

Auch ist auf dem Streckenabschnitt der BAB A 4 zwischen dem Autobahndreieck Kirchheim und der AS Friedewald in Fahrtrichtung Eisenach keine Parkplatzanlage vorhanden, so dass hier ein besonderer Bedarf besteht.

4.3 Unfallgeschehen

Trotz der vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h bzw. 120 km/h und einem LKW-Überholverbot in den Steigungsstrecken, ereignen sich immer wieder zum Teil schwere Unfälle im Streckenverlauf der A 4. Besonders liegengebliebenen Kraftfahrzeuge bedeuten ein hohes Gefahrenpotential, denn sie blockieren wegen der fehlenden Standstreifen den rechten Fahrstreifen und führen so zur Rückstaubildung und zu Auffahrunfällen. Aber auch für den Unter-

haltungsdienst der A 4 stellen die laufenden Instandsetzungsarbeiten ein erhebliches Risiko dar, da immer ein Fahrstreifen zu sperren ist, mit der zuvor genannten Folge der Rückstaubildung bzw. der potentiellen Unfallentwicklung.

Die Realisierung der Maßnahme lässt erhebliche Verbesserungen in der Verkehrssicherheit erwarten. So ist ein Rückgang der Unfallzahlen, vor allem bei den Streckenunfällen im Längsverkehr aufgrund der Neuanlage der Stand- und Zusatzfahrstreifen (z. B. Auffahrunfälle) sowie der Wildunfälle durch die geplanten Wildschutzvorkehrungen (z. B. Wildzäune) zu erwarten.

Der bedarfs- und richtliniengerechte Ausbau der BAB A 4 ist auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit gerechtfertigt.

5. Straßenbauliche Anforderungen

5.1 Aktualisierte Verkehrsprognose

Für den vorliegenden Plan wurde von der damaligen Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung vor dem Hintergrund der wechselseitigen Betrachtung der BAB A 4 und der BAB A 44 im August 2003 für die BAB A 4 eine erste Verkehrsuntersuchung erstellt, die aufbauend auf dem großräumigen Verkehrsmodell zur Dimensionierungsprognose der BAB A 44 durchgeführt wurde. Diese enthielt für das Basisjahr 1998 und das Prognosejahr 2015 umfangreiche Analyseerhebungen. Für den Raum im Dreieck der BAB A 44 / B 84 / BAB A 7, in dem die BAB A 4 liegt, wurde das Verkehrsmodell kleinräumig verfeinert, damit die regionalen Wirkungen der Maßnahmen im Zuge der BAB A 4 nachvollziehbar und plausibel prognostiziert werden konnten. Der Schwerverkehr (SV=Lkw > 3,5 t) ist ein integrierter Bestandteil der Verkehrsmodellrechnung, wobei die Wirkungen für Pkw und Lkw > 3,5 t in einem sich gegenseitigen beeinflussenden Gefüge getrennt ermittelt und ausgewertet wurden.

Der Vorhabenträger hat Fortschreibungen der Verkehrsprognose für den Prognosehorizont 2020 im April 2010 und für den Prognosehorizont 2030 im Dezember 2017 vorgenommen. Die für die aktualisierte Prognose 2030 zugrunde gelegten Analysewerte stammen aus dem Jahr 2015.

Die angewandte verkehrliche Modellberechnung entspricht dem Stand der Technik und stellt gegenwärtig einen in der Verkehrswissenschaft angebotenen

und nachvollziehbar begründeten methodischen Ansatz dar, mit der gewählten Datengrundlage eine zuverlässige Verkehrsprognose vorzunehmen. Diese Untersuchung erfüllt die an eine qualifizierte Verkehrsprognose zu stellenden Anforderungen und liefert für die vorliegende Straßenplanung plausible Ergebnisse. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die gewählten Maßnahmen ausreichend sind um das künftige Verkehrsaufkommen im Prognosezeitraum abwickeln zu können.

Tabelle 10: Prognosebelastung (DTV_w) im Jahr 2030 mit anteiligem Schwerverkehr (SV)

Streckenabschnitt der A 4 zwischen:	Prognose 2030 (DTV _w) Prognose-0- Fall (Kfz/24h)	Prognose 2030 (DTV _w) Prognose-0- Fall (SV 24h)	Prognose 2030 (DTV _w) Planfall (Kfz/24h)	Prognose 2030 (DTV _w) Planfall (SV/24h)
AD Kirchheim u. AS Bad Hersfeld	40.400	11.940	40.900	12.000
AS Bad Hersfeld u. AS Friedewald	38.700	11.790	38.900	11.860
AS Friedewald u. AS Wildeck-Hönebach	38.500	11.420	38.700	11.490
AS Wildeck-Hönebach AS Wildeck-Obersuhl	39.900	11.760	40.100	11.830
AS Gerstungen u. AS Wommen	40.100	12.050	40.400	12.130

- * Verkehrsuntersuchung Modus Consult 2017 mit Verkehrsprognose 2030
- Prognose-0-Fall: ohne Ausbau der BAB A 4 und mit Neubau der BAB A 44 zwischen Kassel und Wommen
- Planfall: Ausbau der BAB A 4 mit Zusatzfahrstreifen in den Steigungsstrecken und Standstreifen sowie mit dem Neubau der BAB A 44 zwischen Kassel und Wommen (maßgeblicher Planfall)

Die vorliegenden Prognosewerte für das Jahr 2030 unterscheiden sich von den Prognosewerten für das Jahre 2020 besonders bei den Zahlenwerten für den Schwerverkehr.

Die erstellten Verkehrsprognosen sind methodisch einwandfrei und lassen eine sachgemäße Beurteilung des planfestgestellten Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde zu. Die verwendeten Verkehrsprognosen belegen, dass der Verkehrsbedarf für sich Vorrang vor den gegenläufigen öffentlichen und privaten Belangen beanspruchen darf.

5.2 Querschnittsrechtfertigung

Der Ausbau des Teilabschnittes Bad Hersfeld-West der BAB A 4 erfolgt mit dem Bau von Standstreifen entsprechend dem Regelquerschnitt RQ 31 gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA, vergleiche planfestgestellte Unterlage mit der Nr. 1d, S. 30ff).

Der Regelquerschnitt RQ 31 ist ein vierstreifiger Ausbauquerschnitt mit einer befestigten Breite der Fahrbahn von jeweils 12 m und einer Mittelstreifenbreite von 4 m. Im Bereich der Steigungsstrecken werden aus Gründen der verkehrlichen Defizite Zusatzfahrstreifen angelegt, die dem künftigen bedarfsplangerechten sechsstreifigen Ausbauquerschnitt (Regelquerschnitt RQ 36) entsprechen. Die Zusatzstreifen wurden gemäß RAA bzw. dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001 (HBS 2001) bemessen. Demnach ist ein Zusatzstreifen in der südlichen Richtungsfahrbahn (Fahrtrichtung Eisenach) von Bau-km 3+372 bis zum Bauende bei Bau-km 3+888,040 geplant. In der nördlichen Richtungsfahrbahn (Fahrtrichtung Kirchheim) ist der Zusatzfahrstreifen ab Bau-km 1+502,25 bis zum Bauende bei Bau-km 0+000 geplant.

Gemäß RAA ist für Bundesautobahnen mit kontinentaler oder großräumiger Verbindungsfunktion (Kategorien AS 0 bzw. AS I gem. RIN 2008) die Entwurfsklasse EKA 1 A zu wählen. Als Regelquerschnitte ergeben sich damit die Querschnitte RQ 31 oder RQ 36.

Der Einsatzbereich des RQ 31 reicht von ca. 19.000 Kfz/24h bis hin zu ca. 67.000 Kfz/24h, unter günstigen Bedingungen bis 72.000 Kfz/24h, die hier aufgrund der topografischen Verhältnisse allerdings nicht vorliegen. Daher ist der hier planfestgestellte Regelquerschnitt RQ 31 auf Grund der Verkehrsbelastung von bis zu 40.900 Kfz/24h für die Verlegung und den Ausbau der BAB A 4 mit der Straßenkategorie AS 0 gerechtfertigt.

Im Bereich der Steigungsstrecken orientiert sich der Straßenquerschnitt am Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der hier den RQ 36 vorsieht (der sechsstreifige Ausbau dieses Autobahnabschnittes befindet sich in der Einstufung „weiterer Bedarf“). Im Vorgriff auf den künftigen sechsstreifigen Ausbau dient der dritte Fahrstreifen in der jeweiligen Richtungsfahrbahn vorübergehend, bis zum sechsstreifigen Ausbau, als Zusatzfahrstreifen.

5.3 Abschnittsbildung

Der Um- und Ausbau der Bundesautobahn A 4 zwischen dem AD Kirchheim und der AS Wommen (künftig AD A 4/A 44) ist in fünf Planungsabschnitte (Kirchheim, Bad Hersfeld-West, Bad Hersfeld-Ost, Friedewald und Wildeck) unterteilt und orientiert sich am AD Kirchheim und den Anschlussstellen Bad Hersfeld, Friedewald, Wildeck-Hönebach und Wildeck-Obersuhl.

Zwischen dem Autobahndreieck Kirchheim und der Anschlussstelle Bad Hersfeld erfolgte eine Aufteilung auf die Teilabschnitte AD Kirchheim, Kirchheim und Bad Hersfeld-West. Der Teilabschnitt AD Kirchheim hat einen bestandskräftig gewordenen Planfeststellungsbeschluss vom 26.3.2015 und ist im Bau. Der Teilabschnitt Kirchheim hat einen bestandskräftig gewordenen Planfeststellungsbeschluss vom 2.3.2005 und wurde bereits baulich umgesetzt.

5.4 PWC-Anlage Johannesberg

Auf Grund des gestiegenen Bedarfs an LKW-Parkplätzen ist die verkehrsgerechte Anlage eines Park-/Rastplatzes mit WC erforderlich (PWC-Anlage). Entsprechend dem Parkplatzplanungskonzept des damaligen BMVBS ist neben dem bereits gebauten Rastplatz „Nadelöhr“ bei Friedewald ein weiterer Rastplatz zwischen dem AD Kirchheim und der AS Bad Hersfeld in der Fahrtrichtung Erfurt vorgesehen. Die PWC-Anlage im Bereich der ehemaligen Autobahnmeisterei ist mit geringen Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft an dieser Stelle herstellbar.

Die PWC-Anlage wurde nach den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) erstellt. Es ergeben sich 29 Stellplätze für Busse/LKW sowie 29 Stellplätze für PKW, zwei davon sind Behindertenparkplätze. Bedingt durch die Nähe

zum Versorgungsnetz der Stadt Bad Hersfeld kann sowohl die Frischwasserversorgung als auch die Schmutzwasserentsorgung auf kurzen Wegen realisiert werden. Gleiches gilt für die Energiezuführung. Die Oberflächenentwässerung wird in die neu herzustellende Entwässerung der BAB eingeleitet.

6. Alternativenprüfung

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend den Anforderungen aus dem Abwägungsgebot alle ernsthaft in Betracht kommenden Planungsalternativen ermittelt und in die Abwägung eingestellt.

Folgende Varianten wurden untersucht

1. Ausbauvariante
2. Umfahrungsvariante auf 1,65 km Länge

6.1 Ausbauvariante

Bei der Ausbauvariante wird der vorhandene Straßenverlauf bestandsnah in Lage und Höhe verbessert und ein Anbau an den bestehenden äußeren Rand der befestigten Richtungsfahrbahn vorgesehen, um die Defizite der bestehenden Trassierung und des Querschnittes zu beheben. Der Baubeginn ist westlich der Querung des Becherbachtals, angrenzend an den Abschnitt Kirchheim. Die Trassierung nach RAS-L gemäß Vorplanung wurde in der vorliegenden Planung den Vorgaben der RAA angepasst. Zur Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft wird ein einseitiger, wechselseitiger Anbau verfolgt. Durch die Grunderneuerung der BAB A 4 wird eine deutliche Verbesserung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit angestrebt.

Dabei erfolgt vom Baubeginn (0+000) bis kurz nach der Fuldabrücke (2+600) ein südlicher Anbau. Im Anschluss wechselt die Anbauseite auf die Nordseite. Am Bauende (3+888) schließt die Fahrbahn mittig an den Bestand an. Im Rahmen der Ausbauvariante ist eine umfangreiche baubedingte Flächeninanspruchnahme erforderlich.

6.1.1 Raumstrukturelle Wirkungen

Mit der EU-Erweiterung und der damit einhergehenden, wirtschaftlichen Öffnung der Staaten Mittel- und Osteuropas, ist die BAB A 4 zu einer der wichtigsten

West-Ost-Achsen geworden. Durch den Ausbau der BAB A 4 wird die Verbindung der mitteldeutschen Zentren (Rhein-Ruhr-Raum, bzw. Rhein-Main-Gebiet) im Westen und mit Oberschlesien, Breslau und Warschau im Osten sichergestellt. Mit dem Ausbau wird der Streckenabschnitt den neuen verkehrlichen wie strukturellen Anforderungen angepasst. Vorrangiges Ziel ist dabei, die zeitweiligen Überlastungen, die zu Stauungen und zu vermehrten Unfällen führen, auf ein Mindestmaß zu verringern. Insofern wird diese Maßnahme zu Strukturverbesserungen und zur Forderung der Investitionsbereitschaft in diesem Raum beitragen. Zukünftige Planungsabsichten der angrenzenden Gemeinden und Städte werden durch den Ausbau der BAB A 4 nicht behindert.

6.1.2 Verkehrliche Beurteilung

Mit dem Ausbau werden die Defizite des Querschnittes und der Linienführung behoben. Damit verbunden erhöhen sich die Verkehrssicherheit sowie die Reisegeschwindigkeit und ermöglichen künftig eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung. Der durch die häufigen Staus auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichende Verkehr wird sich wieder auf die BAB A 4 zurück verlagern und damit das nachgeordnete Straßennetz entlasten.

6.1.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Die vorliegende Planung entspricht den Vorgaben des derzeit geltenden Regelwerkes. Die verbesserte Linienführung, der Anbau von Stand- und Zusatzfahrstreifen sowie Querschnittsaufweitungen aus Gründen der Haltesicht erhöhen die Verkehrssicherheit.

6.1.4 Umweltverträglichkeit

Lärm und Schadstoffe

Auf Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) werden im vorliegenden Abschnitt Maßnahmen zur Verringerung der Lärmeinwirkungen auf den Menschen vorgesehen. Bei den nach BImSchG untersuchten Luftschadstoffen werden sowohl alle Grenzwerte, als auch die Anzahl der Überschreitungshäufigkeiten eingehalten. Die vorliegende Planung sieht aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vor.

Natur und Landschaft

Durch den Anbau von Standstreifen und Zusatzfahrstreifen vergrößert sich die Querschnittsbreite im Vergleich zum Bestand. Zur qualitativen Eingriffsminimierung in angrenzende Flächen wird ein einseitiger Anbau vorgesehen.

Land- und Forstwirtschaft

Auch hier ergeben sich aufgrund der Querschnittsverbreiterungen Eingriffe in angrenzende Flächen.

Flächenbedarf

Gleiches gilt hier. Auf die im Textteil zum landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 9 (Teil B), aufgestellte Flächenbilanz wird verwiesen.

Wasserschutzgebiete

Zwar werden durch den Ausbau keine Wasserschutzgebiete berührt, jedoch schneidet die Trasse von 0+630 bis über die Abschnittsgrenze am Bauende hinaus in ein Heilquellenschutzgebiet ein. Die Einstufung der erforderlichen Maßnahmen ist mit dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie sowie dem Regierungspräsidium Kassel abgestimmt.

Überschwemmungsgebiete

In der Niederung greift die Trasse der BAB A 4 in das Überschwemmungsgebiet und das Hochwasserabflussgebiet der Fulda ein. Durch die geplanten Maßnahmen ergeben sich keine nachteiligen Auswirkungen auf Ober- und Unterlieger. Die Retentionsraumbilanz weist einen geringen Gewinn auf.

Naturschutzgebiete

In der Fuldaniederung liegen die zwei Teile des Naturschutzgebietes „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“. Aufgrund des einseitigen Anbaus, greift die Trasse der A 4 nur in den südlichen Teil des Gebietes ein.

Bebaute Gebiete

Die Trasse der A 4 verläuft in relativ dichtem Abstand an verschiedenen Wohn-, Misch-, Gewerbe- und Sondergebieten der Stadt Bad Hersfeld vorbei. Die städtebauliche Situation wird durch die Verbreiterung der BAB A 4 nicht verändert.

Denkmalpflegerische Belange

Im Planungsabschnitt sind keine zu schützenden Objekte bekannt.

Altlasten- / Kampfmittelfreiheit

Im Bereich des ehemaligen US-Tanklagers, nahe dem Kreuzungsbereich mit der B 62, befindet sich eine Altlastenfläche. Die Untersuchung und Sanierung dieses Schadensfalles wird durch das Regierungspräsidium Kassel koordiniert und betrieben. In einer fachtechnischen Stellungnahme werden die Auswirkungen des Schadensfalles auf die Baumaßnahme der BAB A 4 im Bereich des Bauwerkes BW 1-3 behandelt. Derzeit sind keine Hindernisgründe für den Ausbau der BAB A 4 erkennbar. Hinsichtlich der möglichen Kampfmittelbelastung liegt eine Stellungnahme des Kampfmittelraumdienstes beim hierfür zuständigen Regierungspräsidium Darmstadt vor. Die erforderlichen Maßnahmen werden im Zuge des Bauentwurfes vorbereitet und bei der Bauvorbereitung und Baudurchführung umgesetzt.

6.1.5 Wirtschaftlichkeit

Da der Seitenstreifen fast über den gesamten Abschnitt fehlt, kommt es bei Wartungsarbeiten an der Autobahn, bzw. durch Pannen- oder Unfallsituationen zu beträchtlichen Verkehrseinschränkungen. Die häufigen Staus auf der BAB A 4 sind für die Straßennutzer zeit- und kostenintensiv. Viele weichen deshalb auf andere Routen aus und nehmen größere Umwege in Kauf. Durch die Grunderneuerung mit Anbau von Stand- und Zusatzfahrstreifen können in Zukunft liegen gebliebene Fahrzeuge abgestellt und Wartungsarbeiten durchgeführt werden, ohne den fließenden Verkehr zu stören. Diese Änderungen stellen nachhaltig eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für den Straßennutzer dar.

6.2 Umfahrungsvariante

Die Umfahrungsvariante unterscheidet sich von der Ausbauvariante im Bereich der Fuldaaue etwa zwischen Bau-km 1+250 (westlich der Querung der B 62) und Bau-km 2+900 (östlich der Fuldataalbrücke). In diesem zentralen Bauabschnitt wurde eine Verlegung der Autobahn in südliche Richtung verbunden mit einem neuen Standort des Brückenbauwerkes über die Fulda untersucht. Die maximale Abweichung der Trassenvarianten voneinander beträgt knapp 150 m.

Die westlich und östlich anschließenden Bauabschnitte unterscheiden sich nicht von der Ausbauvariante.

Die im Rahmen der Umfahrungsvariante erforderliche baubedingte Flächeninanspruchnahme ist ebenfalls vergleichbar mit jener der Ausbauvariante. Gleiches gilt für die anlagenbedingte Inanspruchnahme, wobei in der Umfahrungsvariante der bestehende Autobahndamm zurückgebaut wird. Hierbei wird in der Fuldaaue das bestehende NSG „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“ weitgehend geschont und kann erweitert werden. Dennoch ergeben sich eine Vielzahl neuer Eingriffe:

- Verlegung der Fulda,
- flächiger Eingriff in kontaminierten Bereich des ehemaligen US-Tanklagers,
- neue, größere Dammschüttung im Talgrund der Fulda,
- größerer Retentionsraumverlust und
- größerer Verlust an landwirtschaftlichen Flächen.

Aus bautechnischer Sicht ist die mit einer Länge von 180 m wesentlich größere Fuldabrücke zu nennen und ein um ein Vielfaches größerer Massenbedarf.

6.3 Ergebnis der Variantenuntersuchung

Das Ergebnis der Variantenuntersuchung ist, den vorhandenen Trassenkorridor weiter zu nutzen. Jede Neutrassierung würde erhebliche Nachteile nach sich ziehen und es liegen keine Gründe vor, die den Ausbau der Autobahn über eine grundlegend neue Trasse rechtfertigen. Es sind insbesondere die konstruktiv aufwändigere Fuldabrücke, die höheren Baukosten und der Verlust an landwirtschaftlichen Flächen bei der Umfahrungsvariante anzuführen. Beide Varianten führen zum Verlust von Lebensräumen für die Haselmaus durch die Inanspruchnahme von Böschungsfächen.

Ziel der vorliegenden Planung ist es, für die Trasse der BAB A 4 eine richtlinienkonforme Trassierung im Grund- und Aufriss zu erreichen, die den heutigen Anforderungen an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs entspricht. Des Weiteren wird die Trasse der BAB A 4 auf die Planung, bzw. dem Bestand der anschließenden Autobahnabschnitte abgestimmt. Im hier beschriebenen Stre-

ckenabschnitt handelt es sich um einen bestandsnahen Ausbau. Es ist möglich, sich der bestehenden Linienführung so weit anzunähern, dass viele Belange, wie Grunderwerb, Eingriffe in Natur und Landschaft etc., minimiert werden konnten, ohne andere Belange zu verschlechtern.

Im Rahmen dieser Abwägung ist die Planfeststellungsbehörde nach eingehender Berücksichtigung aller vom Vorhaben berührten Belange zu dem Ergebnis gekommen, dass sich zur Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens keine andere vorzugswürdige Alternative anbietet.

7. Baudurchführung, Bodenverhältnisse, Erdbau

Die Baudurchführung wird unter Beachtung des Stands der Technik erfolgen.

Die Baustellenerschließung erfolgt über Straßen und öffentliche Wegenetze sowie vorhandene Forstwege bzw. parallele Baustraßen. An geeigneten Stellen werden in den Wirtschafts- und Forstwegen Ausweichen geschaffen. Die Baustellenerschließung ist in der planfestgestellten Unterlage mit der Nr. 16.1 ersichtlich.

Für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr werden während der Bauzeit ordnungsgemäße Verbindungen zum Erreichen der landwirtschaftlichen Flächen bzw. Wälder sichergestellt.

Bei der Baudurchführung werden zum Schutz der Biotope Schutzmaßnahmen ergriffen.

Die im Baubereich liegenden Ver- und Entsorgungseinrichtungen, wie Strom- und Gasleitungen, Trinkwassertransportleitung, Abwasserleitungen und Telekommunikationslinien, werden bei der Baudurchführung berücksichtigt (siehe Erläuterungsbericht (planfestgestellte Unterlage mit der Nr. 1.d, S. 52bff) sowie das Bauwerksverzeichnis (planfestgestellte Unterlage Nr. 11c)).

Der Planungsabschnitt liegt im Bereich des Fulda-Haune-Tafellandes (355) mit Höhen von 200 bis 250 m ü.NN. Das anschließende Fulda-Werra-Bergland (357) stellt die nördlichste Bruchscholle des Osthessischen Berglandes mit ausgedehnten Buntsandsteintafeln dar. Im gesamten Streckenabschnitt stehen generell Gesteine des Mittleren Buntsandsteins aus mürbem bis mittelhartem, plattigem bis bankigem Sandstein mit Sandlagen und wenigen Tonsteinlagen an. Das Buntsandsteingebirge besitzt eine unterschiedlich dicke Aufwitterungszone,

in der die Gesteine überwiegend zu Sand zersetzt sind. In den Berghangbereichen wird das Grundgebirge auch von sandig-steinigen Hangschuttmassen abgedeckt. Aufgrund des in weiten Bereichen anstehenden sandig-steinigen Bodenaufbaues kann davon ausgegangen werden, dass im überwiegenden Trassenbereich eine ausreichende Tragfähigkeit für den Oberbau unter Voraussetzung einer Nachverdichtung des Erdplanums vorhanden ist.

Innerhalb des vorliegenden Bauabschnittes fällt kein Massenüberschuss an. Der Erdabtrag beträgt ca. 70.000 m³, der erforderlich Erdauftrag beträgt ca. 165.000 m³. Erdmassen, die nicht wieder eingebaut werden können, sind sachgerecht auf geeigneten Deponien zu verbringen.

An Oberboden werden ca. 40.000 m³ bewegt, die vollständig wieder eingebaut werden.

Das anfallende Aufbruchmaterial der bestehenden Fahrbahnen und Brückenbauwerke wird aufgearbeitet und soll bei der Herstellung des neuen Straßenaufbaus bzw. des Untergrundes wiederverwendet werden.

8. Straßenrechtliche Entscheidungen

8.1 Widmung

Über die Widmung, Umstufung und Einziehung von Straßen kann nach § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden. Nach § 2 Abs. 6 FStrG entscheidet über Widmung, Umstufung und Einziehung die oberste Landesstraßenbaubehörde. Diese Zuständigkeit ist mit der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Hessischen Straßengesetz vom 16.12.2011 (GVBl. I S. 826), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 21. November 2017 (GVBl. S. 364) auf die obere Straßenbaubehörde, Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement, übertragen worden. Diese Entscheidung kann gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach § 17 FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird. Ferner ist die Bekanntmachung in dem vom Land zu bestimmenden Amtsblatt entbehrlich, wenn die Widmung, Umstufung und Einziehung der vorgesehenen Straßen bereits in den im Planfeststellungsverfahren

ausgelegten Plänen als solche kenntlich und die Entscheidung mit dem Planfeststellungsbeschluss bekannt gemacht worden ist (§ 2 Abs. 6 Satz 4 und 5 FStrG).

Vorliegend ist die Widmung der neu gebauten Straßenteile in den im Planfeststellungsverfahren ausgelegten Lageplänen (vgl. planfestgestellten Unterlagen Nr. 5.1c bis 5.5c) als solche ersichtlich, so dass zusätzlich zur unter A.III.6.1 ausgesprochenen Widmung eine Bekanntmachung im Staatsanzeiger des Landes Hessen nicht zu veranlassen ist.

Im Teil A.III.6.1 dieses Planfeststellungsbeschluss wird gem. § 2 Abs. 6, 6a FStrG die Regelung getroffen, dass die dort aufgeführte Straßenneubaumaßnahme bzw. die neu gebauten Straßenteile mit der Verkehrsübergabe als Bundesautobahn gewidmet gelten.

Die Voraussetzungen für die Widmung der Straßen sind unabhängig von ihrer Klassifizierung in § 2 Abs. 2 FStrG geregelt. Der Träger der Straßenbaulast muss Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks sein oder der Eigentümer und sonst zur Nutzung dinglich Berechtigte muss der Widmung zugestimmt haben. Diese Voraussetzungen liegen vor. Für die als Bundesautobahn A 4, Teilabschnitt Bad Hersfeld-West, gewidmeten Erweiterungsmaßnahmen werden die erforderlichen Straßengrundstücke auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom Vorhabenträger erworben. Das Einverständnis des damaligen BMVBS gemäß § 2 Abs. 6 Satz 3 FStrG liegt vor (Schreiben des BMVBS vom 19.3.2013, Sichtvermerk).

Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam, § 2 Abs. 6 Satz 2 und Abs. 6a Satz 1 FStrG.

8.2 Änderungen im Wirtschaftswegenetz

Die durch die Anlage der Standstreifen sowie der Zusatzstreifen und der damit verbundenen Neuanlage der Böschungsflächen entfallenden Forst- und Wirtschaftswege werden an den Böschungsunterkanten in Abstimmung mit den betroffenen Trägern Öffentlicher Belange neu geordnet und angelegt.

Diese Neuanlage der in den planfestgestellten Unterlagen Nr. 5.1c bis 5.5c dargestellten Wirtschaftswege und deren Anschlüsse an die bestehenden Wege ist von der Planfeststellungsbehörde geprüft und für zweckmäßig erachtet worden.

Sie ist zum Wohle der Allgemeinheit und zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf Rechte der Gemeinden und der Grundstückseigentümer erforderlich. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf die Rechte der Gemeinden und der Grundstückseigentümer, die Wirtschaftswege und deren Zufahrten wieder anzulegen, da die Grundstücke an den unterbrochenen Gemeindewegen ansonsten keine ausreichende Verbindung an das öffentliche Wegenetz mehr besitzen würden und damit nicht erschlossen wären (§ 8a, Abs. 4 FStrG).

Die Unterhaltung und das Eigentum der umgelegten Wirtschaftswege bleiben bei den bisherigen Eigentümern.

9. Wasserrechtliche Entscheidungen

Die Belange der Wasserwirtschaft sind gewahrt. Mit dem planfestgestellten Vorhaben sind keine nachteiligen Folgen für den Wasserhaushalt oder für die Gewässerökologie verbunden. Vor dem Hintergrund der von der Planfeststellungsbehörde bestätigten Zusagen bestehen aus Sicht des Schutzes von Grundwasser und Oberflächengewässern keine Bedenken gegen den Um- und Ausbau der BAB A 4, zumal die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens von fachbehördlicher Seite aufgestellten Forderungen und Anregungen weitgehend berücksichtigt werden konnten. Die Planung des Vorhabenträgers ist nach Maßgabe der mit diesem Planfeststellungsbeschluss bestätigten Zusagen 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.

9.1 Entwässerungskonzept

Das gesamte Entwässerungssystem der BAB A 4 wird grundlegend neu geordnet. Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement Eschwege hat das Entwässerungskonzept in Abstimmung mit der oberen Wasserbehörde beim Regierungspräsidium Kassel erstellt. Es sieht folgende Maßnahmen vor:

Durch den vorgesehenen Ausbau der BAB A 4 mit Stand- und Zusatzstreifen wird die zu entwässernde Fahrbahnfläche vergrößert. Die Belastung der Vorflu-

ter bzw. des Geländes wird sich um den zusätzlichen Abfluss der erweiterten Fläche erhöhen.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile zwischen einer zentralen und dezentralen Ableitung des Oberflächenwassers baut die Planung auf folgenden Grundsätzen auf. Die vorhandenen Einleitestellen der Autobahntwässerung werden teilweise zusammengefasst und in die vorhandenen Vorfluter abgeleitet. Die Einleitestellen der verrohrten Entwässerungssysteme werden durch bauliche Maßnahmen so gesichert, dass Erosionsschäden vermieden werden. Insgesamt sind 12 Einleitestellen vorhanden (siehe A.II.1). An fünf Einleitestellen sind Regenrückhalte- bzw. Absetzbecken vorgesehen, um die zusätzliche Belastung der Vorfluter zu verringern.

Als Vorfluter stehen im Planungsbereich folgende Gewässer zur Verfügung:

- der Becherbach im Bereich Eichhof,
- der Fudaaltarm in der Mitte des Abschnittes,
- die Fulda in der Mitte des Abschnittes,
- die „Haune“ westlich der Anschlussstelle Bad Hersfeld.

Im Zuge des Ausbaus der BAB A 4 im Abschnitt Bad Hersfeld-West sind zur Herstellung der Entwässerung und der damit verbundenen Errichtung oder Verlegung von Anlagen abschnittsweise folgende Maßnahmen erforderlich und geplant:

- Neubau von Kanälen im Mittelstreifen und den Seitenstreifen,
- Neubau von seitlichen Entwässerungsmulden,
- Maßnahmen zur Sicherung der Einleitestellen der Kanalisation bzw. der Seitenmulden,
- Bau eines Regenrückhaltebeckens mit Absetzbereich am „Becherbach“,
- Bau von vier Absetzbecken an der Fulda, nördlich der PWC-Anlage und am östlichen Bauende,
- Aufweitung des Querungsbauwerkes für den Becherbach, Rückbau Verrohrung und Neuanlage Becherbach,
- Aufweitung des Querungsbauwerkes Altarm Fulda,
- Neuanlage Mühlgraben.

Die Planung der Entwässerungsanlagen berücksichtigt folgende Grundsätze:

- Die Konzeption der Oberflächenwasserableitung im Planungsabschnitt verfolgt den Planungsgrundsatz, das Oberflächenwasser aus den Fahrbahnbereichen getrennt vom Regenwasser der angrenzenden Flächen abzuleiten. Eine Einleitung von sauberem, d. h. unbelastetem Wasser, in das Absetz-(ASB) und Regenrückhaltebecken (RRHB) wird vermieden. Die vorhandenen und geplanten Mulden bzw. Gräben sammeln dieses Oberflächenwasser, um es direkt an die natürlichen Vorfluter abzuleiten.
- Das im Einschnittsbereich anfallende Wasser wird über Mulden gesammelt und abgeleitet. Um Erosionen der Mulde zu vermeiden, wird das gesammelte Wasser in regelmäßig angeordneten Einläufen gefasst und in Rohrleitungen weitergeleitet.
- Wo nötig, wird das gesammelte Oberflächenwasser Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken zugeführt.
- Derzeitig vorhandene Einzugsgebiete und Vorflutsysteme bleiben in ihrer jetzigen Struktur und Funktion so weit wie möglich erhalten.

Der erste Entwässerungsabschnitt beginnt an der Planfeststellungsgrenze (0+000) und endet am Bauwerk BW 0-2 (0+660). Das gesammelte Oberflächenwasser wird dem geplanten Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbereich zugeführt. Die Ableitung erfolgt in den Becherbach.

Der zweite Entwässerungsabschnitt beginnt nach dem Bauwerk BW 0-2 (0+660) und reicht bis nach dem Fuldabauwerk BW 2-2 (2+600). Es gliedert sich in drei Teilbereiche. Bereich 1 liegt zwischen den Bauwerken BW 0-2 (0+660) und BW 1-1 (1+139). Über eine Bypassleitung wird das gesammelte Wasser nördlich der BAB A 4 um das BW 1-1 dem Bereich 2 zugeführt. Dieser erstreckt sich vom BW 1-1 (1+139) bis zu BW 1-3 (1+728). Über zwei Leitungen, die unter dem Bauwerk BW 1-3 angebracht werden, wird dieses Wasser zusammen mit dem aus Bereich 3 anfallenden Wasser dem geplanten Absetzbecken zugeführt. Bereich 3 reicht vom Bauwerk BW 1-3 (1+728) bis einschließlich dem Fuldabauwerk BW 2-2 (2+600) und umfasst somit annähernd den gesamten Talbereich der Fulda. Zum Schutz des angrenzenden Naturschutzgebietes vor Spritzwasser und den möglichen Folgen eines Havariefalls werden im diesem Bereich durchgängig Betonschutzwände an den äußeren Fahrbahnrandern angeordnet. Das Fahrbahnwasser wird über Rinnen und Straßenabläufe gesammelt. Die Ableitung des ASB erfolgt über einen Graben in die Fulda.

Entwässerungsabschnitt Nr. 3 reicht von der Fuldabrücke BW 2-2 (2+600) bis zum Bauwerk BW 3-2 (3+123) und beinhaltet die geplante PWC-Anlage. Das gesammelte Wasser der PWC-Anlage wird über eine Abscheideanlage der Streckenentwässerung der BAB A 4 zugeführt. Diese leitet das Wasser über das neue Absetzbecken der Fulda zu.

Der Streckenabschnitt vom Bauwerk BW 3-2 (3+123) bis zum Trassenhochpunkt (3+510) bildet den Entwässerungsabschnitt Nr. 4. Dieser gliedert sich in den Bereich 1 vom Bauwerk BW 3-2 (3+123) bis zum BW 3-4 (3+183) und den Bereich 2 vom Bauwerk 3-4 (3+183) bis zum Hochpunkt (3+510). Das gesammelte Wasser aus dem Bereich 2 wird über das neue Absetzbecken und eine Leitung der Fulda zugeführt. Der kurze Bereich 1 entwässert ohne Behandlung über die Leitung des Bereiches 1 in die Fulda.

Der letzte Abschnitt Nr. 5 reicht vom Trassenhochpunkt (3+510) bis zum Bauwerk kurz nach dem Bauende (3+980). Das gefasste Wasser wird über das neue Absetzbecken dem bestehenden, teilweise neu modellierten Entwässerungsgraben, der zur Haune führt, zugeleitet.

Für den Entwässerungsabschnitt 1 mit Einleitung über den Becherbach in die Fulda, ist sowohl ein Absetzbecken nach RAS-Ew, als auch ein Regenrückhaltebecken nach DWAA 117 geplant. In den Entwässerungsabschnitten 2 bis 5 sind ebenfalls Absetzbecken nach RAS-Ew geplant. Auf Grund der hohen Abflüsse in Fulda und Haune sind nach Abstimmung mit der oberen Wasserbehörde keine Rückhalteanlagen für die Entwässerungsabschnitte 2 bis 5 erforderlich.

