



Regierungspräsidium Gießen • Postfach 10 08 51 • 35338 Gießen

MUT Sechshelden e.V.
Sechsheldener Straße 4
35708 Haiger

Geschäftszeichen: RPGI-33-66j0400/5-2015/29
Dokumenten Nr.: 2019/91166
Bearbeiter/-in: Frau Viereck, Frau Kummer
Telefon: 0641 303-2391 und 303-2386
Telefax: 0611 327 644 033
E-Mail: birgit.viereck@rpgi.hessen.de
sabine.kummer@rpgi.hessen.de

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom: 08.11.2018

Datum: 25. Februar 2019

Planfeststellung für den Ersatzneubau der Talbrücke Sechshelden im Verlauf der BAB 45 mit 6-streifigem Ausbau in der Gemarkung Sechshelden der Stadt Haiger einschließlich 1. Planänderung

Durchführung des Erörterungstermins

Anlage:

Erwidern von Hessen Mobil Dillenburg zu Ihrer Einwendung/Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben im Anhörungsverfahren zu dem o.g. Bauvorhaben eine Einwendung/Stellungnahme abgegeben.

Es wird ein Erörterungstermin durchgeführt.

Der Termin findet beginnend am

**Montag, den 25. März 2019, ab 9.30 Uhr
im Dorfgemeinschaftshaus Sechshelden,
Dillstraße 37 in 35708 Haiger-Sechshelden statt.**

Der Erörterungstermin wird am Dienstag, den 26. März 2019 ab 9.30 Uhr am gleichen Ort fortgesetzt. Einlass ist an beiden Tagen ab 8.30 Uhr.

Zweck des Erörterungstermins ist u. a. die erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beteiligten sowie den Betroffenen zu besprechen, diese über die vorgesehenen Maßnahmen näher zu unterrichten und nach Möglichkeiten einer Einigung zu suchen.

Hausanschrift:
35390 Gießen • Landgraf-Philipp-Platz 1 – 7
Postanschrift:
35338 Gießen • Postfach 10 08 51
Telefonzentrale: 0641 303-0
Zentrales Telefax: 0641 303-2197
Zentrale E-Mail: poststelle@rpgi.hessen.de
Internet: <http://www.rp-giessen.de>

Servicezeiten:
Mo. - Do. 08:00 - 16:30 Uhr
Freitag 08:00 - 15:00 Uhr
oder nach Vereinbarung

Die telefonische Vereinbarung eines persönlichen Gesprächstermins wird empfohlen.

Fristenbriefkasten:
35390 Gießen
Landgraf-Philipp-Platz 1 – 7





Regierungspräsidium Gießen • Postfach 10 08 51 • 35338 Gießen

MUT Sechshelden e.V.
Sechsheldener Straße 4
35708 Haiger

Geschäftszeichen: RPGI-33-66j0400/5-2015/29
Dokumenten Nr.: 2019/91166
Bearbeiter/-in: Frau Viereck, Frau Kummer
Telefon: 0641 303-2391 und 303-2386
Telefax: 0611 327 644 033
E-Mail: birgit.viereck@rpgi.hessen.de
sabine.kummer@rpgi.hessen.de

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom: 08.11.2018

Datum: 25. Februar 2019

Planfeststellung für den Ersatzneubau der Talbrücke Sechshelden im Verlauf der BAB 45 mit 6-streifigem Ausbau in der Gemarkung Sechshelden der Stadt Haiger einschließlich 1. Planänderung

Durchführung des Erörterungstermins

Anlage:

Erwidern von Hessen Mobil Dillenburg zu Ihrer Einwendung/Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben im Anhörungsverfahren zu dem o.g. Bauvorhaben eine Einwendung/Stellungnahme abgegeben.

Es wird ein Erörterungstermin durchgeführt.

Der Termin findet beginnend am

**Montag, den 25. März 2019, ab 9.30 Uhr
im Dorfgemeinschaftshaus Sechshelden,
Dillstraße 37 in 35708 Haiger-Sechshelden statt.**

Der Erörterungstermin wird am Dienstag, den 26. März 2019 ab 9.30 Uhr am gleichen Ort fortgesetzt. Einlass ist an beiden Tagen ab 8.30 Uhr.

Zweck des Erörterungstermins ist u. a. die erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beteiligten sowie den Betroffenen zu besprechen, diese über die vorgesehenen Maßnahmen näher zu unterrichten und nach Möglichkeiten einer Einigung zu suchen.

