

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS



LBM

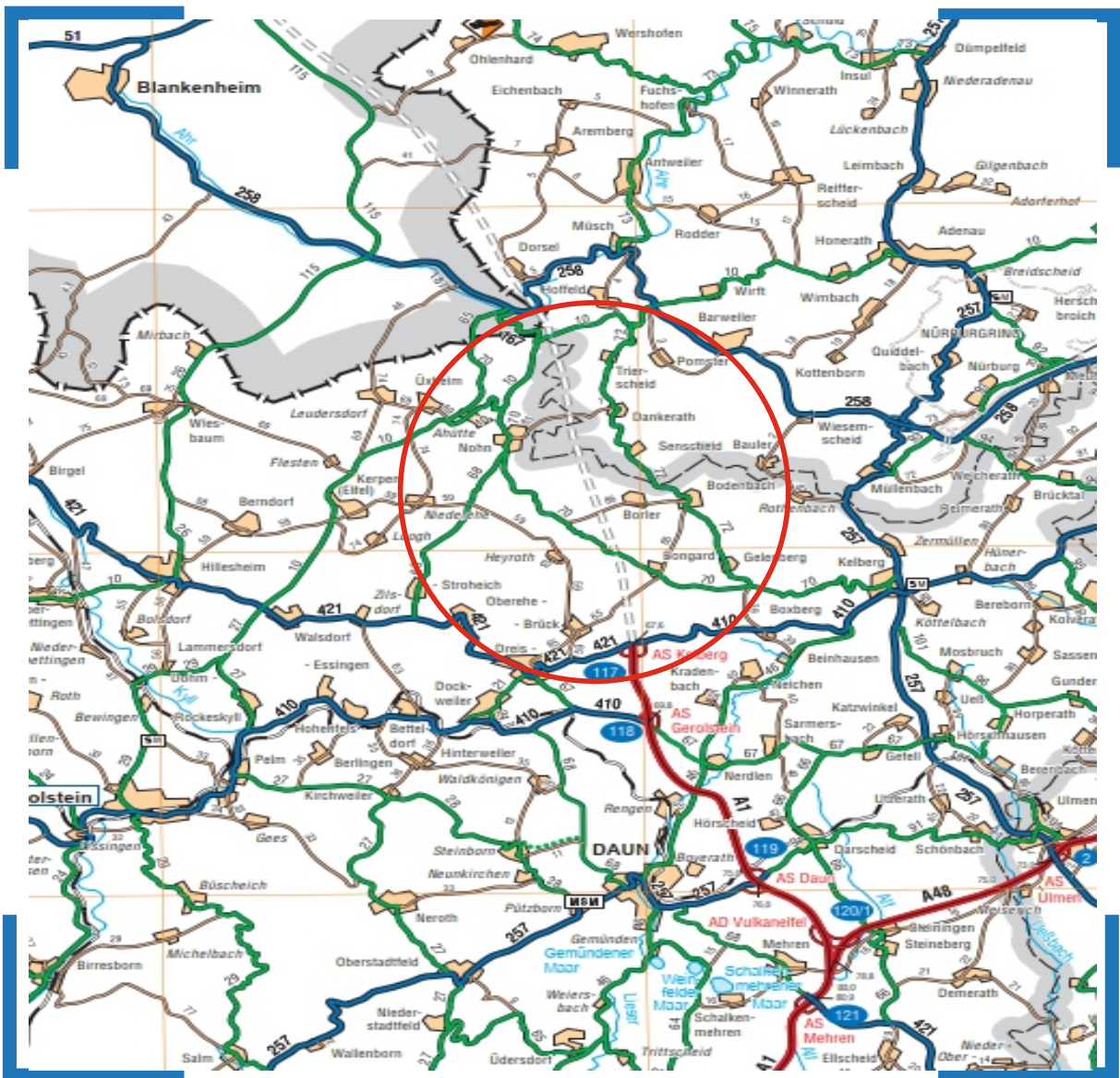
LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

für den Neubau der Bundesautobahn A 1 (BAB A 1),
Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau
von ca. Bau-km 15+466,325 bis 4+920,000