9.2 Einleitererlaubnis

Die Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in Gewässer konnte gemäß §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4, 13 und § 57 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) erteilt werden, da weder schädliche Gewässerveränderungen, noch Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten sind, die durch Nebenbestimmungen vermeidbar oder ausgleichbar wären (§ 12 WHG).

Da es sich hierbei um eine Gewässerbenutzung nach §§ 8 Abs. 1 und 9 Abs. 1 Nr. 4 sowie § 10 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) handelt, war dem Träger der Straßenbaulast der BAB A 4 hierfür die erforderliche Erlaubnis gemäß § 19 WHG im Planfeststellungsbeschluss zu erteilen. Die zuständige Wasserbehörde

hat ihr Einverständnis zu diesen Benutzungen erklärt. Die Entscheidung ergeht somit im Einvernehmen mit dieser Behörde (§ 19 Abs. 3 WHG).

9.3 Genehmigung zum Gewässerausbau

Die Erlaubnis gemäß §§ 8 und 68 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) konnte erteilt werden. Aus Anlass des Ausbaus der BAB A 4 wird der Verlauf des Bacherbachs, des Fuldaaltarmes und des Mühlbachgrabens neu modelliert.

Die hydraulischen Berechnungen, Längsschnitte, Lagepläne sowie Regelprofile hierzu sind Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen (vgl. planfestgestellte Unterlagen mit den Nr. 18.1 bis 18.3.3). Weitere detaillierte Pläne werden im Zuge der Ausführungsplanung erstellt und mit der oberen Wasserbehörde abgestimmt (vgl. Auflagen unter A.IV.1 und A.IV.2.).

Da es sich hierbei um eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 und 3 und ein Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) handelt, war dem Träger der Straßenbaulast der BAB A 4 hierfür die erforderliche Erlaubnis gemäß §§ 8 Abs. 1, 19 und 68 WHG im Planfeststellungsbeschluss zu erteilen. Die zuständige Wasserbehörde hat ihr Einverständnis zu diesen Benutzungen erklärt. Die Entscheidung ergeht somit im Einvernehmen mit dieser Behörde (§ 19 Abs. 3 WHG).

9.4 Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiet

Durch die geplante Ausbaumaßnahme werden keine Wasserschutzgebiete berührt.

Die Maßnahme liegt von Bau-km 0+630 bis über die Abschnittsgrenze am Bauende hinaus im Heilquellenschutzgebiet Lullusbrunnen. Die im Heilquellenschutzgebiet liegenden Entwässerungsanlagen der BAB A 4 wurden in Anlehnung der Klassifizierung nach der „Stufe 2“ (Richtlinien für bautechnische Maßnahmen in Wasserschutzgebieten (RiStWag), Abschnitt 6.2.6.3) geplant (vgl. Auflagen unter A.IV.1, Nr. 16). Erfolgt eine breitflächige Ableitung über die Dammschulter, so wird die Böschung gemäß RiStWag mit einer 20 cm starken Oberbodenschicht bedeckt. Ansonsten wird das Wasser in Mulden bzw. Rinnen

gefasst und über Mulden bzw. Straßenabläufe in geschlossenen Leitungen abtransportiert.

Dies entspricht den Vorgaben des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie, welche durch das Regierungspräsidium Kassel (Dezernat Grundwasserschutz, Wasserversorgung) in seinen Stellungnahmen bestätigt wurden. Demnach ist der „Lullusbrunnen“ nur im tiefen Buntsandstein gefasst und hat keine fehlerhaften Zuflüsse von Oberflächenwasser. Im Bereich der BAB A 4 ist damit aufgrund der Entfernung zum Lullusbrunnen und wegen der Grundwasserfließrichtung im quartären Grundwasserleiter eine breitflächige Versickerung über die belebte Bodenzone möglich.

9.5 Relevanzprüfung nach Wasserrahmenrichtlinie

Die Relevanzprüfung nach Wasserrahmenrichtlinie für den Ausbau der BAB A 4 im Abschnitt Bad Hersfeld-West (planfestgestellte Unterlage Nr. 18.1.4) kommt zu dem Ergebnis, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele nach den §§ 27 und 47 WHG zu erwarten sind. Die bau- und anlagebedingten Wirkungen des Vorhabens werden durch Vorkehrungen aus dem wassertechnischen Entwurf (planfestgestellte Unterlagen 18.1ff), dem landschaftspflegerischen Begleitplan (planfestgestellte Unterlagen 9.1bff), den unter A.II.2, A.IV.1 und A.IV.2 festgesetzten Auflagen und den vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen im Zuge der Bauausführung ausgeglichen oder vermieden.

Die betriebsbedingten Wirkungen auf die betroffenen Oberflächenwasserkörper wurden in der planfestgestellten Unterlage Nr. 18.1.4 näher untersucht. Im Ergebnis sind keine Verschlechterungen des ökologischen Zustands durch Beeinträchtigung einer Qualitätskomponente nach den Anlage 6 und 7 der Oberflächengewässerverordnung (OGewV) vom 20. Juni 2016 (BGBl. I S. 1373) zu befürchten. Eine Verschlechterung des chemischen Zustands durch Überschreitung einer UQN nach Anlage 8 OGewV kann ebenfalls ausgeschlossen werden.

Das geplante Vorhaben ist mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar.

10. Naturschutz und Landschaftspflege

10.1 Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG / FFH- und Vogelschutzrichtlinie

Das Vorhaben liegt weder in einem FFH-Gebiet noch in einem Vogelschutzgebiet. Das FFH-Gebiet DE 5323-303 „Obere und mittlere Fuldaaue“ befindet sich südlich des „Landwirtschaftszentrums Eichhof“, mind. 0,8 km von der BAB A 4 entfernt, das FFH-Gebiet DE 5024-305 „Auenwiesen von Fulda, Rohrbach und Solz“ nördlich der Stadt Bad Hersfeld mind. 1,2 km von der BAB A 4 entfernt. Damit liegen beide Gebiete in ausreichender Entfernung zum Planungsraum. Weite Teile dieser FFH-Gebiete sind ebenfalls als Vogelschutzgebiet DE 5024-401 „Fuldatal zwischen Rotenburg und Niederaula“ gemeldet. Eine überschlägige Überprüfung möglicher Beeinträchtigungen hat in Abstimmung mit der oberen Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Kassel ergeben, dass keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele dieser Gebiete zu erwarten sind und somit auf eine Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG verzichtet werden kann.

10.2 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 keine Beeinträchtigungen der im Planungsraum angetroffenen besonders oder streng geschützten Arten oder europäisch geschützten Vogelarten gegeben.

Eine Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG für die Verwirklichung der Verbotstatbestände i.S.d. § 44 Abs. 1 BNatSchG der gem. § 7 Abs. 2 Nr. 12, 13 und 14 BNatSchG europäisch besonders und streng geschützten Arten und europäisch geschützten Vogelarten brauchte - entgegen den Aussagen in den ausgelegten Unterlagen - auch vorsorglich nicht erteilt zu werden (siehe hierzu die Ausführungen unter C.II.10.2.1).

Allerdings sind zum Schutz verschiedener Fledermausarten, verschiedener Vogelarten sowie der Arten Haselmaus, Zauneidechse und kleiner Wasserfrosch

gemäß der planfestgestellten Unterlage Nr. 19.2a folgende Maßnahmen zur Vermeidung der Verbotstatbestände erforderlich:

- Das Roden von Gehölzen (Waldflächen, Hecken, Baumhecken, Feldgehölze) sowie die Baufeldfreiräumung im Bereich von Wiesen, Weiden, Gewässern und angrenzenden Röhrichtflächen sowie von Ackerflächen erfolgt außerhalb der Vogelbrutzeit im Winterhalbjahr, um den Verlust von Vogelbruten zu verhindern (siehe hierzu Maßnahme V 5 und Auflage unter A.IV.4, Nr. 6).
- Begutachtung von Baumhöhlen vor der Rodung, um den Verlust von Vogelbruten zu verhindern (siehe hierzu Maßnahme V 6).
- Vergrämungs- und Umsiedlungsmaßnahmen für die Haselmaus (siehe hierzu Maßnahme V 7).
- Permanente Reptilienschutzeinrichtung (siehe hierzu Maßnahme V 8).
- Umsiedlung der Zauneidechsen in Ersatzlebensräume (siehe hierzu Maßnahme V 9).
- Aufstellung einer temporären Amphibienschutzeinrichtung und vorgezogene Gewässerverfüllung im Baubereich (siehe hierzu Maßnahme V 10).
- Als vorgezogene Erhaltungsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sind folgende Maßnahmen vorgesehen:
 - „Optimierung von Haselmauslebensraum“: Als vor dem Eingriff wirksame vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen werden in den Maßnahmenflächen zum einen 105 spezielle Haselmaus-Nistkästen aufgehängt und zum anderen 35 Reisig-Totholz-Laubhaufen errichtet. Damit werden in strukturell grundsätzlich geeigneten und an den Eingriffsbereich angrenzenden Gehölzen sowohl das Angebot an Fortpflanzungsstätten als auch das Angebot an Winter-Ruhestätten kurzfristig stark optimiert. Die Vegetationsbestände der einzelnen Maßnahmenflächen werden in den ersten drei Jahren in der sommerlichen Aktivitätsphase monatlich auf ein ausreichendes Nahrungsangebot für Haselmäuse überprüft; bei anzunehmenden Mangelsituationen werden adäquate Gegenmaßnahmen (z. B. Zufütterung) ergriffen. Weiterhin sind für mindestens 10 Jahre jährliche Kontrollen und ggf. die Instandhaltung der Haselmaus-Nistkästen und der Reisig- Totholz-Laubhaufen vorzusehen. Als Ergänzung der vorgenannten CEF-

Maßnahme wird zur Anreicherung der Gehölze mit natürlichen Habitatstrukturen eine umfangreiche Entwicklung der Strauchschicht durch die Pflanzung von Beeren und Nüsse tragenden Sträuchern ggf. in Kombination mit der Auflichtung der Bestände vorgenommen. Um eine beschleunigte Wirksamkeit zu erzielen, sind ausreichend vorgezogene Pflanzqualitäten der Sträucher zu verwenden (siehe hierzu Maßnahme A8 CEF und die dazugehörige Auflage unter A.IV.4 Nr. 10).

- „Optimierung des Lebensraumes für die Zauneidechse“: Quantitativ und qualitativ vergleichbarer Zauneidechsenlebensraum wird im räumlichen Zusammenhang der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten mindestens zwei Jahre vor dem Eingriff neu angelegt bzw. durch Optimierung bisher allenfalls geringfügig als Habitat geeigneter Bereiche durch Entwicklung von strukturreichem, möglichst südexponiertem Offenland mit Kleingehölzen, Steinhaufen, Gehölzschnitthaufen, Baumstammstücken, Felsblöcken und Gruben mit Blockwerk geschaffen (siehe hierzu Maßnahme A 9 CEF und die dazugehörige Auflage unter A.IV.4 Nr. 10).

Durch die vorgenannten Maßnahmen wird, wie in der planfestgestellten Unterlage Nr. 19.2a nachvollziehbar erläutert, sichergestellt, dass durch das Vorhaben keine der nach § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG maßgeblichen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote) bezüglich der nach dem Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Arten und europäische Vogelarten nach der Vogelschutzrichtlinie verwirklicht werden. Mit der gewählten Variante sind, wie vorstehend unter C.I.4 und C.II.6 ausgeführt, die geringstmöglichen Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Dies gilt auch für die in diesem Kapitel beschriebenen besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten. Die Verbotstatbestände des Art. 5 Vogelschutzrichtlinie oder des Art. 12 FFH-Richtlinie werden durch das Vorhaben ebenfalls nicht verwirklicht. Einer Prüfung, ob die Voraussetzungen des Art. 9 Vogelschutzrichtlinie bzw. Art. 16 FFH-Richtlinie vorliegen, bedurfte es daher ebenfalls nicht. (vgl. hierzu auch die planfestgestellte Unterlage Nr. 19.2a).

Fortpflanzungs- und Ruhestätten von wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten oder ihrer Entwicklungsformen werden durch das Bauvorhaben

unter Berücksichtigung der vorstehend genannten Maßnahmen nicht beschädigt oder zerstört (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Auflagen unter Nr. A.IV.4 beachtet werden.

Weiter ist mit dem zugelassenen Vorhaben kein Verstoß gegen das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG normierte Tötungsverbot verbunden, weil sich das Kollisionsrisiko für betroffene Tierarten durch das Vorhaben nicht in signifikanter Weise erhöhen wird und auch das gegebenenfalls erfolgende Tötungsrisiko für einzelne Individuen in den Baustellenbereichen nicht signifikant über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass von der ausgebauten Straße gegenüber dem bestehenden Zustand keine zusätzlichen relevanten Risiken ausgehen werden.

Außerdem ist auch kein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG gegeben, weil keine wild lebenden Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich gestört werden. Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag sind Verluste potenzieller Nahrungshabitate von Arten wie Braunes Langohr, Zwergfledermaus, Haselmaus, verschiedenen Vögeln und dem Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling beschrieben. Diese Störung stellt jedoch keine erhebliche Störung dar, weil der Erhaltungszustand der genannten Arten nicht verschlechtert wird.

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 Ausführungen unter C.II.10.3).

10.2.1 Begründung zur nicht erforderlichen artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung

Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (siehe planfestgestellten Unterlage Nr. 19.2a) wird dargestellt, dass für drei der im Wirkraum des Vorhabens vorkom-

menden geschützten Arten einer der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG erfüllt sei. Bei der Haselmaus, der Zauneidechse und dem Kleinen Wasserfrosch könnten einzelne Individuen in Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im Zuge der Baufeldräumung zu Tode kommen oder verletzt werden. Weiterhin müsste man zum Zweck der Umsiedlung von Haselmäusen und Zauneidechsen den Tieren nachstellen und sie fangen. Daher werde vorsorglich von der Auslösung des Verbotes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgegangen. Da für diese Arten jedoch alle Ausnahmevoraussetzungen des § 45 Abs. 7 vorliegen, stünden einer Zulassung des Vorhabens keine artenschutzrechtlichen Belange entgegen.

Auch hat die Obere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel in ihrer Stellungnahme vom 21.8.2015 hierzu mitgeteilt, dass die artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verboten des § 44 BNatSchG für das Abfangen der o.g. besonders geschützten Arten und die mögliche Tötung einzelner Individuen bei der Baufeldräumung erteilt werden kann.

Aufgrund der damaligen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hätte für das Fangen und Umsiedeln der Arten Haselmaus, der Zauneidechse und dem Kleinen Wasserfrosch sowie der möglichen Tötung dabei eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung durch die Planfeststellungsbehörde ausgesprochen werden müssen. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der besonders geschützten Arten zu fangen oder zu töten. Diese Verbote galten auch für das zum Schutz der Tiere vorgesehene Fangen von eventuell im Baubereich angetroffene Arten Haselmaus, Zauneidechse und kleiner Wasserfrosch.

Nach Änderung des BNatSchG durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434) ist die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verboten des § 44 BNatSchG für das Abfangen der o.g. besonders geschützten Arten und die mögliche Tötung einzelner Individuen bei der Baufeldräumung nicht mehr erforderlich. § 44 Abs. 5 BNatSchG regelt mittlerweile, dass für nach § 15 Abs. 1 unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 zugelassen sind, die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach folgender Maßgabe gelten: Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten

betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,

2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,

3. das Verbot nach Absatz 1 Nummer 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

Auf Grund dieser Regelungen brauchte keine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatschG von den Verboten des § 44 BNatschG für das Abfangen der o.g. besonders geschützten Arten und die mögliche Tötung einzelner Individuen bei der Baufeldräumung erteilt zu werden, dass das Tötungsrisiko durch das Abfangen der Tiere nicht signifikant erhöht wird. Die vorgesehene Vergrämung und Umsiedelung dient dazu, Tiere vor der Tötung im Zuge der Baufeldräumung zu bewahren. Dass einzelne Tiere dabei getötet werden können, erhöht das Risiko nicht signifikant.

10.3 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 i. V. m. § 17 FStrG im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde erteilt.

Die Vorhabenträgerin Hessen Mobil hat einen landschaftspflegerischen Begleitplan (§ 17 Abs. 4 BNatSchG) sowie einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorgelegt, in denen sie die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes umfassend dargestellt und bewertet hat. Auf der Grundlage der so ermittelten vorhabenbedingten Beeinträchtigungen hat die Vorhabenträgerin Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgeschlagen. Weiter hat die Vorhabenträgerin im Zuge der 4. Planänderung eine Überprüfung der Nutzungstypenkartierung in 2019 durchgeführt und diese Unterlage (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der Nr. 19.1.3) mit der oberen Naturschutzbehörde abgestimmt.

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

Das Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, da dadurch die Gestalt und die Nutzung von Grundflächen verändert werden, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Das Vorhaben führt nicht zu Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels. Der mit dem Eingriff verfolgte Zweck kann nicht mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft an einem anderen Ort erreicht werden. Anderweitig zufrieden stellende Lösungen gibt es nicht, wie die Prüfung der Varianten ergeben hat (vgl. dazu die Ausführungen unter C.II.6).

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, den hierzu erhobenen Einwendungen sowie den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden auf die vorhabensspezifischen Auswirkungen abgestellt und dabei die Bedeutung der beeinträchtigten Flächen für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und für das Landschaftsbild sowie die Dauer der Auswirkungen berücksichtigt. Gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG werden die unvermeidbaren (erheblichen) vorhabensbedingten Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vollständig kompensiert.

Das Untersuchungsgebiet, in dem die Maßnahme verwirklicht werden soll, liegt in den naturräumlichen Haupteinheiten „Fulda-Haune-Tafelland“, Untereinheit „Hersfelder Senke“. Östlich schließt sich die naturräumlichen Haupteinheit „Fulda-Werra-Bergland“ an. Hinsichtlich der Einzelheiten der Bestandsermittlung wird auf den Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans (planfestgestellte Unterlage Nr. 19.1.0.a, Seiten 6ff) verwiesen.

10.3.1 Darstellung der erheblichen Beeinträchtigung

Das planfestgestellte Vorhaben führt zu anlage-, bau- 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 vorhabensbedingten Baumaßnahmen und zum anderen die Veränderung der Geländetopographie und Veränderungen der Oberflächengewässer, sowie visuelle Wirkungen. Zu den betriebsbedingten Auswirkungen gehören u.a. neben Licht-, Lärm- und Schadstoffimmissionen auch die Auswirkungen aufgrund des Straßenverkehrs. 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 gem. § 7 BNatSchG die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen.

Hinsichtlich der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen im Einzelnen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. planfestgestellte Unterlagen Nr. 19.1.0.a, Seiten 57ff und 19.1.3) Bezug genommen. Die Prüfung hat gezeigt, dass durch den Ausbau der Bundesautobahn A 4 im Wesentlichen eine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts, insbesondere für seine Be-

standteile Pflanzen und Boden sowie des Landschaftsbildes durch baubedingte, anlagebedingte und betriebsbedingte Wirkungen bewirkt wird.

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ergeben sich im Bereich der gesamten Baustrecke durch die Versiegelung von Böden, die Verbreiterung der Fahrbahntrassen der BAB A 4, den Bau der PWC-Anlage und der Absetzbecken sowie die Befestigung von Wegestrecken. Das Vorhaben bewirkt

- eine Mehrversiegelung des Bodens von 6,8 ha und eine Waldrodung im Umfang von 0,58 ha,
- den Verlust der im biologischen Sinne produktiven oberen Bodenschicht,
- eine irreversible Schädigung der Funktionen des Bodens als Kontakt und Regenerationsraum für Bodenorganismen,
- eine Erhöhung des oberirdischen Abflusses bzw. Verringerung der Grundwasserneubildung,
- ein Verlust des Biotopentwicklungspotentials sowie
- eine Veränderung des Mikroklimas.

Folgende erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ergeben sich bezogen auf die Abschnitte der Baustrecke:

1. B1: Bau-km Bauanfang bis Bauende
 - Verlust bzw. Funktionsverlust von Gehölzbeständen trockener bis frischer Standorte entlang der BAB A 4.
2. B2: Bau-km 0+600 - 0+750; 2+000 - 2+090; 2+270 - 2+340; 2+550
 - Anlage- und baubedingter Funktionsverlust von Auwald und Gehölzbeständen feuchter bis nasser Standorte im NSG „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“ und am Becherbach.
3. B3: Bau-km 2+200 - 2+350
 - Anlage- und baubedingter Funktionsverlust von feuchten Röhrichtbeständen, Verlandungszonen und Hochstauden im NSG „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“.
4. B4: Bau-km 2+090-2+290
 - Verlust und Funktionsverlust von ruderalen Grünland im NSG „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“.

5. B5: Bau-km 0+900; 2+510 - 2+530; 2+690 - 2+770; 2+850, 3+680 -; 3+980; 4+150-4+220
 - Verlust und Gefährdung von Einzelbäumen.
6. B6: Bau-km 0+700-0+820; 1+130-1+270; 1+650-1+800; 2+650-2+850; 3+200-3+450; 3+880 bis Anschluss Haune
 - Bau- und anlagebedingter Verlust und Funktionsverlust von Grünland sowie Ufer- und Gewässerrandstrukturen.
7. B7: Bau-km ca. 1+270 (nördlich der Trasse)
 - Bau - und anlagebedingter Verlust von Streuobstwiesenflächen.
8. B8: Bau-km ca. 3+900 – Bauende (südlich der Trasse)
 - Anlagebedingter Verlust eines Phalaris-Röhrichts.
9. T1: Bau-km 1+750 - 2+550; 3+180 - 4+000
 - Verlust und Funktionsverlust von Haselmauslebensraum durch Flächeninanspruchnahme östlich der B 62.
10. T2: Bau-km 3+500 - 3+900
 - Verlust und Funktionsverlust von Lebensraum der Zauneidechse an den südexponierten Böschungen der BAB A 4 im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes.
11. T3: Bauanfang bis Bauende
 - Verlust und Funktionsverlust von Lebensraum für Fledermäuse, Vögel und Insekten entlang der Trassenerneuerung.
12. T4: Bau-km 2+010 - 2+500
 - Verlust und Funktionsverlust durch Flächeninanspruchnahme im faunistischen Funktionsraum „Fuldaaue südlich von Bad Hersfeld“.
13. L1: Bau-km 2+520 - 2+560
 - Vorübergehende Beeinträchtigung der Erholungsnutzung im Naherholungsraum der Fuldaaue.
14. Bo1: Bauanfang bis Bauende
 - Verlust von Böden allgemeiner Bedeutung durch Versiegelung.
15. W1: 0+800 bis Bauende
 - Verlust und Beeinträchtigung von Infiltrationsflächen mit allgemeiner Bedeutung für die Grundwasserneubildung.
16. W2: Bau-km 1+830-2+630

- Verlust von Retentionsflächen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Fulda.

17. W3: Bau-km 2+350

- Rückbau des Durchlassbauwerkes am Altarmdurchfluss.

18. W4: Bau-km 0+650; 2+350

- Erhöhtes Risiko durch baubedingte Schadstoffeinträge in die Oberflächengewässer Becherbach und Fuldaaltarm.

19. K1: Bauanfang bis Bauende

- Verlust und Funktionsverlust von Gehölzstrukturen mit sehr hoher und hoher Bedeutung für die lufthygienische Ausgleichsfunktion.

Die im Zuge der 4. Planänderung in 2019 durchgeführte Überprüfung der Nutzungstypenkartierung (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der Nr. 19.1.3) kommt zu folgendem Ergebnis:

Die festgestellten geringfügigen, nicht gravierenden Änderungen in der Nutzungstypen- bzw. Biotoptypenausstattung sind in den geschützten Auenbereichen des Naturschutzgebietes durch eine naturschutzfachlich durchaus gewünschte natürliche Dynamik entstanden.

Im nutzungsintensiveren landwirtschaftlich geprägten Bereich heben sich in geringem Umfang wechselnde Anbauintensitäten durch Extensivierung einerseits und Intensivierung andererseits bzgl. des Hemerobiegrades bzw. der Habitatqualität auf. Diese stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen. Insoweit sind auch hier keine gravierenden Veränderungen der Funktionsraumkomplexe im Untersuchungsraum zu erwarten.

Erheblichere Auswirkungen auf betroffene und untersuchte Artengruppen sowie weitere planungsrelevante Funktionen und Strukturen können insgesamt ausgeschlossen werden. Die obere Naturschutzbehörde beim RP Kassel bestätigte dem Vorhabenträger, dass für die erneute Auslegung im Zuge des 4. Planänderungsverfahrens keine weiteren Anpassungen der naturschutzfachlichen Bestands-Unterlagen notwendig sind. Für die europarechtlich geschützten Arten Biber und Fischotter müssen keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen werden. Lediglich die Ausgestaltung der Querungsbauwerke BW 2-1 (Ersatz BW 1072) und BW 2-2 (Ersatz BW 1073) wird sich eng an den für den Fischotter und den Biber geltenden Gestaltungsprinzipien des "Merkblattes zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ)

– Ausgabe 2008" anlehnen. Dessen genaue Ausgestaltung wird in enger Abstimmung mit der oberen Naturschutzbehörde im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung erfolgen (vgl. Auflage unter A.IV.4 Nr. 3).

10.3.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Anforderungen des in § 15 Abs. 1 und Abs. 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.

Für die vorübergehende Flächeninanspruchnahme für erforderliche Baustelleneinrichtungsflächen werden nur Biotoptypen von geringer Bedeutung für den Naturschutz genutzt (Intensivacker, junge Ackerbrachen) und auf das unbedingt notwendige Maß reduziert.

Die gewählte Ausbauvariante minimiert die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme gegenüber der Umfahrungsvariante. Der Ausbau, d.h. die Verbreiterung der Trasse, erfolgt weitgehend nach Süden, so dass die Böschungen einschließlich des Biotopbestandes auf der Nordseite in weiten Teilen erhalten werden können.

Der Becherbach unterquert bisher in einem doppeltem Kastendurchlass die BAB A 4. Beim Ausbau wird die Wirtschaftswegunterquerung so breit ausgeführt, dass das Bachbett geöffnet werden kann. Der Bach erhält eine Raubettsohle mit Flussbausteinen, um eine natürliche Substratanlagerung zu fördern. Beim kreuzenden Fuldaaltarm wird der bestehende Durchlass zurückgebaut. Etwas östlich wird ein neues, deutlich größeres Bauwerk geschaffen und an das „Altwasser“ angeschlossen. Der Wasserdurchlass der Alt-Fulda dient jagenden Fledermäusen als Verbindungsglied zwischen den Teilen des Naturschutzgebietes. Die geplante lichte Weite von 20 m verbessert die Durchgängigkeit für Fledermäuse und andere Artengruppen, als Querungshilfe für Kleintiere werden Bermen eingerichtet. (vgl. Maßnahme A2)

Für den Ausbau der Trasse östlich der B 62 werden vorübergehend beiderseits der bestehenden BAB A 4 Bahnübergänge eingerichtet. Die Lage der provisorischen Übergänge wurde jedoch möglichst nahe an die bestehenden Brücken-

köpfe platziert, um so wenig wie nötig in die Flächen des ausgewiesenen Naturschutzgebietes einzugreifen.

Die erforderliche vorübergehende Flächeninanspruchnahme wird durch eine geringste mögliche Dimensionierung reduziert. Arbeitsstreifen, Baustelleneinrichtungsflächen, Lagerflächen und Baustraßen werden nach Abschluss der Baumaßnahme vollständig rekultiviert - die Funktionsfähigkeit des Bodens wird dadurch wiederhergestellt. Die an das Baufeld angrenzenden empfindlichen Flächen des NSG und es Becherbachs werden grundsätzlich wie alle angrenzenden Gehölzbestände durch Zäune vor dem Baubetrieb geschützt.

Um Eingriffe in den auf der Nordseite verlaufenden Becherbach zu vermeiden, und den bestehenden Bewuchs auf der nördlichen Böschung zu erhalten, wird die Kopfplatte, die als Gründung für die geplante Lärmschutzwand erforderlich ist, verstärkt ausgebildet. Eine Böschungsverschneidung kann somit entfallen. Eine hier erforderliche Raubettmulde zur Entwässerung in den Becherbach wird in Handarbeit vor Kopf so hergestellt, dass der umgebende Gehölzbestand erhalten bleibt. Es entsteht mithin keine flächenhafte Beeinträchtigung. Eine Reduktion der Böschungsinanspruchnahme durch Verstärkung der Kopfplatten wird auch beim Bau der Lärmschutzwand im Bereich des NSG "Alte Fuldaaue" erzielt.

Durch die Anlage der aktiven Lärmschutzanlagen gemäß C.II.12.2.5 entlang der geplanten Trasse (Lärmschutzwände und offenporiger Asphalt) werden die Schallimmissionsbelastungen der angrenzenden Flächen gemindert. Die Lärmschutzwände bilden darüber hinaus einen Sichtschutz zwischen der BAB A 4 und den Siedlungs- und Erholungsflächen.

Vor Beginn der Baumaßnahme wird der Oberboden der Baustelleneinrichtungsflächen sowie der umzubauenden Böschungen abgetragen und getrennt vom Unterboden zum späteren Wiedereinbau zwischengelagert bzw. verwertet. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die vorübergehend beanspruchten Flächen rekultiviert. Unnötige Bodenverdichtungen sind zu vermeiden. Das anfallende Oberflächenwasser wird soweit möglich breitflächig über die Dammschultern in die angrenzenden Flächen entwässert. Erfolgt eine breitflächige Ableitung über die Dammschulter, so wird die Böschung gemäß RiStWag mit einer 20 cm starken Oberbodenschicht bedeckt. Die vorhandenen / geplanten Mulden bzw. Gräben sammeln das nicht breitflächig zu entwässernde Oberflächenwasser; es wird – ggf. nach einer Reinigung in Absetzbecken und beim Becherbach durch

eine Rückhaltung gedrosselt – in die natürlichen Vorfluter eingeleitet, so dass Erosionen an den betreffenden Einleitungsstellen und Gewässerverschmutzungen verhindert werden. Bei der Lage der Becken wurde darauf geachtet, die Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft weitestgehend zu minimieren.

Umfangreiche Rodungs- und Erdarbeiten dürfen nur außerhalb der Brutzeit durchgeführt werden. Aus Gründen des Fledermausschutzes werden die nach § 39 (5) BNatSchG festgelegten Fällzeiträume um einen Monat auf den Zeitraum von November bis Ende Februar verkürzt. Gehölze werden wo immer möglich geschont bzw. nicht komplett gerodet, sondern nur „auf den Stock gesetzt“, um eine rasche Regeneration zu ermöglichen. Auch die bestehenden Röhrichtflächen sollen soweit wie möglich geschont werden. Aus Gründen des Artenschutzes erfolgt eine ökologische Bauüberwachung durch ein Fachbüro über den gesamten Bauzeitraum.

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

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

1. **V1:** Abtrag des Oberbodens von allen Auftrags- und Abtragsflächen und separate Zwischenlagerung außerhalb der Baustelleneinrichtungsflächen.
2. **V2:** Abtrag des Oberbodens und separate Zwischenlagerung sowie Rekultivierung des Bodens auf allen temporären Bauflächen nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme, ggf. Wiederherstellung der vorherigen Flächennutzung.
3. **V3:** Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes oder entsprechend wirkungsvolle Maßnahmen.
4. **V4:** Einzelbaumschutz nach RAS-LP 4 bzw. DIN 18.920.
5. **V5:** Begrenzung des Zeitraumes der Baumfällarbeiten und des Gehölzrückschnitts auf den Zeitraum vom 1. November bis 28. Februar. Aus Gründen des Fledermausschutzes werden die nach § 39 (5) BNatSchG festgelegten Fällzeiträume um einen Monat verkürzt.

6. **V6:** Begutachtung von Baumhöhlen vor der Rodung, Individuenverluste im Zuge der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten.
7. **V7:** Vergrämungs- und Umsiedlungsmaßnahmen für die Haselmaus.
8. **V8:** Permanente Reptilienschutzeinrichtung.
9. **V9:** Umsiedlung der Zauneidechsen in Ersatzlebensräume.
10. **V10:** Aufstellung einer temporären Amphibienschutzeinrichtung und vorgezogene Gewässerverfüllung im Baubereich.

10.3.3 Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 und 4 BNatSchG

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen erfüllen die gesetzlichen Voraussetzungen, die gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG an Kompensationsmaßnahmen zu stellen sind. Sie sind mit der Landschaftsplanung vereinbar. Bei der Auswahl wurde die Bedeutung der Flächen für die Landwirtschaft gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG berücksichtigt. Landwirtschaftlich besonders wertvolle Flächen wurden soweit wie möglich geschont. Das gesetzliche Gebot, die Flächeninanspruchnahme gering zu halten, wurde beachtet. Die Maßnahmen sind sachlich-funktional, räumlich und zeitlich als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen geeignet und die Maßnahmenflächen sind sowohl tatsächlich als auch rechtlich aufwertungsfähig. Die Maßnahmen sind geeignet, durch den Eingriff beeinträchtigte Funktionen des Naturhaushaltes wiederherzustellen. Sie stehen in einem räumlichen Zusammenhang zu den durch den Eingriff verursachten Beeinträchtigungen und werden auch in dem jeweils gebotenen zeitlichen Zusammenhang wirksam. Die Prüfung des Kompensationskonzepts 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. Nr. 9.3b der planfestgestellten Unterlagen, Seiten 6aff) folgende Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

1. **G/A1:** Landschaftliche Einbindung der Autobahntrasse durch Gehölzpflanzungen auf den Böschungen und Rekultivierungsflächen, Wiederherstellung der durch den Ausbau entfernten Biotopstrukturen, dadurch visuelle Abschirmung und landschaftliche Einbindung der stark befahrenen Trasse so-

- wie Schaffung von Bereichen mit erhöhter Bedeutung für die lufthygienische Ausgleichsfunktion.
2. **G2:** Regiosaatgut auf Böschungen und Rekultivierungsflächen sowie auf Banketten und Mulden: Wiederherstellung der durch den Ausbau entfernten Biotopstrukturen und landschaftliche Einbindung der Trasse.
 3. **G3:** Pflanzung von Einzelbäumen Landschaftliche Einbindung der Trasse; Wiederherstellung und Entwicklung von Biotopstrukturen.
 4. **G4:** Ansaat von Landschaftsrasen auf den Erholungsflächen der PWC-Anlage zur landschaftlichen Einbindung der Anlage; Schaffung von ansprechenden Bereichen mit Erholungsqualität.
 5. **A1:** Rückbau des Absturzbauwerkes und der Verrohrung des Becherbachs sowie Offenlegung des Becherbachs im Bereich der Wirtschaftswegunterführung zur Aufwertung des naturfernen Becherbachs durch Verbesserung der Gewässerdurchgängigkeit und durch Schaffung einer naturnahen Gewässersohle.
 6. **A2:** Herstellung eines neuen Durchlassbauwerkes am Fuldaaltarm zur Verbindung der Fuldaaue sowie des Maßnahmenkomplexes A3, beidseits der Autobahn zur Verbesserung der Gewässerdurchgängigkeit und Minimierung der Zerschneidungswirkung im faunistischen Funktionsraum Fuldaaue.
 7. **A3:** Entwicklung eines Auwaldes mit gestuftem Waldmantel und vorgelagertem krautigem Saum als Puffer zwischen NSG und angrenzenden Versuchsflächen; Herstellung einer Senke zur Verbindung der Altarme durch Oberbodenabtrag zur sukzessiven Entwicklung von feuchtliebenden Biotopstrukturen; Abgrabung zur Schaffung von Retentionsraum. Die Maßnahme dient zur Aufwertung des südlichen Teilbereichs des Naturschutzgebietes durch Vergrößerung der Bereiche mit typischen Biotopen der Au Landschaft; Ausdehnung des faunistischen Funktionsraumes zwischen Naturschutzgebiet und Fulda zur Verstärkung des Korridors „Fuldabrücke“; Verknüpfung der Fuldaaltwasser“ im Bereich der Maßnahme A2; Schaffung von Retentionsvolumen.
 8. **A5:** Entsiegelung und Rekultivierung von Bodenflächen im Rahmen des Rückbaus von Verkehrsflächen zur Wiederherstellung der Funktionen des Naturhaushaltes insbesondere der Bodenfunktionen.