Hausanschrift:
35390 Gießen • Landgraf-Philipp-Platz 1 – 7
Postanschrift:
35338 Gießen • Postfach 10 08 51
Telefonzentrale: 0641 303-0
Zentrales Telefax: 0641 303-2197
Zentrale E-Mail: poststelle@rpgi.hessen.de
Internet: <http://www.rp-giessen.de>

Servicezeiten:
Mo. - Do. 08:00 - 16:30 Uhr
Freitag 08:00 - 15:00 Uhr
oder nach Vereinbarung

Die telefonische Vereinbarung eines persönlichen Gesprächstermins wird empfohlen.

Fristenbriefkasten:
35390 Gießen
Landgraf-Philipp-Platz 1 – 7



Folgender voraussichtlicher Ablauf ist vorgesehen:

	vormittags	nachmittags
Montag, den 25. März 2019	Behörden und Stellen	Gleichlautende Einwendungen der Bürgerinitiative MuT e. V.
Dienstag, den 26. März 2019	Private Einzeleinwender/innen	Fortsetzung mit privaten Einzeleinwendern

Die Teilnahme am Erörterungstermin ist Ihnen freigestellt.

Zur organisatorischen Planung **wird um Anmeldung bzw. Absage gebeten** (telefonisch, per E-Mail/FAX oder auf dem Postweg).

Zusatz für die Bürgerinitiative MuT e. V.

Bitte teilen Sie mir die ungefähre Teilnehmerzahl der Personen mit, die am Montag, den 25. März 2019 an der Erörterung anwesend sein werden.

Die Vertretung durch eine/n Bevollmächtigte/n ist möglich. Diese/r hat ihre/seine Bevollmächtigung durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen und diese zu den Akten der Anhörungsbehörde zu geben.

Der Erörterungstermin ist **nicht öffentlich**. Aus diesem Grund müssen Sie sich **ausweisen** können bzw. dieses **Einladungsschreiben im Original** mitbringen.

Bei Ihrem Ausbleiben kann auch ohne Sie verhandelt werden.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass das Fernbleiben vom Erörterungstermin keine nachteiligen Rechtsfolgen für erhobene Einwendungen/Stellungnahmen hat. Diese behalten im weiteren Verfahren ihre Gültigkeit. Eine abschließende Bewertung und Entscheidung über diese Einwendungen/Stellungnahmen erfolgt im Planfeststellungsbeschluss.

Kosten, die Ihnen durch die Teilnahme am Erörterungstermin oder durch die Vertreterbestellung eventuell entstehen, werden nicht erstattet.

Die Erwiderung von Hessen Mobil auf die von Ihnen vorgetragene Bedenken in Ihrer Einwendung/Stellungnahme ist zu Ihrer Unterrichtung beigelegt.

Mit Beendigung des Erörterungstermins ist das Anhörungsverfahren abgeschlossen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

gez.

Viereck

Dieses Dokument habe ich in der Hessischen eDokumentenverwaltung (HeDok) elektronisch schlussgezeichnet. Es ist deshalb auch ohne meine handschriftliche Unterschrift gültig.

Datum 17.01.2019

Planfeststellungsverfahren für den

lfd. Nr. P 135

Neubau der A 45, Talbrücke Sechshelden von Bau-km 0+112 bis Bau-km 2+286 in den Gemarkungen Sechshelden (Stadt Haiger).

Erwiderung zu der Stellungnahme des Herrn Rainer Buhl (Vertreter der Bürgerinitiative MuT) sowie weiteren 601 Einwender als Mitunterzeichner des Schreibens von Herrn Rainer Buhl vom 08.11.2018

Die Beteiligten Herrn Rainer Buhl u.a. werden von der Baumaßnahmen durch die Inanspruchnahme von Grundstücken nach dem Grunderwerbsverzeichnis

- nicht betroffen
 betroffen (zusätzliche Angaben in der Arbeitshilfe „Darstellung der Betroffenheit“)

Die Einwendung steht in Zusammenhang mit einem eingerichteten und ausgeübten Betrieb (z.B. mit einem landwirtschaftlichen Betrieb oder einem Gewerbebetrieb)

- nein
 ja (zusätzliche Angaben in der Arbeitshilfe „Darstellung der Betroffenheit“)

Teil A

Im Einzelnen:

Mit Schreiben vom 08.11.2018 wurde das Folgende vorgetragen:

1. 1. PÄ - 1

Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Ersatzneubau Talbrücke Sechshelden im Zuge der A45 in der Gemarkung Sechshelden“ - hier: Einwendungen zum 1. Planänderungsverfahren