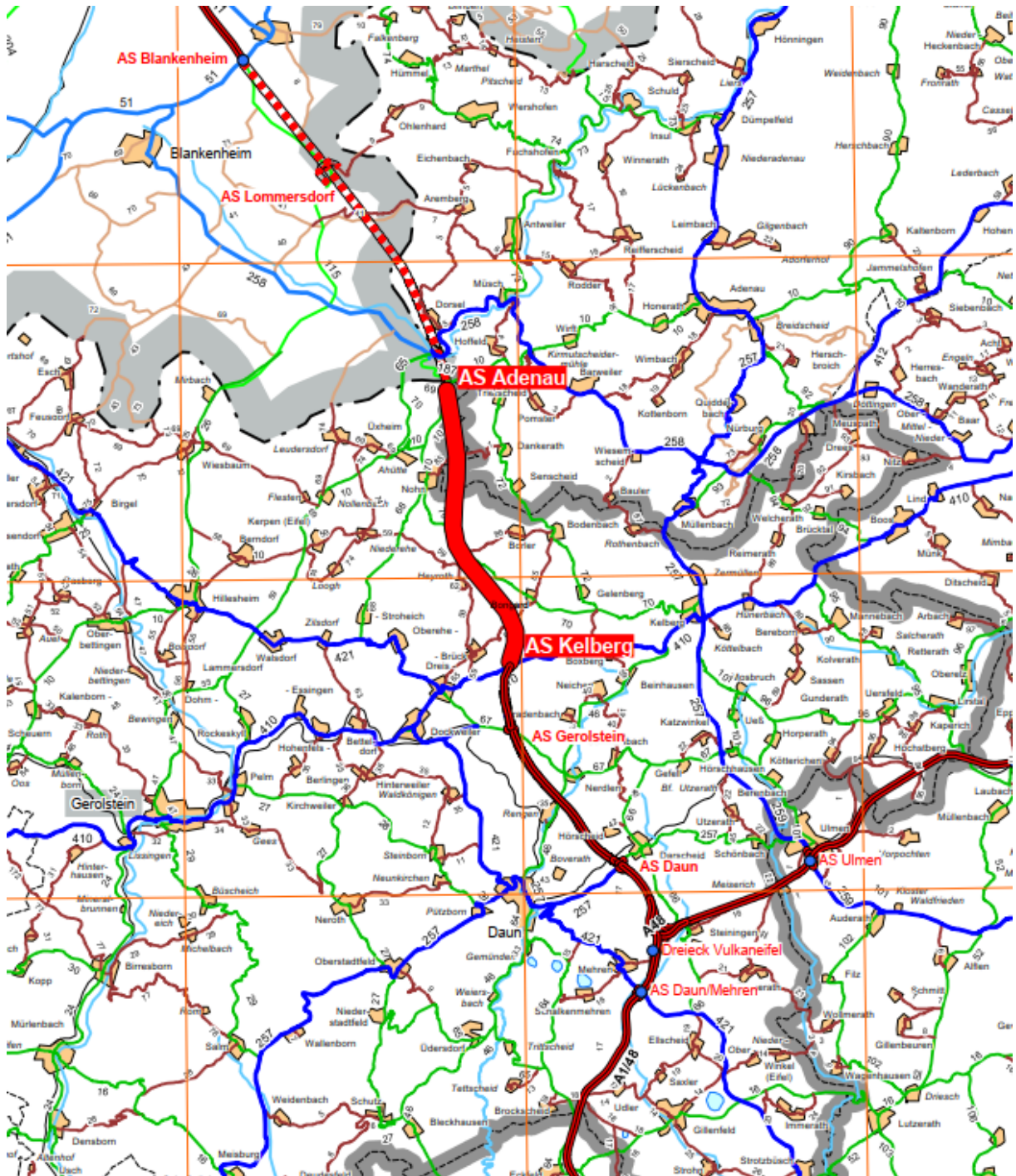
PLANFESTSTELLUNGS-
BEHÖRDE

Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20
56068 KOBLENZ

Aktenzeichen: 02.1 - 1897 - PF 31a/ PF 34/ PF 35
Datum: 25. Juli 2023



Übersichtskarte



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 1

Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen 1

A Verfügbarer Teil - Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes 1

I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung 1

II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung 1

III. Fragen der Widmung und Einziehung 2

IV. Wasserrechtliche Regelungen 3

V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens 4

VI. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG 4

VII. Gesetzlich geschützte Biotopie gem. § 30 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG; Erteilung einer Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG 6

VIII. Genehmigung nach der Landesverordnung über den „Naturpark Vulkaneifel“ 7

IX. Genehmigung zur Aufforstung / Umwandlung von Wald nach § 14 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 LWaldG 7

X. Ersatzzahlung gem. § 15 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. § 7 Abs. 4 Nr. 1 Landeskompensationsverordnung (LKompVO) 7

XI. Entscheidung nach § 43 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) 8

XII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren 8

XIII. Festgestellte Planunterlagen 9

XIV. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses 14

XV. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses 21

XVI. Deckblattplanung 21

B Allgemeine Nebenbestimmungen 22

C Besondere Nebenbestimmungen 26

I. Planänderungen 26

II. Leitungen 27

III. Naturschutz 31

IV. Wasser 36

V. Denkmalschutz 39

VI. Weitere Bestimmungen und Auflagen 41

D Verfahrensbeteiligte 49

I. Träger öffentlicher Belange 49

II. Anerkannte Vereinigungen 53

III. Privatpersonen 54

E Begründung 55

I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens 55

II. Zuständigkeiten (Vorhabenträger, Planfeststellungsbehörde) 55

III. Verfahren 59

III.1 Antragstellung 59

III.2	Feststellung der UVP-Pflicht	59
III.3	Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung	59
III.4	Verzicht Erörterungstermin	60
III.5	Ergänzende Beteiligung/ Planoffenlage 2022.....	64
III.6	Kein weiterer Erörterungsbedarf	66
III.7	Einbeziehung weiterer Unterlagen	68
III.8	Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens	70
IV.	Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung	72
IV.1	Planrechtfertigung, Erforderlichkeit der Maßnahme	72
IV.2	Vorgeschichte der Planung mit Raumordnung/ Linienbestimmung/ LEP IV / Reg. RO-Pläne	85
IV.3	Planungskonzeption	90
IV.4	Aufspaltung des Gesamtvorhabens/ Abschnittsbildung/ Hinweis auf Verfahren in Nordrhein-Westfalen (NRW).....	93
IV.5	Planungsvarianten, Vorzugsvariante.....	99
IV.6	Einwendungen zu planerischen Belangen.....	122
V.	Entwässerung/ Gewässerschutz	173
V.1.	Gewässerbenutzungen	175
V.2.	Gewässerausbau.....	175
V.3.	Anlagen am Gewässer.....	176
V.4.	Maßnahmen in Schutzgebieten.....	176
V.5	Wasserrahmenrichtlinie	176
V.6	Wasserrechtliches Fazit.....	187
V.7	Behandlung der Einwendungen zum Thema Entwässerung / WRRL	187
VI.	Forstliche Belange	217
VII.	Jagd	219
VII.1	Jagdliche Belange	219
VII.2	Beeinträchtigung der Jagdbezirke; Verlust von Einnahmen aus der Jagdpacht.....	221
VIII.	Landwirtschaftliche Belange	222
VIII.1	Allgemeines	222
VIII.2	Flurbereinigungsverfahren	225
IX.	Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe).....	226
IX.1	Erläuterungen zur Lärmsituation	226
IX.2	Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen	243
X.	Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes.....	247
X.1	Eingriffsregelung.....	248
X.2	Geschützte Teile von Natur und Landschaft.....	253
X.3	Artenschutz.....	255
X.4	Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)	275
X.5	Erläuterungen zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens / Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen.....	308
X.6	Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG (§ 9 Abs. 2 LKSG) i.V.m. § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG.....	379
X.7	Natur- und umweltschutzrechtliche Gesamtbewertung.....	380
X.8	Behandlung der Detailforderungen bzw. der Einwendungen zum landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzept	381
XI.	Eingriffe in Privateigentum/ Grundstücksbedarf	395
XII.	Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen	397
XII.1	Träger öffentlicher Belange.....	398
XII.2	Privatbetroffene	463
XII.3	Anerkannte Vereinigungen.....	586

XIII.	Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen.....	756
XIV.	Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde.....	756
F	Vollziehbarkeit des Beschlusses	760
G	Allgemeine und besondere Hinweise	761
I.	Allgemeine Hinweise.....	761
II.	Zuständigkeit für gerichtliche Überprüfung.....	761
H	Rechtsbehelfsbelehrung.....	762

Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
Bedarfsplan	Bedarfsplan für Bundesfernstraßen
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
DSchG	Denkmalschutzgesetz
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
FFH-RL	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrBAG	Gesetz zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes
GemO	Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz
GG	Grundgesetz
InfrGG	Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
KSG	Klimaschutzgesetz
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz
LEntEigG	Landesenteignungsgesetz
LKompVO	Landeskompensationsverordnung

LKompVzVO	Landeskompensationsverzeichnisverordnung
LNatSchG	Landesnaturenschutzgesetz
LKSG	Landesklimaschutzgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LVO Erh.ziele	Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten
LPIG	Landesplanungsgesetz
LStrG	Landesstraßengesetz
LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz
LWaldG	Landeswaldgesetz
LWG	Landeswassergesetz
OD-Richtlinien	Ortsdurchfahrten-Richtlinien
PA	Pariser Klimaschutzabkommen
Plafe-RL	Planfeststellungsrichtlinien
PlanSiG	Planungssicherstellungsgesetz
PIVereinHG	Planungsvereinheitlichungsgesetz
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RE-RL	Richtlinien für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
REwS 21	Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (2021)
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RiStWAG	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
RLS 19	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019
RLS 90	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990
ROG	Raumordnungsgesetz
ROV	Raumordnungsverordnung
RWBA	Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen
UmwRG	Umweltrechtsbehelfsgesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	UVP-Richtlinie
VLärmSchR 97	Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VS-RL	Vogelschutzrichtlinie

WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie

Alle v.g. Rechtsgrundlagen gelten in der jeweils aktuell anwendbaren Fassung.