9. **E6:** Gewässerrenaturierung der Haune. Neuanlage einer naturnahen Gewässerstrecke der Haune.
10. **A8** CEF: "Optimierung von Haselmauslebensraum": Verbesserung der Lebensraumbedingungen der Haselmaus als Ausgleich für die im Rahmen der Baumaßnahmen verursachte Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus im Eingriffsbereich, mithin Wahrung der ökologischen Funktion der Lebensstätten im räumlich funktionalen Zusammenhang.
11. **A9** CEF: "Optimierung des Lebensraumes für die Zauneidechse": Schaffung von Ausweichhabitaten durch Entwicklung von strukturreichem möglichst südexponiertem Offenland mind. 2 Jahre vor dem Eingriff.
12. **A10:** Schaffung von zusätzlichem Lebensraum für die Zauneidechse. Zur vollständigen Kompensation des Habitatverlust wird neben den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zusätzlicher Lebensraum für die Zauneidechsen geschaffen.
13. **A12:** Waldentwicklung durch Sukzession; Aufwertung durch randliche Pflanzung von fruchttragenden Sträuchern sowie truppweise Pflanzung von Wildkirsche und Vogelbeere im inneren Waldersatz; Schaffung hochwertiger Wald- und Gehölzstrukturen durch Sukzession und zusätzliche „Anreicherung“.
14. **A13:** Grünlandextensivierung, Herstellung eines Tümpels oder einer Senke mit ausgeprägter Wechselwasserzone. Aufwertung von Grünlandstandorten und Schaffung eines Tümpels mit ausgeprägter Übergangszone zum umgebenden Grünland.
15. **E14:** Herstellung von Mulden zur Etablierung von Schilf- und Röhrichtbeständen sowie extensiven Grünlandsäumen. Aufwertung von Grünlandstandorten und Schaffung bzw. weitere Aufwertung vernässender Standorte sowie von Gebüsch.
16. **E15:** Herstellung einer langgestreckten Senke, Extensivierung des umgebenden Grünlandes. Aufwertung von Grünlandstandorten und Schaffung eines Tümpels mit ausgeprägter Übergangszone zum umgebenden Grünland.

Nach dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag und den ergänzenden Forderungen der oberen Naturschutzbehörde sind die Ausgleichsmaßnahme A 8 CEF und A 9 CEF als vorgezogene Erhaltungsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) vor-

gesehen. Dies wird dem Vorhabenträger durch die Planfeststellungsbehörde unter A.IV.4 Nr. 10 auferlegt.

10.3.4 Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG

Eine Ausnahme für den Verlust sowie die erhebliche Beeinträchtigung von gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG und § 13 Abs. 1 Nr. 2 HAGBNatSchG geschützten Biotopen konnte zugelassen werden. Aus den im landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. planfestgestellte Unterlage 19.1.0a, S. 57ff) genannten Konflikten sowie dem Bestands- u. Konfliktplan (vgl. planfestgestellte Unterlagen 19.1.2.1a bis 19.1.2.5a) folgt, dass folgende Biotope vorhabensbedingt beeinträchtigt werden:

- naturnahes Stillgewässer einschließlich seiner Ufervegetation auf einer Fläche von 50 m², Konfliktbereich B2/B3 im Naturschutzgebiet „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“,
- Röhrichte mit einer Fläche von 400 m², Konfliktbereich B3, B8 im NSG „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“ und am Bauende,
- Auwald/Auengehölz mit einer Fläche von 2.200 m², Konfliktbereich B2 im NSG „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“ sowie
- Eine Streuobstwiese mit einer Fläche von 320 m², Konfliktbereich B 7 bei Bau-km ca. 1+270 (nördlich der Trasse).

Die Beeinträchtigung dieser gesetzlich geschützten Biotope konnte gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zugelassen werden.

Bei den durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen handelt es sich um die dauerhafte Inanspruchnahme von Gehölzen und Offenlandvegetation. 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. Die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen G/A1, A3, E6, E 11, A 13 und E 14 (vgl. unter C.II.10.3.3) in Verbindung mit den Nebenbestimmungen unter A.IV.4 gleichen die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen im Eingriffsbereich aus, wie die Prüfung der Planfeststellungsbehörde ergeben hat.

10.4 Ausnahmegenehmigung von den Verboten der Naturschutzschutzgebietsverordnung

Gemäß § 67 Abs. 1 BNatschG konnte für die Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“ eine Befreiung von den Verboten des § 3 der Verordnung vom Naturschutzgebiet „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“ vom 5.12.1984 (Staatsanzeiger Seite 2660), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27.7.1994 (Staatsanzeiger Nr. 36/1994, Seite 2460) im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde unter A.III.1.3 ausgesprochen werden.

Das Naturschutzgebiet „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“ liegt beiderseits der BAB A 4 und hat eine Größe von ca. 8,71 ha. Die Bauarbeiten erfolgen teilweise im Geltungsbereich der o.g. Verordnung. Gemäß dieser Verordnung sind nach § 3 Nr. 1 das Herstellen, die Änderung und Erweiterung von baulichen Anlagen, gem. Nr. 4 die Veränderung von Wasserläufen und gem. Nr. 5 die Beschädigung bzw. die Anpflanzung von Pflanzen und Gehölzen verboten. Von diesen Verboten kann nach § 67 Abs. 1 BNatschG eine Befreiung gewährt werden, wenn dies 1. aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist oder 2. die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist.

Die Fahrbahn wird ca. 8 m in das Naturschutzgebiet verbreitert. Dadurch entfallen u.a. die abschirmenden älteren Gehölze des dort befindlichen Autobahndammes. Die Verbreiterung der Autobahn ist aber aus Gründen der Verkehrssicherheit im öffentlichen Interesse und ist auch mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar, da im Zuge der Planung die Brücke über den Fuldaaltarm verbreitert und verschiedene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in diesem Gebiet umgesetzt werden. Die resultierenden Beeinträchtigungen im Naturschutzgebiet i.S. der Verordnung werden durch die positiven Wirkungen der geplanten Brücke und der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufgehoben.

10.5 Ausnahmegenehmigung von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung

Die Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes „Auenverbund Fulda“ konnte gemäß § 3 Abs. 1 der Verordnung vom Landschaftsschutzgebiet "Auenverbund Fulda" vom 28.1.1993 (GVBL I S. 56), zuletzt geändert durch Verordnung vom 1.4.2004 (Staatsanzeiger Nr. 20, Seite 1766) im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde unter A.III.1.4 zugelassen werden.

Im Planungsraum ist das Landschaftsschutzgebiet „Auenverbund Fulda“ ausgewiesen und beinhaltet die gesamte Fuldaaue beiderseits der BAB A 4. Die Bauarbeiten erfolgen teilweise im Geltungsbereich der o.g. Verordnung. Gem. § 3 Abs. 1 Nr. 1 dieser Verordnung bedürfen das Herstellen, die Änderung und Erweiterung von baulichen Anlagen, gem. Nr. 5 die Veränderung von Wasserläufen und gem. Nr. 3 bzw. Nr. 4 die Beschädigung bzw. die Anpflanzung von Gehölzen der Genehmigung. Diese Genehmigung ist gem. § 3 Abs. 2 der Verordnung u. a. zu versagen, wenn die geplante Maßnahme den Charakter des Gebietes verändert, das Landschaftsbild beeinträchtigt und dem besonderen Schutzzweck der Verordnung gem. § 2, Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes sowie die Sicherung der Fulda und ihrer Zuflüsse, zuwiderläuft.

Diese Wirkungen sind auszuschließen. Die Fahrbahn wird zwar ca. 8 m in das Landschaftsschutzgebiet verbreitert. Dadurch entfallen u.a. die abschirmenden älteren Gehölze des dort befindlichen Autobahndammes. Gleichzeitig wird jedoch im Zuge der Planung die Brücke über den Fuldaaltarm verbreitert und verschiedene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in diesem Gebiet umgesetzt. Die resultierenden Beeinträchtigungen im Landschaftsschutzgebiet i.S. der Verordnung werden durch die positiven Wirkungen der geplanten Brücke und der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufgehoben.

11. Forst / Rodungsgenehmigung

Durch das Vorhaben wird Wald auf einer Fläche von 0,58 ha gerodet. Wald wird dabei zur Verbreiterung der BAB A 4 und zur Anlage von Arbeitsstreifen dauerhaft in eine andere Nutzungsart umgewandelt.

Die Rodung ist notwendig, da der vorgesehene Ausbau der BAB A 4 aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist, eine vertretbare Planungsalternative

ohne die Beanspruchung von Waldflächen nicht gegeben ist und der erforderliche Waldflächenverlust auf ein Mindestmaß reduziert wurde. Im Rahmen der Abwägung waren die Belange der Verkehrssicherheit dem öffentlichen Interesse am Erhalt der für den Ausbau benötigten Waldflächen gegenüberzustellen. Dem Belang Verkehrssicherheit hat die Planfeststellungsbehörde dabei ein höheres Gewicht beigemessen.

Darüber hinaus sieht der Vorhabenträger unter Beachtung der forst- und naturschutzrechtlichen Vorschriften eine Ersatzaufforstung von 1,87 ha nach § 12 Abs. 4 HWaldG vor.

Die Aufforstungsflächen liegen entlang der BAB A 4 in einem Abstand von mind. 10 m vom Fahrbahnrand im Bereich des südlichen Bauanfangs und im südlichen Teil des Naturschutzgebietes „Alte Fulda“. Die Maßnahme umfasst die Aufforstung von als Grünland genutzten Flächen zu einem Laubwald. Der neue Waldrandbereich schließt an einen vorhandenen Wald an.

Die zum Ausgleich des Waldverlustes notwendigen Maßnahmen wurden zwischen dem Vorhabenträger und der oberen Forstbehörde einvernehmlich abgestimmt. Die Genehmigung gemäß § 12 Abs. 2 HWaldG i.V.m. § 9 Bundeswaldgesetz für die Rodung des Waldes wurde daher erteilt. Das Vorhaben ist mit den Belangen des Waldes und der Forstwirtschaft zu vereinbaren. Die Abwägung der Rechte, Pflichten und wirtschaftlichen Interessen der Waldbesitzer sowie die Belange der Allgemeinheit mit- und gegeneinander hat ergeben, dass die Rodung genehmigt werden konnte. Der Ausgleich des mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffs ist hinsichtlich Art und Umfang mit der oberen Forstbehörde abgestimmt. Der Eingriff konnte insoweit auch aus forstrechtlicher Sicht zugelassen werden.

12. Immissionsschutz

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

12.1 Luftschadstoffe

12.1.1 Abschätzung der Luftschadstoffbelastung

Die mit der planfestgestellten grundhaften Erneuerung der BAB A 4 im Abschnitt Bad Hersfeld-West verbundenen Schadstoffimmissionen führen nicht zu unzumutbaren Auswirkungen auf Menschen und Tiere und auch nicht zu unverträglichen Belastungen des Bodens. Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffen sind nicht erforderlich.

Auf Grund von § 48a Abs. 1 und 3 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, BImSchG) vom 17.5.2013 (BGBl. I S. 1275), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8.4.2019 (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 der hier planfestgestellten Maßnahme wurde die Luftschadstoffkonzentration mit Hilfe der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RLuS 2012, Version 1.4) unter Verwendung der Emissionsfaktoren des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) Version 3.1 aus dem Jahr 2010 ermittelt.

Der Vorhabenträger hat in der planfestgestellten Unterlage Nr. 17.3a die zu erwartenden Schadstoffbelastungen für in einem Abstand von 0 m bis 200 m vom Fahrbahnrand der BAB A 4 entfernte Immissionsorte sowohl mit als auch ohne Berücksichtigung der Lärmschutzwände ermittelt. Diese Methode wurde im Hin-

blick darauf gewählt, dass die Untersuchungsmethodik einen Maximalabstand von 200 Metern zum Fahrbahnrand zulässt und die nächstgelegene Bebauung zwischen 68 m und 142 m von der Autobahn entfernt ist. Die gewählte Methode ist daher nicht zu beanstanden.

Für die Ermittlung der Schadstoffbelastung wurden die Verkehrsbelastungen und die Lkw-Anteile für das Prognosejahr 2030 zugrunde gelegt.

Wie sich aus der luftschadstofftechnischen Untersuchung ergibt, werden an den gewählten Immissionsorten in einem Abstand von 10 m zur A 4 ohne Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzwände die zulässigen Immissionsgrenzwerte bereits vollständig eingehalten. Auch wurden Berechnungen unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzwände durchgeführt sowie für die in den einzelnen Wohngebieten Eichhof, Kurgebiet und Johannesberg am nächsten zur Autobahn gelegenen Gebäude.

Gemäß Verkehrsprognose 2030 sind durch die hiermit planfestgestellte Maßnahme keine Verkehrsmengensteigerungen zu erwarten. Die Luftschadstoffbelastung wird im Bereich der BAB A 4 in Bad Hersfeld durch die Maßnahme und die damit einhergehende Erhöhung der Verkehrsqualität sowie den geplanten Bau der Lärmschutzwände hinsichtlich der zu erwartenden Luftschadstoffbelastungen der A 4 verbessert. Die Verbesserung der Verkehrsqualität im Bereich der Steigungsstrecken reduziert das Stauaufkommen und optimiert den Verkehrsfluss, was sich hinsichtlich der luftschadstofftechnischen Betrachtung positiv auswirkt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass infolge der grundhaften Erneuerung der BAB A 4 im Abschnitt Bad Hersfeld-West keine zusätzlichen Belastungen infolge der Luftschadstoffemissionen für die Bevölkerung zu erwarten sind.

12.1.2 Einwendungen zum Thema Luftschadstoffe

Von der Stadt Bad Hersfeld wurde die planfestgestellte Unterlage zur Abschätzung der Luftschadstoffbelastung kritisiert. So wurde von der Stadt kritisiert, dass die Abschätzung der Luftschadstoffbelastung nach der RLuS-02 erfolgt sei. Diese Richtlinie würde nur die Abschätzung der Jahresmittelwerte und der für die Beurteilung erforderlichen Kennwerte ermöglichen bzw. sei auch eine Abschätzung über die Anzahl von Überschreitungen definierter Schadstoffkonzent-

rationen möglich, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt seien. Hessen Mobil hätte deshalb überprüfen müssen, ob es im vorliegenden Fall überhaupt zulässig sei, die RLuS anzuwenden. Die Stadt nennt in Ihrer Einwendung Bedingungen, bei denen die RLuS nach ihrer Auffassung nicht anwendbar oder deren Anwendung problematisch wäre.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die Aussage der Stadt zu den Anwendungsbedingungen nicht zutreffend ist. Die Stadt führt die Bedingungen auf, bei denen die RLuS anwendbar ist, behauptet allerdings, dies wären die Bedingungen, bei denen sie nicht anwendbar ist. Hessen Mobil hat in der planfestgestellten Unterlage 17.3a nachvollziehbar erläutert, dass die RLuS 2012 anwendbar ist. Auch hat der Vorhabenträger die zum Zeitpunkt des Beschlusserlasses gültige RLuS 2012 angewendet und nicht wie von der Stadt vorgetragen die RLuS 02. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Weiter wird kritisiert, dass Hessen Mobil nicht beachtet habe, dass im Bereich von relevanten Kaltluftabflüssen bzw. Kaltluftseen die RLuS nicht angewendet werden dürfe. Die Wirkungen der Lärmschutzwände, die auch positiv sein könnten, hätten beurteilt werden müssen. Aus bioklimatischer und lufthygienischer Sicht seien die Befunde höchst problematisch, da das Abfließen der schadstoffbelasteten Luft behindert würde und der Luftmassenaustausch gehemmt würde. Die zur Verfügung stehenden Kaltluftabflussmodelle gemäß VDI Richtlinie 3787, Blatt 5 seien wesentlich genauer als die Abschätzung nach RLuS 2012. RLuS 2012 könne im Fall der A 4 also aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten nicht angewendet werden.

Die Planfeststellungsbehörde kann nach Prüfung der Einwendung unter Berücksichtigung der Erwiderungen des Vorhabenträgers folgendes feststellen. Gemäß RLuS 2012, Kapitel 1.3 ist die RLuS in Bereichen von relevanten Kaltluftabflüssen bzw. Kaltluftseen nicht anwendbar oder die Anwendbarkeit ist problematisch. Ein grundsätzlicher Ausschluss des Verfahrens wird dabei allerdings nicht genannt. Daher hat der Vorhabenträger nachvollziehbar überprüft, ob dieses Ausschlusskriterium für die konkrete Situation im Bereich der hier planfestgestellten Maßnahme gilt. Im Anhang B4 zur RLuS werden die Anforderungen an Luftschadstoffuntersuchungen beschrieben. Demnach ist der erforderliche Untersuchungsrahmen in 3 Fallkategorien unterteilt, welcher die Erheblichkeit der Betroffenheiten als maßgebendes Kriterium benennt. Die vorliegende Maßnahme ist demnach der Fallkategorie I "unerhebliche" Fälle zuzuordnen, da die von

der BAB A 4 ausgehenden Emissionen und die vorhandene Abschirmung durch die Lärmschutzwände zu relativ geringen Immissionen führen. Ferner ist davon auszugehen, dass die vorhandenen Kaltluftströme im Bereich des Fuldatals keine Auswirkung auf die Ausbreitungsberechnung im Bereich der Wohnbebauungen zur Folge haben und somit nicht relevant sind. Weiter wurde eine zusätzliche Worst-Case-Betrachtung vorgenommen, bei der die Emissionen der A 4 verdoppelt wurden. Trotz dieser angenommenen Emissionsverdopplung kommt es im Untersuchungsbereich zu keinen Überschreitungen der maßgebenden Grenzwerte bzw. zu keinen Überschreitungen der zulässigen Überschreitungshäufigkeiten und es entstehen keine neuen Betroffenheiten. Auf einer detaillierteren Betrachtung der Luftschadstoffermittlung mit Hilfe von aufwendigen Modellrechnungen kann daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde verzichtet werden. Darüber hinaus haben die geplanten Lärmschutzwände eine abschirmende Wirkung und verhindern die Ausbreitung der Luftschadstoffe hin zur vorhandenen Bebauung. In den Tabellen der planfestgestellten Unterlage Nr. 17.3a werden die Abschätzungen der Luftschadstoffbelastungen sowohl ohne als auch mit Lärmschutzmaßnahmen dargestellt und der abschirmende Effekt der Lärmschutzwände auf die Ausbreitung der Luftschadstoffe verdeutlicht. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Ein Mangel der Unterlage sei nach Auffassung der Stadt außerdem, dass die Emissionsberechnung auf der Basis des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) 3.1 erfolge. Seit April 2017 sei HBEFA 3.3 verfügbar. Es müsse ein Modell zur Bestimmung der Schadstoffbelastung verwendet werden, das dem Stand der Technik entspreche und zusätzlich müssten in der Zwischenzeit aufgetretene Aktualisierungen und Fortentwicklungen betrachtet werden. Die von Hessen Mobil mit der RLuS ermittelten Jahresmittelwerte für NO₂ und PM würden nicht berücksichtigen, dass im Jahr 2030 eine doppelt so hohe NO_x-Emission von EURO VI-Fahrzeugen ausginge, als bisher angenommen.

Der Vorhabenträger bestätigte der Planfeststellungsbehörde hierzu, dass die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen - RLuS 2012, die als Grundlage das HBEFA 3.1 haben, mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 29/2012 des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingeführt und die entsprechende Anwendung der Richtlinien für Bundesfernstraßen festgelegt wurde und dieses noch immer gültig ist. Zwar

wurde das HBEFA mittlerweile fortgeschrieben, die maßgebende Richtlinie RLuS allerdings noch nicht. Da das o.g. Rundschreiben bisher auch noch nicht aufgehoben wurde ist es somit vom Vorhabenträger für Planungen von Bundesfernstraßen weiterhin anzuwenden. Dennoch wurde vom Vorhabenträger auch hierfür die vorstehend erwähnte zusätzliche Worst-Case-Betrachtung vorgenommen, bei der die Emissionen der BAB A 4 verdoppelt wurden, um so den geänderten Eingangsdaten der HBEFA Rechnung zu tragen. Trotz der Emissionsverdopplung kommt es in keinem Untersuchungsbereich zu Überschreitungen der maßgebenden Grenzwerte bzw. zu keinen Überschreitungen der zulässigen Überschreitungshäufigkeiten. Aufgrund der deutlichen Unterschreitung sämtlicher Immissionsgrenzwerte in einer Entfernung von 100 m zur Fahrbahn der A 4 sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Änderungen in Version 3.3 des HBEFA für die vorliegende Luftschadstoffuntersuchung ohne Belang und negative Auswirkungen auszuschließen. Im Prognosejahr 2030 ist sogar von geringeren Emissionen auszugehen. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Weiter behauptet die Stadt, dass die zitierte HLUG-Stellungnahme zur Ermittlung der Vorbelastung völlig veraltet sei. Die Vorbelastungswerte seien nicht empirisch belegt und wären unter Berücksichtigung der Messstelle im 12 km entfernten Bebra ermittelt worden. Dies läge an einer Straße mit geringer Verkehrsdichte und könne nicht repräsentativ sein, plausible Datengrundlagen müssten zunächst aktuell ermittelt werden. Der Bezug zur Situation im Planungsraum sei nicht erkennbar, dies sei nicht sachgerecht und methodisch fehlerhaft. Statt der Messstelle Bebra hätte eine vergleichbare Referenzmessstelle gesucht werden müssen oder alternativ für einen bestimmten Zeitraum eine Messstation installiert werden müssen.

Der Vorhabenträger erläuterte hierzu, dass im Zuge der Aktualisierung der Luftschadstoffberechnungen auf Basis der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung für den Prognosehorizont 2030 auch eine neue Ermittlung der Vorbelastung vorgenommen wurde. Dabei wurden die entsprechenden Werte für PM₁₀, NO, NO₂ sowie O₃ dem Lufthygienischen Jahresbericht aus dem Jahr 2015 entnommen und die Vorbelastung für das Prognosejahr mittels Reduktionsfaktoren für Vorbelastungswerte gemäß der RLuS 2012 ermittelt. Da für die verbleibenden Luftschadstoffe keine Messergebnisse im entsprechenden Jahresbericht vorlagen, wurden die Angaben aus der Stellungnahme des HLNUG für das Ur-

sprungsgutachten beibehalten. Die Luftschadstoffberechnung nach RLuS ermittelt die Emission ausgehend von dem zu untersuchenden Verkehrsweg und addiert diese zu der gebietsspezifischen Vorbelastung. Die Messwerte der Station Bebra sind demnach nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde trotz abweichender Verkehrssituation (fehlende A 4) anwendbar, da die Emissionen der A 4 in der planfestgestellten Untersuchung auf der sicheren Seite liegend als "neue" Zusatzbelastung wie bei einem Neubau berücksichtigt werden, obwohl diese bereits im Bestand vorhanden ist. Die von der Stadt geforderten Messungen zur Vorbelastungsermittlung im Bereich der A 4 würden die Emissionen der A 4 beinhalten. Würde diese Vorbelastung dann wie gefordert der RLuS-Berechnung zugrunde gelegt werden, würde die berechnete Belastung der A 4 zu der Vorbelastung, die die gemessene Belastung durch die A 4 enthält, addiert werden. Dies entspräche einer doppelten Berücksichtigung der A 4. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt daher nach ihrer Prüfung die Vorgehensweise von Hessen Mobil. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Auch kann die Stadt nicht nachvollziehen, warum sich Hessen Mobil im Text zu den Eingabeparametern auf die Verkehrsuntersuchung 2020 beziehe, obwohl die DTV-Angaben für 2030 in der Berechnung verwendet würden. Dies verdeutliche, dass es fehlerhaft sei, mit den Vorbelastungswerten von 2020 eine Schadstoffabschätzung für einen Prognosehorizont 2030 durchzuführen.

Nach Prüfung dieser Aussage stellte die Planfeststellungsbehörde fest, dass es sich in dem in der Einwendung zitierten Absatz aus der planfestgestellten Unterlage 17.3a lediglich um einen Schreibfehler handelt. Der Vorhabenträger hat zweimal die Jahreszahl 2020 nicht in 2030 geändert. Das Versehen wurde von der Planfeststellungsbehörde mit Violetteintrag geändert. Der Einwand hat sich erledigt.

12.2 Lärmschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Lärm vereinbar. Maßnahmen zum Lärmschutz werden unter Lärmvorsorgegesichtspunkten ergriffen, da die Grenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes - Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) - vom 12.6.1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.12.2014 (BGBl. I S. 2269), in bestimmten Streckenabschnitten überschritten werden.

12.2.1 Rechtsgrundlagen

Das damalige Bundesverkehrsministerium hat dem Land Hessen als Vorhabenträger mit Schreiben vom 29.9.1997 den Auftrag erteilt, Maßnahmen zum Lärmschutz unter Lärmvorsorgegesichtspunkten vorzusehen (vgl. die Ausführungen hierzu unter B.III).

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

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

Tabelle 11: 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)

12.2.2 Straße, Verkehr und Bebauung

Die vorliegende Untersuchung erstreckt sich von Bau-km 0+000 bis Bau-km 3+888. Der vorhandene Geländeverlauf ist durch die wechselnde Topografie des Geländes charakterisiert. Von Kirchheim herkommend ist eine Längsneigung von -4,83 % vorhanden, die in Höhe der Eichhofsiedlung auf -0,5 % abflacht und danach wieder auf -3,8 % ansteigt. Der Tiefpunkt der Baustrecke ist kurz vor der Fuldabrücke. Danach steigt die Trasse zunächst mit +0,5 %, ab Höhe der PWC Anlage mit +3,0 % an. Nach dem Hochpunkt ca. bei Bau-km 3+500 fällt die Baustrecke wieder mit einer Längsneigung von -3,25 % bis zum Bauende.

Die BAB A 4 erhält einen 4-streifigen Querschnitt mit einem Zusatzfahrstreifen im Bereich der Steigungen. Auf Grund der vorhandenen Längsneigungen ergibt sich am Anfang der Baustrecke ein Zusatzfahrstreifen in Fahrtrichtung Kirchheim und ab der PWC-Anlage ein Zusatzfahrstreifen in Fahrtrichtung Eisenach.

Es ist durchgehend eine lärmindernde Straßenoberfläche in einer Bauart mit einem lärmtechnischen Korrekturfaktor von mindestens $D_{STRO} = -5 \text{ dB(A)}$ vorgesehen.

Aussagen über die vorhandene und die prognostizierte Verkehrssituation ergeben sich aus der 2017 durchgeführten Verkehrsuntersuchung und den darauf basierenden Modellrechnungen. Die daraus resultierenden Prognoseverkehrswerte 2030 ergeben einen DTV von 39.250 Kfz/24h sowie Schwerverkehrsanteile von 28,8 % am Tag und 63,6 % in der Nacht. Bei den schalltechnischen Berechnungen wurde in den 3-streifigen Bereichen die halbe Verkehrsstärke auf die beiden äußeren Fahrstreifen gelegt. Auf der gesamten Strecke wurde in den Berechnungen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit nach RLS-90 von $v = 130 \text{ km/h}$ für Pkws und $v = 80 \text{ km/h}$ für Lkws angesetzt.

Zwischen Bau-km 2+750 und 3+100 ist der Bau der PWC Anlage Johannesburg am südlichen Rand geplant. Sie wurde nach Abschnitt 4.5 der RLS-90 in der schalltechnischen Untersuchung mitberücksichtigt.

Der Beginn der Baustrecke liegt am Ende der Gefälle-Strecke von Kirchheim in Fahrtrichtung Eisenach. Nördlich der BAB A 4 befindet sich folgende Bebauung: Zunächst der Stadtteil Eichhof der Stadt Bad Hersfeld. Die Bebauung liegt in einem Abstand von ca. 90 m bis 440 m vom Fahrbahnrand und 7 m bis 80 m höher als die BAB gelegen. Die Bebauung besteht überwiegend aus 2- bis 3-geschossigen Ein- und Mehrfamilienhäusern. Außenwohnbereiche sind bei vielen dieser Gebäude als Balkone und Gärten vorhanden. Dieses Gebiet ist rechtlich als Wohngebiet ausgewiesen. Zwischen Bau-km 1+750 und 2+250 folgt ein Gewerbe- und Mischgebiet in einem Abstand von 150 bis 400 m vom Fahrbahnrand, ca. 5-10 m tiefer als die BAB gelegen. Hier werden einige 1-geschossige Gebäude zu Wohn- bzw. Bürozwecken genutzt. Zwischen Bau-km 2+250 und 2+900 befindet sich das sog. Kurgebiet mit Kliniken und Wohnhäusern. Die Gebäude befinden sich in einem Abstand von 400 bis 870 m vom Fahrbahnrand. Von Bau-km 3+150 bis zum Bauende liegt ein Gewerbegebiet im Abstand von 60 bis 650 m vom Fahrbahnrand.

Südlich der BAB A 4 befindet sich folgende Bebauung: Von Baubeginn bis Bau-km 1+500 das Gewerbegebiet zwischen A 4 und B 62 in einem Abstand von 50 m bis 300 m. Weiter befindet sich das Mischgebiet Schloß Eichhof von Bau-km 1+200 bis 1+500 in einem Abstand von 340 m bis 600 m südlich der BAB A 4. Der Stadtteil Johannesburg, ein Wohngebiet, befindet sich von Bau-km 2+500 bis zum Bauende in einem Abstand von 80 m bis 530 m südlich der BAB A 4. Das Wohngebiet ist 13 bis 70 m höher als die BAB gelegen. Die Bebauung besteht überwiegend aus 1- bis 2-geschossigen Einfamilienhäusern sowie einigen mehrgeschossigen Mehrfamilienhäusern.

12.2.3 Lärmberechnung

Hessen Mobil hatte mit Stand vom 9.8.2011 eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt, die die Auswirkungen des Vorhabens auf die Lärmsituation in der Nachbarschaft für das Prognosejahr 2020 darstellt und beurteilt. Diese schalltechnische Untersuchung war Gegenstand der Auslegung im Hauptverfahren im Jahr 2013. Im Zuge der Planänderungsverfahren wurde die Untersuchung mehrfach überarbeitet. So wurde im Zuge der 1. Planänderung das Untersuchungs-

gebiet erweitert. Eine neue Berechnung mit dem Prognosejahr 2030 und die Berücksichtigung eines offenporigen Fahrbahnbelags auf Teilen der Strecke erfolgte im Zuge der 3. Planänderung. Im Zuge der 4. Planänderung wurde der offenporige Fahrbahnbelag nun auf der gesamten Strecke berücksichtigt und die Höhe der Lärmschutzwände auf den Brücken erhöht.

Planfestgestellt wird nun die schalltechnische Untersuchung mit Datum vom 17.5.2019 und dem Prognosejahr 2030, die Gegenstand im vierten Planänderungsverfahren war.

Die Berechnungen beziehen sich auf vorgegebene, schutzbedürftige Wohnanlagen im Nahbereich der Autobahntrasse auf der Gemarkung der Stadt Bad Hersfeld. Als Immissionsorte wurden die Außenfassaden der zu schützenden Räume in Höhe der Geschossdecken gewählt und in einer Übersichtskarte dargestellt. Die Beurteilungspegel werden in tabellarischer Form ausgewiesen (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der lfd. Nr. 17.2.2-4.PÄ).

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

Die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel ist in § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) verbindlich vorgeschrieben. Die Lärmpegel, die der Planfeststellung zugrunde gelegt wurden, sind nach dem Berechnungsverfahren der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990 (RLS-90), - deren Kapitel 4.0 ist gemäß Anlage 1 der 16. BImSchV Bestandteil dieser Verordnung - mit einem EDV-gestützten Programmsystem (SoundPLAN, Version 7.4) unter Heranziehung des für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsaufkommens ermittelt worden.

Berücksichtigt wurden u.a. der geplante Ausbauquerschnitt und die um -5 dB(A) lärmindernde Fahrbahnoberfläche der A 4, die Verkehrsprognosemenge einschließlich der darin ermittelten LKW-Anteile in den Tages- und Nachtstunden, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der Strecke (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. Die Ergebnisse werden getrennt nach Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) dargestellt.

12.2.4 Darstellung und Bewertung der Lärmberechnungen

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

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

Zweifel an der Methode der Lärmberechnungen bestehen nicht. Sie berücksichtigen insbesondere die zu erwartenden Verkehrsmengen mit den dazugehörigen Lkw-Anteilen. Die Planfeststellungsbehörde hält die Ergebnisse der Lärmuntersuchungen daher für tragfähig; sie bilden eine geeignete Grundlage zur Bewertung der zu erwartenden Lärmauswirkungen.

Im Baustreckenbereich wurden an allen Gebäuden im Nahbereich der BAB A 4 und den etwas weiter entfernt liegenden Siedlungsrändern und Einzelgebäuden die Beurteilungspegel nach 16. BImSchV ermittelt und die Anspruchsberechtigung auf Lärmschutz überprüft.

Durch die Baumaßnahme ergeben sich an zahlreichen Gebäuden im Stadtgebiet von Bad Hersfeld Ansprüche auf Lärmschutz, denen mit den planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu einem großen Teil abgeholfen wird. Hier sind insbesondere der Bereich der Eichhofsiedlung nördlich der BAB und der Bereich Johannesberg südlich der Autobahn betroffen. Auch im weiter entfernten Bereich Kurgebiet sind Gebäude betroffen.

Alle Berechnungspunkte mit den jeweiligen Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen unter der Berücksichtigung der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind in der Tabelle der planfestgestellten Unterlage Nr. 17.2.2 4.PÄ und in den Lageplänen der planfestgestellten Unterlagen 7.2.1c bis 7.2.4c und 7.2.5b dargestellt. Erläuterungen hierzu befinden sich in der planfestgestellten Unterlagen Nr. 17 4.PÄ und 17.1 4.PÄ. In den Lageplänen befin-

det sich die gelb angelegte Objektnummer jeweils neben den berechneten Gebäuden.

12.2.5 Planfestgestellte Lärmschutzmaßnahmen

Im gesamten Bereich der Baustrecke der BAB A 4 sind zum Schutz der angrenzenden Wohngebiete aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Für die Dimensionierung dieser nachfolgend aufgeführten Maßnahmen wurden verschiedene Varianten untersucht und unter dem Aspekt der schalltechnischen Wirksamkeit bewertet. Zusätzlich wurde die Verhältnismäßigkeit der Kosten nach § 41 Abs. 2 des BImSchG, die Gestaltungsmöglichkeit hoher Lärmschutzanlagen und die visuelle Beeinträchtigung und Verschattung mitberücksichtigt (vgl. hierzu die planfestgestellte Unterlage mit der Nr. 17.1 4.PÄ, Variantenuntersuchung der Lärmschutzmaßnahmen). In dieser Untersuchung wird die Anzahl der Betroffenheiten (Geschossseiten mit Immissionsgrenzwertüberschreitung) ermittelt. Jede Immissionsgrenzwertüberschreitung im Tag- oder Nachtzeitraum wird hierbei als ungelöster Schutzfall deklariert. Anschließend werden entsprechende Lärmschutzvarianten in schrittweisen Abstufungen dimensioniert. Die Gesamtkosten aus Herstellungskosten und kapitalisierten Erhaltungskosten dieser Varianten werden ermittelt. Die Anzahl der Betroffenheiten (die ungelösten Schutzfälle) ohne aktiven Lärmschutz und mit der jeweiligen Variante der Lärmschutzvariante sowie die Kosten der Lärmschutzvarianten werden tabellarisch gegenübergestellt. Als Basis einer objektiven Variantenbewertung dienen die folgenden Bewertungskriterien: Für jede Lärmschutzvariante werden die Effektivität (Anteil gelöster Schutzfälle) und die Effizienz (als Kehrwert – gelöste Schutzfälle pro Kosten) ermittelt. Das Produkt aus Effektivität und Effizienz ergibt jeweils den Verhältnismäßigkeitswert. Zudem erfolgt für jede Variante die Ermittlung der Kosten pro gelösten Schutzfall.