Mit meiner Unterschrift erhebe ich als von den vorgenannten Baumaßnahmen betroffener Bürger folgende Einwendungen:

Im Rahmen des 1. Planänderungsverfahrens wurden die Zahlen des Verkehrswachstums um 30 Prozent nach oben korrigiert. Angesichts der aktuell tatsächlichen

Verkehrsentwicklung bezweifele ich, dass diese Korrektur ausreichend ist. Insbesondere die hiermit verbundene zusätzliche Belastung in Bezug auf die Immissionsentwicklung und damit auf die Belastung der Bevölkerung. Auch die überproportionale technische Belastung des Brückenbauwerks und hiermit verbundener Kosten für zusätzliche Stärkung, Ertüchtigung, Instandhaltung sowie frühzeitige Erneuerung durch verstärkte Abnutzung des neuen Bauwerks sind in den Planungsunterlagen nicht hinreichend berücksichtigt. Ich fordere daher eine entsprechende Betrachtung und eine hierauf basierende Vergleichsdarstellung zu der Tunnelvariante.

Hierzu wird erwidert:

Die Planung des Ersatzneubaus der Talbrücke Sechshelden mit 6-streifigem Ausbau der A 45 erfolgte auf Grundlage der "Verkehrsuntersuchung 6-streifiger Ausbau der A 45 – Landesgrenze HE/NW – Gambacher Kreuz" (2012). Diese wurde im April 2016 vom Prognosehorizont 2025 auf den Prognosehorizont für das Jahr 2030 fortgeschrieben und dem Feststellungsentwurf vom Juli 2017 zu Grunde gelegt.

Eine aktuelle Auswertung der Verkehrssituation im Zuge der A 45 zeigte auf, dass die tatsächliche Verkehrsentwicklung deutlich über der bisher prognostizierten lag. Dies ist unter anderem auf die anhaltend positive wirtschaftliche Entwicklung des Rhein-Main-Gebietes mit einem erheblichen Bevölkerungszuwachs zurückzuführen.

Vor diesem Hintergrund erfolgte eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für den 6-streifigen Ausbau der A 45 verbunden mit einer Prognose für das Jahr 2030 mit Stand Januar 2018. Die Ergebnisse dieses Gutachtens wurde im Rahmen des 1. Planänderungsverfahrens am 10.09.2018 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Konkrete Anhaltspunkte, die an der Richtigkeit des Verkehrsgutachtens oder der darauf beruhenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zweifeln lassen müssten, sind weder ersichtlich noch vorgetragen. Die Verkehrsprognose 2030 ist auf der Grundlage ausreichend belastbarer Daten, nach den Regeln der Verkehrstechnik, methodengerecht erstellt worden. Diese Untersuchung erfüllt die an eine qualifizierte Verkehrsprognose zu stellenden Anforderungen und liefert demnach für die vorliegende Straßenplanung plausible Ergebnisse.

Die Auswirkungen der demnach erfolgten und zu erwartenden Verkehrssteigerungen wurden im Rahmen der 1. Planänderung in die Planunterlagen (insbesondere Immissionstechnische Untersuchungen) eingearbeitet.

Die Planung der Brücke erfolgte gemäß den aktuellen Regelwerken nach europaweit einheitlichten Normen und den jeweils zugehörigen nationalen Anwendungsdokumenten. Die Straßen- bzw. Brückenplanung entspricht demnach den straßenbaulichen und verkehrlichen Anforderungen und somit dem maßgeblichen Stand der Technik und Baukunst für den Straßen- und Brückenbau.

Die vom Einwender angesprochenen Belange werden in den Planfeststellungsunterlagen hinreichend durch die aktuellen Lastmodelle nach Eurocode (technische Regelwerke für die Tragwerksplanung) abgedeckt. Eine Kostensteigerung für zusätzliche Stärkung, Instandhaltung sowie frühzeitige Erneuerung sind demzufolge ausgeschlossen.

Eine weitergehende Betrachtung mit dem Ziel einer erneuten Vergleichsdarstellung zur „Tunnelvariante“ erübrigt sich somit.

1. PÄ - 2 Im Zusammenhang mit den steigenden Verkehrszahlen wird in den Planunterlagen nicht auf die verkehrsgefährdet erhöhte Auswirkungen der nicht zulässigen Unterschreitung einzuhaltender Radienvorgaben der Trassenführung eingegangen. Ich fordere daher die Anpassung der Trassenführung unter dem Aspekt der für das erhöhte Verkehrsaufkommen notwendigerweise ebenfalls erhöhten Verkehrssicherheit und damit die Begradigung der Radien.