A Verfügender Teil - Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes

I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung

Für den Neubau der Bundesautobahn A 1 (BAB A 1), Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau von Bau-km 15+466,325 bis 4+920,000 wird der Plan gemäß § 17 FStrG i.V.m. den §§ 1 - 7 LVwVfG und i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG mit den Änderungen und Ergänzungen festgestellt, die sich aus den Bestimmungen und Auflagen in den Kapiteln B und C dieses Beschlusses, den Deckblattplanunterlagen und den Blaeintragungen in den Unterlagen ergeben.

II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung

Für das Bauvorhaben einschließlich der naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden Grundstücke in folgenden Gemeinden/Gemarkungen beansprucht:

<u>Kreis Ahrweiler/ VG Adenau:</u> Gemeinde und Gemarkung Dankerath Gemeinde und Gemarkung Hoffeld Gemeinde und Gemarkung Senscheid Gemeinde und Gemarkung Trierscheid	<u>Kreis Vulkaneifel/ VG Kelberg:</u> Gemeinde und Gemarkung Bodenbach Gemeinde und Gemarkung Bongard Gemeinde und Gemarkung Borler Gemeinde und Gemarkung Gelenberg
<u>Kreis Vulkaneifel/ VG Gerolstein:</u> Gemeinde und Gemarkung Nohn Gemeinde Üxheim - Gemarkung Heyroth Gemeinde Üxheim - Gemarkung Niederehe Gemeinde Üxheim - Gemarkung Üxheim-Ahütte	<u>Kreis Vulkaneifel/ VG Daun:</u> Stadt Daun - Gemarkung Neunkirchen Stadt Daun - Gemarkung Waldkönigen Gemeinde Dreis-Brück - Gemarkung Brück Gemeinde Dreis-Brück - Gemarkung Dreis Gemeinde und Gemarkung Oberstadtfeld

Der Planfeststellungsbereich umfasst den Neubau der Bundesautobahn A 1 (BAB A 1), Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau von Bau-km 15+466,325 bis 4+920,000.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere

- die Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes als provisorische Anbindung des vorliegenden Abschnittes an das untergeordnete Straßennetz
- der Bau einer unbewirtschafteten Rastanlage mit WC-Gebäuden (PWC - Anlage)
- die erforderlichen Verlegungen von Straßen im untergeordneten Straßennetz
- die Herstellung, Verlegung und Rückbau von Wirtschafts- und Forstwegen
- die Herstellung und Rückbau von Baustraßen

- die Herstellung verschiedener Tal- und Grünbrücken sowie Straßen- und Grünunterführungen
- die Anordnung von Zaunanlagen, Schutzwänden, Überflughilfen sowie Leiteinrichtungen beidseitig des Trassenkörpers
- die Durchführung landschaftspflegerischer und entwässerungstechnischer Maßnahmen
- die Anpassung und Sicherung vorhandener Versorgungsanlagen und -leitungen

nach Maßgabe der planfestgestellten Planunterlagen.

III. Fragen der Widmung und Einziehung

Widmung:

Die im Zuge der hier festgestellten Straßenbaumaßnahme neu entstehenden Straßenflächen der Bundesautobahn A 1 von ca. Bau-km 4+920,000 bis 15+466,325 werden gemäß § 2 Abs. 6 i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 36 Abs. 4 LStrG als **Bundesautobahn** i. S. v. § 1 Abs. 2 Ziffer 1 FStrG gewidmet. Dies gilt auch für den Auf-/Abfahrtsast (Anschlussast Achse 112 von ca. Bau-km 0+000,000 bis 0+166,306) an der provisorischen Anschlussstelle bei ca. Bau-km 4+765. Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam.

Die neu hinzukommenden Straßenteile der Landesstraße Nr. 10 (L 10) sowie der provisorische Kreisverkehrsplatz bei ca. Bau-km 4+765 werden gemäß § 36 Abs. 4 LStrG als **Landesstraße** i. S. v. § 3 S. 1 Ziffer 1 LStrG gewidmet. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Teilstrecken (s. auch Darstellung im Widmungsplan, Kapitel A, XIII, Nr. 108 sowie im Lageplan Blatt Nr. 1, Kapitel A, XIII, Nr. 2):

- Provisorischer Kreisverkehrsplatz bei ca. Bau-km 4+765 westlich der A 1
- Provisorischer Anschlussast der L 10 von ca. Bau-km 0+000,000 bis 0+233,497 (Achse 113)
- Provisorischer Anschlussast der L 10 von ca. Bau-km 0+000,000 bis 0+139,941 (Achse 116)
- Verlegte L 10 von ca. Bau-km 0+746,000 bis 1+768,00 (Kilometrierung der L 10) westlich der A 1

Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam.

Die neu hinzukommenden Straßenteile der Landesstraßen Nrn. 69 (L 69) und 70 (L 70) gelten gemäß § 36 Abs. 5 LStrG als gewidmet (**Landesstraße** i. S. v. § 3 S. 1 Ziffer 1 LStrG). Im Einzelnen handelt es sich um folgende Teilstrecken (s. auch Darstellung im Widmungsplan, Kapitel A, XIII, Nr. 108):

- Provisorischer Anschlussast der L 69 von ca. Bau-km 0+000,000 bis 0+141,566 (Achse 114)
- Verlegte L 70 von ca. Bau-km 0+000,000 bis 0+000,800 (Kilometrierung der L 70) im Bereich von ca. Bau-km 10+470 (Kilometrierung der A 1)

Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam.

Die neu hinzukommenden Straßenteile der Kreisstraße Nr. 85 (K 85, Landkreis Vulkaneifel) von ca. Bau-km 0-020,000 bis 0+560,000 (Kilometrierung der K 85) gelten gemäß § 36 Abs. 5 LStrG als **Kreisstraße** i. S. v. § 3 S. 1 Ziffer 2 LStrG gewidmet (s. auch Darstellung im Widmungsplan, Kapitel A, XIII, Nr. 108). Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam.

Einziehung:

Das nicht mehr benötigte Teilstück der Landesstraße Nr. 10 (L 10) im Bereich von ca. Bau-km 0+746,000 bis 1+768,000 westlich der A 1 wird gemäß § 37 Abs. 4 LStrG eingezogen. Die Einziehung wird mit der Sperrung wirksam.

Soweit darüber hinaus Straßenteile der Landesstraßen Nrn. 10 (L 10), 69 (L 69) sowie 70 (L 70) dem Verkehr auf Dauer entzogen werden gelten diese gemäß § 37 Abs. 5 LStrG mit der Sperrung als eingezogen. Es handelt sich u.a. um folgende Teilstücke:

- Rückbau der L 70 von ca. Bau-km 4+760,000 bis 4+920,000 (Kilometrierung der A 1)
- Rückbau der L 69 von ca. Bau-km 4+680,000 bis 4+745,000 (Kilometrierung der A 1)

sowie die darüber hinaus als einzuziehende Straßenteile in den Planunterlagen gekennzeichneten Teilstücke (s. hierzu auch Darstellungen im Widmungsplan sowie in den Lageplänen).

Soweit Straßenteile der K 85 dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten diese gemäß § 37 Abs. 5 LStrG mit der Sperrung als eingezogen. Es handelt sich hierbei um den Bereich bei ca. Bau-km 7+420 (Kilometrierung der A 1) (s. Darstellung im Widmungsplan, Kapitel A, XIII, Nr. 108).