Das Ergebnis dieser Untersuchungen führte unter sachgerechter Abwägung zu folgenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen:

1. Fahrbahnbelag auf der durchgehenden Fahrbahn (Richtungsfahrstreifen und Standstreifen):
 - Fahrbahndecke mit einem lärmtechnischen Korrekturfaktor von $D_{\text{StrO}} = -5$ dB(A) (z.B. offenporiger Asphalt (OPA 0/8)).
2. Fahrbahnbelag auf den restlichen Flächen:

- Fahrbahndecke mit einem lärmtechnischen Korrekturfaktor von $D_{StrO} = -2$ dB(A) (z.B. Splitt-Mastix-Asphalt).
3. Lärmschutzwand nördlich der BAB A 4:
- Lärmschutzwand am nördlichen Fahrbahnrand von Bau-km 0+232 bis 0+250 (Höhe von 4,3 m auf 10,0 m ansteigend), von Bau-km 0+250 bis 2+005 (Höhe 10,0 m) und von Bau-km 2+005 bis 2+023 (Höhe von 10,0 m auf 4,3 m absteigend).
4. Lärmschutzwand südlich der BAB A 4:
- Lärmschutzwand am südlichen Fahrbahnrand von Bau-km 2+490 bis Bau-km 2+620 (auf Fuldabrücke, Höhe 5,0m), von Bau-km 2+620 bis 3+888 (Höhe 10,0 m) und von Bau-km 3+888 bis 3+906 (Höhe von 10,0 m auf 4,3 m absteigend).

Auf Grund der Topographie der Bereiche Eichhof und Johannesberg ist ein umfassender Lärmschutz mit diesen aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht an allen Gebäudefassaden möglich. So werden im Bereich Eichhof an 27 Gebäuden mit 51 Geschosseiten und im Bereich Johannesberg an 52 Gebäuden mit 114 Geschosseiten die Immissionsgrenzwerte in der Nacht überschritten. Im Bereich des Kurgebietes werden nur noch an einem Klinikgebäude mit 10 Geschosseiten in den oberen Stockwerken die Immissionsgrenzwerte in der Nacht überschritten. An allen Gebäudeteilen, an denen die Grenzwerte trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen in der Nacht weiterhin überschritten werden, ist zusätzlich passiver Lärmschutz vorgesehen (vgl. Auflage unter A.IV.6 Nr. 5).

In den Tabellen der planfestgestellten Unterlage mit der lfd. Nr. 17.2.2 4.PÄ sind in Spalte 21 jeweils die Immissionsorte mit „N“ gekennzeichnet, an denen zusätzlicher passiver Lärmschutz in der Nacht („N“) vorgesehen ist.

Bei den passiven Lärmschutzmaßnahmen handelt es sich um Maßnahmen am Gebäude, um das vorhandene bewertete Schalldämmmaß der Umfassungsbau- teile zu verbessern. Die dem Grunde nach erforderlichen Maßnahmen werden gemäß der 24. BImSchV jedoch nur dann durchgeführt, wenn u. a. die tatsächliche Nutzung der Räume der in der schalltechnischen Untersuchung angenommenen Nutzung entspricht und das vorhandene bewertete Schalldämmmaß nicht ausreichend ist.

Die Erstattung dieser baulichen Schallschutzmaßnahmen und die Bemessung der Entschädigung für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche richtet sich

nach den hierfür geltenden Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien. Grundsätzlich wird nach Nr. 13.4 der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 -“ passiver Lärmschutz für Wohnräume nur gewährt, soweit der Immissionsgrenzwert am Tage überschritten ist. Für den Schutz von Schlafräumen ist hingegen die Überschreitung des Immissionsgrenzwertes in der Nacht maßgebend. Die durchzuführenden Maßnahmen werden in einem Entschädigungsvertrag zwischen den nach der planfestgestellten Unterlage mit der Nr. 17.2.2 4.PÄ betroffenen Eigentümern der jeweiligen baulichen Anlage und Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement nach dem Ende des Planfeststellungsverfahrens geregelt (vgl. Auflage unter A.IV.6 Nr. 5).

12.2.6 Baulärm

Bei der Durchführung der Baumaßnahme werden konfliktverursachende Wirkungen durch Baulärm teilweise auftreten können. Deshalb besteht für den Vorhabenträger die Verpflichtung, bei der Bauausführung die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen vom 19.8.1970 und die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV), als Stand der Technik zu beachten und die Einhaltung der technischen Regelwerke entsprechend sicherzustellen. Dies wurde mit der Auflage unter A.IV.6 Nr. 6 sichergestellt.

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

Bei Baulärm hat der Vorhabenträger insbesondere auf die Intensität, die Dauer und den Zeitraum der Arbeiten (Nachtzeit, Wochenende) zu achten. Durch zeitliche Beschränkungen kann eine Verminderung schädlicher Einwirkungen er-

reicht werden. Eine wesentliche Rolle spielen auch die Vorbelastung und die bauordnungsrechtliche Qualifizierung des Gebietes, in dem sich die Baustelle befindet. Auch wenn nicht allein durch die Einhaltung der in der 32. BImSchV vorgegebenen Regelungen automatisch der Schutz der Betroffenen vor schädlichen Umwelteinwirkungen gesichert wird, so wird doch durch den Einsatz lärm- armer Baugeräte und -maschinen eine bessere Einhaltung der Zumutbarkeitsgrenze (Nicht-Überschreiten der Erheblichkeit) bewirkt. Im Übrigen gilt § 7 Abs. 1 Satz 1 der 32. BImSchV, wonach Geräte oder Maschinen in bestimmten Gebieten während festgelegter Zeiten nicht betrieben werden dürfen, nicht für Bundesfernstraßen, die durch die dort genannten Gebiete führen (§ 7 Abs. 1 Satz 2 der 32. BImSchV).

Dem Vorhabenträger wurde unter A.IV.6 auferlegt, zum weiteren Schutz die Einhaltung der in den gemäß § 48 BImSchG zur Durchführung dieses Gesetzes ergangenen Verwaltungsvorschriften - wie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- Geräuschimmissionen vom 19.08.1970 - enthaltenen Richtwerte für Emissionen zu gewährleisten.

Damit wird sichergestellt, dass die Umsetzung der Baumaßnahme nach dem Stand der Technik unter Heranziehung der entsprechenden technischen Regelwerke erfolgt. Damit greift die Planfeststellungsbehörde in den Bauablauf, den der Vorhabenträger gemäß § 4 FStrG zu verantworten hat, nicht ein. Denn die Umweltauswirkungen infolge Baulärms sind eng mit dem gewählten Bauverfahren verbunden. Bei der Baudurchführung muss daher beachtet werden, dass bei dem gewählten jeweiligen Bauverfahren auch der Aspekt der Lärmvermeidung mit einbezogen wird, damit schädliche Einwirkungen vermindert werden.

12.2.7 Einwendungen zum Thema Lärmschutz

Die Planung der Lärmschutzmaßnahmen führte im Anhörungsverfahren zu umfangreichen Stellungnahmen von der Stadt Bad Hersfeld und von Privaten. Zahlreiche Private haben sich zu einer Bürgerinitiative zusammengeschlossen und in den Anhörungen größtenteils gleichförmige Einwendungen abgegeben. Zudem wurden von der Stadt Bad Hersfeld insbesondere im Zuge der Anhörung zur 3. und 4. Planänderung umfangreiche Stellungnahmen zum Thema Lärmschutz abgegeben.

12.2.7.1 Einwendungen und Stellungnahmen, die im Verfahren berücksichtigt werden konnten und zur Änderung der Unterlagen geführt haben

Von der Stadt Bad Hersfeld und den Privaten wurde eingewendet, dass die Lärmberechnungen nicht alle betroffenen Gebäude im Bereich Kurpark erfassen würden, dass die Eingangswerte für die Lärmberechnung aus der Verkehrsprognose zu niedrig seien, dass zunächst auf der gesamten Strecke kein offenporiger Asphalt eingebaut werden sollte bzw. dass kein offenporiger Asphalt auf den Brücken eingebaut werden sollte und dass die Lärmschutzwände auf den Brückenbauwerken zu niedrig seien.

Diesen Einwendungen kam der Vorhabenträger im Laufe des Planfeststellungsverfahrens durch Änderungen der ursprünglich in 2013 ausgelegten Unterlagen (Planänderungen 1, 3 und 4) nach und damit haben sich diese Einwendungen erledigt. So wurde der räumliche Bereich der Lärmberechnungen ausgeweitet (1. Planänderung), die Verkehrsprognose auf das Jahr 2030 aktualisiert und eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur Begründung der Wahl der aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgelegt (3. Planänderung). Im Ergebnis hat der Vorhabenträger nun einen offenporigen Asphaltbelag auf der gesamten Strecke einschließlich der Brückenbauwerke vorgesehen und die Lärmschutzwände auf den Bauwerken erhöht (3. und 4. Planänderung).

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Vorlage der Planunterlagen durch die Anhörungsbehörde im März 2016 auf Grundlage der bis dahin vorliegenden Einwendungen Privater und der Stadt Bad Hersfeld die Planunterlagen überprüft. Dabei stellte sie fest, dass die bisher ausgelegte Verkehrsuntersuchung eine Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2020 beinhaltete, was nach gefestigter Rechtsprechung nicht den Anforderungen an einen ausreichend lange Prognosezeitraum entsprach. Für die hier planfestgestellte Maßnahme musste daher eine Neuaufstellung der Verkehrsprognose erfolgen, was in 2016 und 2017 erfolgte. Auf Grund des darin enthaltenen Anstiegs der Prognosewerte gegenüber den bisherigen Prognosewerten mussten die lärmtechnischen Unterlagen neu erstellt werden. Auch wurde eine Unterlage „Variantenuntersuchung der Lärmschutzmaßnahme“ erstmalig erstellt, um die Wahl der aktiven Lärmschutzanlagen nachvollziehen zu können (vgl. hierzu auch die Ausführungen unter B.IV.4). Im Ergebnis wurden die Lärmschutzmaßnahmen zunächst im Zuge der 3. Planänderung insoweit ergänzt, dass der Einbau von offenporigem Asphalt im

gesamten Streckenbereich mit Ausnahme auf den Brücken und den Übergangsbereichen vorgesehen wurde.

Im Zuge der Anhörung zu der vorstehend geschilderten 3. Planänderung kam es zu einer Vielzahl von Einwendungen, die u.a. kritisierten, dass von den Bauwerken immer noch eine zu hohe Lärmbelastung ausginge. Die Planfeststellungsbehörde ließ daraufhin vom Vorhabenträger überprüfen, wie sich weitere Varianten der Lärmschutzplanung (offenporiger Asphalt auch auf den Bauwerken, schrittweise Erhöhung der Lärmschutzwände auf den Brücken) auswirken würde. Das Ergebnis war, dass der effektivste Schutz vor Verkehrslärm mit einer Variante mit offenporiger Asphalt auch auf den Brücken und mit der Erhöhung der Lärmschutzwände auf den Brücken um 4 Meter (bzw. um 1 Meter bei der Fuldastraße) erreicht wird. Mit dieser Variante können mehr als 170 Gebäudeseiten zusätzlich geschützt werden und der Vorhabenträger konnte nachweisen, dass der Einbau des offenporigen Asphalts auf den Brücken auch wirtschaftlich ist. Die Planunterlagen wurde hierzu ergänzt und in 2019 erfolgte die Anhörung zur 4. Planänderung, die zur Ergänzung der Lärmschutzmaßnahmen den Einbau von offenporigem Asphalt im gesamten Streckenbereich auch auf den Brücken und die Erhöhung der Lärmschutzwände auf den Brücken auf 10 Meter, außer auf der Fuldastraße auf 5 Meter, beinhaltete (vgl. hierzu auch die Ausführungen unter B.IV.5).

An einen offenporigen Asphalt, auch als „Flüsterasphalt“ genannt (nachfolgend „OPA“ abgekürzt), werden gemäß dem derzeitigen Stand der Technik in den vom BMVI eingeführten technischen Regelwerk M OPA 2013 und ZTV Asphalt-StB 07/13 verschiedene Anforderungen gestellt. In Würdigung dieser Anforderungen ergibt sich, dass ein lärmindernder Belag mit $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ (z.B. offenporiger Asphalt (OPA 0/8)) auch auf den Brücken sinnvoll ist. Auch haben die zusätzlichen Berechnungen, die in 2018 durchgeführt worden sind, gezeigt, dass eine erhebliche Anzahl von Schutzfällen durch den lärmindernden Belag auf den Brücken gelöst werden kann und die Wirtschaftlichkeit immer noch gegeben ist. Zwar ist gemäß den technischen Regelungen in der RE-Ing auf Brückenbauwerken grundsätzlich kein OPA vorzusehen, wobei allerdings Ausnahmen zulässig sind. Neben der oben beschriebenen Lösung einer erheblichen Anzahl von Schutzfällen kann die Abweichung von den Regeln im Brückenbau mit der erforderlichen durchgängigen Einbaulänge des OPA von mind. 1.000 m aus schallschutztechnischen Gegebenheiten begründet werden. Zwischen allen Bauwerken ist im hier planfestgestellten Abschnitt ein Abstand von deutlich we-

niger als 1.000 m vorhanden und ein Verzicht auf den OPA auf den Bauwerken würde den Effekt der Lärmverbesserung in der Realität deutlich verschlechtern. Auch konnte der Vorhabenträger nachweisen, dass der Einbau von offenporigem Asphalt insbesondere für das Kurgebiet einen besseren Lärmschutz bewirkt und zudem noch wirtschaftlicher ist als die geforderte Verlängerung der Lärmschutzwand nördlich der BAB A 4 in Richtung Osten.

Der Vorhabenträger konnte für die Fuldabrücke allerdings nachvollziehbar belegen, dass auf dieser Brücke nur eine Wandhöhe von 5 m errichtet werden kann: Aufgrund der Konstruktion in Form einer Stabbogenbrücke, die auf Grund der Belange des Hochwasserfalles erforderlich ist, und unter Berücksichtigung der Bauwerksprüfung kann nur eine maximale Wandhöhe von 5,0 m vorgesehen werden.

Die Abwägung der zu ergreifenden Lärmschutzmaßnahmen erfolgt auf Basis eines anerkannten Modells der Verhältnismäßigkeitsprüfung (vgl. hierzu die planfestgestellte Unterlage Nr. 17.1 4. PÄ). Dabei werden verschiedene Varianten aktiver Maßnahmen miteinander verglichen und hinsichtlich ihrer Effizienz und Effektivität einander gegenübergestellt. Eine wirtschaftliche Gegenüberstellung von passiven und aktiven Maßnahmen wird bei der Abwägung nicht vorgenommen. Der Vorrang des aktiven gegenüber dem passiven Schallschutz ist damit gegeben.

Durch die nun planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird die Lärmbelastung gegenüber der Bestandsituation deutlich verbessert. Es ergeben sich im Vergleich zum Planfall ohne Lärmschutzmaßnahmen Verringerungen der Lärmwerte im Bereich der Eichhofsiedlung um bis zu 15,8 db(A), im Bereich des Kurgebietes um bis zu 7,8 dB(A) und auf dem Johannesberg um bis zu 15,5 dB(A).

Ohne aktiven Lärmschutz wären am Tag an 784 Geschossseiten die Grenzwerte nicht eingehalten. Mit den nun planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden an allen Immissionsorten die maßgebenden Tagesgrenzwerte eingehalten und es verbleiben keine Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche. In der Nacht wären ohne Lärmschutz bei 2.537 Geschossseiten die Grenzwerte nicht eingehalten. Mit den nun planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden nur noch an 175 Geschossseiten die Grenzwerte überschritten. Für diese Fälle ist ein Anspruch auf passiven Lärmschutz festgesetzt worden

(siehe hierzu auch die Erläuterungen unter C.II.12.2.4 und die Auflagen unter A.IV.6 Nr. 5).

Auch kritisierten Einwender, dass die Lärmimmissionen durch die zahlreichen Brückenbauwerke im städtischen Bereich nicht ausreichend erfasst und berücksichtigt seien. Gerade dabei handele es sich um besonders störende Lärmquellen.

Der Vorhabenträger erläuterte, dass die als besonders störend empfundenen Lärmquellen an den vorhandenen Brückenbauwerken von den Überfahrten über die sog. Übergangskonstruktionen herrühren. Diese Bauteile gleichen die Verformungen und Bewegungen zwischen dem Brückenüberbau und den feststehenden Brückenenden (Widerlagern) aus und stellen durch die Unterbrechung im homogenen Fahrbahnbelag besondere Emissionsorte dar. Der Vorhabenträger bestätigt, dass die davon ausgehenden Emissionswerte nicht berechenbar sind und daher nicht in die schalltechnische Berechnung einfließen können. Zur Verminderung der beschriebenen Schallemissionen an den Übergangskonstruktionen hat der Vorhabenträger gemäß den Vorgaben des Baulastträgers Bund alle im Abschnitt Bad Hersfeld-West vorhandenen Brückenbauwerke mit lärm-mindernden Übergangskonstruktionen vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat dies mit der Auflage unter A.IV.6 Nr. 4 gesichert. Der Einwand ist erledigt.

12.2.7.2 Stellungnahmen der Stadt Bad Hersfeld zu Lärmschutzbelangen

Die Kreisstadt Bad Hersfeld hat neben ihren Stellungnahmen im Hauptverfahren und zur 1. Planänderung vom 30.10.2013 und 18.8.2015 insbesondere mit Schreiben vom 7.6.2018 und 10.7.2019 zu der geänderten Lärmschutzplanung ausführlich Stellung genommen. Auch wurde eine Stellungnahme des Lärmschutzbeirates der Stadt Bad Hersfeld vorgelegt. Teilweise konnte den Stellungnahmen und Einwendungen durch Planänderungen nachgekommen werden (siehe hierzu die Ausführungen unter C.II.12.2.7.1). Weiter wurden folgende Punkte eingewendet, die der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde geprüft haben, denen aber nicht nachgekommen werden konnte. Diese werden im Folgenden mit den Begründungen, warum sie zurückgewiesen werden mussten, aufgeführt.

Mit den Stellungnahmen im Hauptverfahren und zur 1. Planänderung erklärte die Stadt, dass sie mit der Zuordnung der Lärmschutzgrenzwerte im Bereich der Straße Am Weinberg, dem sog. Kurgebiet, nicht einverstanden ist. Die planerischen Festsetzungen würden jederzeit eine kurbetriebliche Nutzung eines Standortes ermöglichen, auch wenn dieser derzeit einer wohnlichen Nutzung unterliege. Die höhere Schutzstufe würde nach Auffassung der Stadt eine Lärmschutzwand bringen, die für den gesamten Kurbetrieb vorteilhaft wäre und bat um wohlwollende Prüfung und die Festsetzung einer Lärmschutzwand zum Kurbereich.

Die Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) sieht gebäudebezogene Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime vor. Flächenbezogene Immissionsgrenzwerte für Kurgebiete sind gesetzlich nicht verankert. Für die Bebauung im hier betrachteten Gebiet wurden daher vom Vorhabenträger in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde die Immissionsgrenzwerte anhand der vor Ort tatsächlich festgestellten Nutzung einerseits für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime, andererseits für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete berücksichtigt. Entsprechend wird die Mehrzahl der Gebäude als Allgemeines Wohngebiet (Schutzkategorie 2 nach 16. BImSchV Absatz 1) eingestuft, da es sich mehrheitlich um Wohngebäude handelt. Lediglich die Kliniken Am Weinberg 19 und Am Weinberg 3 sowie das Seniorenzentrum Am Kurpark 35 sind in die Schutzkategorie 1 Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime nach 16. BImSchV Absatz 1 einzustufen. Diese Vorgehensweise ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde rechtmäßig. Die Forderung der Stadt wird daher zurückgewiesen.

Die Forderung einer Lärmschutzwand in Richtung Kurgebiet, d.h. eine Verlängerung der planfestgestellten Lärmschutzwand nördlich der A 4 über den Bau-km 2+023 in Richtung Osten, wurde von der Planfeststellungsbehörde überprüft. Durch die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vorgenommenen Änderungen des Fahrbahnbelages zu einem offenporigen Asphalt im gesamten Bauabschnitt sowie die Erhöhung der Lärmschutzwände auf den Bauwerken wurde die Lärmbelastung im gesamten Untersuchungsgebiet im Vergleich zu den Werten in den Unterlagen der 1. Planauslegung in 2013 um mehr als 3 dB(A) verringert. Auch konnte der Vorhabenträger nachweisen, dass der Einbau von offenporigem Asphalt für das Kurgebiet einen besseren Lärmschutz bewirkt und zudem noch wirtschaftlicher ist, als die geforderte Verlängerung der Lärmschutzwand

nördlich der A 4 in Richtung Osten. Im Bereich des Kurgebiets wird im Vergleich zum Planfall ohne Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung von Reflexionen durch die Wand im Bereich Johannesberg durch den offenporigen Asphalt eine Verringerung der Lärmwerte um bis zu 7,8 dB(A) bewirkt. Lediglich an vereinzelten Gebäuden kommt es zu Verringerungen um weniger als 2 dB(A). An diesen Gebäuden werden die maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge jedoch eingehalten. Es verbleiben im Kurgebiet nur noch an einem Klinikgebäude in den oberen Stockwerken Grenzwertüberschreitungen im Nachtzeitraum an 10 Geschosseiten von maximal 0,8 dB(A), so dass eine zusätzliche Lärmschutzwand nördlich der A 4 auch zu nicht verhältnismäßigen Kosten pro Schutzfall führen würde (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 17.1 4. PÄ, Anlage 3.2, Variante 2.5). Auch zeigen die Berechnungsergebnisse, dass eine Lärmschutzwand in Richtung Kurgebiet (nördlich der A 4) zu einer unverhältnismäßigen Verschlechterung im Bereich des Johannesberges (südlich der A 4) führen würde. An 5 Gebäuden mit 42 Geschosseiten hätte dies eine Erhöhung der Immissionswerte über die Grenzwerte der Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV zur Folge, neben einer generellen Erhöhung des Lärmniveaus im gesamten Johannesberg. Im Bereich des Kurgebiets würden noch die verbliebenen Grenzwertüberschreitungen an dem Klinikgebäude gelöst.

Auf Grund dieser Mehrbelastung an 5 Gebäuden mit 42 Geschosseiten, bei denen es sich um private Wohngebäude handelt, und der nicht verhältnismäßigen Kosten pro Schutzfall einer zusätzlichen Lärmschutzwand hat die Planfeststellungsbehörde abgewogen, dass keine Lärmschutzwand in Richtung des Kurgebiets errichtet wird. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Zur Nachfrage der Stadt, ob die Schallreflexionen durch die hohen Industriebauten der Fa. LIBRI in den Lärmberechnungen berücksichtigt wurden, erklärte der Vorhabenträger, dass dies der Fall ist.

In den Bereichen Eichhof und Johannesberg sollte nach Auffassung der Stadt, des Ortsbeirates Johannesberg und des Lärmschutzbeirates geprüft werden, ob durch ein Tempolimit für PKW von 100 km/h und LKW von 60 km/h die Einhaltung aller Immissionsgrenzwerte auch nachts möglich ist. Hierzu müsse die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung in das Planungskonzept zur Erneuerung der BAB A 4 aufgenommen werden.

Hierzu erwiderte der Vorhabenträger, dass die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Lärminderung gemäß der maßgebenden "Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR97" keine Lärmschutzmaßnahme im Rahmen der Lärmvorsorge ist. Vielmehr stellen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Basis der Lärmschutz-Richtlinie-StV (Straßenverkehr) eine Methode zur Lärminderung an bestehenden Verkehrswegen dar. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV orientieren sich dabei an den Schwellenwerten der Gesundheitsgefahr von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags. Durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen liegen die Beurteilungspegel im Bereich der BAB A 4 Bad Hersfeld-West deutlich unter den o.g. Richtwerten. Außerdem würden Geschwindigkeitsbegrenzungen von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet und wären nur in Ausnahmefällen Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und daher hier nicht Gegenstand des zu Grunde liegenden Bauvorhabens. Bei der technischen Planung einer Straße gemäß den aktuellen Richtlinien, hier die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, RAA, steht die Leistungsfähigkeit und die Sicherheit im Vordergrund. Entsprechend der Verkehrsbedeutung wird die BAB A 4 gemäß RAA einer Fernautobahn und somit der Entwurfsklasse EKA 1 A zugeordnet. Für die Entwurfselemente wird demnach die Geschwindigkeit von 130 km/h zugrunde gelegt.

Die Planfeststellungsbehörde stellte hierzu ergänzend fest, dass die Anordnung bzw. Festlegung von lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen Gefahrenabwehrrecht bzw. besonderes Polizei- und Ordnungsrecht ist. Bei diesen verkehrlichen Maßnahmen handelt es sich insoweit um keine Planungsentscheidung, sondern um eine ordnungsrechtliche Ermessensentscheidung, mit der in die Rechte der anderen Verkehrsteilnehmer eingegriffen wird. Auch besteht eine Verpflichtung zur Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen für die Straßenverkehrsbehörde in der Regel erst dann, wenn die über die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (für Wohngebiete: 59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts) hinausgehenden deutlich höheren Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV am Immissionsort überschritten werden. Diese Richtwerte betragen für Wohngebiete 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Demgegenüber gehört die „Lärmvorsorge“ nach den §§ 41 ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Planung eines Straßenneubaus oder -ausbaus. Um die Anwohnerinnen und Anwohner vor Straßenverkehrslärm zu schützen, schreibt der Bundesverordnungsgeber im Falle des Neubaus oder einer wesentlichen Änderung von

Verkehrswegen in der 16. BImSchV die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten vor. Für die Verkehrsplanung bedeutet dies, dass bereits im Vorfeld bei der Vorbereitung für den Neu- oder Ausbau von Straßen zu berücksichtigen ist, wie sich nach erfolgter Baumaßnahme die Geräuschbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner darstellt. Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind bereits in der Planungsphase entsprechende bauliche Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Anders als bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen greifen Maßnahmen der „Lärmvorsorge“ nicht einschränkend oder verbietend in die Rechte der Verkehrsteilnehmer ein. Diesem Umstand tragen auch die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) des Bundes Rechnung, indem dort geregelt ist, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen (wie etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen) kein Ersatz sein sollen für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen. Die „Lärmvorsorge“ ist damit grundsätzlich durch bauliche Maßnahmen sicherzustellen. Ungeachtet dessen hätte die Festlegung einer lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbeschränkung im Planfeststellungsbeschluss auch u. U. negative Auswirkungen auf die Auswahl und Dimensionierung der planungsrechtlich vorgesehenen baulichen Lärmschutzmaßnahmen. Die im Planfeststellungsbeschluss festgelegte Geschwindigkeitsbeschränkung wäre bei der Lärmberechnung zu beachten. Aufgrund der berechneten niedrigeren Lärmpegel wären infolgedessen ggf. auch die baulichen Maßnahmen anders zu dimensionieren (z.B. niedrigere Lärmschutzwände) bzw. eine andere planerische Auswahlentscheidung zu treffen.

Aus vorgenannten Gründen wird die Festlegung einer lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbeschränkung im Planfeststellungsbeschluss unter Verweis auf das Regelungsgefüge der Lärmvorsorge nach den §§ 41 ff. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) von der Planfeststellungsbehörde abgelehnt und die Forderung der Stadt und des Lärmschutzbeirates hiermit zurückgewiesen.

Der Lärmschutzbeirat hat zudem gefordert, die Lärmschutzwand im Bereich des Johannesberges vollständig hochabsorbierend auszuführen. Von der Stadt wurde diese Forderung zum ersten Mal in einem Schreiben vom 26.8.2019 auch auf den Bereich Eichhof erweitert.

Hessen Mobil erläuterte hierzu, dass die Lärmschutzwände bis zu einer Höhe von sechs Metern durch Betonelemente hochabsorbierend ausgeführt werden. Der vier Meter hohe Streifen an der Oberseite der Wände wird transparent ausgeführt. Dieser Streifen soll die wahrgenommene Bauwerkshöhe optisch reduzieren und wirkt schallreflektierend. Außerdem werden die Lärmschutzwände auf den Bauwerken jeweils auf einer kurzen Länge vollständig transparent ausgeführt, um die auf den Bauwerken hierdurch entstehenden Lasten zu reduzieren. Die planfestgestellten Lärmschutzwände werden unmittelbar neben der Fahrbahn errichtet und zu der Fahrbahn geneigt ausgeführt. Der Schall wird durch die Reflexionswirkung nicht in alle Richtungen abgestrahlt, sondern an der Reflexionsfläche, die nur die oberen 4 Meter betrifft, gespiegelt. Da die Lärmschutzwände zum größeren Teil hochabsorbierend ausgeführt werden, und die nächstgelegene Wohnbebauung im Bereich Kurgebiet nördlich der A 4 zwischen 500 m und 700 m entfernt ist, schlägt sich die Entfernung und die gesamte Streckenbetrachtung mit der positiven Wirkung der Lärmschutzwand im Bereich des Eichhofs im Bereich des Kurgebiets nieder. Dies ergibt sich auch aus den tabellarischen Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung mit der Differenzbetrachtung mit Lärmschutz und ohne Lärmschutz, wo ausnahmslos negative Werte, also Verbesserungen an den Immissionspunkten erzielt werden. Bei alleiniger Betrachtung der Reflexion durch die Lärmschutzwand im Bereich Johannesberg ohne Ansatz des offenporigen Asphalts würden sich lediglich im Innenstadtbereich geringe Erhöhungen an vereinzelt Immissionsorten um weniger als 1 dB(A) ergeben. Durch den Einbau des offenporigen Asphalts und dessen lärmindernde Wirkung wird aber im gesamten Untersuchungsbereich eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation um mehr als 3 dB(A) erreicht. Eine Reduzierung um 3 dB(A) entspricht lärmtechnisch einer Halbierung der Verkehrsmenge. Die nächstgelegene Wohnbebauung südlich der Eichhofsiedlung liegt noch weiter entfernt als Wohnbebauungen von der Wand nördlich des Johannesberges, so dass hier ebenfalls von keiner Betroffenheit auszugehen ist.

Auch wurde die Gestaltung der geforderten vollständig hochabsorbierenden Lärmschutzwand im Bereich Johannesberg südlich der A 4 geprüft. Dies würde jedoch eine vollständig undurchsichtige Wand bedeuten. Bei einer undurchsichtigen Wand entsteht eine erhöhte Schattenwirkung nördlich der Lärmschutzwand im Fahrbahnbereich mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und eine eingeschränkte Sichtbeziehung von der Wohngebietsseite in Richtung Innenstadt und umgekehrt. Zudem würde die optische Trennwirkung durch

das Erscheinungsbild einer vollständig undurchsichtigen Wand erheblich erhöht werden. Gleiches gilt für die Lärmschutzwand südlich der Eichhofsiedlung. Hier würde sich eine vollständig undurchsichtige Lärmschutzwand auch negativ auf den Lichteinfall auf die nördlich der A 4 gelegenen Grundstücke auswirken.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde überwiegen die Vorteile für die Anwohner und Bürger von Bad Hersfeld, die mit einer teiltransparenten Ausführung einhergehen, deutlich. Zudem ist der Anteil an der Gesamtlärmbelastung durch Reflexionen nur an einzelnen Immissionspunkte vorhanden und mit unter 1 dB(A) sehr gering. Daher wird die Forderung zurückgewiesen.

Weiter forderten die Stadt und der Lärmschutzbeirat, dass grundsätzlich ein doppelschichtiger offenporiger Asphalt eingebaut werden sollte, was zu einer Minderung von bis zu 10 dB(A) führen würde. Die geringe Liegedauer solle nicht als Argument gegen den offenporigen Asphalt dienen, jede Reduzierung des Schalles sei für den Menschen wichtig. Zudem unterstellte die Stadt dem Vorhabenträger, das geltende Regelwerk für den Einbau von offenporigen Asphalt nicht korrekt anzuwenden.

Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage des zurzeit gültigen Regelwerkes, dem Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt – M OPA –, Ausgabe 2013 der FGSV und ergänzt durch den auch vom Gutachter der Stadt erwähnten Fachartikel aus der Fachzeitung Straße und Autobahn (Volker Schäfer: Das neue Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt. In: Straße und Autobahn, Heft 10.2014, S. 782ff) die Planung des Vorhabenträgers überprüft. Die erforderliche Dicke des offenporigen Asphalts wird unter Berücksichtigung des Schwerverkehrsanteils und der maximalen Geschwindigkeiten bestimmt. Die Mindestdicke beträgt dabei 4,5 cm, wenn, wie vom Vorhabenträger vorgesehen, der Einbau auf einer Gussasphaltschicht erfolgt. Ab einer Dicke größer 6 cm soll der offenporige Asphalt zweischichtig eingebaut werden (sog. ZWOPA). Bei der hier planfestgestellten Maßnahme ist auf Grund der Randbedingungen, insbesondere des prognostizierten Maximalwertes des Schwerverkehrsanteils, eine Einbaudicke von 5,0 cm erforderlich, so dass hier ein einschichtiger offenporiger Asphalt zur Anwendung kommt. Auch ist in den lärmtechnischen Berechnungen bei der Verwendung von offenporigem Asphalt (OPA) gemäß den maßgebenden Richtlinien ein $D_{\text{Stro}} = -5$ dB(A) anzusetzen, unabhängig ob auf Grund der erforderlichen Einbaudicke der Asphalt ein- oder zweischichtig eingebaut wird, was im Übrigen im von der Stadt zitierten

Bericht des Umweltbundesamtes ebenfalls so dargestellt wird. Die Lärmreduzierung von -5 dB(A) muss auch noch nach 8 Jahren vorhanden sein. D.h., dass direkt nach Herstellung des offenporigen Asphalt tatsächlich eine deutlich höhere Lärminderung vorhanden ist (i.d.R. -7 bis -10 dB(A)). Zudem ist der zweischichtige offenporige Asphalt noch keine vom BMVI anerkannte Regelbauweise. Insbesondere in Bayern und Nordrhein-Westfalen laufen zurzeit in Abstimmung mit dem BMVI Pilotprojekte an einigen Autobahnstrecken, an denen eine erhöhte Verkehrsbelastung vorliegt. Eine solche erhöhte Verkehrsbelastung ist hier allerdings nicht gegeben.

Nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger mit der Wahl eines einschichtigen, 5 cm dicken offenporigen Asphalt gemäß den geltenden Richtlinien geplant. Der Vorwurf der Stadt, der Vorhabenträger habe nicht die Vorgaben des geltenden Regelwerkes eingehalten, konnte entkräftet werden. Daher wird die Forderung zurückgewiesen.

Der Lärmschutzbeirat kritisierte außerdem, dass südlich der geplanten PWC Anlage auf dem Gelände der ehemaligen Autobahnmeisterei keine Schallschutzwände vorgesehen seien. Auch hier lägen die Werte nach der Tabelle über 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht. Hier sei Schallschutz nachträglich zu planen und vorzusehen.

Der Vorhabenträger erläuterte hierzu, dass die Emissionen des Parkplatzes in der Ermittlung der Beurteilungspegel berücksichtigt wurden. Sie haben jedoch aufgrund der verhältnismäßig geringen Fahrbewegungen nur einen geringen Einfluss auf die Lärmpegel. Der Vorhabenträger hat am Gebäude Unterm Laufholz 3, welches den geringsten Abstand zur PWC-Anlage besitzt, eine detailliertere Betrachtung der Teilpegel vorgenommen. Diese zeigt, dass der aus den Emissionen des Parkplatzes resultierende Anteil am Beurteilungspegel weniger als 0,5 dB(A) beträgt. Bei der geforderten Lärmschutzwand wäre die Lage der PWC-Anlage im "getrepten" Einschnitt mit abschnittswisen Stützwänden unterhalb und oberhalb des Laufholzweges zu berücksichtigen, so dass eine Lärmschutzwand zur Abschirmung der Parkplatzemissionen nahezu keinen Einfluss auf eine Reduzierung des Beurteilungspegels hätte. Mit steigendem Abstand zur PWC-Anlage verringert sich der Einfluss der Emissionen des Parkplatzes bei den Beurteilungspegeln an den einzelnen Gebäuden auf dem Johannesberg weiter.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt daher die Entscheidung des Vorhabenträgers, auf die Planung einer Lärmschutzmaßnahme direkt an der PWC-Anlage aufgrund der fehlenden Wirksamkeit zu verzichten und weist die Forderung zurück.