Hierzu wird erwidert:

Die ausgewählte Bestandsvariante entspricht allen verkehrssicherheitsrelevanten Anforderungen und stellt einen funktionsgerechten Verkehrsablauf sicher. Dem steht nicht entgegen, dass von den Vorgaben der RAA (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen) durch Unterschreitung der darin vorgesehenen Mindestradien abgewichen wird. Denn zum einen handelt es sich bei der RAA um technische Richtlinien, die als Entwurfsgrundlagen einen Ermessensspielraum enthalten, der bei der notwendigen Abwägung zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen und Zielen beachtet werden soll, insbesondere sind „Abweichungen im Einzelfall möglich“ (RAA, Ausgabe 2008: Kapitel 1.2).

Zum anderen sieht die Planung eine Anordnung von Standstreifen in beide Fahrrichtungen sowie von höhenmäßig optimierten Schutzeinrichtungen vor. Beides führt zu einer Aufweitung des Querschnittes und zu einer deutlichen Verbesserung der Sichtverhältnisse gegenüber dem Bestand.

Durch die zusätzliche Anpassung der Quer- und Längsneigungen - entsprechend den gültigen technischen Regelwerken - erfüllt die Planung die aktuellen Anforderungen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit.

Ein weiteres Ziel nach RAA 2008 ist die Einhaltung einer homogenen Streckencharakteristik. Hierzu werden die Radien in den Bereichen der Planung sowie des Bestandes verglichen und die Abschnitte vor und nach dem untersuchten Bereich mit einbezogen. Im gesamten Trassenkorridor kann eine Homogenität der Streckencharakteristik bestätigt werden. Im Bestand, beginnend am westlichen Rand in Höhe des Umspannwerkes bei Haiger und endend an der Talbrücke Marbach, besteht die Radienfolge R 850, R 900, R 600, R 700 und R 600. Mit den gewählten Trassierungselementen konnte somit innerhalb des Planungsbereiches eine gute Relationstrassierung erzielt werden.

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des Vorhabens entsprechen demnach auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange.

Die gestiegenen Prognosezahlen aus der fortgeschriebenen Verkehrsprognose für das Jahr 2030 führen diesbezüglich zu keiner geänderten Bewertung.

1. PÄ - 3 Die Planunterlagen enthalten das Vorhaben transparente Lärmschutzwände auf der Brücke zu installieren. Es wird jedoch nicht erwähnt, wie die Transparenz mit Blick auf Verschmutzung, Alterung und mutwillige Beschädigung erhalten werden soll. Ich fordere daher eine konkrete Festschreibung von Erhaltungsmaßnahmen.

Hierzu wird erwidert:

Zur Funktions- und Bestandssicherung von Brückenbauwerken, aber auch zur Bewahrung eines sauberen Erscheinungsbildes, wird gemäß dem „Leistungsheft für den Straßenbedienstdienst auf Bundesfernstraßen“, Leistungsbereich 4, die Talbrücke Sechshelden einschließlich der geplanten Lärmschutzanlagen gereinigt und instand gehalten.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Transparenz der Lärmschutzwände bei der Ermittlung der Beeinträchtigungen aus der Verschattung im Rahmen des Verschattungsgutachtens nicht in Ansatz gebracht wurde.

1. PÄ - 4 In den Lärmuntersuchungen wird bei der Berechnung der Belastungsgrenzen der Ist-Lärm durch die bestehende Brücke erhöhend auf die Zumutbarkeitsgrenze angerechnet. Hierin sehe ich eine unzulässige Benachteiligung, da auch die Ist-Situation belastend und nicht hinnehmbar für mich als Ortsbewohner ist. Ich fordere daher den „Ist-Lärm“ nicht als erhöhend für die Belastungsgrenzen heranzuziehen.

Hierzu wird erwidert:

Die bestehende Vorbelastung aus dem öffentlichen Straßenverkehr (Ist-Lärm) findet nur in der schalltechnischen Berechnung zum Baulärm Berücksichtigung. Bei der schalltechnischen Berechnung zum Verkehrslärm wird die Vorbelastung nicht ermittelt.