IV. Wasserrechtliche Regelungen

Die Planfeststellung erfasst im Einvernehmen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Oberer Wasserbehörde nach § 68 WHG auch die der Planfeststellung unterliegenden, nachstehend aufgeführten wasserbaulichen Maßnahmen:

- Herstellung von 6 Regenrückhaltebecken (mit Retentionsbodenfilterbecken) für den Rückhalt von Straßenablaufwasser und Drosselung der Einleitungsabflüsse bei Bau-km 6+100, 9+400, 9+700, 10+900, 11+950 und 13+650,
- Verlegung von 3 kleinen, temporär wasserführenden Gewässern bei Bau-km 9+770 (Bauwerk 09), 10+135 (Bauwerk 10) und 12+130 (Bauwerk 15),

- Anlage von Stillgewässern (naturschutzfachliche Maßnahmen 1.6, 4.5.1, 4.5.2, 6.4.1 G, 6.4.2 G, 6.4.3, 9.1, 15.4 und 27.1 VS)

gemäß den Darstellungen in den festgestellten Plänen.

Der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) wird gemäß §§ 8, 9, 10, 12, 13 und 19 WHG i.V.m. den Vorschriften des LWG im Einvernehmen mit der SGD Nord die unbestimmte Erlaubnis erteilt, das anfallende Oberflächenwasser der Straßenflächen nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen über die vorgesehenen Regenrückhaltebecken I bis VI in die Gewässer Nohner Bach und Grünbach einzuleiten.

Die Planfeststellung konzentriert im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde die für die Querung von Gewässerläufen mit Brückenbauwerken erforderliche Genehmigung nach § 36 WHG i.V.m. § 31 LWG.

V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Neubau einer Bundesautobahn handelt, unterliegt es gemäß § 5 Abs. 1 und § 6 UVPG i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zu § 6 UVPG den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz). Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass das Straßenbauvorhaben entsprechend den v.g. Bestimmungen uvp-pflichtig ist. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in die Planfeststellung einbezogen. Sie sind in der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG erläutert. Auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung hat die Planfeststellungsbehörde in Kapitel E, Nr. X.5, die Umweltauswirkungen des Vorhabens mit entsprechender Begründung bewertet und bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens berücksichtigt.

VI. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG

Der Bundesrepublik Deutschland werden gem. § 45 Abs. 7 S. 1 Nrn. 4 und 5 und S. 2 BNatSchG folgende Ausnahmen von den artenschutzrechtlichen Verboten nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG (Zugriffsverbote) und - vorsorglich - auch § 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG (Besitzverbote) erteilt:

- Abweichend von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG werden gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG Ausnahmegenehmigungen für erhebliche Störungen des **Mittelspechts** (*Dendrocopos medius*) während seiner Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten beim Neubau der A 1 erteilt.
- Abweichend von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nrn. 2 und 3 BNatSchG werden gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG Ausnahmegenehmigungen für erhebliche

Störungen der **Bechsteinfledermaus** (*Myotis bechsteini*) während ihrer Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten sowie eine Entnahme, Beschädigung und Zerstörung ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten beim Neubau der A 1 erteilt.

- Für das Fangen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) und das Inbesitz- und Ingewahrsamnehmen (§ 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG) der **Geburtshelferkröte** (*Alytes obstetricans*) im Rahmen der Umsiedlungsmaßnahmen (Maßnahmen V 4.1 d und V 8) wird vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG erteilt.

Ferner wird für den Fall, dass im Zusammenhang mit der notwendigen Umsiedlung der Tiere in ein Ausweichhabitat nicht alle Exemplare der Geburtshelferkrötenpopulation abgefangen werden können und/ oder einzelne Tiere nach Baubeginn in den Eingriffsbereich einwandern und ggf. getötet werden, vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG vom Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt.

- Für das Fangen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) und das Inbesitz- und Ingewahrsamnehmen (§ 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG) der **Haselmaus** (*Muscardinus avellanarius*) im Rahmen der Umsiedlungsmaßnahmen (Maßnahmen V 4.1 c) wird vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG erteilt.

Ferner wird für den Fall, dass im Zusammenhang mit der notwendigen Umsiedlung der Tiere in ein Ausweichhabitat nicht alle Exemplare der Haselmauspopulation abgefangen werden können und/ oder einzelne Tiere nach Baubeginn in den Eingriffsbereich einwandern und ggf. getötet werden, vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG vom Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt.

- Abweichend von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG eine Ausnahmegenehmigung für die mögliche Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der **Feldlerche** (*Alauda arvensis*) durch den Neubau der A 1 erteilt.
- Abweichend von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG eine Ausnahmegenehmigung für die mögliche Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des **Schwarzspechts** (*Dryocopus martius*) durch den Neubau der A 1 erteilt.

Darüber hinaus werden der Bundesrepublik Deutschland für den Fall, dass entgegen den der festgestellten Planung zu Grunde liegenden naturschutzfachlichen Bewertungen der Sachverständigen des Vorhabenträgers und ungeachtet der vorgesehenen Vermeidungs-, Schadenminderungs- und CEF-Maßnahmen (continuous ecological functionality-measures,

Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktion) von der Erfüllung weiterer Artenschutzverbote nach § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG auszugehen wäre, vorsorglich entsprechende Ausnahmegenehmigungen auch von diesen Verboten gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 und Satz 2 BNatSchG sowie höchst vorsorglich nach § 67 Abs. 2 BNatSchG eine Befreiung von den sodann erfüllten und nicht über eine Ausnahmegenehmigung überwindbaren Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG für folgende, in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte sowie nach Art. 1 der VS-Richtlinie geschützte Vogelarten erteilt:

Arten gem. Anhang IV der FFH-RL

Luchs, Wildkatze, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Große Bartfledermaus, Großes Mausohr, Kleiner Abendsegler, Kleine Bartfledermaus, Mückenfledermaus, Raauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Wolf, Zwergfledermaus

Arten nach Art. 1 der VS-RL:

Amsel, Bachstelze, Baumfalke, Baumpieper, Birkenzeisig, Blauehlchen, Blaumeise, Bluthänfling, Braunkehlchen, Buchfink, Buntspecht, Dohle, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Eisvogel, Elster, Erlenzeisig, Fasan, Feldlerche, Feldschwirl, Fichtenkreuzschnabel, Fischadler, Fitis, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Gartenrotschwanz, Gebirgsstelze, Gimpel, Girlitz, Goldammer, Graureiher, Grauschnäpper, Grauspecht, Grünfink, Grünspecht, Habicht, Haubenmeise, Hausrotschwanz, Haussperling, Heckenbraunelle, Hohltaube, Kernbeißer, Klappergrasmücke, Kleiber, Kleinspecht, Kohlmeise, Kolkrabe, Kornweihe, Kranich, Kuckuck, Mauersegler, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Misteldrossel, Mönchsgrasmücke, Neuntöter, Orpheusspötter, Rabenkrähe, Rauchschwalbe, Rauhußkauz, Ringeltaube, Rohrammer, Rohrweihe, Rotdrossel, Rotkehlchen, Rotmilan, Schwanzmeise, Schwarzkehlchen, Schwarzmilan, Schwarzspecht, Schwarzstorch, Singdrossel, Sommergoldhähnchen, Sperber, Star, Stieglitz, Sumpfmeise, Sumpfrohrsänger, Tannenmeise, Trauerschnäpper, Türkentaube, Turmfalke, Turteltaube, Uhu, Wacholderdrossel, Waldbaumläufer, Waldkauz, Waldlaubsänger, Waldohreule, Waldschnepfe, Waldwasserläufer, Wanderfalke, Wasseramsel, Weidenmeise, Wespenbussard, Wiesenieper, Wiesenschafstelze, Wintergoldhähnchen, Zaunkönig, Zilpzalp

VII. Gesetzlich geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG; Erteilung einer Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG

Die Planung beeinträchtigt gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG. Der Bundesrepublik Deutschland wird daher gem. § 67 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 und Nr. 2 BNatSchG im Einvernehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde eine Befreiung von den Verboten gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG bzw. § 15 Abs. 2 LNatSchG erteilt.