Weiter kritisierte die Stadt in Ihrer Stellungnahme vom 10.7.2019 zur 4. Planänderung die bereits im Zuge der 3. Planänderung in 2018 vorgelegte Verkehrsprognose. So sei es nicht nachvollziehbar, dass laut Prognoseberechnung für 2030 westlich der AS Bad Hersfeld weniger Schwerverkehr/24 h prognostiziert werde als in 2015 vorhanden war. Die Prognose 2030 von Modus Consult gehe davon aus, dass nach der vollständigen Fertigstellung der A 44 der Verkehr auf der A 4 zurückgehe. Der Vergleich von Prognosenullfall 2030 und Planfall zeige, dass es durch den Ausbau nur zu einer Zunahme um 450 Kfz/24h und 74 SV > 2,8 t/24 h kommen solle. Dies sei unrealistisch, da nur ein Teil der Verkehre Richtung Norddeutschland und Ruhrgebiet von der A 4 auf die A 44 verlagerbar sei. Seit Fertigstellung der A 38 sei davon auszugehen, dass bereits ein Teil dieser Verkehre diese Verbindung nutze. Nicht verlagerbar sei der Verkehr nach Süddeutschland und in Richtung Westen/Rhein-Main-Gebiet.

Der Vorhabenträger erwiderte hierzu, dass mit den in der Stellungnahme der Stadt genannten Steigerungsraten der Bundesprognose keinerlei regionalspezifische Unterschiede der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung berücksichtigt werden. Ebenso wenig werden mit diesen Angaben Verkehrsverlagerungen, die durch Veränderungen im Streckennetz hervorgerufen werden, berücksichtigt. Die Zielnetzprognose 2030 wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Frühjahr 2018 erstellt und liefert Prognose-Verkehrsstärken im Bundesfernstraßennetz 2030, wobei im zugrundeliegenden Netzmodell alle im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 ausgewiesenen Projekte der Kategorien 'Laufende und fest disponierte Projekte' (FD) und 'Vordringlicher Bedarf' (VB) enthalten sind. Die Verkehrsentwicklung bis 2030 wurde aus der 'Verflechtungsprognose 2030' der Bundesverkehrswegeplanung abgeleitet und enthält somit die im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 getroffenen Annahmen zum Prognoseszenario 2030. Die Ergebnisse der Zielnetzprognose stellen jedoch lediglich eine Orientierungshilfe für Planungen im Bundesfernstraßennetz dar, da regionale bzw. örtliche Gegebenheiten aufgrund des bundesweiten Berechnungsansatzes nur unvollständig erkannt und berücksichtigt sind. Dies wird in der Verkehrsuntersuchung zur BAB A

4 - Erneuerung/Ausbau Kirchheim - Wildeck/Obersuhl dahingehend berücksichtigt, dass auch die regionalen Effekte der hessenspezifischen Verkehrsentwicklungen im Prognose-Verkehrsmodell enthalten sind. Die Verkehrsnachfrage des Prognosehorizonts 2030 wird unter Berücksichtigung der siedlungsstrukturellen Veränderungen auf Basis der erwarteten allgemeinen Mobilitätsentwicklungen generiert. Die zu berücksichtigende allgemeine Entwicklung von Mobilität bzw. Fahrleistung orientiert sich in erster Linie an der Verflechtungsprognose 2030 des Bundes. Prinzipiell ist der siedlungsstrukturelle Wandel somit den großräumigen Prognoseansätzen des Bundes entnommen. Durch die Berücksichtigung der kleinräumigen Prognoseerwartungen im Planungsgebiet werden die in der Zielnetzprognose des Bundes für das Gebiet Hessen vorausgesetzten Entwicklungen der Bevölkerung und des Verkehrsaufkommens bis zum Jahr 2030 zumindest im Untersuchungsraum entsprechend höher ausfallen. Dies hat jedoch hauptsächlich Auswirkungen auf die regionalen Verkehrsströme im Untersuchungsgebiet. Auf die überörtlichen Fernverkehrsströme, die durch das Untersuchungsgebiet führen, hat dies keinen Einfluss. Diese entsprechen denen der Zielnetzprognose des Bundes. Somit fällt aufgrund der zusätzlichen regionalen Verkehrsströme die in der Zielnetzprognose des Bundes für den Abschnitt der BAB A 4 westlich der AS Bad Hersfeld prognostizierte Verkehrsmenge von rund 37.000 Kfz/24 h bzw. 9.000 SV > 3,5 t/24 h in der Verkehrsuntersuchung zur BAB A 4 mit 40.900 Kfz/24 h bzw. 12.000 SV > 3,5 t/24 h höher aus.

Durch die Berücksichtigung der neuen Verkehrsverbindung Eisenach - Kassel über die BAB A 44 in der Prognose kommt es zu Verlagerungen der Verkehrsströme von der Fahrbeziehung BAB A 4 zur BAB A 7 auf den neuen Abschnitt der BAB A 44. Dies führt im Ergebnis der Untersuchung dazu, dass sich die prognostizierten Verkehrszunahmen aufgrund der allgemeinen Mobilitätsentwicklung mit den prognostizierten Verkehrsentslastungen aufgrund von Verkehrsverlagerungen so überschneiden, dass auf der BAB A 4 bei Bad Hersfeld ein geringfügiger Rückgang der Verkehrsmengen gegenüber der Analyse 2015 zu verzeichnen ist. Die prognostizierten Verlagerungen von der BAB A 4 auf die BAB A 44 sind insofern plausibel, dass durch den neuen Autobahnabschnitt der Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) sowie der Lückenschluss im nationalen Autobahnnetz in der weiträumigen West-Ost-Verbindung (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit) und damit Vermeidung von Umwegen für Fernverkehre (Achse BAB A 4 Chemnitz/Erfurt – BAB A 44 Dortmund) und eine Reduzierung der damit verbundenen Fahrzeitverluste und Schleichverkehre in der Region geschaffen wird.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt beim Vergleich der Verkehrsprognosen des Bundes mit denen der Verkehrsuntersuchung für die BAB A 4 eine sehr gute Übereinstimmung. Ebenso steht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die dargelegte positive Entwicklung der Verkehrsmengen an der Dauerzählstelle der BAB A 4 Bad Hersfeld-West zwischen 2015 und 2017 nicht im Widerspruch zur Entwicklung der dokumentierten Verkehrsmengenprognose in der Verkehrsuntersuchung BAB A 4, da zukünftig Entlastungseffekte aufgrund der neuen BAB A 44 zu erwarten sind. Die offenen Fragen der Stadt wurden durch die Erläuterungen des Vorhabenträgers ausreichend beantwortet. Die Stellungnahme hat sich erledigt.

Weiter behauptet die Stadt, dass nach Prüfung des Umrechnungsfaktors von SV > 3,5 t auf SV > 2,8 t durch einen Abgleich mit der LKW-Bestandsstatistik des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) erkennbar sei, dass der vom Gutachter des Vorhabenträgers verwendete Umrechnungsfaktor von 1,4 zu einer Unterschätzung des LKW-Anteils führen könne. Der Gutachter der Stadt habe hierzu eine Prüfung durch Anwendung des BAST-Verfahrens nach Heft Verkehrstechnik V 123 vorgenommen. Danach ergäbe sich ein Anteil von 26,9 % an allen Kfz/24 h und ein Umrechnungsfaktor für den Analysefall mit einem Wert von 1,23.

Der Vorhabenträger erläutert hierzu, dass der vom Gutachter der Stadt angegebene Umrechnungsfaktor von 1,23 kleiner ist als der vom Gutachter des Vorhabenträgers verwendete Umrechnungsfaktor von 1,4. Durch einen kleineren Umrechnungsfaktor würde auch der errechnete Lkw-Anteil viel geringer, so dass unklar bleibt, warum der Gutachter des Vorhabenträgers eine Unterschätzung des Lkw-Anteils vorgenommen haben soll. In der Verkehrsuntersuchung zur BAB A 4 wird zur Ermittlung des Umrechnungsfaktors des Schwerverkehrs von 3,5 t auf 2,8 t aus der Straßenverkehrszählung 2010 ein Mittel aller Zählstellen der Autobahn BAB A 4 in Hessen gebildet und nicht allein eine einzige Zählstelle ausgewertet, da die schalltechnischen Grundlagen für alle Abschnitte der BAB A 4 im Planungsgebiet angewandt werden sollen. Dieser mittlere Faktor ergibt sich zu 1,30. Jedoch wird für die Berechnung der Schallgrundlagen der Verkehrsuntersuchung A 4 der Faktor 1,40 gewählt, der sich auf den Autobahnabschnitten der A 4 im Bereich Bad Hersfeld als höchster Wert von allen berücksichtigten Zählstellen ergibt. Da die im Verkehrsmodell ermittelten Verkehrsmengen in die für die Schallberechnungen notwendigen Einheiten umgerechnet werden, ist

klar, dass die ermittelten Prognoseentwicklungen auch auf die DTV-Belastungen bzw. auf den SV > 2,8 t in gleicher Weise übertragbar sind.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurde der Umrechnungsfaktor durch den Vorhabenträger korrekt bestimmt und liegt für die Lärmberechnung in dem planfestgestellten Abschnitt auf der sicheren Seite. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Das von der Kreisstadt Bad Hersfeld beauftragte Gutachterbüro hatte nach Abgabe der Stellungnahme der Stadt im Zuge der 4. Planänderung einen Termin mit dem Vorhabenträger Hessen Mobil am Standort Fulda vereinbart, in dem sich das Gutachterbüro Einzelfragen zur nun planfestgestellten Lärmschutzplanung erläutern ließ. Dieser Termin konnte erst nach Ablauf der Einwendungsfrist zur 4. Planänderung am 15.8.2019 stattfinden. Die Stadt teilte hierzu mit Schreiben vom 26.8.2019 der Planfeststellungsbehörde mit, dass keine weiteren Kritikpunkte identifiziert wurden. Weiter wurde die in den bisherigen Stellungnahmen der Stadt bereits gestellte Forderung nach einem Tempolimit wiederholt und die bisher vom Lärmschutzbeirat geforderte Ausführung von durchgehend hochabsorbierenden Lärmschutzwänden vorgebracht und auch auf den Bereich des Eichhofs erweitert. Hierzu wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel verwiesen.

12.2.7.3 Einwendungen von Privaten zu Lärmschutzbelangen

Zahlreiche Private haben im Hauptverfahren sowie in den Anhörungen zu den darauffolgenden Planänderungen teilweise gleichförmige Einwendungen abgegeben. Durch die im Zuge der 3. und 4. Planänderung vorgenommenen Ergänzungen im nun planfestgestellten Lärmschutz ist aus dem Bereich Kurgebiet/Innenstadt keiner der Einwender mehr durch Überschreitung der Lärmgrenzwerte betroffen. Diejenigen im Bereich Johannesberg, die durch Überschreitung der Lärmgrenzwerte in der Nacht betroffen waren bzw. trotz der im Zuge der 3. und 4. Planänderung vorgenommenen Ergänzungen im nun planfestgestellten Lärmschutz immer noch sind, haben im gesamten Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen abgegeben. Aus dem Bereich Eichhof war eine Private, die im Zuge der 3. Planänderung eine Einwendung abgegeben hat, betroffen. Deren Betroffenheit wurde durch die Änderungen im Zuge der 4. Planänderung gelöst. Weiter hat im Zuge 4. Planänderung eine Private eine Einwendung abgegeben, die mit

einer Grenzwertüberschreitung betroffen ist. Die weiteren Personen, die im Gebiet Eichhof durch Überschreitung der Lärmgrenzwerte in der Nacht betroffen waren bzw. trotz der im Zuge der 3. und 4. Planänderung vorgenommen Ergänzungen im nun planfestgestellten Lärmschutz immer noch sind, haben im gesamten Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen abgegeben.

Teilweise konnte den Einwendungen durch Planänderungen nachgekommen werden. Zu diesen Einwendungen wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen unter C.II.12.2.7.1 verwiesen. Auch wurden Einwendungen abgegeben, die ebenfalls von der Stadt Bad Hersfeld vorgebracht wurden. Um auch hier Wiederholungen zu vermeiden, wird hierzu auf die Ausführungen unter C.II.12.2.7.2 verwiesen. Weiter wurden folgende Punkte von den Privaten zum Thema Lärmschutz eingewendet, die der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde geprüft haben, denen aber nicht nachgekommen werden konnte. Diese werden im Folgenden mit den Begründungen, warum sie zurückgewiesen werden mussten, aufgeführt.

Es wurde eingewendet, dass die Beteiligung der Gesundheitsbehörden unterblieben sei und nachfolgende Unterlagen, eine Gesundheitsverträglichkeitsprüfung des Lärms, ein Gesundheitsbericht über den Krankheitsverlauf im Planungskorridor, ein Bericht über die Genehmigung und den Bau von passiven Schallschutz in den Kliniken (Elisabeth-Krankenhaus und Vitalisklinik), ein Gutachten über die Auswirkungen der im Verfahren geplanten Lärmbauten sowie ein Gutachten zum Schutz der Ruhe in Bad Hersfeld fehlen würde. Zur Begründung wird u. a. Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) mit dem Recht auf körperliche Unversehrtheit angeführt. Auch sei eine Gesundheitsverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchgeführt worden.

Der Kreisausschuss des Landkreises Hersfeld-Rotenburg ist beteiligt worden. Eine Stellungnahme des Fachdienstes Gesundheit wurde nicht abgegeben. Diese ist allerdings auch nicht erforderlich, da beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu prüfen ist. Der Gesetzgeber hat durch die vorgenannten Regelungen dem aus Art. 2 Abs. 2 GG folgenden Gesundheitsschutz Rechnung getragen. Die Verwaltung hat die gesetzlichen Regelungen zu beachten. Die

damit einhergehenden Prüfungspflichten sind von Hessen Mobil gestuft abgearbeitet worden (siehe Ausführungen hierzu unter C.II.12.2.1ff). Das in diesem Zusammenhang von Einwendern genannte Hessische Gesetz über den öffentlichen Gesundheitsdienst (HGöGD) ist hier keine einschlägige Rechtsgrundlage. Die gesundheitlichen Aspekte wurden im Planfeststellungsverfahren beachtet. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die planfestgestellten Unterlagen Erläuterungsbericht (dort Kapitel 5.2.1), Umweltverträglichkeitsstudie sowie die Immissionsschutzunterlagen, in denen Angaben zu den Umweltauswirkungen auf den Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit gemacht werden. In der Folge wurde umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen festgestellt und Ansprüche auf passiven Lärmschutz mit Auflagen gesichert. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird bemängelt, dass die 34. BImSchV vom 06.03.2006 nicht berücksichtigt wurde. Weiter wird auf die Umgebungslärmrichtlinie der EU verwiesen, die mit dem BImSchG umgesetzt worden sei. Die Stadt Bad Hersfeld sei vermutlich bisher nicht in der Lage gewesen einen Lärmaktionsplan aufzustellen, der die Grundlagen für die Lärminderung, den Ausbau der Autobahn und die Gesundheit der Bevölkerung einbeziehen könne.

Die von der Einwenderin genannte 34. BImSchV gilt nur für den Anwendungsbereich der Kartierung von Umgebungslärm. Für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gilt die 16. BImSchV. Diese wurde im vorliegenden Projekt angewendet. Für die Lärmaktionsplanung des Regierungspräsidiums Kassel für die Stadt Bad Hersfeld ist nach Mitteilung des Vorhabenträgers vorgesehen, dass die Ergebnisse der lärmtechnischen Berechnungen sowie die lärmtechnischen Maßnahmen im Zuge der BAB A 4 und anderer Projekte berücksichtigt werden. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Berechnungen des Lärms in der Nacht werden abgelehnt und Messungen gefordert, zumindest begleitend im Vorfeld der Baumaßnahme. Dies wird mit einer nicht näher bezeichneten Stellungnahme des Umweltbundesamtes begründet, nach der Lärmmessungen dreifach höher als Berechnungen seien. Auch wird die Berücksichtigung von verschiedenen Wind- und Wetterlagen gefordert.

Der Vorhabenträger hat hierzu erklärt, dass die Planung der Lärmschutzmaßnahmen streng nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erfolgt ist. Die Verordnung be-

stimmt nicht nur die Grenzwerte für die Zumutbarkeit des von der Straße ausgehenden Verkehrslärmes, sondern auch das Verfahren, in dem die maßgeblichen Beurteilungspegel zu ermitteln sind (Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV). Das Berechnungsverfahren ist in Abschnitt 4.0 der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) festgelegt.

Diese Vorgehensweise ist vom Gesetz- und Verordnungsgeber so vorgesehen worden, damit die sich häufig verändernde Einflussfaktoren (Verkehrsstärke und Verkehrszusammensetzung, ständig wechselnde Wind- und Temperaturverhältnisse etc.) keine Auswirkung auf das Ergebnis der Berechnung haben und die Ergebnisse jederzeit nachvollziehbar bleiben. Das vorgeschriebene Berechnungsverfahren beruht auf umfangreichen Messungen der Bundesanstalt für Straßenwesen sowie anderer Institute und ist mit der RLS-90 eingeführt worden und gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) anzuwenden. Die nach diesem Verfahren berechneten Beurteilungspegel berücksichtigen alle maßgebenden Einflussfaktoren und liegen erfahrungsgemäß für die Betroffenen auf der „sicheren“ Seite. Aus diesen Gründen kann nur ein rechnerischer Vergleich angestellt werden. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Weiter wurde gefordert, dass das gesamte Kurgebiet einbezogen werden müsse, da jedes Haus in eine Klinik umgewandelt werden könne. Dazu nannte die Einwanderin als Beispiel zu ehemaligen Nutzungen das eigene und andere Häuser.

Der Vorhabenträger hat aufgrund verschiedener Einwendungen die Situation im Bereich der Straße "Am Weinberg" und angrenzender Straßen und Bebauungen (u. a. Kliniken) mit Berücksichtigung der Topografie überprüft. Im Zuge dieser Überprüfung wurde im Rahmen der 1. Planänderung der räumliche Bereich der Lärmberechnungen ausgeweitet. Der Vorhabenträger kann nun aufgrund der Berechnungsergebnisse und der Abstände zu den Emissionsorten (Linienführung der BAB) Abgrenzungen definieren und ausschließen, dass Grenzwertüberschreitungen an Punkten außerhalb dieser Bereiche auftreten. Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Einwand hat sich erledigt.

Zu den Forderungen der Anwendung der Grenzwerte für Kliniken für alle Gebäude im Kurgebiet und einer Verlängerung der Lärmschutzwand nördlich der BAB A 4 im Bereich des Kurgebietes wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen unter C.II.12.2.7.2 verwiesen.

Auch wurde eingewendet, dass die Auswirkungen der Lärmschutzwand auf das städtische Klima nicht berücksichtigt worden seien. Die Fulda sei eine Kaltluftschneise zur Stadt. Schon heute sei die Autobahn eine Barriere dafür.

Die klimatischen Strömungen im gesamten Fuldataal sind im Planfeststellungsverfahren betrachtet worden. Dazu wurde vom Vorhabenträger ein Klimagutachten durch den Deutschen Wetterdienst erstellt (siehe ergänzende Unterlage 21.21 und 21.22). Durch die Wahl des offenporigen Asphalttes war eine durchgehende Lärmschutzwand im Fuldataal nicht erforderlich. Zwar wird auf der Fuldabrücke eine 5 m hohe Lärmschutzwand errichtet, allerdings wird die lichte Weite der Brücke vergrößert und das Bauwerk 2-1, Unterführung Fuldaaltarm wird neu errichtet, so dass der Durchflussquerschnitt in Bodenhöhe vergrößert wird. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird so eine zusätzliche Beeinträchtigung der Kaltluftströmung im Fuldataal vermieden. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Von den Einwendern wurde kritisiert, dass die Gesamtlärmbelastung von Schiene, Straße und Luft nicht beachtet würde. Die von der Stadt Bad Hersfeld vorgenommenen kontinuierlichen Lärmmessungen zeigten Werte, die weit über den Immissionsgrenzwerten lägen. Damit würde wissentlich gegen Bestimmungen der 16 Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) verstoßen. Das politisch in Koalitionsverträgen vereinbarte Ziel des vorbeugenden aktiven Lärmschutzes sei weiterhin nicht erfüllt, womit gegen Art. 2 GG verstoßen würde. Die vorhandene Belastung der Bundesstraße B 62 sei nicht mit einbezogen worden, ebenso wenig wie der Lärm zweier Bahnlinien und der Bundesstraße B 27. Die EU-Richtlinien zum Lärm-Emissionsschutz würden längst eine Addition beinhalten. Die isolierte Betrachtung nur der Lärmentwicklung durch den Verkehr auf der BAB A 4 sei widersinnig. Die Einwender beschrieben die besondere Tallage des Verkehrsknotenpunktes Bad Hersfeld mit dem Zufluss verschiedener Verkehrsträger und Straßenkategorien sowie der Schutzbedürftigkeit als Kur- und Festspielstadt. Der große Freizeit- und Naherholungsbereich der Fuldaaue würde in der Planung keine Rolle spielen. Die einzelnen Lärmquellen müssten sowohl einzeln als in ihrer Gesamtheit betrachtet werden. Nur dann könnten auch gezielte Lärmvermeidungs- und Schutzmaßnahmen für die jeweiligen Lärmquellen gewichtet und ausgewählt werden.

Die Planfeststellungsbehörde stellt hierzu fest, dass eine gemeinsame Berechnung der Lärmimmissionen aller Verkehrsträger nach der zum Zeitpunkt des

Beschlusserlasses gültigen 16. BImSchV nicht vorgesehen ist und dass eine Gesamtlärmbelastung aller Verkehrswege nur dann zu ermitteln ist, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, AZ.: 4 C 9.95, erneut bestätigt durch BVerwG, Beschluss vom 25.06.2013, AZ. 4 BN 21.13). Die Schwelle einer Gesundheitsgefahr wird überwiegend ab einem Beurteilungspegel von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht angenommen. In diesen Fällen ist die Berechnung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels erforderlich. Dabei ist die Vorbelastung entsprechend zu berücksichtigen. Demnach ist lediglich bei Maßnahmen, bei denen durch das Vorhaben verursacht die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird, eine Berechnung des Summenpegels vorzunehmen.

Der Vorhabenträger hat allerdings die Problematik des Gesamtlärms entgegen den Äußerungen der Einwender betrachtet und zu den Einwendungen folgendes erwidert: Im Fall des Ausbaus der BAB A 4 im Bereich Bad Hersfeld wird durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Untersuchungsgebiet eine Reduzierung der von der BAB A 4 ausgehenden Lärmbelastung bewirkt und somit die vorhandene Vorbelastung gemindert. Die höchste verbleibende Belastung unter Berücksichtigung der nun planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen beträgt im Bereich des Kurgebietes 52 dB(A) im Nachtzeitraum. Ergänzend hat der Vorhabenträger ausgeführt, die Betrachtung der Lärmsituation im Bereich des Kurgebiets zeige, dass auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch andere Verkehrswege und Verkehrsträger die verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht überschritten werden. Eine detaillierte Gesamtlärmberechnung sei daher nicht erforderlich. Diese Ausführungen des Vorhabenträgers sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel und in sich schlüssig. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Weiter kritisieren die Einwender, dass der Vorhabenträger fälschlicherweise immer noch davon ausgehe, dass mit dem Neubau der A 44 Kassel-Herleshausen eine Entlastung der A 4 erfolgen würde. Dabei würde übersehen, dass der Schwerverkehr von Kassel nach Herleshausen jetzt nicht den Umweg über die A 4 wähle, sondern die kürzere Strecke über die B 7 und B 400 nutze. Dabei würden sogar Nachtfahrverbote für LKW missachtet. Nach Fertigstellung der A 44 würde es dann zu einer Entlastung dieser Bundesstraßen kommen, nicht aber

der A 4 bei Bad Hersfeld. Der angestrebte minimale Ausbau stehe im krassen Widerspruch zum erklärten Ziel der Landesplanung die A 4 als Hauptentwicklungssachse in Ost-West-Richtung, den künftigen Erfordernissen entsprechend auszubauen. Grundsätzlich stünde die Verkehrsentwicklung beim Schwerverkehr im Widerspruch zur politischen Aussage Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen.

Der durchgehende Schwerverkehr auf der in der Einwendung beschriebenen Direktverbindung Kassel-Herleshausen via B 7 und B 400 ist verkehrsrechtlich untersagt (für LKW > 7,5 t tags und nachts). Dem Vorhabenträger ist bewusst, dass gegen dieses Durchfahrtsverbot seitens der LKW-Fahrer - ggf. auch seitens der Speditionen - verstoßen wird. Einzelne dieser illegalen Fahrten bildet das Verkehrsmodell bei der Berechnung des Ist-Zustandes ab, da die Auswertung der Messstellen entlang der B 7 und B 400 mit eingeflossen ist. Auch in den Rampen der Fahrbeziehung Kassel-Eisenach und umgekehrt im Kirchheimer Dreieck wurde die Verkehrsmenge in der letzten Messkampagne erfasst und im Modell zum Ist-Zustand mit abgebildet. Somit konnte der Vorhabenträger den Ist-Zustand des Verkehrsmodells eichen und die vorgelegte Prognose mit Verlagerung eines Verkehrsanteils der BAB A 4 bei Bad Hersfeld auf die BAB A 44 Kassel-Herleshausen zutreffend als realistisch einschätzen. Um Wiederholungen zu vermeiden wird auch auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Stadt Bad Hersfeld zu diesem Thema unter C.II.12.2.7.2 verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach Auffassung der Einwender habe sich der Geräuschpegel durch den ständig zunehmenden Verkehr in den letzten Jahren deutlich gesteigert. Da die Einwender mit einer Verdopplung des Verkehrs in den nächsten 10 Jahren rechneten, würden der Lärmpegel und die Feinstaubbelastung in der Wohnanlage unaufhörlich weiter steigen. Insbesondere der Schwerverkehr würde zunehmen, da die BAB A 4 schon heute zu den meist befahrenen Autobahnen gehöre. Es wurde kritisiert, dass alle Werte, die in der Planung zu Grunde gelegt werden, theoretische und gerechnete Werte seien. Nach den Zahlen von Hessen Mobil aus 2015 käme es bereits bis 2030 zu einer 50%igen Zunahme des Schwerverkehrs – besonders nachts. Das hätte eine weitere Lärmbelastung der Hersfelder Bürger und auch in bedeutendem Maße der Patienten der Kliniken zur Folge, was den Status als Kur- und Festspielstadt gefährde. Daher forderten die Einwender

eine fortlaufende, jährliche Aktualisierung der Planungsunterlagen mit einem Prognosehorizont 2035.

Der Vorhabenträger widerspricht der Vermutung einer Verdopplung des Verkehrs in den nächsten 10 Jahren und verweist auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1 der planfestgestellten Unterlagen), in dem die Steigerung der Verkehrszahlen seit 1985 und infolge der Wiedervereinigung sowie die Verkehrsprognosen 2020 und 2030 beschrieben werden. Die planfestgestellten immissionstechnischen Untersuchungen zu Lärm und Luftschadstoffen bauen auf der Prognose 2030 auf. Für die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen auf Basis der Verkehrsprognosen 2020 wurden Schwerverkehrsanteile von 25% tags und 45% nachts angenommen. Diese erhöhten sich mit der aktualisierten, nun planfestgestellten Verkehrsprognose für das Jahr 2030 auf 28,5% tags und 62,9% nachts. Die Gesamtverkehrsstärke liegt sowohl bei der Prognose 2020 als auch bei der Prognose 2030 im Bereich von ca. 40.000 Kfz/24h. Aufgrund der gestiegenen Schwerverkehrsanteile wurde die schalltechnische Untersuchung aktualisiert. Dabei wurde eine Erhöhung der Emissionspegel von 0,2 dB(A) tags und 0,9 dB(A) nachts festgestellt. Insbesondere die nächtliche Erhöhung hatte unter Berücksichtigung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine Erhöhung der Grenzwertüberschreitungen im Nachtzeitraum zur Folge. Es wurde daher eine neue Variantenabwägung hinsichtlich des zusätzlichen Einbaus von offenporigem Asphalt durchgeführt. Im Ergebnis wurde der Einbau des offenporigen Asphalts bestätigt, sodass folglich die durch die Verkehrszunahme entstandene Erhöhung der Emissionspegel um ca. 1 dB(A) durch eine Verbesserung der Fahrbahnoberfläche um -3 dB(A) zum ursprünglich geplanten Belag aufgefangen wird und darüber hinaus eine deutliche Verbesserung eintritt. Eine Gefährdung des Status als Kur- und Festspielstadt sieht der Vorhabenträger daher nicht. Eine jährliche Aktualisierung ist für die Verkehrsprognose nicht erforderlich. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung ist der Prognosehorizont 2030 ausreichend. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Auch wurde gefordert, dass im Abschnitt Bad Hersfeld-Ost der BAB A 4 im Bereich Hohe Luft/Helfersgrund ein offenporiger Asphalt auf Grund der geänderten Verkehrsprognose 2030 eingebaut wird.

Der Planfeststellungsbeschluss für den benachbarten Abschnitt Bad Hersfeld-Ost wurde am 21.8.2014 erlassen und ist bestandskräftig. Die planfestgestellten Unterlagen enthalten umfangreiche aktive Lärmschutzanlagen (Wall-

/Wandkombinationen bis zu 9 m Höhe) zum genannten Wohngebiet sowie die Anordnung eines Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert von -2 dB(A), so dass hier kein Änderungsbedarf besteht. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Weiter bemängeln die Einwender das Alter der rechtlichen Grundlagen, an die der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde gebunden sind. Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als auch die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) seien von 1990 und damit völlig veraltet. Die Überarbeitung sei entgegen politischer Zusagen noch nicht umgesetzt worden. Trotzdem würden neue Baumaßnahmen wie im vorliegenden Fall mit den veralteten Methoden und Grenzwerten berechnet. Damit würden Millionen von Steuergeldern in veraltete Technik verbaut und das Schutzgut Mensch schlechter behandelt als manches Reptil.

Die lärmtechnischen Berechnungen basieren auf den Vorgaben der zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses gültigen 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Die 16. BImSchV verweist in ihrer Anlage 1 zu § 3 zur Berechnung auf die RLS-90. An diese Bundesvorgaben sind die Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträger gebunden. Die lärmtechnischen Berechnungen wurden daher gemäß geltenden Recht zur Berechnung und Bewertung von Straßenverkehrslärm durchgeführt. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Weiter führen die Einwender Art. 3 GG – "Gleichheit vor dem Gesetz" an. Hiernach seien Lärmschutzmaßnahmen bei verschiedenen Baumaßnahmen gleich zu gestalten. Als Beispiele werden die BAB A 66 bei Neuhof/Fulda ("Einhausung") und die BAB A 44 bei Hessisch Lichtenau (Tunnel) genannt. Bei Bad Hersfeld handele es sich um eine "quasi innerstädtische Autobahn", bei der für den Lärmschutz weniger Geld investiert würde im Vergleich zu anderen Autobahnen. Dies sei für die Bürger nicht hinnehmbar.

Die Lärmschutzmaßnahmen können nicht für jedes Vorhaben gleich ausgestaltet werden, da die Rahmenbedingungen (wie z.B. Topographie und Lage des Vorhabens) bei jedem Vorhaben unterschiedlich sind. Gleich sind nur die anzuwendenden Rechtsvorschriften und die darin enthaltenen Lärmschutzziele. Durch den vorgesehenen Lärmschutz werden alle Taggrenzwerte eingehalten. Dadurch wird dem Schutzbedürfnis der Menschen in besonderer Weise Rechnung getragen. Die Einhausung einer Autobahn kann grundsätzlich aus mehre-

ren planerischen Gründen in Erwägung gezogen werden. Beim hier vorliegenden Projekt erfolgte im Zuge der Vorüberlegungen zu den Planungsvarianten eine Abwägung aller erkennbarer Belange (u. a. Lärmschutz, Landschaftsbild, Lage der vorh. Autobahn in Grund- und Aufriss, Topografie im Planungsraum), wobei auch die Einhausung und eine Verlegung der BAB A 4 enthalten waren. Zu beachten war und ist hierbei insbesondere, dass es sich bei der hier planfestgestellten Maßnahme um einen Ausbau (Grunderneuerung) einer bestehenden Autobahn handelt, der Lageveränderungen und Verbauungen nur in gewissem Maße technisch und rechtlich zulässt. Die planerische Betrachtung spezieller Varianten (z. B. Einhausung) stößt bei positiver Lärmschutzwirkung auf andere fachrechtliche oder technische Zwangspunkte, die dann in der planerischen Zusammenschau nicht mehr zielorientiert zu bewältigen sind und mit wirtschaftlich nicht vertretbaren Kosten einhergehen. Dies galt abwägungsorientiert bereits in den frühen Vorüberlegungen für die Einhausung, aber auch für eine Verlegung der BAB A 4 im Zuge der Voruntersuchung. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Einwenderin aus dem Bereich Eichhof, die durch eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte betroffen ist, hat ergänzend zu den vorstehenden Punkten noch eingewendet, dass die geplante Lärmschutzwand von 10 m Höhe unzureichend sei, da vom 1. Stock ihres Hauses aus mehr als die halbe Höhe eines LKW sichtbar wäre, an einer Stelle, an der der vorhandene Erdwall 8 m hoch ist. Auch sei die Länge der Lärmschutzwand ab der Becherbachbrücke Richtung Kirchheim von 350 bis 375 m erheblich zu kurz. Sie erwarte eine baldige Verbesserung durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen.

Der planfestgestellte offenporige Asphalt und die Lärmschutzwand mit 10 m Höhe im Bereich der Einwenderin sind gemäß den schalltechnischen Berechnungen ausreichend, um die Grenzwerte im Falle der Einwenderin zum großen Teil einzuhalten (Tages- und Nachtgrenzwerte). Eine Ausnahme betrifft eine Gebäudeseite im 2. Obergeschoss, an der noch eine Überschreitung in der Nacht von 0,6 dB(A) berechnet wurde. Die Sichtbarkeit eines LKW hinter dem vorhandenen Erdwall, wie von der Einwenderin beschrieben, kann nicht unmittelbar mit der Schallausbreitung der vom LKW ausgehenden Lärmemission gleichgesetzt werden. Die geplante Lärmschutzwand wird unmittelbar neben der Fahrbahn errichtet und zu der Fahrbahn geneigt ausgeführt, so dass die Schutzwirkung erfüllt wird. Die Länge der Lärmschutzwand ab der Becherbachbrücke in Richtung

Kirchheim ist, wie der Rasterlärmkarte entnommen werden kann, als ausreichend anzusehen, da die Intensität der am Ende einer Lärmschutzwand auftretenden Lärmausbreitungen bis zu dem Grundstück der Einwenderin drastisch abnimmt. Zur vorgebrachten Erwartung einer baldigen Verbesserung kann die Planfeststellungsbehörde bestätigen, dass durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen die Lärmbelastung gegenüber der Bestandsituation deutlich verbessert wird. So ergeben sich am Gebäude der Einwenderin im Vergleich zum Planfall ohne Lärmschutz im Jahr 2030 Verbesserungen von bis zu 11,4 dB(A). Die vorstehenden Einwendungen sind damit erledigt.

13. Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch die Überbauung von bislang nicht versiegelten Flächen und die Beeinträchtigung durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten und die Herstellung und Unterhaltung der Anlagen konnte zugelassen werden, da das Bauvorhaben im öffentlichen Interesse erforderlich und zweckmäßig ist.

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

Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.7.1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert durch Art. 3 Abs. 4 der Verordnung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465), berücksichtigt. Die in der BBodSchV enthaltenen Werte (Prüf- und Maßnahmenwerte) und die diesbezüglich vorgesehenen Anforderungen werden im Zusammenhang mit der Baumaßnahme nicht überschritten. Dies gilt auch für die Wirkungspfade Boden - Mensch, Boden - Nutzpflanze sowie Boden - Grundwasser, wie die bisher diesbezüglich bei anderen Bauvorhaben gewonnenen Erkenntnisse belegen. Im Übrigen unterliegt Bodenmaterial, welches bei Baumaßnahmen an Verkehrsanlagen des Bundes gelagert oder dort eingebaut wird, nicht den Regelungen des § 12 BBodSchV. Dies gilt auch in Bezug auf das Hessische Gesetz zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes und zur Altlastsanierung (Hessisches Altlasten- und Bodenschutzgesetz - HAltBodSchG) vom 28.9.2007 (GVBl. I S. 652), zuletzt geändert durch Artikel 23 des Gesetzes vom 27.9.2012 (GVBl. S. 290). Gemäß § 3 Abs. 2 HAltBodSchG wurde bei der Planung für den Um- und Ausbau der A 4, die Inanspruchnahme von nicht versiegelten, nicht baulich veränderten oder unbebauten Flächen auch geprüft, ob eine Wiedernutzung von bereits versiegelten, baulich veränderten oder bebauten Flächen möglich ist.