Die Rechtsgrundlage zur Beurteilung von Baulärm stellt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) dar. Baustellen, Baulagerplätze und Baumaschinen sind im Allgemeinen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 (5) BImSchG einzustufen. Beim Betrieb derartiger Anlagen muss der Anlagenbetreiber gemäß § 22 (1) Nr. 1 und 2 BImSchG sicherstellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Ob bei dem Betrieb einer Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche entstehen, wird nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) beurteilt.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 10. Juli 2012, AZ. 7 A 11.11) ist es zulässig, die maßgeblichen Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm wegen der im Einwirkungsbereich einer Baustelle vorhandenen tatsächlichen Vorbelastung durch Verkehrslärm zu erhöhen.

1. PÄ - 5 Im Rahmen der Lärmuntersuchung wird u.a. durch die steigenden Verkehrszahlen auf erhöhte Lärmbelastungen eingegangen. Inwiefern diese sich bei der Tunnelvariante ausprägen wird nicht dargestellt. Ich fordere daher eine Gegenüberstellung der Brücken- und Tunnelvariante unter Lärmgesichtspunkten.

Hierzu wird erwidert:

Auch bei der "kleinräumigen Verlegungsvariante" wäre eine nicht unerhebliche Anzahl von Wohngebäuden durch Lärm betroffen. Die nun erfolgten aktualisierten Berechnungen würden auch südlich der Talbrücke zu neuen Betroffenenheiten führen.

Durch die neue Verkehrsprognose 2030 erhöhen sich die Emissionen (und damit auch die Beurteilungspegel) im kritischen Zeitbereich Nacht nur marginal um 0,1 bis 0,2 dB(A) (siehe Planänderungsunterlagen 17.1, S. 12a). Insofern gibt es keine Anhaltspunkte, dass eine erneute Variantenabwägung zu einem anderen Ergebnis führen würde.

Die bisherigen Aussagen zum Variantenvergleich behalten somit ihre volle Gültigkeit.

1. PÄ - 6 Als Vermeidungsmaßnahmen für den Baulärm werden Schallschutzfolien in Richtung der zu schützenden Gebäude angeregt. Für einen effektiven Lärm- und Schmutzschutz fordere ich jedoch eine komplette Einhausung.

Hierzu wird erwidert:

Um an der angrenzenden Bebauung einen Vollschutz, also die Einhaltung der projektspezifischen Richtwerte zu gewährleisten, müsste die Baustelle großräumig mit einer Einhausung versehen werden. Da sich die Baumaschinen in dieser Einhausung bewegen müssten, wären Höhen von bis zu 20 m notwendig. Dies stellt ein massives Bauwerk dar, welches nach Fertigstellung eines Bauabschnittes abgerissen und an neuer Stelle wiedererrichtet werden müsste. Eine solche Maßnahme wird daher sowohl im Hinblick auf die daraus resultierenden zusätzlichen Immissionen, als auch in wirtschaftlicher Hinsicht als nicht zielführend und unverhältnismäßig angesehen.

Es wird seitens des Vorhabenträgers zugesagt, dass die erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen (Ansprüche dem Grunde nach aus den Verkehrs- und Baulärberechnung) bereits vorgezogen und vor Umsetzung der Baumaßnahme durchgeführt werden. Unter passiven Lärmschutzmaßnahmen wird die schalltechnische Verbesserung der Umfassungsbauteile der Gebäude, insbesondere der Fenster, durch bauliche Maßnahmen nach der 24. Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung verstanden. Dadurch wird ein Teil der am stärksten betroffenen Wohneinheiten auch schon während der Bauzeit vor baulärmbedingten Beeinträchtigungen geschützt.

1. PÄ - 7 Weiterhin werden Schallschirme aufgrund Lage und Abmessung als nicht geeignet eingestuft. Gerade bei bodennahen Bereichen sind diese jedoch möglich, weswegen ich für einen effektiven Schall- und Schmutzschutz den Einsatz von Schallschirmen fordere.

Hierzu wird erwidert:

Die Errichtung mobiler Lärmschutzwände wurde von Hessen Mobil überprüft. Da sich die betroffenen Gebäude etwa 20 bis 25 Meter unterhalb der Fahrbahn befinden, müssten mobile Lärmschutzwände auf Geländeneiveau mehr als diese 20 bis 25 Meter hoch sein, um tatsächlich wirksam vor Baulärm schützen zu können. Eine solche Konstruktion ist jedoch technisch und konstruktiv nicht umsetzbar, so dass diese Möglichkeit ausscheiden musste.

Des Weiteren dauern die Emissionen der bodennahen Bautätigkeiten nur einen kurzen Zeitraum, da die Bauausführung in unterschiedliche Bauabschnitte eingeteilt ist und sich der Schwerpunkt der Bauarbeiten innerhalb eines Bauabschnittes mit der Zeit verlagern