VIII. Genehmigung nach der Landesverordnung über den „Naturpark Vulkaneifel“

Der Bundesrepublik Deutschland wird gemäß § 8 Abs. 3 i.V.m. § 8 Abs. 1 der Landesverordnung über den „Naturpark Vulkaneifel“ vom 07.05.2010 die Genehmigung erteilt, die hier festgestellte Straßenbaumaßnahme im „Naturpark Vulkaneifel“ durchzuführen.

IX. Genehmigung zur Aufforstung / Umwandlung von Wald nach § 14 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 LWaldG

Der Bundesrepublik Deutschland wird im Einvernehmen mit der Zentralstelle der Forstverwaltung (ZdF) als Obere Forstbehörde gemäß § 14 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 LWaldG für das gegenständliche Straßenbauvorhaben die Genehmigung zur Umwandlung von Wald im Sinne des § 3 LWaldG im Umfang von ca. 134 ha sowie zur Aufforstung von Wald im Umfang von ca. 17 ha erteilt. Die konkret berührten Waldflächen ergeben sich aus den festgestellten Planunterlagen.

X. Ersatzzahlung gem. § 15 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. § 7 Abs. 4 Nr. 1 Landeskompensationsverordnung (LKompVO)

Für die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen durch die Errichtung der Brückenbauwerke

- BW 04 (Talbrücke Nohner Bach Nord)
- BW 05 (Talbrücke K 85)
- BW 09 (Talbrücke Nohner Bach Süd)
- BW13 A/B (Talbrücke Heyroth)
- BW 16 (Talbrücke Bongard)
- BW 17 (Talbrücke Pützertbach)

ist gem. § 15 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. § 7 Abs. 4 Nr. 1 Landeskompensationsverordnung (LKompVO) eine Ersatzzahlung für die Brückenpfeiler zu leisten. Die Höhe der Ersatzzahlung richtet sich nach dem Gutachten des Ingenieurbüros FÖA Landschaftsplanung GmbH „Ersatzzahlungen Beeinträchtigungen Landschaftsbild“ vom 14.11.2019 und ist mit der Oberen Naturschutzbehörde bei der SGD Nord abgestimmt. Das Gutachten liegt dem Vorhabenträger vor.

Hierzu ist gem. § 8 LKompVO das elektronische System zur Erhebung und Verwaltung der Ersatzzahlung zu nutzen. Der Vorhabenträger (Autobahn GmbH des Bundes) hat nach § 8 Abs. 2 LKompVO unverzüglich nach Bekanntwerden des Datum der Fälligkeit der Ersatzzahlung in das elektronische System einzugeben. Der Planfeststellungsbehörde ist eine entsprechende Mitteilung zu machen. Die Ersatzzahlung selbst ist vor Beginn des Baus der Brückenpfeiler der o.g. Bauwerke gem. § 7 Abs. 5 Satz 1 LNatSchG auf das hierfür eingerichtete Konto der Stiftung Natur und Umwelt (SNU) zu leisten:

Empfänger der Ersatzzahlung:

Stiftung Natur und Umwelt (SNU) Rheinland-Pfalz
Landesbank Baden-Württemberg
BIC: SOLADEST600
IBAN: DE77 6005 0101 0004 6251 82

Der Betreff der Überweisung enthält folgende Angaben:

Neubau der BAB A 1, AS Kelberg- AS Adenau, 6 Brückenbauwerke, Az.: 02.1 – 1897 - PF/31a,
PF/34, PF/35

Hinsichtlich der Verwendung der Ersatzzahlungen wird auf die Regelungen in § 9 LKompVO
verwiesen.

XI. Entscheidung nach § 43 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG in Verbindung mit § 4 LVwVfG in Verbindung mit § 43 Satz
1 Nr. 1 EnWG wird der Ersatzneubau des Mastes Nr. 1008 der 110-kV-Hochspannungsfreilei-
tung Nohn-Wimbach (Blatt 1037) der Westnetz GmbH unter den in Kapitel C, Nr. II dieses Be-
schlusses enthaltenen Nebenbestimmungen als Folgemaßnahme zum Autobahnbau mit fest-
gestellt.

Die Entziehung oder die Beschränkung von Grundeigentum oder von Rechten am Grundeigen-
tum ist gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Satz 1 EnWG zulässig, soweit sie zur Durchführung
des planfestgestellten Vorhabens erforderlich ist.

XII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren

Anträge betreffend Inhalt und Umfang der Verfahrensunterlagen, auf Durchführung weiterer Er-
mittlungen und Einholung oder Hinzuziehung zusätzlicher Gutachten sowie gegen die Art und
Weise der Durchführung und die Fortführung des Planfeststellungsverfahrens und insbeson-
dere des Anhörungsverfahrens werden zurückgewiesen, soweit über sie nicht bereits im lau-
fenden Verfahren entschieden wurde oder ihnen in dem vorliegenden Planfeststellungsbe-
schluss nach Maßgabe der nachfolgenden Regelungen nicht entsprochen wird.

Im Übrigen werden die Sachanträge sowie die Einwendungen und Forderungen auf Unterlas-
sung des Vorhabens, auf Planänderung und/oder -ergänzung zurückgewiesen, soweit ihnen
nicht durch Planänderungen, Planergänzungen oder durch Auflagen Rechnung getragen wurde
oder soweit sie sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht auf andere Weise erledigt
haben.