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

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

- Die Inanspruchnahme von Boden wird auf das bautechnisch Unerlässliche reduziert.
- Der Oberboden wird im Bereich aller anlagebedingt (dauerhaft) zu beanspruchenden Flächen getrennt abgetragen und fachgerecht in Bodenmieten zwischengelagert (vgl. auch DIN 18915 "Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Bodenarbeiten"). Die Zwischenlagerung des abzutragenden Oberbodens erfolgt auf geeigneten, ökologisch unempfindlichen Flächen außerhalb des Eingriffsraums, möglichst in der Nähe der geplanten Maßnahme.

- Zum Schutz der unversiegelten und natürlich gewachsenen Böden werden die Flächen für Baustelleneinrichtungen so klein wie möglich gehalten, es sei denn, sie liegen auf bereits versiegelten Flächen. Der Baustellenverkehr beschränkt sich auf die unumgänglich notwendigen Flächen, im Wesentlichen erfolgt er über bestehende Straßen bzw. Forst- und Wirtschaftswege.
- Auf den Böschungsflächen mit geplanter Einsaat von Landschaftsrasen kann die Schichtdicke des Oberbodeneinbaus reduziert werden, um einen eher "mageren" Rasen zu erhalten. Die mit Gehölzen zu bepflanzenden Flächen werden mit einer 15 - 20 cm dicken Oberbodenschicht belegt.

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.3 sichergestellt.

Bei der Bewertung der Konflikte und der Ausgleichsmaßnahmen für die Naturgüter Boden und Wasser ist berücksichtigt worden, dass ein funktionaler Ausgleich für den verlorengehenden Boden und die damit verbundene Grundwasserneubildung nicht möglich ist. Deshalb wurde bei der Herleitung des Umfangs der Kompensationsmaßnahmen darauf abgezielt, langfristig einen Ausgleich oder Ersatz zu schaffen (vgl. planfestgestellte Unterlage mit der Nr. 19.1.0.a, S. 68ff).

14. Belange der Landwirtschaft (öffentlicher Belang)

Das Bauvorhaben ist auch unter Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft im öffentlichen Interesse genehmigungsfähig. Für das planfestgestellte Bauvorhaben werden landwirtschaftliche Nutzflächen, und zwar Grünland- und Ackerflächen, dauerhaft für die Trasse und für die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen benötigt. Die Anforderung in § 15 Abs. 3 BNatSchG, bei der Auswahl der Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, wurde beachtet. Ausgleich und Ersatz wird durch die in Kapitel C.II.10.3.3 beschriebenen Maßnahmen durchgeführt.

Mit dem festgestellten Plan wird sichergestellt, dass die landwirtschaftlichen Flächen auch während der Bauzeit durch die Landwirte mit zumutbaren Einschränk-

kungen erreichbar sind. Auch können die Wege von den Naherholungssuchenden genutzt werden.

15. Private Belange, Eigentumsgarantie und Entschädigung

Durch das geplante Vorhaben werden Grundstücke beziehungsweise Grundstücksteile Dritter in Anspruch genommen. Die Planfeststellung hat insofern enteignungsrechtliche Vorwirkung, denn der festgestellte Plan ist gem. § 19 Abs. 2 FStrG dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Somit können sich die vom Vorhaben Betroffenen auf den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz nach Art. 14 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 Grundgesetz (GG) berufen. Die Eigentumsgarantie schützt vor einem Eigentumsentzug, der nicht zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich ist (Art. 14 Abs. 3 GG).

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

Zur Regelung der Entschädigungsfragen wird sich der Vorhabenträger, das ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement oder dessen Bevollmächtigte, rechtzeitig vor Baubeginn mit den Betroffenen in Verbindung setzen.

Bei der Durchführung des Straßenbauvorhabens werden von den bauausführenden Unternehmen Geländeflächen als Arbeitsraum benötigt (vorübergehende Inanspruchnahme). Der Vorhabenträger muss den Unternehmen die hierfür erforderlichen Flächen zur Verfügung stellen. Für die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen steht den Betroffenen eine angemessene Entschädigung in Geld, gegebenenfalls auch Schadenersatz für Störungen und Beeinträchtigungen zu. Im Übrigen müssen die Flächen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden.

16. Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen der Behörden und Stellen

Die Behörden und Stellen haben sich am Anhörungsverfahren beteiligt und zu ihren Aufgabenbereichen verschiedene Stellungnahmen abgegeben. Zu diesen Stellungnahmen ist folgendes festzustellen:

16.1 Stellungnahmen der Stadtwerke Bad Hersfeld

Die o.g. Stelle hat mit Schreiben vom 28.10.2013 und 17.8.2015 gefordert, dass die Leitungen in der Verantwortung des Unternehmens, die im Bereich der Autobahn liegen, gesichert und umgelegt werden.

Der Vorhabenträger befindet sich mit der o.g. Stelle bereits laufend in Abstimmungsgesprächen. Die geforderten Umlegungen werden im Zuge der Ausführungsplanung geplant.

Es besteht Einvernehmen.

16.2 Stellungnahmen des Kreisausschusses des Landkreises Hersfeld-Rotenburg

Der o.g. Landkreis gab mit Schreiben vom 29.10.2013, 24.8.2015 und 8.3.2016 Stellungnahmen ab.

Der Fachdienst Ländlicher Raum, Sachgebiet Landwirtschaft und Forsten, äußerte Bedenken gegen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die im Zuge der ersten und zweiten Planänderung geändert wurden oder entfallen sind. Insofern besteht Einvernehmen.

Weiter wurde kritisiert, dass durch die Ersatzmaßnahme E 6 (Gewässerrenaturierung der Haune) rechteckige Schläge zerstört würden und die Bearbeitung der Restschläge zukünftig erschwert werde bzw. die Bearbeitung aufgegeben werden könnte. Nach Aussage des Vorhabenträgers wird mit der Maßnahme E 6 (Haune-Renaturierung) eine nach allen fachlichen Belangen abgestimmte und wasserrechtlich bereits genehmigte Maßnahme der Stadt Bad Hersfeld übernommen. Hinsichtlich dieser Kompensationsmaßnahme ist festzustellen, dass sie geeignet ist, die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und

Landschaft zu kompensieren. Eine unverhältnismäßige Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen sei nicht zu erkennen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Umsetzung der Maßnahme E 6 nicht zu beanstanden. Etwaige zukünftige Erschwernisse im Zuge der Bewirtschaftung sind im Entschädigungsverfahren zu regeln. Darüber hinaus haben die Vertreter der Stadt Bad Hersfeld im Rahmen des Erörterungstermins erklärt, dass im Zusammenhang mit der Haune-Renaturierung ein Flurbereinigungsverfahren beantragt sei, um diese Maßnahme mit städtischen Grundstücken zu unterstützen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Fachdienst Ländlicher Raum, Sachgebiet untere Naturschutzbehörde teilte mit, dass die Belange des Naturschutzes von der oberen Naturschutzbehörde wahrgenommen werden. Ebenso verwies das Sachgebiet Wasser- und Bodenschutz auf die obere Wasserbehörde.

16.3 Stellungnahme des Regierungspräsidiums Kassel, Brand- und Katastrophenschutz

Den Forderungen der o.g. Behörde vom 25.10.2013 kam der Vorhabenträger durch die Zusagen unter A.V.1 nach. Die Zusagen werden durch den Plan bestätigt.

Es besteht Einvernehmen.

16.4 Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Dezernat 21.2, Regionalplanung

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 23.9.2013 und 10.8.2015 mitgeteilt, dass gegen das beantragte Vorhaben aus raumordnerischer Sicht nicht nur keine Bedenken bestehen, sondern es vielmehr Ziel der Raumordnung ist (Regionalplan Nordhessen S. 137, Ziffer 1).

Es besteht Einvernehmen.

16.5 Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Dezernat 25, Landwirtschaft und Fischerei

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 30.10.2013, 27.8.2015 und 2.3.2016 Bedenken gegen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgetragen, die im Zuge der ersten und zweiten Planänderung geändert wurden oder entfallen sind. Insofern besteht Einvernehmen.

Weiter hat die Behörde Bedenken hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahme A 3 vorgetragen. Diese führe nach Meinung der Behörde zum Verlust von hochwertigem Ackerland. Hessen Mobil hat nachvollziehbar dargelegt, dass der Eingriff in das Naturschutzgebiet „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“ einen entsprechenden funktionalen Ausgleich erfordert, der im Rahmen der Maßnahme A 3 mit dem Hochwasserschutz (Ausgleich von Retentionsraum) gebündelt wird. Auch wies Hessen Mobil darauf hin, dass die Maßnahme mit dem betroffenen landwirtschaftlichen Betrieb (Landesbetrieb Landwirtschaft Eichhof) und der oberen Wasser- und Naturschutzbehörde sowie der Stadt Bad Hersfeld abgestimmt ist.

Hinsichtlich dieser umfänglich abgestimmten Kompensationsmaßnahme ist festzustellen, dass sie geeignet ist, die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren. Eine unverhältnismäßige Flächeninanspruchnahme ist nicht zu erkennen.

Auch bat die o.g. Behörde um Prüfung, inwieweit Ausgleich und Ersatz über eine Erweiterung der Maßnahmen A 5 (Entsiegelung) und E 6 (Gewässerrenaturierung) erbracht werden können. Der Vorhabenträger teilte hierzu mit, dass bereits alle zur Verfügung stehenden, nicht mehr benötigten Flächen im Zuge der Maßnahme A 5 zur Entsiegelung vorgesehen seien. Mit der Maßnahme E 6 habe der Vorhabenträger eine nach allen fachlichen Belangen abgestimmte und genehmigte Maßnahme von der Stadt Bad Hersfeld übernommen. Eine Erweiterung der Maßnahme sei fachlich nicht vertretbar und würde weitere Betroffenheit auch auf landwirtschaftlich genutzten Flächen auslösen.

Der Vertreter des Dezernats Landwirtschaft und Fischerei hat an der Erörterung teilgenommen und keine Bedenken mehr gegen die Planung geäußert und dies mit Stellungnahme vom 2.3.2016 auch bestätigt. Somit besteht Einvernehmen.

16.6 Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Dezernat 26, Forsten und Jagd (obere Forstbehörde)

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 29.10.2013, 26.8.2015, 10.3.2016 und 27.4.2018 Stellungnahmen abgegeben und gefordert, verschiedene Nebenbestimmungen und Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss mit aufzunehmen. Dem ist entsprochen worden (vgl. unter A.IV.5). Auch sind die geforderten Änderungen und Ergänzungen der Pläne jeweils in den darauffolgenden Planänderungen berücksichtigt worden.

Es besteht Einvernehmen.

16.7 Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Abteilung III (Umwelt- und Arbeitsschutz)

Die o.g. Behörde mit den Dezernaten Grundwasserschutz und Wasserversorgung, Oberirdische Gewässer und Hochwasserschutz, Kommunales Abwasser und Gewässergüte, Altlasten und Bodenschutz, Abfallwirtschaft, Immissions- und Strahlenschutz sowie Bergaufsicht hat mit Schreiben vom 23.10.2013, 20.08.2015, 3.3.2016, 25.6.2019 und 21.8.2019 gefordert, verschiedene Nebenbestimmungen und Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss mit aufzunehmen. Dem ist soweit möglich entsprochen worden (vgl. unter A.IV.1, A.IV.2 und A.IV.3). Am 6.8.2014 hat zudem eine Abstimmung zwischen Hessen Mobil und dem Dezernat 31.1, Grundwasserschutz, Wasserversorgung zur Klärung verschiedener Fragen aus der Stellungnahme des Dezernats vom 23.10.2013 stattgefunden. Auch sind die geforderten Änderungen und Ergänzungen der Pläne jeweils in den darauffolgenden Planänderungen berücksichtigt worden. (vgl. hierzu auch Ausführungen unter C.II.9.3 und C.II.9.4). Mit Stellungnahme vom 26.6.2019 zur 4. Planänderung hat das Dezernat 31.4 Kommunales Abwasser, Gewässergüte der im Zuge der 4. Planänderung vorgelegten Relevanzprüfung WRRL zugestimmt. Die von der Behörde geforderten redaktionellen Ergänzungen bzw. Korrekturen wurden als Violetteintrag in die Unterlage übernommen. Mit Stellungnahme vom 21.8.2019 hat das Dezernat Grundwasserschutz, Wasserversorgung die bereits in 2013 geforderten Nebenbestimmungen wiederholt und neue Nebenbestimmungen formuliert. Die neu geforderten Nebenbestimmungen wurden soweit möglich unter A.II.2 und A.IV.1 mit aufge-

nommen. Der Vorhabenträger bestätigte gegenüber der Planfeststellungsbehörde die Einhaltung der technischen Hinweise in der Stellungnahme der Behörde. Weiter wies der Vorhabenträger daraufhin, dass mit der planfestgestellten Entwässerungstechnik Folgeschäden nach einer Öl-Havarie vermieden werden können. Auch sei die unter A.IV.1 Nr. 6 geforderte Bodenuntersuchung bereits in 2014 durchgeführt worden und die Messwerte lagen deutlich unter den geforderten Grenzwerten. Der Vorhabenträger erklärte, dass er wie gefordert, nach Abschluss der landwirtschaftlichen Nutzung noch einmal entsprechende Messungen vornehmen lassen wird.

Mit Schreiben vom 20.11.2019, 25.11.2019 und 3.12.2019 hat die o.g. Behörde ihr Einvernehmen gem. § 19 Abs. 3 WHG zu den in diesem Planfeststellungsbeschluss unter 0 erteilten Erlaubnissen und festgesetzten Nebenbestimmungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde erklärt.

Es besteht Einvernehmen.

16.8 Stellungnahmen von Hessen Forst, Forstamt Bad Hersfeld

Die o.g. Behörde hat mit Schreiben vom 29.10.2013 und 25.10.2016 ergänzend zu der Stellungnahme der Behörde unter C.II.16.6 gefordert, verschiedene Nebenbestimmungen und Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss mit aufzunehmen. Dem ist entsprochen worden (vgl. unter A.IV.5). Weiter ist im Zuge der 3. Planänderung in 2018 der Forderung der o.g. Behörde entsprochen worden und der Forstweg Laufholz in die Baustellenzuwegung mit einbezogen worden.

Es besteht Einvernehmen.

16.9 Stellungnahmen des Landesbetriebs Landwirtschaft, Landwirtschaftszentrum Eichhof, Bad Hersfeld

Der o.g. Landesbetrieb hat mit Schreiben vom 24.10.2013, 26.8.2015 und 10.03.2016 verschiedene Forderungen gestellt und Anregungen gegeben. Den Forderungen ist der Vorhabenträger teilweise durch Zusagen, die unter A.V.2 bestätigt wurden und teilweise im Rahmen der 3. Planänderung nachgekommen.

Insofern besteht Einvernehmen.

Hinsichtlich einer Überschwemmungsgefahr der landwirtschaftlichen Flächen äußerte der Landesbetrieb Bedenken und stellte Forderungen, die Abflüsse in den Becherbach und in die Fulda zu regulieren, so dass eine Überschwemmung der Liegenschaften des Landesbetriebes verhindert wird. Die Vorhabenträgerin verweist in ihrer Erwiderung auf die wassertechnischen Erläuterungen und Berechnungen in den Planunterlagen, in denen eine Betrachtung der Becken nach den geltenden Regelwerken der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall erfolgt sei. Grundlage der Berechnungen bildeten die nach dem sog. KOSTRA-Atlas ermittelten Starkniederschlagshöhen. Auch seien seitens der oberen Wasserbehörde keine Bedenken gegenüber der Planung dieses Bauwerkes geäußert worden. Auf Seite 8 der Stellungnahme vom 23.10.2013 führe die obere Wasserbehörde (Kommunales Abwasser, Gewässergüte) aus: „Die Bemessung der Rückhaltebecken wurde in verschiedenen Besprechungsterminen vorabgestimmt. In den Planunterlagen wurden meine Forderungen hinsichtlich Planung und Ausführung der Rückhaltebecken berücksichtigt.“

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargelegt, dass die Planung geeignete Maßnahmen enthält, um Bodenerosionen (z. B. an neu erstellten Böschungen) auf ein unvermeidbares Maß zu reduzieren (Anspritzbegrünung, Auslegung von Wasserbausteinen). Die Vorhabenträgerin erklärte weiter, dass es nach den Ergebnissen der hydraulischen Berechnungen zu keiner Erhöhung der Überschwemmungsgefährdung infolge des Vorhabens kommen werde. Auch seitens der oberen Wasserbehörde sind in deren Stellungnahme keine diesbezüglichen Bedenken geäußert worden. Auch werden die Regenrückhaltebecken entsprechend der einschlägigen technischen Vorschriften errichtet (Dichtung, hochwassersichere Überlaufschwelle), so dass eine Vernässung der Flächen durch die Entwässerungseinrichtungen der Autobahn nicht zu erwarten ist.

Die Forderungen sind zurückzuweisen.

16.10 Stellungnahme des Hessisches Landesamtes für Umwelt und Geologie

Die o.g. Behörde hat mit den Schreiben vom 25.10.2013 verschiedene Forderungen gestellt und Anregungen und Hinweise abgegeben. Hessen Mobil –

Straßen- und Verkehrsmanagement Eschwege kam den Forderungen der o.g. Behörde durch die Zusagen unter A.V.3 nach. Die Zusagen werden durch den Plan bestätigt. Die o.g. Behörde erklärte am 27.11.2015 gegenüber der Anhörungsbehörde, dass nach Vorlage der Erwiderungen durch Hessen Mobil keine Bedenken gegen die Planung bestehen.

Es besteht Einvernehmen.

- 16.11 Stellungnahmen des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum für Baumanagement Wiesbaden

Die o.g. Behörde hat mit den Schreiben vom 17.9.2013 und 11.8.2015 Stellungnahmen abgegeben. Der Forderung, über den Baubeginn informiert zu werden, kam der Vorhabenträger durch die Zusage unter A.V.4 nach. Die Zusage wird durch den Plan bestätigt. Weiter stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die von der o.g. Behörde geforderten Anforderungen gemäß den Richtlinien RIST und RABS vom Vorhabenträger erfüllt werden. Mit einer geplanten Fahrbahnbreite von mindestens 12,00 m sind die Richtlinien für das Militärstraßengrundnetz nach Bemessungsfall II b eingehalten. Mit der gewählten Bauklasse SV nach RStO werden die Forderungen der RABS (Mindestoberbaudicke nach Bauklasse III) eingehalten. Für alle geplanten Brückenbauwerke wird die Militärlastenklasse MLC 50/50 – 100 erfüllt.

Es besteht Einvernehmen.

- 16.12 Stellungnahmen des Eisenbahnbundesamtes, Außenstelle Frankfurt / Saarbrücken

Die o.g. Behörde hat mit den Schreiben vom 14.10.2013 und 21.7.2015 Stellungnahmen abgegeben. Den Forderungen der Behörde kam der Vorhabenträger durch die Zusagen unter A.V.8 nach. Die Zusagen werden durch den Plan bestätigt. Die von der Behörde genannten Stellen bei der Deutschen Bahn wurden im Anhörungsverfahren beteiligt.

Es besteht Einvernehmen.

16.13 Stellungnahmen der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Eschborn, jetzt Deutsche Telekom Technik GmbH, Fulda

Den Forderungen des o.g. Unternehmens vom 20.9.2013 und 29.07.2015 kam der Vorhabenträger durch die Zusagen unter A.V.5 nach. Die Zusagen werden durch den Plan bestätigt.

Es besteht Einvernehmen.

16.14 Stellungnahmen der EON-Netz GmbH und Transpower Stromübertragungs-GmbH, jetzt EnergieNetz Mitte GmbH

Den Forderungen des o.g. Unternehmens vom 11.9.2013 kam der Vorhabenträger durch die Zusagen unter A.V.6 nach. Die Zusagen werden durch den Plan bestätigt.

Es besteht Einvernehmen.

16.15 Stellungnahmen der EON-Mitte AG, jetzt EnergieNetz Mitte GmbH

Den Forderungen des o.g. Unternehmens vom 6.9.2013 und 29.7.2015 kam der Vorhabenträger durch die Zusagen unter A.V.6 nach. Die Zusagen werden durch den Plan bestätigt.

Es besteht Einvernehmen.

16.16 Stellungnahmen der Netzdienste Rhein-Main

Den Forderungen des o.g. Unternehmens vom 30.10.2013 und 28.8.2015 kam der Vorhabenträger durch die Zusagen unter A.V.7 nach. Die Zusagen werden durch den Plan bestätigt. Die Einwendungen aus der Stellungnahme vom 30.10.2013 wurde in der ersten Planänderung berücksichtigt.

Es besteht Einvernehmen.

- 16.17 Stellungnahmen des Regierungspräsidiums Kassel, Dezernate 27 (vormals 27.1) Eingriffe, Landschaftsplanung, Naturschutzdaten (obere Naturschutzbehörde) und 24 (vormals 27.2.) Schutzgebiete, Artenschutz, biologische Vielfalt, Landschaftspflege

Die o.g. Behörde forderte mit Schreiben vom 2.12.2013, 21.8.2015, 26.2.2016, 8.3.2016, 14.5.2018 und 27.6.2019 verschiedene Nebenbestimmungen zu beachten. Diese Nebenbestimmungen wurden vom Vorhabenträger bestätigt und in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. die Nebenbestimmungen unter A.IV.4). Weiter meldete die o.g. Behörde in Ihrer Stellungnahme vom 2.12.2013 noch Abstimmungsbedarf an. Daraufhin fanden mehrere Abstimmungen zwischen dem Vorhabenträger und der o.g. Behörde statt, die Eingang in die folgenden Planänderungen fanden. Mit den weiteren o.g. Schreiben erklärte die o.g. Behörde, dass sie bei Beachtung der von ihr geforderten Nebenbestimmungen keine Bedenken mehr gegen die Planung hätte. Die von der Behörde geforderte artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung brauchte nicht erteilt zu werden (siehe hierzu die Ausführungen unter C.II.10.2.1). Mit Stellungnahme vom 27.6.2019 hat die o.g. Behörde eine neue Nebenbestimmungen formuliert, die unter A.IV.4 mit aufgenommen wurde.

Von der Planfeststellungsbehörde wurde mit der o.g. Behörde zu den unter A.III.1 ausgesprochenen Genehmigungen und zu den unter A.IV.4 festgesetzten Nebenbestimmungen mit Schreiben vom 7.11.2019 das Benehmen hergestellt. Mit Schreiben vom 13.11.2019 bestätigte die o.g. Behörde die vorgenannten Genehmigungen und Nebenbestimmungen

Es besteht Einvernehmen.

- 16.18 Stellungnahmen der Deutschen Bahn AG (DB Services Immobilien GmbH, DB Netz und DB Energie GmbH)

Die o.g. Stellen haben mit Schreiben vom 16.12.2013, 13.7.2015, 26.8.2015, 14.9.2015 und 4.2.2016 Stellungnahmen abgegeben und mitgeteilt, dass gegen das geplante Vorhaben bei Beachtung und Einhaltung ihrer Forderungen keine Bedenken bestehen. Den Forderungen der o.g. Stellen kam der Vorhabenträger durch die Zusagen unter A.V.8 nach. Die Zusagen werden durch den Plan bestätigt.

Insofern besteht Einvernehmen.

Mit Schreiben vom 4.6.2018 im Zuge der Beteiligung zur 3. Planänderung teilte die DB Netz AG, Produktionsdurchführung Kassel mit, dass gegen die 3. Planänderung, insbesondere gegen die Errichtung eines Behelfsbahnüberweges, erhebliche Bedenken bestünden und das Vorhaben mit den jetzigen Planungsunterlagen abgelehnt würde. Es erfolgte ein Hinweis auf eine fehlende Kreuzungsvereinbarung sowie fehlende detaillierte Planung, bei der die DB AG zu beteiligen sei. Vor Baubeginn sei zwischen dem Bauantragssteller und der DB AG eine Kreuzungsvereinbarung nach EKrG, eine Planungsvereinbarung und/oder ein Baudurchführungsvertrag abzuschließen.

Nach Prüfung der Verfahrensakte stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die Anhörungsbehörde die DB AG und ihre Konzernunternehmen im Anhörungsverfahren stets beteiligt hat (s.o.). Auch hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass die DB AG bei allen Betroffenheiten, im vorliegenden Projekt handelt es sich um Kreuzungen der BAB und einer Baustraße mit der Strecke 3810 sowie um Zuwegungen und Kabelkreuzungen auch an Strecke 3600, stets vorab beteiligt habe. Auch über den Behelfsbahnüberweg wurde bereits mit verschiedenen Stellen verhandelt. Der Vorhabenträger hat daraufhin ein Fachbüro beauftragt, dass weitere Verhandlungen mit den Konzernunternehmen der DB AG führt. Den Abschluss der von der Beteiligten geforderten Kreuzungsvereinbarung, der Planungsvereinbarung und einer Baudurchführungsvertrag sagt der Vorhabenträger zu (siehe unter A.V.8). Die Zusagen werden durch den Plan bestätigt.

Die von der o.g. Stelle geforderten Unterlagen sind nicht Teil der planfestzustellenden Unterlagen und können erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abgeschlossen werden. Dies wurde vom Vorhabenträger zugesagt. Die Einwendung ist damit erledigt.

16.19 Stellungnahme des Kreisbauernverbandes Hersfeld-Rotenburg

Der o.g. Verband hat mit Schreiben vom 25.10.2013 eine Stellungnahme abgegeben. Dabei äußerte er Bedenken gegen die Ausgleichsmaßnahme A 7, die im Zuge der zweiten Planänderung entfallen ist. Insofern besteht Einvernehmen.

Weiter wurde kritisiert, dass durch die Ersatzmaßnahme E 6 (Gewässerrenaturierung der Haune) gut zu bewirtschaftende Schläge zerstört würden und die

Bearbeitung der Restschläge zukünftig erschwert wäre bzw. die Bearbeitung aufgegeben werden könnte. Nach Aussage des Vorhabenträgers wird mit der Maßnahme E 6 (Haune-Renaturierung) eine nach allen fachlichen Belangen abgestimmte und bereits genehmigte Maßnahme der Stadt Bad Hersfeld übernommen. Hinsichtlich dieser Kompensationsmaßnahme ist festzustellen, dass sie geeignet ist, die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren. Eine unverhältnismäßige Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen sei nicht zu erkennen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Umsetzung der Maßnahme E 6 nicht zu beanstanden. Etwaige zukünftige Erschwernisse im Zuge der Bewirtschaftung sind im Entschädigungsverfahren zu regeln. Darüber hinaus haben die Vertreter der Stadt Bad Hersfeld im Rahmen des Erörterungstermins erklärt, dass im Zusammenhang mit der Haune-Renaturierung ein Flurbereinigungsverfahren beantragt sei, um diese Maßnahme mit städtischen Grundstücken zu unterstützen.

Weiter hat der Verband Bedenken hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahme A 3 vorgetragen, da diese zum Verlust von hochwertigem Ackerland führe. Hessen Mobil hat nachvollziehbar dargelegt, dass der Eingriff in das Naturschutzgebiet „Alte Fulda bei Bad Hersfeld“ einen entsprechenden funktionalen Ausgleich erfordert, der im Rahmen der Maßnahme A 3 mit dem Hochwasserschutz (Ausgleich von Retentionsraum) gebündelt wird. Es wird darauf verwiesen, dass die Maßnahme mit dem betroffenen landwirtschaftlichen Betrieb (Landesbetrieb Landwirtschaft Eichhof) und der oberen Wasser- und Naturschutzbehörde sowie der Stadt Bad Hersfeld abgestimmt ist.

Hinsichtlich dieser umfänglich abgestimmten Kompensationsmaßnahme ist festzustellen, dass sie geeignet ist, die mit dem Vorhaben verbundene Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren. Eine unverhältnismäßige Flächeninanspruchnahme ist nicht zu erkennen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

16.20 Stellungnahmen der Kreisstadt Bad Hersfeld

Die o.g. Stadt hat mit Schreiben vom 30.10.2013, 20.11.2013, 18.8.2015, 5.6.2018, 7.6.2018 und 10.7.2019 Stellungnahmen abgegeben. Außerdem hat der Ortsbeirat des Stadtteils Johannesburg mit Schreiben vom 15.7.2019 eine Stellungnahme abgegeben. Die Stadt hat zu verschiedenen Sachverhalten Stellung genommen bzw. Einwendungen erhoben.

Verschiedenen Forderungen der Kreisstadt Bad Hersfeld kam der Vorhabenträger durch die Zusagen unter A.V.9 nach. Die Zusagen werden durch den Plan bestätigt.

Zu den Stellungnahmen und Forderungen der Kreisstadt, des Lärmschutzbeirates und des Ortsbeirates Johannesburg zum Thema Immissionsschutz wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen und Entscheidungen unter C.II.12.1.2 und C.II.12.2.7 verwiesen.

Zu den Stellungnahmen und Forderungen der Kreisstadt zur bauzeitlichen Inanspruchnahme des städtischen Geländes, das an einen Verein verpachtet ist, wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen und Entscheidungen unter C.II.18.1 verwiesen.

Die Kreisstadt Bad Hersfeld führte in Ihren Stellungnahmen vom 30.10.2013 und 18.8.2015 folgende Punkte auf, die wie jeweils nachfolgend dargestellt vom Vorhabenträger erwidert wurden:

So forderte die Stadt den nahe der Fuldabrücke stehenden Wasserentnahmeturm mit einem neuen Dach zu versehen.

Dieser Turm ist nicht von der hier planfestgestellten Maßnahme betroffen. Für die Erneuerung des Daches sieht die Planfeststellungsbehörde keine rechtliche Grundlage. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Weiter forderte die Kreisstadt die Herstellung einer zusätzlichen Erschließungsstraße für Anlieger und Rettungskräfte im Bereich der westlichen Eichhofsiedlung aufgrund möglicher Sicherheitsprobleme, wenn beim Bau der beiden Bauwerke BW 0-2 und BW 1-1 die Zufahrt zur Eichhofsiedlung nur eingeschränkt möglich ist.

Hierzu erwiderte der Vorhabenträger, dass bei der Erstellung des Brückenbauwerkes BW 1-1 die Erreichbarkeit auf der städtischen Erschließungsstraße grundsätzlich gewährleistet sein werde. Lediglich beim Einbau der Brückenfer-

tigteile würden kurzzeitige Vollsperrungen eingerichtet. Für den Zeitraum dieser Arbeiten werde die Zufahrt für Polizei und Rettungskräfte über das Baufeld der Autobahn und die Polizeizufahrt in Höhe der Eichhofsiedlung ermöglicht. Die in der Stellungnahme der Stadt vorgeschlagene Zu- und Abfahrt scheidet nach Prüfung des Vorhabenträgers wegen technischer Defizite (bis zu 18 % Steigung) aus und könne daher nur der Baustellenerschließung sowie dem forst- und landwirtschaftlichen Verkehr dienen.

Auch forderte die Kreisstadt die Anpassung und Verlegung der Entwässerungsinfrastruktur im Bereich des Bauwerks 1-1.

Der Vorhabenträger erklärte, dass die erforderlichen Änderungen an den Ver- und Entsorgungsleitungen im planfestgestellten Bauwerksverzeichnis / Regelungsverzeichnis mit den Punkten 8.6 und 8.7 bereits enthalten seien. Die technische Machbarkeit wurde auch mittels des Höhenplans, planfestgestellte Unterlage Nr. 6.2.2 dargestellt. Die Detailplanung erfolge im Zuge des Bauentwurfes (Ausführungsplanung) und werde mit dem Versorgungsunternehmen abgestimmt. Die Kostentragung richte sich nach den einschlägigen Gesetzen, Verträgen, Richtlinien und nach allgemeinen entschädigungsrechtlichen Grundsätzen. Der jeweilige Eigentümer habe gegebenenfalls einen Wertzuwachs auszugleichen. Die Arbeiten zur Sicherung und Änderung werden durch den Eigentümer ausgeführt.

Zum Bau des Brückenbauwerks 1-3, Unterführung der Bundesstraße B 62/ DB-Strecke stellte die Stadt verschiedenen Forderungen zur Verkehrsführung während der Bauzeit.

Der Vorhabenträger erwiderte hierzu, dass beim Abbruch des bestehenden Brückenbauwerkes 1071 und dem Ersatzneubau des Brückenbauwerkes 1-3 die 2-spurige Verkehrsführung auf der B 62 über möglichst lange Bauperioden aufrechterhalten werden wird. Die Aufrechterhaltung des Rad- und Gehweges werde mittels Schutzgerüsten gewährleistet, ggf. mit der Auflage, dass Radfahrer im Baustellenbereich absteigen müssen. Bei gewissen Bauphasen im Zuge des Bauwerksabbruchs und bei Kraneinbau seien einspurige Verkehrsführungen auf der Bundesstraße sowie kurzzeitige Vollsperrungen der Bundesstraße und des Rad-/Gehweges erforderlich.

Der störungsfreie Ablauf des Eisenbahnbetriebs auf der DB Strecke Bad Hersfeld-Hatterode kann abgesehen von nötigen Sperrpausen sichergestellt werden und ist Gegenstand von Abstimmungen zwischen der DB Netz AG und dem

Vorhabenträger. Der Vorhabenträger stellte außerdem klar, dass die planfestgestellte Maßnahme die grundhafte Erneuerung der BAB A 4 mit Anbau von Stand- und Zusatzfahrstreifen im Planungsabschnitt Bad Hersfeld West beinhaltet und keine Änderungen der beschriebenen Bahnlinie vorsieht. Das bestehende Bauwerk weise ein Lichtraumprofil auf, das die Verlegung eines zweiten Gleises und die Elektrifizierung der Strecke ermöglichen würde. Dieser Lichtraum für die Bahnstrecke wird mit dem neu geplanten Bauwerk beibehalten.

Zum Bau des Brückenbauwerks 2-2, Fuldabrücke stellte die Stadt Forderungen hinsichtlich der Radwegumleitung und nach der Ertüchtigung bestehender Wegeverbindungen für den Baustellenverkehr.

Der Vorhabenträger erklärte, dass er im Zuge des Bauentwurfes (Ausführungsplanung) ein Baustraßenkonzept sowie Markierungs- und Beschilderungspläne aufstellen werde. Diese Pläne umfassen auch die betroffenen Radwegeverbindungen und deren vorübergehende Umleitungen (je nach Bauphase). Die Markierungs- und Beschilderungspläne werden mit der Verkehrsbehörde der Kreisstadt Bad Hersfeld abgestimmt. Über die Zeiträume der Umleitung des genannten Radweges wird der Vorhabenträger mittels Pressemitteilungen sowie über den Hessischen Radroutenplaner (Internetplattform) und den ADFC informieren. Die für den Baustellenverkehr benötigten Wegeverbindungen werden bei Bedarf zusätzlich befestigt und nach Abschluss in den Ursprungszustand zurückversetzt. Die Kosten und die Unterhaltung während der Nutzung als Baustraße trägt die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung). Die Unterhaltung nach der Bauzeit obliegt den Eigentümern / Unterhaltspflichtigen.

Im Zusammenhang mit dem Neubau des Brückenbauwerks 3-2, UF Betriebsumfahrt bat die Stadt eine alternative Erreichbarkeit eines Privatgrundstückes zu prüfen und bat um aussagekräftige Unterlagen zu den in diesem Bereich verlegten Leitungen.

Der Vorhabenträger hat die Lösungsmöglichkeiten zur Erreichbarkeit des Wohnhauses "Unterm Laufholz 3" in Höhe Ahornweg und die westlich liegenden Forstflächen geprüft und schlägt eine Zuwegung über eine bereits asphaltierte Fläche ab der Kiefernallee vor. Der Vorhabenträger sagte unter A.V.9 zu, dass er die Kosten für die Herstellung der bauzeitlichen Zuwegung tragen und ebenso die Unterhaltung während der Nutzung sowie die Rückversetzung in den Ursprungszustand sicherstellen wird. Die Zuwegung wird verkehrsrechtlich für Anlieger (einschl. Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienste sowie Ver- und Entsorgung)

und forstwirtschaftlichen Verkehr beschränkt und nicht als Zuwegung für die Autobahnbaustelle zugelassen. Die Zusage wird durch den Plan bestätigt.