XIII. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan für die straßenbaulichen und wasserwirtschaftlichen Maßnahmen besteht aus Folgenden, mit Feststempel und Dienstsiegel versehenen Unterlagen:

1. Erläuterungsbericht, Deckblatt, Unterlage 1a, aufgestellt am 12.08.2022
2. Lageplan 1, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 1, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
3. Lageplan 2, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 2, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
4. Lageplan 3, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 3, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
5. Lageplan 3a, Deckblatt, Unterlage 5a, Blatt-Nr. 3a, M.: 1:1.000, aufgestellt am 12.08.2022
6. Lageplan 4, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 4, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
7. Lageplan 5, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 5, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
8. Lageplan 6, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 6, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
9. Lageplan 7, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 7, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
10. Lageplan 7a, Deckblatt, Unterlage 5a, Blatt-Nr. 7a, M.: 1:1.000, aufgestellt am 12.08.2022
11. Lageplan 8, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 8, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
12. Lageplan 8a, Deckblatt, Unterlage 5a, Blatt Nr. 8a, M.: 1:1.000, aufgestellt am 12.08.2022
13. Lageplan 9, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 9, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
14. Lageplan 10, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 10, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
15. Lageplan 10a, Deckblatt, Unterlage 5a, Blatt Nr. 10a, M.: 1:1.000, aufgestellt am 12.08.2022
16. Lageplan 11, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 11, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
17. Lageplan 12, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 12, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
18. Lageplan 12a, Deckblatt, Unterlage 5a, Blatt Nr. 12a, M.: 1.1.000, aufgestellt am 12.08.2022
19. Lageplan 13, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 13, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
20. Lageplan 14, Unterlage 5, Blatt-Nr.: 14, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
21. Höhenplan Achse 112, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 1a, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
22. Höhenplan Achse 113, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 1b, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
23. Höhenplan Achse 114, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 1c, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018

24. Höhenplan Achse 116, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 1d, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
25. Höhenplan 1, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 1, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
26. Höhenplan 2, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 2, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
27. Höhenplan 3, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 3, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
28. Höhenplan 4, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 4, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
29. Höhenplan 5, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 5, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
30. Höhenplan 6, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 6, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
31. Höhenplan 7, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 7, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
32. Höhenplan 8, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 8, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
33. Höhenplan 9, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 9, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
34. Höhenplan 10, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 10, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
35. Höhenplan 11, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 11, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
36. Höhenplan 12, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 12, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
37. Höhenplan 13, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 13, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
38. Höhenplan 14, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 14, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
39. Höhenplan, LKW-Fahrgasse/Durchfahrgasse PWC-West, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 15, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
40. Höhenplan, PKW-Fahrgasse PWC-West, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 16, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
41. Höhenplan, LKW-Fahrgasse/Durchfahrgasse PWC-Ost, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 17, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
42. Höhenplan, PKW-Fahrgasse PWC-Ost, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 18, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
43. Höhenplan, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 19, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
44. Höhenplan, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 20, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
45. Höhenplan, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 21, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
46. Höhenplan, Unterlage 6, Blatt-Nr.: 22, M 1:1.000/100, aufgestellt am 03.04.2018
47. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 1, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
48. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 2, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
49. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 3, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
50. Maßnahmenplan, Deckblatt, Unterlage 9.2a, Blatt-Nr. 3a, M.: 1:1.000, aufgestellt am 12.08.2022
51. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 4, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
52. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 5, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018

53. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 6, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
54. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 7, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
55. Maßnahmenplan, Deckblatt, Unterlage 9.2a, Blatt-Nr. 7a, M.: 1:1.000, aufgestellt am 12.08.2022
56. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 8, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
57. Maßnahmenplan, Deckblatt, Unterlage 9.2a, Blatt-Nr. 8a, M.: 1:1.000, aufgestellt am 12.08.2022
58. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 9, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
59. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 10, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
60. Maßnahmenplan, Deckblatt, Unterlage 9.2a, Blatt-Nr. 10a, M.: 1:1.000, aufgestellt am 12.08.2022
61. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 11, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
62. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 12, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
63. Maßnahmenplan, Deckblatt, Unterlage 9.2a, Blatt-Nr. 12a, M.: 1:1.000, aufgestellt am 12.08.2022
64. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 13, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
65. Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt-Nr.: 14, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
66. Maßnahmenblätter, Unterlage 9.3, aufgestellt am 03.04.2018
67. Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, Unterlage 9.4, aufgestellt am 03.04.2018
68. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 1, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
69. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 2, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
70. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 3, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
71. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 4, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
72. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 5, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
73. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 6, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
74. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 7, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
75. Grunderwerbsplan, Deckblatt, Unterlage 10.2a, Blatt-Nr. 7a, M.: 1:1.000, aufgestellt am 12.08.2022
76. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 8, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
77. Grunderwerbsplan, Deckblatt, Unterlage 10.2a, Blatt-Nr. 8a, M.: 1:1.000, aufgestellt am 12.08.2022
78. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 9, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
79. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 10, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018

80. Grunderwerbsplan, Deckblatt, Unterlage 10.2a, Blatt-Nr. 10a, M.: 1:1.000, aufgestellt am 12.08.2022
81. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 11, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
82. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 12, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
83. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 13, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
84. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 14, M 1:1.000, aufgestellt am 03.04.2018
85. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 15, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
86. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 16, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
87. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 17, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
88. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 18, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
89. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 19, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
90. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 20, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
91. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 21, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
92. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 22, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
93. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 23, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
94. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 24, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
95. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 25, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
96. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 26, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
97. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 27, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
98. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 28, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
99. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 29, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
100. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 30, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
101. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 31, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
102. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 32, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
103. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 33, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
104. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 34, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
105. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 35, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
106. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.2, Blatt-Nr. 36, M 1:2.000, aufgestellt am 03.04.2018
107. Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, aufgestellt am 03.04.2018
108. Übersichtslageplan Widmung, Umstufung, Einziehung, Unterlage 12, Blatt-Nr.1, M 1:20.000, aufgestellt am 03.04.2018
109. Straßenquerschnitt, Sonderquerschnitt SQ 27 der A 1, Unterlage 14.2, Blatt-Nr.: 1, M 1:100/25, aufgestellt am 03.04.2018
110. Straßenquerschnitt, Regelquerschnitt RQ 9,5 der L 10 / L 70, Unterlage 14.2, Blatt-Nr.: 2, M 1:100/25, aufgestellt am 03.04.2018

111. Straßenquerschnitt, Regelquerschnitt RQ 7,5 der K 85, Unterlage 14.2, Blatt-Nr.: 3, M 1:100/25, aufgestellt am 03.04.2018
112. Straßenquerschnitt, Querschnitt der PWC-Anlage „Radersberg“, Unterlage 14.2, Blatt-Nr.: 4, M 1:100/25, aufgestellt am 03.04.2018
113. Bauwerk 01 und 02, Grünunterführung i.Z.d. A 1 und L 10, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 1, M 1:200/ 1:500, aufgestellt am 03.04.2018
114. Bauwerk 03, Brücke i.Z. eines Weges über die A 1, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 2, M 1:200, aufgestellt am 03.04.2018
115. Bauwerk 03a, Wirtschaftsweg über den Nohner Bach, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 3, M 1:100, aufgestellt am 03.04.2018
116. Bauwerk 04, Talbrücke über den Nohner Bach, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 4, M 1:200/ 1:500, aufgestellt am 03.04.2018
117. Bauwerk 05, Talbrücke über K 85, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 5, M 1:200/ 1:500, aufgestellt am 03.04.2018
118. Bauwerk 06, Grünbrücke über die A 1, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 6, M 1:200/ 1:500, aufgestellt am 03.04.2018
119. Bauwerk 07 A & 7 B, Talbrücke Hollerseifen, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 7, M 1:200/ 1:500, aufgestellt am 03.04.2018
120. Bauwerk 08, Grünbrücke mit Forstweg über die A 1, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 8, M 1:200/ 1:500, aufgestellt am 03.04.2018
121. Bauwerk 09, Talbrücke über den Nohner Bach Süd, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 9, M 1:200/ 1:500, aufgestellt am 03.04.2018
122. Bauwerk 10, Grünunterführung i.Z.d A 1, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 10, M 1:200/ 1:500, aufgestellt am 03.04.2018
123. Bauwerk 11, Brücke i.Z.d. L 70 über die A 1, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 11, M 1:200, aufgestellt am 03.04.2018
124. Bauwerk 12, Brücke i.Z.d. A 1 über einen Forstweg, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 12, M 1:200, aufgestellt am 03.04.2018
125. Bauwerk 13 A und 13 B, Talbrücke Heyroth, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 13, M 1:200/ 1:500, aufgestellt am 03.04.2018
126. Bauwerk 14, Talbrücke Heiental, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 14, M 1:200/ 1:500, aufgestellt am 03.04.2018
127. Bauwerk 15, Grünunterführung i.Z.d. A 1, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 15, M 1:200/ 1:500, aufgestellt am 03.04.2018

128. Bauwerk 16, Talbrücke Bongard, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 16, M 1:200/ 1:500, aufgestellt am 03.04.2018
129. Bauwerk 17, Talbrücke Pützertbach, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 17, M 1:200/ 1:500, aufgestellt am 03.04.2018
130. Bauwerk 18, Brücke i.Z.d. A 1 über die K 65, Unterlage 15, Blatt-Nr.: 18, M 1:200, aufgestellt am 03.04.2018
131. Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 17.1, aufgestellt am 03.04.2018
132. Luftschadstoffuntersuchung, Unterlage 17.2, aufgestellt am 03.04.2018
133. Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Erläuterungsbericht und Anlage 1: Methodik, Unterlage 19.1, aufgestellt am 03.04.2018

XIV. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Vorbemerkungen inkl. Anlagen 1-3, bestehend aus 27 Seiten
2. Übersichtskarte, chronologischer Überblick, Unterlage 1, Anlage Nr.: 6, M 1:25.000, aufgestellt am 03.04.2018
3. Übersichtskarte, Unterlage 2, Blatt Nr.: 1, M 1:200.000, aufgestellt März 2018
4. Übersichtslageplan, Unterlage 3.1, Blatt Nr.: 1, M 1:10.000, aufgestellt am 03.04.2018
5. Übersichtslageplan, Unterlage 3.2, Blatt Nr.: 1, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
6. Übersichtslageplan, Unterlage 3.2, Blatt Nr.: 2, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
7. Übersichtslageplan, Unterlage 3.2, Blatt Nr.: 3, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
8. Übersichtshöhenplan, Unterlage 4.1, Blatt Nr.: 1, M 1:10.000/1.000, aufgestellt am 03.04.2018
9. Übersichtshöhenplan, Unterlage 4.2, Blatt Nr.: 1, M 1:5000/ 500, aufgestellt am 03.04.2018
10. Übersichtshöhenplan, Unterlage 4.2, Blatt Nr.: 2, M 1:5000/ 500, aufgestellt am 03.04.2018
11. Übersichtshöhenplan, Unterlage 4.2, Blatt Nr.: 3, M 1:5000/ 500, aufgestellt am 03.04.2018
12. Übersichtslageplan zur schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 7, Blatt-Nr.: 1, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018

13. Übersichtslageplan zur schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 7, Blatt-Nr.: 2, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
14. Übersichtslageplan zur schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 7, Blatt-Nr.: 3, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
15. Übersichtslageplan Einzugsgebiete vor Neubau der A 1, Unterlage 8.1, Blatt-Nr.: 1, M 1:10.000, aufgestellt am 03.04.2018
16. Übersichtslageplan Einzugsgebiete vor Neubau der A 1, Unterlage 8.1, Blatt-Nr.: 2, M 1:10.000, aufgestellt am 03.04.2018
17. Übersichtslageplan der Teil-Einzugsgebiete, Unterlage 8.2, Blatt-Nr.: 1, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
18. Übersichtslageplan der Teil-Einzugsgebiete, Deckblatt, Unterlage 8.2a, Blatt-Nr. 1a, M.: 1:5.000, aufgestellt am 12.08.2022
19. Übersichtslageplan der Teil-Einzugsgebiete, Unterlage 8.2, Blatt-Nr.: 2, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
20. Übersichtslageplan der Teil-Einzugsgebiete, Deckblatt, Unterlage 8.2a, Blatt-Nr. 2a, M.: 1:5.000, aufgestellt am 12.08.2022
21. Übersichtslageplan der Teil-Einzugsgebiete, Unterlage 8.2, Blatt-Nr.: 3, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
22. Übersichtslageplan der Teil-Einzugsgebiete, Deckblatt, Unterlage 8.2a, Blatt-Nr. 3a, M.: 1:5.000, aufgestellt am 12.08.2022
23. Hydraul. Längsschnitt, Regenrückhaltebecken I, Deckblatt, Unterlage 8.3a, Blatt-Nr. 1a, M.: 1:500/50, aufgestellt am 12.08.2022
24. Hydraul. Längsschnitt, Regenrückhaltebecken II, Deckblatt, Unterlage 8.3a, Blatt-Nr. 2a, M.: 1:500/50, aufgestellt am 12.08.2022
25. Hydraul. Längsschnitt, Regenrückhaltebecken III, Deckblatt, Unterlage 8.3a, Blatt-Nr. 3a, M.: 1:500/50, aufgestellt am 12.08.2022
26. Hydraul. Längsschnitt, Regenrückhaltebecken IV, Deckblatt, Unterlage 8.3a, Blatt-Nr. 4a, M.: 1:500/50, aufgestellt am 12.08.2022
27. Hydraul. Längsschnitt, Regenrückhaltebecken V, Deckblatt, Unterlage 8.3a, Blatt-Nr. 5a, M.: 1:500/50, aufgestellt am 12.08.2022
28. Hydraul. Längsschnitt, Regenrückhaltebecken VI, Deckblatt, Unterlage 8.3a, Blatt-Nr. 6a, M.: 1:500/50, aufgestellt am 12.08.2022
29. Maßnahmenübersichtspläne, Unterlage 9.1, Blatt-Nr.: 1, M 1:10.000, aufgestellt am 03.04.2018