Bezgl. der in diesem Bereich verlegten Leitungen verweist der Vorhabenträger auf das Bauwerksverzeichnis / Regelungsverzeichnis mit den Punkten 8.30 bis 8.34. Die technische Umsetzung wurde auch mittels des Höhenplans, planfestgestellte Unterlage Nr. 6.2.6 dargestellt. Die Detailplanung erfolgt im Zuge des Bauentwurfes (Ausführungsplanung) und wird mit dem Versorgungsunternehmen abgestimmt. Die Kostentragung richtet sich nach einschlägigen Gesetzen, Verträgen, Richtlinien oder nach allgemeinen entschädigungsrechtlichen Grundsätzen. Der jeweilige Eigentümer hat gegebenenfalls einen Wertzuwachs auszugleichen. Die Arbeiten zur Sicherung und Änderung werden durch den Eigentümer ausgeführt.

Zum Bau des Regenrückhaltebeckens bemängelte die Stadt die Erreichbarkeit der Flächen rechts der Fulda "Unterm Laufholz".

Der Vorhabenträger hat die Lösungsmöglichkeiten zur Erreichbarkeit der Flächen rechts der Fulda auch im Hinblick auf andere Betroffenheiten (Wasserrecht, Grundwasserschutz, Gasleitungstrasse, Naturschutz) geprüft und hierzu mit der Oberen Naturschutzbehörde, mit Versorgungsunternehmen und mit der Kreisstadt Bad Hersfeld Rücksprache gehalten. Der Weg ist für landwirtschaftliche Zwecke und zur wasserwirtschaftlichen Unterhaltung der Fulda erforderlich. Der Weg soll ab der Salzhalle entlang des Absetzbeckens 3 öffentlich gewidmet bleiben und bis auf das Flurstück 1/2, Flur 51, Gemarkung Bad Hersfeld führen. Baulastträger bleibt die Kreisstadt Bad Hersfeld, die Verkehrsbeschränkungen aussprechen kann. Der Weg erhält nördlich des Absetzbeckens eine Schutzeinrichtung (Betonschutzwand oder Stahlschutzplanke) und einen Zaun. Die südliche Beckenumfahrt wird durch Tore gesichert, umzäunt und nur für den Betriebsdienst zur Unterhaltung des Beckens zugänglich gemacht.

Die Anpassung des bestehenden Weges aufgrund der Verschiebung des Autobahndammes trägt die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung). Die Unterhaltung des Weges obliegt nach der Bauzeit der Kreisstadt Bad Hersfeld, die Unterhaltung des Absetzbeckens, der Zäune, Tore und Absturzsicherungen obliegt der Bundesrepublik Deutschland.

Zur Unterhaltungspflicht der Kompensationsmaßnahmen nach Abschluss des Baus der Autobahn stellte die Stadt die Frage nach der Zuständigkeit.

Die pflegebedürftigen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden durch den Vorhabenträger auf den Grundstücken der Bundesstraßenverwaltung oder auf dauernd beschränkten Flächen durchgeführt. Bei Interesse der Stadt Bad Hersfeld könnte dies auch über eine Ablösung geregelt werden. Für die im Zuge der Gesamtmaßnahme vorgesehene Offenlegung des Becherbachs und Renaturierung der Haune obliegt der Stadt Bad Hersfeld nach Abschluss der Maßnahmen die Gewässerunterhaltung. Grundlage hierzu ist § 2 (2) Hessisches Wassergesetz.

Weiter sieht die Stadt die Inanspruchnahme städtischer Straßen und Wirtschaftswege als Baustellenzuwegungen und die Nutzung städtischer Flächen als Lagerplätze kritisch und fordert eine Kostenregelung-

Der Vorhabenträger sagte hierzu unter A.V.9 zu, dass die für die Baustellenzuwegungen und Einrichtungen benötigten Flächen bei Bedarf zusätzlich befestigt und nach Abschluss in den Ursprungszustand zurückversetzt werden. Vor Baubeginn erfolge eine gemeinsame Bestandsaufnahme der einzelnen Flächen und Festlegung der geplanten Einzelmaßnahmen mittels Verwaltungsvereinbarung/Betretungserlaubnis. Die Kosten und die Unterhaltung während der Nutzung als Baustelleneinrichtungsflächen trägt die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung). Die Unterhaltung nach der Bauzeit obliegt den Eigentümern / Unterhaltspflichtigen. Die Zusage wird durch den Plan bestätigt.

Zum Neubau der Stützwand BW 2-4 im Bereich der PWC-Anlage Johannesburg fordert die Stadt die Freistellung von den Folgekosten für Unterhaltung, Sanierung und/oder ggf. grundhafte Erneuerung.

Der Vorhabenträger stellte hierzu klar, dass die genannte Stützwand zur Erstellung des geplanten Parkplatzes mit WC-Anlage und zur Sicherung des höher liegenden Wirtschaftsweges erforderlich ist. Der Vorhabenträger verweist auf das Bauwerksverzeichnis / Regelungsverzeichnis mit Punkt 2.6. Die Kosten für den Aufbau und die Unterhaltung der Stützwand trägt die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) und nicht die Stadt Bad Hersfeld.

Auch erklärte die Stadt zur allgemeinen Darstellung in den Planunterlagen, dass die Betroffenheiten der Stadt und die Bestandssituation schwer zu erkennen wäre.

Der Vorhabenträger teilte der Planfeststellungsbehörde mit, dass er mit der Stadt am 7.4.2014 ein Abstimmungsgespräch geführt habe und nach konkreten Bereichen gefragt habe, in denen die Erkennbarkeit erschwert sei. Daraufhin

wurde u. a. die Situation mit Leitungsverlegung im Bereich der Unterführung der Stadtstraße zur Eichhofsiedlung durch die Vertreter von Hessen Mobil erläutert. Der Vorhabenträger verweist bzgl. der Straßen-, Wege- und Leitungskreuzungen auf das Bauwerksverzeichnis / Regelungsverzeichnis in dem die von dem Vorhaben betroffenen Anlagen und die dafür vorgesehenen Regelungen tabellarisch aufgeführt sind. Die technische Umsetzung wurde auch mittels Höhenplänen in Unterlage 6.2 dargestellt. Die Detailplanung erfolgt im Zuge des Bauentwurfes (Ausführungsplanung) und wird mit den Baulastträgern und Versorgungsunternehmen geregelt. Die Kostentragung richtet sich nach einschlägigen Gesetzen, Verträgen, Richtlinien oder nach allgemeinen entschädigungsrechtlichen Grundsätzen. Der jeweilige Eigentümer hat gegebenenfalls einen Wertzuwachs auszugleichen.

Weiter gab die Stadt noch Hinweise zu den Angaben zu den Entwässerungsleitungen im Bauwerksverzeichnis, die im Zuge der seitdem erfolgten Planänderungen in das Bauwerksverzeichnis eingearbeitet wurden. Der Vorhabenträger erklärte, dass er den Abwasserbetrieb der Stadt Bad Hersfeld in die Detailplanung der ihn betreffenden Leitungsumlegungen mit einbeziehen werde.

Auch erläuterte die Stadt, dass bei der Planung der Lärmschutzwände Wildwechsel durchschnitten würden und forderte eine Einzäunung des Abschnittes.

Der Vorhabenträger sagt unter A.V.9 zu, dass die gesamte Strecke außerhalb der Standorte von Lärmschutzwänden eingezäunt wird. Die Zusage wird durch den Plan bestätigt.

Der Vertreter der Kreisstadt Bad Hersfeld erklärte bei dem Erörterungstermin am 21.12.2015, dass sich durch die vorstehenden Erwiderungen des Vorhabenträgers und die Erläuterungen im Erörterungstermin durch den Vorhabenträger die vorstehenden Einwendungen der Kreisstadt Bad Hersfeld erledigt haben.

Nach Auslegung der Pläne der 3. Planänderung in 2018 gab die Kreisstadt Bad Hersfeld mit Schreiben vom 5.6.2018 eine Stellungnahme zur im Zuge der 3. Planänderung festgesetzten Inanspruchnahme der gesamten Wegstrecke des Laufholzweges ab. Die Stadt erklärte, dass dieser nicht nur der Forstwirtschaft dienen würde, sondern eine wichtige Rolle bei der Naherholung spiele, so z.B. als wichtige Laufstrecke und einen öffentlich geförderten Themenweg beinhalte. Auch führe der Weg teilweise über ein städtisches Grundstück. Die Stadt erklärte, dass für die Nutzung eine Höchstgeschwindigkeit von max. 20 km/h tolerabel

sei, in Abhängigkeit des Zustandes und der Trassierung. Beim Antreffen von Wanderern, Läufern, Spaziergängern und/oder Radfahrern sei die Geschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit herabzusetzen. Zu- und Abgangsverkehr zu den nördlich der BAB A 4 liegenden Vereinsgeländen dürfe nicht beeinträchtigt werden. Auch sei eine Beschränkung des Nutzungszeitraums auf Montag bis Freitag, jeweils von 7:30 Uhr bis 17:00 Uhr erforderlich

Der Vorhabenträger erwiderte hierzu, dass ihm die Nutzungen des Laufholzweges als Forstweg und Naherholungsraum bekannt sind. Die Erweiterung der Inanspruchnahme auf den gesamten Wegeverlauf zwischen der ehemaligen Autobahnmeisterei und dem Stadtteil Kohlhausen der Kreisstadt Bad Hersfeld gegenüber der 2. Planänderung (dort bauzeitliche Inanspruchnahme lediglich von Kohlhausen bis zur Maßnahmenfläche) geht zurück auf eine Forderung von Hessen Forst und darauf aufbauende Überlegungen zur Baulogistik (vgl. die Ausführungen unter C.II.16.8). Hessen Forst hatte gefordert, den gesamten Wegeverlauf in die vorübergehende Inanspruchnahme aufzunehmen, um mögliche eigenmächtig gefahrene Abkürzungsstrecken der Bauausführenden zu berücksichtigen und daraus folgende Zerstörungen des Wegekörpers entschädigt zu bekommen. Der Vorhabenträger ist dieser Forderung in der 3. Planänderung gefolgt. Die obere Naturschutzbehörde beim RP Kassel hat gegen die Inanspruchnahme des gesamten Wegeverlaufs "keine Bedenken" erklärt. Hessen Mobil plant auf dem Weg die Baustellenlogistik für die landespflegerische Maßnahme E15 (Anlage einer Senke/eines Tümpels im Bereich "Rehgarten") und hat im Zuge der 3. Planänderung und im Vorfeld dieser Erwidern die Logistikplanung optimiert, um Belastungen daraus zu vermindern. Die Bauzeit für die Maßnahme E 15 und damit die Inanspruchnahme des Weges wird auf 3-4 Monate geschätzt. Aufgrund der vorhandenen Straßenbreiten in Kohlhausen sowie in Teilstücken auch deren Linienführung ist die Nutzung im Begegnungsverkehr nicht möglich. Zur Vermeidung von Schmutzaustragungen aus dem Baubereich und hohem Lasteintrag auf bzw. in die innerörtlichen Straßen würden die Fahrzeuge der Bauausführenden den Baustellenbereich deshalb über die Ortsstraßen von Kohlhausen anfahren. Die Ausfahrt und der Abtransport von Aushub aus dem Baufeld würde über den Laufholzweg und den Bereich der ehemaligen Autobahnmeisterei auf die Europaallee erfolgen. Alternative Wegeführungen bieten sich in diesem Bereich nicht an, was telefonisch durch den Vorhabenträger mit einem Vertreter der Stadt Bad Hersfeld einvernehmlich erörtert wurde. Die landespflegerische Maßnahme E15 dient der Erweiterung des Retentionsraumes

und damit dem Hochwasserschutz sowie durch Extensivierung dem Naturschutz. Die von der Stadt vorgeschlagene Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h kann zwar bauvertraglich vereinbart und örtlich beschildert werden, vom Vorhabenträger aber nicht restriktiv kontrolliert werden. Die weitere Reduktion auf Schrittgeschwindigkeit im Begegnungsfall kann verkehrsrechtlich nicht beschildert werden. Der Zu- und Abgangsverkehr zu den Vereinsgeländen wird in Folge der Grunderneuerung der Zufahrten und der anschließenden Betriebsumfahrt den üblichen baubedingten Einschränkungen, wie im Falle von Grundstückszufahrten in einer Ortsdurchfahrt (stundenweise Sperrungen, Bauprovisorien) unterliegen.

Gemäß Maßnahmenplan ist aus fachtechnischen/fachrechtlichen Gründen kein Durchführungszeitraum festgelegt. Die tageszeitliche Nutzungseinschränkung des in Anspruch zu nehmenden Laufholzweges von 7:30 Uhr bis 17:00 Uhr kann zwar vom Vorhabenträger ebenfalls bauvertraglich vereinbart und örtlich beschildert, aber nicht restriktiv kontrolliert werden. Im Sinne einer möglichst kurzen Bauzeit sollte sich diese aber ausschließlich auf Fahrzeuge mit einem angegebenen tatsächlichen Gewicht von mehr als 3,5 Tonnen (VZ 262 mit ZZ "Baustellenverkehr 17:00-07:30 h") beschränken.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass der Vorhabenträger die Bedenken der Stadt Bad Hersfeld aufgenommen hat. Soweit er den Forderungen der Stadt nachkommen kann, werden die Forderungen für erledigt erklärt. Ansonsten werden die Forderungen zurückgewiesen.

Weiter forderte die Stadt in Ihrer Stellungnahme, dass der Vorhabenträger vor baulichen Anpassungen und Instandsetzungsarbeiten sowie Eingriffen in den Baumbestand im Bereich des Laufholzweges vorher mit der Stadt Bad Hersfeld eine Abstimmung vornimmt. Auch forderte sie gemeinsame Begehungen und eine Dokumentation des Zustandes mit Protokollierung sowie, soweit nötig, die Wiederherstellung der Verkehrsflächen auch auf dem städtischen Straßennetz im Stadtteil Kohlhausen und auf dem Anschlussstück zur Europaallee. Für auftretende Schäden in der Phase der vorübergehenden Inanspruchnahme hätte der Vorhabenträger auf seine Kosten eine laufende Instandhaltung zu gewährleisten. Eine Reduktion der Nutzung (Naherholung, Sport, Themenweg) sei seitens der Kreisstadt oder Dritter nicht vorgesehen. Bauarbeiten zur Vor-, Nachbereitung oder Instandhaltung mit Sperrung der Wegeverbindung seien der Kreisstadt und dem Ski-Club Neuenstein mit 2 Wochen Vorlauf mitzuteilen. Auf die Maßnahmen sei auf Kosten des Vorhabenträgers über die örtliche Presse hin-

zuweisen. Maßnahmen zur Verkehrssicherung seien durch den Vorhabenträger und auf dessen Kosten zu ergreifen. Bei dringend erforderlichen Sofortmaßnahmen sollen die Informationen zeitnah im Nachgang erfolgen. Die Übergangsstrecken der Wegeverbindungen auf das befestigte Straßennetz seien nach Erfordernis maschinell zu reinigen, um Verkehrssicherheitsgefahren auszuschließen. Falls erforderlich seien Staubbindemaßnahmen durchzuführen.

Diesen Forderungen der Kreisstadt Bad Hersfeld kam der Vorhabenträger durch die Zusagen unter A.V.9 nach. Die Zusagen werden durch den Plan bestätigt.

Abschließend gab die Kreisstadt Bad Hersfeld mit Schreiben vom 10.7.2019 eine Stellungnahme zu den im Zuge der 4. Planänderung ausgelegten Unterlagen Landschaftspflegerischen Begleitplan - Bestand und Konflikte und Überprüfung der Nutzungstypenkartierung, nun planfestgestellte Unterlagen Nr. 19.1.2.1a bis 5a und 19.1.3 ab. Die Stadt hält die Schlussfolgerungen zum Biotopkomplex Auenlandschaft für wenig belastbar, weil von Hessen Mobil im NSG "Alte Fulda bei Bad Hersfeld" bei den Begehungen in 2019 an Gehölzen nördlich und südlich der BAB A 4 Fraßspuren des Bibers kartiert wurden und bei den früheren Erhebungen der Biber noch nicht festgestellt worden sei. Auch kritisiert die Stadt, dass der Biber trotzdem schon im bisher ausgelegenen Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag behandelt worden sei, hierfür eine Grundlage aber nicht erkennbar sei. Weiter wird die Formulierung des Vorhabenträgers kritisiert, dass sich die Ausgestaltung der Brücken an das MAQ 2008 anlehne, tatsächlich sei dies im vollen Umfang zu beachten. Die Stadt verweist darauf, dass die obere Naturschutzbehörde die Ansiedlung des nach Anhang IV und II der FFH-Richtlinie geschützten Fischotters in der Fuldaaue erwarte. Außerdem weise die Behörde darauf hin, dass die Querungsmöglichkeiten für dieses Tier erheblich verbessert würde. Die Schlussfolgerung, dass erhebliche Auswirkungen auf betroffene und untersuchte Artengruppen sowie weitere planungsrelevante Funktionen und Strukturen insgesamt ausgeschlossen werden könnten, sei spekulativ, die Aussage aufgrund völlig veralteter Erhebungsdaten nicht belastbar. Die Ansiedlung des Bibers zeige die deutlichen Veränderungen, deren Auswirkungen in einer speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung beurteilt werden müssten. Auch sei die Auflage, die Ausgestaltung der Bauwerke in enger Abstimmung mit der oberen Naturschutzbehörde im Rahmen der landespflegerischen Ausführungsplanung zu planen, nicht ausreichend. Die genaue Ausgestaltung müsse planfestgestellt werden.

Der Vorhabenträger erklärte hierzu gegenüber der Planfeststellungsbehörde, dass er sich seit Beginn des Vorentwurfs mit der oberen Naturschutzbehörde fortlaufend abgestimmt hat. Die Vorgehensweise, im Zuge der 4. Planänderung eine ergänzende naturschutzfachliche Unterlage zu erstellen und die Bearbeitungstiefe dieser Unterlage war mit der oberen Naturschutzbehörde abgestimmt. Die Planung war von Beginn an darauf ausgelegt, eine Ansiedlung des Bibers und des Fischotters zu ermöglichen bzw. ihr nicht entgegenzustehen. Die großzügige Bauwerksausbildung für die Bauwerke 2-1 und 2-2 ("neuer" Fulda-Altarm und Fuldabrücke) dient verschiedenen Zielen wasserrechtlicher und naturschutzrechtlicher Belange, die gleichfalls auch die artenschutzrechtlichen Erfordernisse für die Arten Biber und Fischotter mit abdecken. Mit der nun festgestellten Ansiedlung des Bibers werden diese Planungsansätze bestätigt. Für die Fuldabrücke ergibt sich aus der bisherigen Ausbildung der Gewässerquerung mit großzügigen Bermen kein weiterer Handlungsbedarf. Diese werden wiederhergestellt. Das Bauwerk 2-1 wird mit entsprechenden Bermen nach dem "Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ) – Ausgabe 2008" ausgeführt. Somit ist die Quermöglichkeit für den Biber gewährleistet.

Ein separates Fachgutachten für die Art Biber, welches über das planfestgestellte Artenschutzgutachten hinausgeht, wird von der Planfeststellungsbehörde für nicht erforderlich gehalten, da der Biber im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag ausreichend behandelt wurde. Wie die obere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme zur 4. Planänderung bestätigt hat, lassen sich auf diesem Wege die Wandermöglichkeiten und Wanderkorridore der europarechtlich geschützten Arten Biber und Fischotter im Bereich des Projektes optimieren und Beeinträchtigungen dieser Arten vermeiden. Der Fischotter wurde allerdings in sämtlichen Kartierungen bisher nicht im Untersuchungsgebiet angetroffen.

Der Forderung der Stadt bezgl. der Ausbildung der Querungshilfen für Fischotter und Biber kam die Planfeststellungsbehörde bereits durch die mit der oberen Naturschutzbehörde abgestimmten Auflage unter A.IV.4 Nr. 11 nach. Diese Auflage ist erforderlich aber auch ausreichend, da Ausführungspläne auf Grund des Detaillierungsgrades zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch gar nicht erstellt sein können. Die Einwände werden zurückgewiesen.

16.21 Weitere Behörden und Stellen

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

- Kreisausschuss des Landkreises Hersfeld-Rotenburg, Sachgebiet Straßenverkehrsbehörde
- Polizeipräsidium Osthessen
- Industrie- und Handelskammer Kassel-Marburg und Handwerkskammer Kassel
- Wingas GmbH
- NEL Gastransport GmbH
- OPAL Gastransport GmbH
- TenneT TSO GmbH
- Avacon AG
- Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG
- Vodafone Rhein-Main
- Amt für Bodenmanagement Homberg (Efze)
- Nordhessischen Verkehrsverbund

17. Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzverbände und -vereine

Die acht anerkannten Naturschutzverbände, namentlich die Landesverbände Hessen der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, des Naturschutzbund Deutschland und des Bund für Umwelt und Naturschutz sowie die Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen, der Landesjagdverband Hessen, der Verband Hessischer Sportfischer, die Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz und der Deutsche Gebirgs- und Wanderverein Hessen, haben keine Stellungnahmen abgegeben.

18. Begründung der Entscheidungen über die Einwendungen grundstücksmäßig be-
troffener Privater

18.1 die Beteiligten

Der Beteiligte Verein erhob mit Schreiben vom 24.10.2013, 22.7.2015 und 24.8.2015 mehrere Einwendungen. Er wurde dabei durch die Stellungnahme der Kreisstadt Bad Hersfeld (vgl. unter C.II.16.20) unterstützt, die für diesen Punkt ebenfalls an dieser Stelle behandelt wird. Am 14.10.2015 hat der Vorhabenträger Hessen Mobil mit dem Verein, Vertretern der Stadt Bad Hersfeld und der für den Grunderwerb im Auftrag des Vorhabenträgers tätigen Hessischen Landgesellschaft (HLG) ein Gespräch zur Erläuterung der Erwidernungen geführt. Beim Erörterungstermin am 21.12.2015 hat der Verein seine Einwendungen aufrecht gehalten.

Das betroffene Grundstück steht im Eigentum der Stadt Bad Hersfeld. Diese hat das Grundstück an den Verein verpachtet. Grundlage ist ein Pachtvertrag vom 30.5.1974 der mit Vertrag vom 5.11.2007 bis zum 30.4.2034 verlängert wurde. Dieser Pachtvertrag liegt der Planfeststellungsbehörde in Kopie vor.

Der Verein hat mit den o.g. Schreiben Widerspruch gegen die Planung der BAB A 4 im Abschnitt Bad Hersfeld-West eingelegt. Er habe über 30 Jahre benötigt, um die Grasbahn so herzustellen, dass sie sich in einem Zustand für nationale und internationale Meisterschaftsveranstaltungen mit entsprechendem Publikum aus ganz Europa befindet. Der Verein befürchtet nach Baubeginn und der teilweisen Nutzung des Geländes als Baustellenzufahrt und Ablageplatz große Beeinträchtigungen bis hin zum Totalausfall seiner Veranstaltungen mit Schädigung des Vereins und seines Ansehens sowie seiner Existenz. Der Verein bittet um Prüfung, ob die Nutzung seines Geländes vermieden werden kann. Auch die Stadt stellte in Ihrer Stellungnahme Forderungen zur bauzeitlichen Inanspruchnahme des Geländes. Sie fordert die Bauzeit auf die jährlichen Rennveranstaltungen in den Monaten Juli und August auszurichten, die belegten Flächen jeweils zu räumen und die Infrastruktureinrichtungen für den Rennbetrieb wiederherzustellen.

Der Vorhabenträger erläuterte hierzu nachvollziehbar, dass es für den Neubau der nördlichen Brückenhälfte der neuen Fuldastraße erforderlich ist, auf den in den Lage- und Grunderwerbsplänen markierten Teilflächen des städtischen Grundstückes, die sich mit der Grasbahn überschneiden, Baustelleneinrich-

tungsflächen zur Vorfertigung für das nördliche Brückenbauwerk der Fuldabrücke einzurichten. Zur Gewährleistung des Hochwasserschutzes bzw. Hochwasserabflusses unter dem Bauwerk ist das Bauwerk als stützenfreie Stabbogenbrücke aus Stahl zu konstruieren. Diese Konstruktion ist nur über eine Vorfertigung am Ufer realisierbar. Als Fertigungsort kann zudem nur der östliche Uferbereich gewählt werden, da sich westlich der Fuldabrücke weitere Bauwerke (Brücke über den Fulda-Altarm, Absetzbecken) anschließen, die zur Aufrechterhaltung des Autobahnverkehrs zeitgleich mit der Fuldabrücke erbaut werden müssen. Weiter erwiderte der Vorhabenträger, dass er keine Bauzeitfenster für die jährlichen Rennveranstaltungen in den Monaten Juli/August festlegen könne. Eine temporäre Räumung der Baustelleneinrichtungsflächen scheidet aus bautechnischen Gründen aus, da das Brückenbauwerk der Fuldabrücke auf dem markierten Gelände vorgefertigt werden soll. Die Montage der Stahlkonstruktion ist fortwährend über einen längeren Zeitraum vorgesehen, eine Verschiebung des in Teilen vorgefertigten Bauwerkes ist aus fertigungstechnischen und statischen Gründen nicht möglich. Die Baustelleneinrichtung besteht aus der Gleitbahn für das Bauwerk, Kränen, Containern und befestigten Lagerplätzen, deren temporäre Räumung für den Vorhabenträger äußerst aufwendig wäre. Die für die Baustelleneinrichtung benötigten Flächen werden bei Bedarf befestigt und nach Abschluss der Bauarbeiten in den Ursprungszustand zurückversetzt. Die Kosten für die Herstellung und die Unterhaltung der Baustelleneinrichtung trägt die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung).

Weiter schlug der o.g. Verein vor, für die Vorfertigung der Brücke und die Baustelleneinrichtung Flächen im östlichen Teil des Grundstückes und den befestigten Parkplatz vor dem MSC-Areal zu nutzen. Auch seien für Krananlagen und Ähnliches Flächen direkt unterhalb der Autobahn nutzbar.

Der Vorhabenträger erläuterte hierzu, dass die Gleitbahn zur Verschiebung des kompletten Brückenbauwerkes aus wirtschaftlichen und technischen Gründen eine möglichst kurze Länge aufweisen sollte. Die vom Verein angebotenen Flächen für Material und Vorfertigung der Brücke sind über 300 m vom bisher vorgesehenen Fertigungsort entfernt. Bei geschätzten Kosten von 1.500,- € pro laufendem Meter Gleitbahn und zwei erforderlichen Gleitbahnen zur Verschiebung des Bauwerkes, würden Mehrkosten für den verschobenen Fertigungsort insgesamt von ca. 900.000 € anstehen, zzgl. weiterer Verbauten und Bodenbewegungen. Die vom Einwender aufgeführten Flächen für Krananlagen unterhalb der Autobahn (Bereich des östlichen Brückenwiderlagers) wurden bereits be-

rücksichtigt. In dem o.g. Besprechungstermin wurde vereinbart, dass die Ausschreibung der Bauleistungen durch den Vorhabenträger mit der Option auf ein Bauverfahren erfolgt, dass die Fläche der Grasbahn möglichst nicht in Anspruch nimmt. Die Markierung der Baustelleneinrichtungsfläche in den Plänen bleibt zur Sicherstellung aller baulichen Verfahren unverändert.

Die Planfeststellungsbehörde konnte die vorgenannten Argumente des Vorhabenträgers nachvollziehen. Zur weiteren Prüfung der vorgenannten Einwände des Vereins und der Stadt hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger in Ergänzung zu seinen Erwidernungen gebeten, das geplante Baustellenkonzept und die erforderliche Flächeninanspruchnahme ausführlich darzustellen. Hierzu hat der Vorhabenträger eine Unterlage mit Erläuterungen und Plänen erstellt (nachrichtliche Unterlage Nr. 24) und diese in einer Besprechung der Planfeststellungsbehörde am 12.5.2016 vorgestellt. In Ergänzung zu der vom Verein vorgeschlagenen Verschiebung der Vormontage- und Baustelleneinrichtungsflächen auf die Ostseite des städtischen Grundstückes hat die Planfeststellungsbehörde Hessen Mobil gebeten zu prüfen, welche Maßnahmen erforderlich wären, den Vormontageplatz an der bisherigen Stelle zu belassen, aber die Baustelleneinrichtungsfläche soweit wie möglich zu reduzieren, ohne die Anlagen des Vereins zu beeinträchtigen. Dabei würde nach Auskunft von Hessen Mobil ein Verbau mit Mehrkosten von ca. 220.000 € sowie ein Eingriff in den Hochwasserabflussbereich der Fulda erforderlich werden. Weiter müsste die Baustraße sehr eng mit entsprechend deutlichen Sicherheitsdefiziten geführt werden. Insgesamt wären technische und logistische Schwierigkeiten zu erwarten, die zu weiteren Mehrkosten und einer Bauzeitverlängerung führen würden. Hier begründen sich die Mehrkosten insbesondere durch die dezentrale Zwischenlagerung von Baumaterialien, Baustoffen und Bauhilfsmitteln, die dann nicht mehr wirtschaftlich im Baufeld gelagert werden können. Diese Produktionsmittel müssten bedarfsgerecht und zeitgenau je Produktionsschritt aufwendig geliefert werden. Hier sind insgesamt Mehrkosten zu erwarten, die im Verhältnis deutlich höher als die wirtschaftlichen Nachteile bei Ausbleiben des jährlichen Rennens des Vereins zu bewerten sind. Darüber hinaus würde ein geändertes Bauablaufkonzept zu mehr Bauphasen führen, die auch Einschränkungen auf dem Gelände des Vereins mit einer noch längeren Inanspruchnahme der Rennbahn über die bisher angenommenen zwei Jahre hinaus zur Folge hätten. Der Vorhabenträger hat weiter gegenüber der Planfeststellungsbehörde erklärt, dass zunächst die südliche Hälfte der Fuldabrücke neu gebaut wird und hierfür eine

Bauzeit von zwei Jahren benötigt wird. Somit kann der Verein nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nach Beginn der Baumaßnahme noch in zwei Jahren Rennen veranstalten und der Zeitraum der vorübergehenden Inanspruchnahme des städtischen Grundstückes für den Bau der nördlichen Brückenhälfte ist in einem vertretbaren Rahmen planbar.

Der beteiligte Verein erklärte, dass durch den Ausbau der Autobahn sein Zuschauerbereich auf der Seite der Autobahn so minimiert werde, dass sich dort aus Sicherheitsgründen keine Personen mehr aufhalten könne. Aufgrund jährlich wachsender Zuschauerzahlen erhebt der Verein auch aus diesem Grund Einwände gegen die Inanspruchnahme des Geländes, die auch einen Wegfall des Hauptverpflegungsstands mit großen finanziellen Einbußen bedeuten würde. Da der Verein seine Veranstaltungen unter Flutlicht abhalte, sehe er auch hier einen Grund, dass der Autobahnausbau und die damit verbundene Baustelleneinrichtung nicht auf seinem Gelände oder angrenzend erfolgen soll. Weiter machte er den Vorschlag, die Böschung im unteren Teil mit geeigneten Stützmauern abzufangen. Dies würde die Freifläche zur Grasbahn aufrechterhalten.

Der Vorhabenträger erklärte hierzu, dass die bestehenden Einrichtungen der Flutlicht- und Zuschaueranlagen der Motorsportbahn des Vereins im Bereich zwischen Bau-km 2+640 und 2+840 im Bestand Flurstücke der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) beanspruchen und auf dem städtischen Grundstück noch in der Anbauverbotszone nach § 9 Fernstraßengesetz (FStrG) liegen, wovon sich die Planfeststellungsbehörde an Hand von Luftbildern überzeugen konnte. Erlaubnisse der Straßenbauverwaltung oder Nutzungsvereinbarungen des Vereins oder des Grundstückseigentümers Stadt mit der Straßenbauverwaltung liegen nicht vor. Dauerhaft wird mit der geplanten Böschungsanpassung ohne Ausrundung am Dammfuß gemäß der hiermit planfestgestellten Planung die bestehende Flurstücksgrenze im unmittelbaren Bereich der Rennstrecke eingehalten. Es ist in diesem Bereich der Rennstrecke kein dauerhafter Grunderwerb durch den Straßenbaulastträger erforderlich. Diese Vorgehensweise ist das Ergebnis einer Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und dem beteiligten Verein sowie der Stadt Bad Hersfeld vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Ein Bauwerk zur Abfangung der Böschung ist für den Vorhabenträger nicht erforderlich. Sollte der Verein und die Stadt Bad Hersfeld ein solches Bauwerk, ggf. in Verbindung mit Zuschaueranlagen, planen und finanzieren können, erkläre sich Hessen Mobil bereit, entspre-

chende Verhandlungen zu führen, Vereinbarungen zu treffen und ein Bauwerk für den Endzustand zu berücksichtigen.

In seiner Stellungnahme von 24.8.2015 betonte der Verein noch einmal, dass die jährlichen Grasbahnrennen die Existenzgrundlage des Vereins seien. Ein Ausfall der Rennen wäre vereinsgefährdend, daher seien Nutzungseinschränkungen oder Verbote nicht akzeptabel. Eine anderweitige Nutzung der Grasbahn nach Ende der Bautätigkeit falle aufgrund der langwierigen Wiederherrichtung für eine bestimmte Zeit aus.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der eigenen Recherche ermittelt, dass der Verein neben den zwei jährlichen Rennveranstaltungen noch zwei weitere Veranstaltungen im Jahr durchführt, für die keine Rennbahn benötigt wird. So wurden im Jahr 2019 zwei Autoausstellungen, eine in der Innenstadt von Bad Hersfeld und eine auf dem Vereinsgelände durchgeführt. Dies wäre auch bei teilweiser Inanspruchnahme durch das planfestgestellte Vorhaben auf dem Vereinsgelände zumindest eingeschränkt möglich. Durch diese Veranstaltungen kann der Verein auch während der vorübergehenden Inanspruchnahme von Teilen des städtischen Grundstückes Einnahmen erzielen.

Zu entschädigungsrechtlichen Fragen teilte der Vorhabenträger dem Verein während des Anhörungsverfahrens mit, dass die entschädigungsrechtlichen Belange grundsätzlich im Nachgang zur Planfeststellung separat geregelt würden. Er hat jedoch durch die Hessische Landgesellschaft (HLG), die von Hessen Mobil mit Grunderwerbssaufgaben betraut ist, die bestehenden Vertragsverhältnisse zwischen Stadt Bad Hersfeld und dem Verein prüfen lassen. Der Motorsportclub Bad Hersfeld nutzt das betroffene Grundstück aufgrund des zwischen ihm und der Stadt Bad Hersfeld am 30.5.1974 geschlossenen Pachtvertrages, der letztmalig am 5.11.2007 einen Nachtrag erfahren hat. Nach diesem Pachtvertrag wurde dem Motorsportclub das Grundstück von der Stadt lediglich "als Übungsgelände" verpachtet, so dass eine Nutzung für Motorsportveranstaltungen keine vertraglich gesicherte Rechtsposition darstelle. Darüber hinaus enthält der Vertrag folgende hier zitierte Vereinbarung: "Falls das Grundstück ganz oder teilweise veräußert oder aber zu städtischen bzw. sonstigen öffentlichen Zwecken verwendet werden soll, erlischt das Pachtverhältnis. Der Pächter ist in diesem Falle jederzeit zur Herausgabe des Grundstücks verpflichtet. Ein Entschädigungsanspruch steht ihm nicht zu". Hessen Mobil teilte daraufhin dem Verein mit, dass gemäß der Planung das Grundstück während der Bauzeit vorübergehend und teilweise zu öffentlichen Zwecken in Anspruch genommen werden

solle. Gemäß § 5 des Pachtvertrages erlösche damit das Pachtverhältnis. Dem Verein stünden nach Auffassung von Hessen Mobil keine Entschädigungsansprüche in Bezug auf den bestehenden Pachtvertrag zu.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Aussagen geprüft und verweist zu Fragen des Eigentums und den Entschädigungsgrundlagen zunächst auf die Ausführungen unter C.II.15. Demnach stehen für die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen den Betroffenen eine angemessene Entschädigung in Geld, gegebenenfalls auch Schadenersatz für Störungen und Beeinträchtigungen zu. Im Übrigen müssen die Flächen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden. Über die Rechtmäßigkeit des Pachtvertrages zwischen der Stadt Bad Hersfeld und dem Verein kann die Planfeststellungsbehörde nicht befinden. Zunächst wäre es Aufgabe der Stadt Bad Hersfeld diesen Vertrag im Hinblick auf die oben zitierte Regelung gegenüber Ihrem Pächter durchzusetzen. Auf Grund der Stellungnahme der Stadt Bad Hersfeld geht die Planfeststellungsbehörde nicht davon aus, dass die Stadt die Regelungen des Pachtvertrages durchsetzen wird. Die o.g. Aussagen des Vorhabenträgers gegenüber dem Verein zu den entschädigungsrechtlichen Fragen werden seitens der Planfeststellungsbehörde ausdrücklich nicht bestätigt. Bezüglich der Regelung sämtlicher Entschädigungsansprüche wird die zuständige Stelle bei Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses mit den Beteiligten rechtzeitig vor Baubeginn in Grunderwerbsverhandlungen auf der Basis eines qualifizierten Gutachtens eintreten. Die Entschädigungsregelung in Folge vorübergehender und dauerhafter Flächenverluste, die dem Verein als Pächter im Zuge dieser Baumaßnahme entsteht, wird in gleicher Art und Weise behandelt. Das bedeutet, dass sich nicht nur für die Eigentümer Entschädigungsansprüche ergeben, sondern diese Ansprüche auch Pächtern zustehen.

Nach Prüfung der vorgenannten Erwiderungen und der durch den Vorhabenträger weiteren vorgelegten Unterlagen stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die Planung des Vorhabenträgers nachvollziehbar ist und eine räumliche Verschiebung der Baustelleneinrichtungsfläche aus bautechnischen, bauzeitlichen und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich ist. Auch wäre eine Unterbrechung der Bauarbeiten und vollständige Räumung der Baustelleneinrichtungsfläche unverhältnismäßig. Auch kann der Verein nicht auf eine Nutzung der Flächen der Bundesstraßenverwaltung in der Zukunft bestehen. Über die zukünftige Nutzung auf den städtischen Flächen in der Bauverbotszone hat der Stra-

ßenbaulastträger im Zuge eines ordnungsgemäßen Verwaltungshandels über eine Außnahmegenehmigung mit entsprechenden Auflagen auf Antrag des Vereins zu entscheiden. Die im Anhörungsverfahren durch den Vorhabenträger gemachten Zusagen an die Stadt Bad Hersfeld und den o.g. Verein, in der Ausschreibung der Bauleistungen zur Fuldabrücke für den zukünftigen Auftragnehmer die Option zuzulassen, ein Bauverfahren zu wählen, welches die Fläche der Grasbahn möglichst nicht in Anspruch nimmt und beide Beteiligten möglichst frühzeitig über den Baubeginn zu informieren, wurden von der Planfeststellungsbehörde unter A.V.9 Nr. 15 und Nr. 16 bestätigt. Ansonsten werden die Einwände zurückgewiesen.

18.2 die Beteiligte

Die Beteiligte GmbH gab mit Schreiben vom 16.10.2013 und 21.8.2015 Einwendungen ab. Zunächst erklärte die Beteiligte, dass sie ihre Betroffenheit anhand der ausgelegten Unterlagen nicht eindeutig erkennen könne. Zudem verweist sie auf einen gültigen Bebauungsplan zur Erweiterung ihres Distributionszentrums, nach dem die notwendigen Abstände der Bebauung zur BAB eingehalten seien. Wenn sich die BAB durch geplante Baumaßnahmen näher an die Bebauung der Beteiligten bewege, sehe sie die Gefahr der Beeinträchtigung bei der Erweiterung gemäß Bebauungsplan. Aus diesem Grund würden die Einwendungen vorsorglich erhoben, bis die Einwanderin im Rahmen des Erörterungstermins Klarheit über die Details der Maßnahme bekommen habe. Dies beinhalte auch die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen für die bestehenden Hecken und Bäume auf dem Autobahndamm, die als Schallschutz dienen.

Der Vorhabenträger erklärte, dass die Aufstellung des genannten Bebauungsplanes seinerzeit unter Beteiligung des Vorhabenträgers als Straßenbaulastträger der Bundesautobahn unter Berücksichtigung der geplanten Autobahnverbreiterung erfolgte. Nach § 9 Abs. 7 FStrG besitzt die unter Beteiligung des Vorhabenträgers im Bebauungsplan festgelegte Anbaugrenze weiterhin Gültigkeit. Damit wird es durch das hiermit planfestgestellte Vorhaben zu keinen rechtlichen und baulichen Beeinträchtigungen für die Erweiterung des Betriebsgebäudes gemäß Bebauungsplan kommen. Zur weiteren Erläuterung übergab der Vorhabenträger einen vergrößerten Lageplanausschnitt mit Bemaßung der zukünftigen Abstände vor dem Erörterungstermin an den Beteiligten. Die Hecken-

und Baumpflanzung am Nordwestrand des Hallenkomplexes wird im Zuge der Dammverbreiterung durch den Vorhabenträger teilweise überbaut. Gemäß dem planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan sind auf dem neu geschütteten Damm neue Gehölzpflanzungen vorgesehen, die durch den Vorhabenträger erstellt werden und der landschaftlichen Einbindung der Autobahn dienen. Der Einwand hat sich damit erledigt.

Im Erörterungstermin erklärten die Vertreter der Beteiligten, dass sie infolge des geringen Abstands erhöhte Gefahren durch Unfälle auf der Autobahn für ihr Unternehmen befürchteten.

Der Vorhabenträger erläuterte hierzu, dass die üblichen Schutzeinrichtungen entlang der Autobahn zum Einsatz kommen werden, die ein Abkommen von der Autobahn verhindern. Darüber hinaus verwies er auf eine stark verbesserte Trassierung der Autobahn, die zukünftigen Unfällen vorbeugen wird. Der Einwand hat sich damit erledigt.

Ferner befürchteten die Vertreter der Beteiligten erhöhte Lärmwerte durch Schallreflexionen der einseitigen Lärmschutzwand.

Im Erörterungstermin wurde vereinbart, dass der Vorhabenträger die Beurteilungspegel an den Gebäuden der Beteiligten ermittelt und Ihnen übergibt. Der Einwand hat sich damit erledigt.

18.3 der Beteiligte

Der Beteiligte erhob mit Schreiben vom 25.10.2013 und 1.8.2015 Widerspruch gegen die ausgelegte Planung. Der Beteiligte führte aus, dass die von ihm betroffenen Grundstücke, die Flurstücke 25/4 und 25/6, Flur 18, Gemarkung Hersfeld, sowie das Flurstück 13/1, Flur 4, Gemarkung Asbach sehr wertvoll seien und einen für die Gegend und seinen Betrieb überdurchschnittlichen Bodenwert aufweisen würden. Einem Verkauf würde der Beteiligte nur zustimmen, wenn ihm gleichwertige Ersatzflächen zur Verfügung gestellt würden.

Hessen Mobil erwiderte hierzu, dass die Flurstücke 25/4 und 25/6 für die Umsetzung des geplanten Beckens 1 mit Absetz- und Rückhaltebereich benötigt werden. Eine Verschiebung des Beckens 1 derart, dass die Flächen des Einwenders nicht mehr betroffen sind, wurde geprüft. Aus den folgenden Gründen ist dies jedoch nicht möglich bzw. vertretbar:

- a) Die Verschiebung nach Osten würde eine komplizierte Zuleitung der Straßenabwässer erfordern (Dükerung unter dem Becherbach hindurch). Darüber hinaus wäre das Becken aufgrund der topographischen Situation (Nähe zum Becherbach, Lage im Geländetiefpunkt) bei starker Wasserführung des Becherbaches überschwemmungsgefährdet und der Auslauf müsste zur Funktionssicherung aufwändig gestaltet werden.
- b) Die Verschiebung nach Westen stößt aufgrund der Topographie ebenfalls auf schwerwiegende Probleme. Mit der dann notwendigen Verlängerung der Zuleitung der Straßenabwässer wäre zudem der Einlauf tiefer als mit dem geplanten Becken anzusetzen. Dieser Sachverhalt in Verbindung mit dem ansteigenden Gelände würde einen erheblichen baulichen Eingriff mit umfangreichen Erdbewegungen mit sich bringen. Mit der Verschiebung nach Westen würde die notwendige Zuwegung zu dem Becken am Dammfuß der Autobahn verlaufen müssen und Teile des Flurstückes 25/4 müssten randlich in Anspruch genommen werden.

Zum Flurstück 13/1 erwiderte der Vorhabenträger, dass Teile des Flurstücks aufgrund der Verbreiterung des Autobahndammes und der Anordnung einer nicht verzichtbaren Entwässerungsmulde am Dammfuß, die zum Becherbach entwässert, in Anspruch genommen werden müssen. Die Trassierung ist in dem Bereich durch technische Zwangspunkte (Aufnahme der Hauptachse aus dem bereits fertiggestellten Abschnitt ‚Kirchheim Ost‘) festgelegt. Der derzeit vorhandene Fahrbahnrand wird jedoch beibehalten. Die Verbreiterung des Straßendamms ist der in diesem Bereich beginnenden Lärmschutzwand geschuldet. Die randliche Inanspruchnahme des Flurstückes 13/1 wäre nur mit sehr aufwändigen Stützbauwerken möglich, die wirtschaftlich und unterhaltungstechnisch nicht vertretbar sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Prüfung der Unterlagen festgestellt, dass die Grundstücke des Einwenders für das geplante Vorhaben benötigt werden. Eine unverhältnismäßige Inanspruchnahme des Einwenders ist nicht erkennbar. Grundsätzlich besteht ein rechtlicher Anspruch auf Entschädigung und nicht auf die Gestellung von Ersatzland. Nur eine vorliegende Existenzgefährdung ist durch das Angebot gleichwertigen Ersatzlandes abzuwenden. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Die Entschädigung für einen Flächenverlust erfolgt grundsätzlich in Geld. Ein Rechtsanspruch auf gleichwertige Ersatzflächen besteht nur im Fall der Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes. Ist die Frage der Existenz-

gefährdung für das Abwägungsergebnis der Planung ausschlaggebend, muss sich die Planfeststellungsbehörde Klarheit verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung des Betriebs zu vermeiden. Ein Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der Betriebsfläche kann einen gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-) Betrieb in der Regel nicht gefährden. Deshalb kann die Planfeststellungsbehörde regelmäßig bei einer Landinanspruchnahme bis zu diesem Anhaltswert ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung des Betriebs nicht eintritt. Für eine Existenzgefährdung bestehen hier keine Anhaltspunkte. Der Einwender hat dies auch nicht geltend gemacht. Bezüglich der Regelung sämtlicher Entschädigungsansprüche wird die zuständige Stelle bei Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses mit dem Einwender rechtzeitig vor Baubeginn in Grunderwerbsverhandlungen auf der Basis eines qualifizierten landwirtschaftlichen Gutachtens eintreten. Der Vorhabenträger teilte der Planfeststellungsbehörde mit, dass er einen freiwilligen Flächentausch gegenüber der HLG anregen wird.

18.4 die Beteiligten

Die Beteiligten erhoben mit Schreiben vom 30.10.2013 Einspruch gegen die ausgelegte Planung und die darin enthaltenen Veränderungen der Oberflächenkonturen, die ihre Grundstücke direkt betreffen würden sowie gegen die Veränderung der Oberflächenkonturen anderer Grundstücke, die jedoch ihre Grundstücke indirekt z. B. durch stärkere Vernässung betreffen würden. Den konkreten Umfang der Betroffenheit ihres bewirtschafteten Landes konnten die Einwender nicht abschließend ermitteln, sie fordern eine eingehende Erläuterung der geplanten Maßnahmen und die Erörterung der daraus folgenden Auswirkungen. Dem ausgelegten Plan sei grundsätzlich zu entnehmen, dass die Wiesen im betroffenen Uferbereich der Haune eine Veränderung dahingehend erfahren sollen, dass es in Zukunft größere Bereiche geben würde, die in Hochwasserzeiten überschwemmt werden sollen. Der geplante Ausbau des alten Mühlgrabens u. a. entlang der Flurstücke der Einwender sowie die Auskofferung von Flutmulden ließen eine zunehmende Vernässung und Versauerung des gut nutzbaren Grünlandes erwarten. Die Einwender sehen ihre Befürchtungen durch

das Hochwasser im Juni 2013 bestätigt, bei dem die vorhandenen Geländeformen ein Abfließen verhindert hätten. Auch für die im Auenbereich befindlichen Ackerflächen werden nachteilige Entwicklungen erwartet. Zudem könne der Ausbreitung von feuchtigkeitsliebenden Pflanzen nichts entgegengesetzt werden, was zu Bewirtschaftungseinschränkungen bis hin zur Bewirtschaftungsaufgabe führen würde. Dabei würde die derzeitige Pflege im Interesse der Allgemeinheit entfallen und höhere Pflegekosten würden anfallen. Die Einwender weisen auf eine schleichende Enteignung durch die Wertminderung hin und erheben dagegen Einspruch. Auch führen die Einwender den ihrer Auffassung nach erheblichen Flächenverlust der Landwirte in der Gemarkung aufgrund der Straßenneubaumaßnahme Ortsumgehung Hauneck an, der die Existenz der Betriebe stark gefährden würde. Der zusätzliche indirekte Verlust von landwirtschaftlichen Flächen durch Nutzbarkeitseinschränkungen würde die Situation um ein deutliches Maß verschärfen. Schon heute seien existenznotwendige Flächen für den Betrieb nur schwer zu bekommen, da sie durch andere Maßnahmen der zukünftigen landbaulichen Bewirtschaftung entzogen würden. Die Einwender kündigen für den Fall der erwarteten Planausführung die Forderung von Entschädigungen und Ausgleichszahlungen an. Abschließend listen die Einwender die für sie direkt und indirekt betroffenen Flächen in dem beplanten Bereich auf.

Der Vorhabenträger erklärt, dass die Einwender gemäß dem planfestgestellten Grunderwerbsverzeichnis nur auf dem Flurstück 24, Flur 51, Gemarkung Bad Hersfeld mit Eigentumsflächen betroffen sind. Von den übrigen von den Einwendern genannten Flächen, sind die Flurstücke 20/1, 21/1, 22/1 in der Flur 51, Gemarkung Bad Hersfeld und Flurstück 4/1, Flur 1, Gemarkung Unterhaun betroffen. Diese sind nach Informationen des Vorhabenträgers Pachtflächen der Einwender.

Die auf den betroffenen Flurstücken vorgesehenen Maßnahmen beinhalten das geplante Absetzbecken 5 (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 11c, Bauwerksverzeichnis, Nr. 4.27), die Neuprofilierung eines Grabens zur Entwässerung des Absetzbeckens 5 zur Haune (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 11c, Bauwerksverzeichnis, Nr. 4.30) sowie die Verlegung eines Streckenfernmeldekabels (vgl. planfestgestellte Unterlage Nr. 11c, Bauwerksverzeichnis, Nr. 8.1). Der Vorhabenträger hat am 1.4.2014, wie von den Einwendern gefordert, den Umfang der geplanten Maßnahmen den Einwendern erläutert.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Prüfung der Unterlagen festgestellt, dass die Grundstücke des Einwenders für das geplante Vorhaben vorübergehend und die Pachtflächen teils dauerhaft und teils vorübergehend benötigt werden. Eine unverhältnismäßige Inanspruchnahme des Einwenders ist nicht erkennbar. Auch schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Sicht des Vorhabenträgers an, dass die Hochwassersituation mit der heute ungünstigeren Geländeform verbessert wird, da der Graben nach der Neuprofilierung bei einem Hochwasserereignis zunächst mehr Wasser fassen kann, bevor das Wasser über die Höhenstufe läuft. Zudem wird aufgrund der Umkehrung der Fließrichtung des Grabens der Abfluss des Hochwassers verbessert.

Auf Grund der Einwendung des Beteiligten unter C.II.18.6, Grundstückseigentümer des Flurstücks 17, Flur 14, Gemarkung Bad Hersfeld, wurde im Zuge der 1. Planänderung auf die Umsetzung der LBP-Maßnahme "A7" und damit auf die dauerhafte Beschränkung dieses Grundstückes verzichtet. Damit folgt der Vorhabenträger auch den Forderungen der Einwender und kann die von ihnen befürchtete weitere Vernässung des Grünlandes weitgehend ausschließen. Die Einwände haben sich erledigt.

Die Einwendung der Beteiligten wurde von der Stadt Bad Hersfeld mit dem Eingangsdatum 31.10.2013 gestempelt. Die Anhörungsbehörde teilte den Beteiligten zunächst mit, dass Ihre Einwendung präkludiert sei. Der Einwender versicherte im Erörterungstermin am 21.12.2015, dass er die Einwendung vom 30.10.2013 am 30.10.2013 in den Briefkasten der Stadt Bad Hersfeld geworfen habe. Die Nachfrage bei der Stadtverwaltung von Bad Hersfeld durch die Anhörungsbehörde hat ergeben, dass der Briefkasten im Rathaus in der Regel morgens gegen 7.00 Uhr und anschließend intervallmäßig – zum letzten Mal gegen 15.30 Uhr - geleert wird. Die Post, die danach eingeht, erhält den Eingangsstempel vom nächsten Tag. In den Außenstellen wird in der Regel einmal täglich morgens geleert. Auch hier erhalten später eingehende Sendungen den Eingangsstempel vom nächsten Tag. Die Anhörungsbehörde teilte der Planfeststellungsbehörde mit, dass in Anbetracht dieses Umstands die Einwendung der Eheleute Schulin als fristgerecht im Verfahren berücksichtigt werden sollte. Dies wurde hiermit getan.

18.5 der Beteiligte

Der Beteiligte erhob mit Schreiben vom 31.10.2013, 22.8.2015, 22.5.2018 und 30.6.2019 Widerspruch gegen die ausgelegte Planung. Er erklärte in allen genannten Schreiben, dass er gegen eine Beschränkung bzw. gegen den Verkauf seines Grundstückes ist. Zu einem Tausch des Grundstückes gegen ein gleichwertiges Grundstück in der Nähe ist er allerdings bereit.

Der Vorhabenträger erklärt, dass der Einwender mit dem Flurstück 114, Flur 15, Gemarkung Bad Hersfeld mit Eigentumsflächen für die landschaftspflegerische Ersatzmaßnahme "E6" betroffen ist. In der Ursprungsplanung von 2013 war zunächst vorgesehen, 1.428 m² zu erwerben und 6.299 m² dauerhaft in der Nutzung zu beschränken. Im Zuge der 1. Planänderung wurde dies geändert. Von dem 7.727 m² großen Grundstück werden nun gemäß dem planfestgestellten Grunderwerbsverzeichnis von dem o.g. Grundstück 1.871 m² dauerhaft benötigt. Eine dauerhafte Beschränkung von Grundstücksteilen ist nicht mehr erforderlich. Im Zuge der weiteren Planänderungen wurde an dem Grundstück des Einwenders keine Änderung mehr vorgenommen. Der Einwender hat das Grundstück verpachtet, ein Pächter des Grundstücks hat keine Einwendung abgegeben.

Nach Prüfung der Unterlagen stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass ein Teil des Grundstücks des Einwenders zur Umsetzung der Ersatzmaßnahme E6 benötigt wird. Mit der Ersatzmaßnahme E6 wird nach Ausführung des Vorhabenträgers eine mit den Wasser- und Naturschutzbehörden nach fachlichen Belangen abgestimmte Maßnahme, die ursprünglich von der Stadt Bad Hersfeld durchgeführt werden sollte, übernommen. Eine wasserrechtliche Genehmigung der oberen Wasserbehörde lag bei Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bereits vor und wurde im Zuge des Anhörungsverfahrens durch die Behörde im Rahmen ihrer Stellungnahme bestätigt. Mit der Maßnahme werden sowohl naturschutzfachliche als auch wasserrechtliche Zielsetzungen verfolgt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Maßnahme sehr gut geeignet, die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren. Die Maßnahme ist multifunktional und es wird durch sie eine weitere Inanspruchnahme von evtl. landwirtschaftlichen Flächen an anderer Stelle vermieden. Auch werden keine Gründe, die für eine unverhältnismäßige Inanspruchnahme des Einwenders sprechen, geltend gemacht und sind auch nicht zu erkennen. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Die Entschädigung für einen Flächenverlust erfolgt grundsätzlich in Geld. Ein Rechtsanspruch auf gleichwertige Ersatzflächen besteht nur im Fall der Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes. Bezüglich der Regelung sämtlicher Entschädigungsansprüche wird die zuständige Stelle bei Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses mit dem Einwender rechtzeitig vor Baubeginn in Grunderwerbsverhandlungen auf der Basis eines qualifizierten landwirtschaftlichen Gutachtens eintreten. Der Vorhabenträger teilte der Planfeststellungsbehörde mit, dass er bestrebt ist, mit Umsetzung der Maßnahme "E6" die verbleibenden Flächen im Haunetal mit dem dann vorhandenen Zuschnitt möglichst günstig für die landwirtschaftliche Nutzung zu gestalten und nach der Planfeststellung mit allen Betroffenen ein Flächentauschkonzept zu entwickeln.

Im Zuge der Anhörung zur 4. Planänderung machte der Einwender zum ersten Mal geltend, dass er Eigentümer eines unbebauten Grundstückes in der Sternerstraße in Bad Hersfeld sei und forderte eine mit den Bewohnern bzw. Eigentümern von Grundstücken im Bereich Tageberg und Kurviertel abgestimmte Lösung des Lärmbelästigungsproblems.

Für das vom Einwender angegebene unbebaute Grundstück in der Sternerstraße lässt sich anhand der Unterlagen der planfestgestellten schalltechnischen Untersuchung erkennen, dass durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich die maßgebenden Tages- und Nachtgrenzwerte eingehalten werden und somit keine Lärmbetroffenheit ausgelöst wird. Weiter wird hierzu auf die Ausführungen und Entscheidungen unter C.II.12.2.7 verwiesen. Der Einwand hat sich erledigt.

18.6 der Beteiligte

Der Beteiligte erhob mit Schreiben vom 28.10.2013 Widerspruch gegen die ausgelegte Planung. Er sei nicht bereit, seine Flächen zur Verfügung zu stellen. Der Einwender befürchte eine Existenzgefährdung, da er bereits durch eine andere Straßenbaumaßnahme ca. 10 ha landwirtschaftliche Fläche verloren habe.

Der Vorhabenträger hat sich mit dem betroffenen Landwirt mehrfach abgestimmt, zuletzt auch unter Beteiligung der oberen Naturschutzbehörde bei einem gemeinsamen Ortstermin am 17.2.2015. Im Ergebnis wurde vom Vorhabenträ-

ger im Zuge der 1. Planänderung auf die Umsetzung der LBP-Maßnahme "A7" und damit auf die dauerhafte Beschränkung des gesamten Flurstücks 17, Flur 14, Gemarkung Bad Hersfeld verzichtet. Auch auf dem benachbarten Flurstück 16 in der gleichen Flur wird die Maßnahme "A7" nicht umgesetzt. Der geplante Entwässerungsgraben zur Haune wird ab dem Wegedurchlass durch eine ca. 80 m lange Rohrleitung DN 1.200 (Innendurchmesser 1.200 mm) mit einer Mindestüberdeckung von 70 cm durch das Grundstück ersetzt. Damit bleibt die Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche (derzeit Grünland) für den Einwender weiterhin möglich. Der Vorhabenträger hat mit dem Einwender vereinbart, dass ihm der Beginn der Bauarbeiten rechtzeitig, mind. 4 Wochen vorher, mitgeteilt wird, um ihm eine Mahd der Flächen zu gewährleisten.

Mit der erfolgten Planänderung, dem Verzicht auf die Umsetzung der Maßnahme A7 und damit auf die dauerhafte Beschränkung des Flurstücks 17, Flur 14, Gemarkung Bad Hersfeld, wird der Forderung des Einwenders nach Erhalt der Fläche für seine landwirtschaftliche Nutzung entsprochen. Mit Datum vom 28.05.2015 hat der Einwender eine Erklärung unterzeichnet, wonach er seine Einwendung aufgrund dieser geänderten Planung zurückzieht und auf die Prüfung der Existenzgefährdung für seinen landwirtschaftlichen Betrieb verzichtet. Die Einwendung ist damit erledigt.

18.7 die Beteiligte

Die Beteiligte gab mit Schreiben vom 14.8.2015 im Rahmen der Anhörung zur 1. Planänderung eine Einwendung ab. Die Gesellschaft sei Eigentümerin des Gewerbegrundstückes Am Schloss Eichhof 1, der Mieter ein Versandhändler. Betroffen sei das Teilstück mit der Flurnummer 64/31 am nordöstlichen Bereich, von dem ein Teil vorübergehend für die Baumaßnahme benötigt werde. Dort sei die LKW-Ausfahrt des Logistikmieters betroffen und die Einwenderin befürchtet Nutzungsausfälle. Um dem Mieter einen reibungslosen Lieferverkehr zu ermöglichen, habe sie vorsorglich Einspruch erhoben.

Gemäß dem planfestgestellten Grunderwerbsplan ist das Grundstück der Einwenderin Flurstück 64/31, Flur 18, Gemarkung Bad Hersfeld betroffen. Im Zuge der hier planfestgestellten Maßnahme ist auch der Ersatzneubau der Unterführung der städtischen Straße zur Eichhofsiedlung erforderlich. Dabei soll diese Straße nach Abstimmung mit der Stadt Bad Hersfeld auch höhenmäßig verän-

dert werden, um eine regelgerechte Durchfahrtshöhe unter dem Bauwerk zu gewährleisten. Dabei muss auch der Anschluss der von der Einwenderin beschriebenen LKW-Zufahrt an diese Straße geringfügig angepasst werden, woraus die gekennzeichnete vorübergehende Inanspruchnahme resultiert.

Vorübergehende, temporäre Einschränkungen während der Baumaßnahme werden sich nicht vermeiden lassen. Der Vorhabenträger sagte jedoch zu, dass er die Arbeiten in Absprache mit der Eigentümerin und dem Nutzer der Fläche durchführen wird. Die Zufahrt ist im Bestand großzügig bemessen, so dass abschnittsweise gebaut werden kann und die Zufahrt für LKW aufrechterhalten werden kann. Der Forderung des Einwenders kam der Vorhabenträger durch die Zusage unter A.V.10 nach. Die Zusage wird durch den Plan bestätigt. Die Einwendung ist damit erledigt.

18.8 die Beteiligte

Die Beteiligte Gesellschaft gab im Namen der Grundstückseigentümerin mit Schreiben vom 30.5.2018 im Zuge der Anhörung zur 3. Planänderung eine Einwendung ab und bat um Klärung der darin angesprochenen Punkte. Die Beteiligte stellte als erstes fest, dass das geplante Regenwasserauffangbecken (Becken 4) offensichtlich auf Eigentumsflächen der vertretenen Eigentümerin liege. Die Inanspruchnahme wurde jedoch nicht abgelehnt.

Die Planfeststellungsbehörde kann nach Prüfung der planfestgestellten Grunderwerbsunterlagen bestätigen, dass das geplante Regenrückhaltebecken auf dem Flurstück 5/27, Flur 48 in der Gemarkung Bad Hersfeld liegt. Für das Becken werden am südöstlichen Rand des 307.302 m² großen Grundstückes 7.279 m² dauerhaft erworben und 138 m² dauerhaft beschränkt. Weiter werden 7.946 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Das Regenrückhaltebecken wurde im Rahmen der 3. Planänderung weder in seiner Funktion noch Lage verändert.

Zum Entfallen des BW 1077 und der Neuanlage des Bauwerkes 3-6 (Kleinertunnel) führt die Beteiligte an, dass derzeit eine breite Unterführung unter der Autobahn zum Flurstück 5/27 vorhanden sei. Die Brunnenwasserleitung und die dazugehörige Stromversorgung von Brunnen 4 und 5 auf dem genannten Flurstück laufen unterhalb dieser Unterführung und seien somit für Instandhaltungs-

und -setzungsarbeiten derzeit zugänglich. Hier sei sicherzustellen, dass weiterhin die Zugänglichkeit und damit die Möglichkeit der Instandhaltung der benannten Leitungen bestehen bleibt.

Der Vorhabenträger verwies hierzu auf die Regelung zur Sicherung und Verlegung der von der Beteiligten genannten Leitungen in der planfestgestellten Unterlage 11c, Bauwerksverzeichnis unter Punkt 8.50. Danach ist die Leitung zu sichern und der Grunderneuerung der BAB A 4 anzupassen. Technische Einzelheiten werden mit der Einwanderin geklärt. Die Kostentragung richtet sich nach einschlägigen Gesetzen, Verträgen, Richtlinien oder nach allgemeinen entschädigungsrechtlichen Grundsätzen. Der jeweilige Eigentümer hat gegebenenfalls einen Wertzuwachs auszugleichen. Die Arbeiten zur Sicherung und Änderung werden durch den Eigentümer ausgeführt. Diese Regelungen wurden im Zuge der 1. Planänderung in das Bauwerksverzeichnis eingetragen und haben ausgelegen. Die Regelung steht nicht im Widerspruch mit der Forderung der Beteiligten. Der Vorhabenträger hat in Zusammenarbeit mit der Hessischen Landgesellschaft (HLG), die mit dem Grunderwerb für die Maßnahme beauftragt ist, bereits Grunderwerbsverhandlungen geführt. Auf den von der Gesamtmaßnahme betroffenen Flächen liegen mehrere Besitz-, Miet-Kauf- und Pachtverhältnisse vor. Für die durchgeführten Vorabmaßnahmen wurden bereits Besitzüberlassungsvereinbarungen und Zustimmungen eingeholt. Das betrifft auch die hier vertretene Grundstückseigentümerin. Im Zuge der Verhandlungen mit allen Beteiligten wurden bereits 2014 Nachforschungen zum Vertragsbestand der beschriebenen Leitungen vollzogen, und man hat festgestellt, dass beidseitig keine Kreuzungsvereinbarung oder Nutzungsvertrag für die teilweise in den bestehenden Autobahngrundstücken liegenden Leitungen vorliegt.

Weiter bittet die Beteiligte um Klärung der Frage, welche Bedeutung die Ausweisung der in ihrem Schreiben mit „3“ markierten Flächen als "nicht anders nutzbar" hat. Hier sei die Frage zu klären, inwieweit diese Aussage eine eventuell spätere Umnutzung beeinträchtigt.

Der Vorhabenträger erläuterte hierzu, dass es sich hierbei um Teile von Flurstück 5/27, Flur 48 in der Gemarkung Bad Hersfeld in Höhe der stillgelegten Parkplatzanlage der BAB A 4, Fahrtrichtung Kirchheim handelt. Der Grunderwerbsplan weist für dieses Grundstück Teilflächen als für den LBP dauerhaft zu beschränkende Flächen aus. Dies bezieht sich auf naturschutzrechtliche Maßnahmen, die unter Einbeziehung des bestehenden Bewuchses vorgesehen sind.

Zu dieser Fläche hat die von Hessen Mobil mit dem Grunderwerb beauftragte Hessische Landgesellschaft (HLG) mit Datum vom 12.7.2017 eine Besitzüberlassungsvereinbarung mit der Grundstückseigentümerin abgeschlossen, in dem die dauernde Beschränkung der Flächen geregelt wurde. Daher stellt die Planfeststellungsbehörde zunächst fest, dass mit der Eigentümerin Einvernehmen besteht. Zur Frage der späteren Umnutzung verweist die Planfeststellungsbehörde zunächst auf die Regelungen in § 9 Abs. 1 und 4 FStrG mit einer Anbauverbotszone an Autobahnen von 40 m, gemessen ab dem hiermit planfestgestellten Fahrbahnrand. Die planfestgestellten naturschutzrechtlichen Maßnahmen befinden sich zu Teilen innerhalb dieser Grenzen. Für eine eventuelle spätere Umnutzung durch die Eigentümerin ist neben einem Baugenehmigungsverfahren auch ein Ausnahmeverfahren nach § 9 Abs. 8 FStrG erforderlich. Zudem muss die Funktion der hiermit planfestgestellten naturschutzrechtlichen Maßnahme durch die Eigentümerin an anderer Stelle wiederhergestellt werden.

19. Begründung der Entscheidungen über die Einwendungen nicht grundstücksmäßig betroffener Privater

19.1 die Beteiligten

In den Anhörungsverfahren wurden von mehreren Beteiligten Einwendungen zum Thema Immissionsschutz abgegeben. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Ausführungen und Entscheidungen unter C.II.12.1.2 und C.II.12.2.7 verwiesen.

D. Sofortige Vollziehbarkeit

Die Planfeststellungsbehörde ordnet gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 15. August 2019 (BGBl. I S. 1294), die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses im öffentlichen Interesse an (siehe unter A.I.). Insbesondere der mit dieser Maßnahme vorgesehene Neubau der Brücken über die B 62 und die Fulda ist zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und damit zum Schutz der Verkehrsteilnehmer dringend erforderlich (siehe hierzu die Ausführungen unter B.II).

E. Zusammenfassende Würdigung und Gesamtabwägung

Die Prüfung des hier festgestellten Vorhabens, die grundhafte Erneuerung der Bundesautobahn A 4 mit dem Anbau von Stand- und Zusatzfahrstreifen in Steigungsstrecken zwischen dem Autobahndreieck Kirchheim und der Anschlussstelle Wildeck-Obersuhl im Abschnitt Bad Hersfeld-West, der Neubau der PWC-Anlage Johannesberg, die Errichtung von aktiven Maßnahmen zum Lärmschutz und die Realisierung von landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen hat unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange ergeben, dass das Bauvorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen und der Ausgleichsmaßnahmen den verkehrlichen und straßenbautechnischen Belangen, den Belangen des Immissionsschutzes, den Belangen der Natur- und Landschaftspflege, dem Artenschutz sowie den privaten Belangen Rechnung trägt und daher unter Einbeziehung der vorgenommenen Planänderungen zugelassen werden konnte.

Die Planrechtfertigung ist für das Vorhaben gegeben.

Bei der Planung und Planfeststellung wurden sowohl das strikte Recht als auch die Optimierungsgebote beachtet. Die Abwägung aller Belange hat ergeben, dass die planfestgestellte Planung vernünftig und zur Lösung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele geeignet ist. Mit ihr können die verfolgten Ziele, die Schaffung einer verbesserten, verkehrssicheren und leistungsfähigen Verbindung im Zuge der BAB A 4 und die Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erreicht werden.

Dem Lärmschutzbelang wurde im höchstmöglichen Maß Rechnung getragen. Es ist aktiver und passiver Lärmschutz vorgesehen.

Natura 2000-Gebiete werden nicht beeinträchtigt. Die zur Kompensation des durch das Vorhaben erfolgten Eingriffs in Natur und Landschaft erforderlichen naturschutzrechtlichen und -fachlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen. Diese Maßnahmen sind zum Ausgleich, auch der durch das Vorhaben betroffenen Lebensräume, notwendig und geeignet. Der Bedarf an Flächen für diese Maßnahmen wurde auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt. Der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbote kann durch Vermeidungsmaßnahmen verhindert werden.

Grundstücksinanspruchnahmen wurde auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt.

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

Im Übrigen sind die vom Vorhabenträger, vertreten durch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, Außenstelle Eschwege, im Anhörungsverfahren vorgenommenen Planänderungen in den festgestellten Plan einbezogen und die gegebenen Zusicherungen soweit möglich bestätigt worden.

Hinweis:

Jeweils eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Planes (er umfasst die im Beschluss unter A.I.1 und A.I.2 genannten Unterlagen) werden in der vom Bauvorhaben betroffenen Stadt Bad Hersfeld und in der vom Bauvorhaben betroffenen Gemeinde Haunack nach ortsüblicher Bekanntmachung zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt.

F. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Hessischen Verwaltungsgerichtshof
Goethestraße 41-43
34119 Kassel

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Bei dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof können elektronische Dokumente nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung und der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung- ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung zur Änderung der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung vom 09. 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 keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann gemäß § 17e Abs. 3 FStrG nur innerhalb eines Monats nach der

Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses bei oben genannten 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.



in Vertretung
Jens Deutschendorf