30. Maßnahmenübersichtspläne, Unterlage 9.1, Blatt-Nr.: 2, M 1:10.000, aufgestellt am 03.04.2018
31. Übersicht Grunderwerbspläne, Unterlage 10.1, Blatt-Nr. 1, M 1:20.000, aufgestellt am 03.04.2018
32. Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 10.3, aufgestellt am 03.04.2018
33. Grunderwerbsverzeichnis, Deckblatt, Unterlage 10.3a, aufgestellt am 12.08.2022
34. Ermittlung der Belastungsklasse, Unterlage 14.1
35. Übersichtsplan Baustraßen, Unterlage 16, Blatt-Nr.: 1, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
36. Übersichtsplan Baustraßen, Unterlage 16, Blatt-Nr.: 2, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
37. Übersichtsplan Baustraßen, Unterlage 16, Blatt-Nr.: 3, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
38. Wassertechnische Untersuchungen, Deckblatt, Unterlage 18a, aufgestellt am 12.08.2022
39. Bestandsübersicht, Unterlage 19.1.2, Blatt-Nr.: 1, M 1:15.000, aufgestellt am 03.04.2018
40. Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.1.3, Blatt-Nr.: 1, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
41. Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.1.3, Blatt-Nr.: 2, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
42. Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.1.3, Blatt-Nr.: 3, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
43. Artenschutzfachbeitrag für die europarechtlich geschützten Arten, Unterlage 19.2, aufgestellt am 19.03.2018
44. FCS-Maßnahmen zur vorsorglichen Ausnahmeprüfung, Unterlage 19.2.1, Anhang 4, Blatt-Nr.: 1, M 1:10.000, aufgestellt am 03.04.2018
45. FCS-Maßnahmen zur vorsorglichen Ausnahmeprüfung, Unterlage 19.2.1, Anhang 4, Blatt-Nr.: 2, M 1:10.000, aufgestellt am 03.04.2018
46. Haselmaushabitate entlang der Trasse und geplante CEF-Maßnahmen zur Habitatentwicklung, Unterlage 19.2.1, Anhang 5
47. Artenschutz, Unterlage 19.2.2, Blatt-Nr.: 1, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
48. Artenschutz, Unterlage 19.2.2, Blatt-Nr.: 2, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
49. Artenschutz, Unterlage 19.2.2, Blatt-Nr.: 3, M 1:5.000, aufgestellt am 03.04.2018
50. UVP-Bericht nach § 16 UVPG, Unterlage 19.3, aufgestellt am 03.04.2018

51. Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (DE-5305-306), Unterlage 19.4.1, aufgestellt am 03.04.2018, einschließlich Karte 1 Übersichtskarte, Karte 2 Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Karte 3, Maßnahmen zur Schadensbegrenzung/verbleibende Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele
52. Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ (DE 5706-401), Unterlage 19.4.2, aufgestellt am 03.04.2018, einschließlich Karte 1 Übersichtskarte, Karte 2 Vogelarten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Blatt 1 Uhu (A215)
53. Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (DE 5507-401), Unterlage 19.4.3, aufgestellt am 03.04.2018, einschließlich Karte 1 Übersichtskarte, Karte 2 Vogelarten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Blatt 1 Schwarzstorch (A030), Karte 2 Vogelarten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Blatt 2 Wespenbussard (A072), Karte 2 Vogelarten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Blatt 3 Rotmilan (A074), Karte 2 Vogelarten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Blatt 4 Haselhuhn (A104), Karte 2 Vogelarten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Blatt 5 Uhu (A215), Karte 2 Vogelarten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Blatt 6 Eisvogel (A229), Karte 2 Vogelarten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Blatt 7 Schwarzspecht (A236), Karte 3 Maßnahmen zur Schadensbegrenzung/verbleibende Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Karte 4 Vorausschau: mögliche Beeinträchtigungen in den Abschnitten Adenau-Lommersdorf und Lommersdorf-Blankenheim
54. Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Ahrtal“ (DE-5408-302), Unterlage 19.4.4, aufgestellt am 03.04.2018, einschließlich Karte 1 Übersichtskarte, Karte 2 Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele Blatt 1 und 2, Detailkarten 2a und 2b Lebensraumtypen und Arten/Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Karte 3, Maßnahmen zur Schadensbegrenzung/verbleibende Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele
55. Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ (DE-5605-302), Unterlage 19.4.5, aufgestellt am 03.04.2018, einschließlich Karte 1 Übersichtskarte, Karte 2 Lebensraumtypen und Arten/Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele Blatt 1, 2 und 3, Karte 3, Maßnahmen zur Schadensbegrenzung/verbleibende Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Blatt 1 und 2
56. Vorprüfung zur Verträglichkeit nach § 34 BNatSchG, Unterlage 19.4.6, aufgestellt am 03.04.2018

57. Prüfungen der Auswirkungen anderer Pläne und Projekte auf wirkungsbetroffene Natura 2000-Gebiete, Unterlage 19.4.7, aufgestellt am 03.04.2018, einschließlich Blatt 1-6
58. FFH-Alternativenuntersuchung, Unterlage 19.4.8, aufgestellt am 03.04.2018, einschließlich Karte 1a Prioritäre Lebensraumtypen und Arten, Karte 1b Lebensraumtypen der FFH-Gebiete, Karte 1c Arten der Natura 2000-Gebiete, Karte 2a Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen der FFH-Gebiete, Karte 2b Beeinträchtigungen der Arten der Natura 2000-Gebiete
59. Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), Unterlage 19.5, aufgestellt am 03.04.2018
60. Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), Deckblatt, Unterlage 19.5a, aufgestellt am 12.08.2022
61. Fachgutachten Abschnittsübergreifend, Erfassung spezieller Brutvogelarten im geplanten Erweiterungsgebiet des Vogelschutzgebiets „Ahrgebirge“ (RLP), Unterlage 19.6, aufgestellt am 03.04.2018
62. Erfassung spezieller Brutvogelarten im Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (RLP) und in der Erweiterungsfläche (NRW), Unterlage 19.6.2, vom 05.12.2005
63. Kartierung von Haselhuhnnachweisen im VSG "Ahrgebirge" (NRW) -Winteruntersuchung- (2005), Unterlage 19.6.3, vom Mai 2005
64. Vertiefende Untersuchung zur Bechsteinfledermaus (2008), Unterlage 19.6.4, vom 04.12.2008
65. Abschätzung des Lebensraumangebotes für Haselhühner im Umfeld der geplanten BAB A 1 (2008), Unterlage 19.6.5, vom 16.04.2008
66. Kartierung der Fische und dekapoden Krebse in ausgewählten Fließgewässern im Vorhabengebiet der BAB A 1 (2010), Unterlage 19.6.6, vom 20.12.2010
67. Überprüfung der Habitateignung für das Haselhuhn im Umfeld der geplanten BAB A 1 AS Lommersdorf - AS Adenau (2013), Unterlage 19.6.7, vom 21.06.2013
68. Habitatkartierung Spanische Flagge (2015) Unterlage 19.6.8, vom 17.04.2015
69. Überprüfung der Habitateignung für das Haselhuhn im Umfeld der geplanten BAB A 1 AS Adenau – AS Lommersdorf (2016), Unterlage 19.6.9, vom 03.05.2016
70. Beurteilung der Chloridempfindlichkeit des Bachneunauges und der Fließgewässerlebensräume im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfungen (2016), Unterlage 19.6.10, vom 28.10.2016
71. Gutachten zur Berücksichtigung des Biotopverbundes, Unterlage 19.6.11, vom 14.12.2016

72. Gutachten über die voraussichtliche Tausalzbelastung der von Einleitungen betroffenen Fließgewässer-Allgemeiner Teil, Unterlage 19.6.12, vom 12.05.2016, einschließlich Teil 1 Gutachten über die voraussichtliche Tausalzbelastung der von Einleitungen betroffenen Gewässer durch den Lückenschluss der A 1 AS Blankenheim (B 51) – AS Lommersdorf (L 115Z), Teil 2 Gutachten über die voraussichtliche Tausalzbelastung der von Einleitungen betroffenen Gewässer durch den Lückenschluss der A 1 AS Lommersdorf (L 115Z) – AS Adenau (L 10), Teil 3 Gutachten über die voraussichtliche Tausalzbelastung der von Einleitungen betroffenen Gewässer durch den Lückenschluss der A 1 AS Adenau (L 10) – AS Kelberg (B 410)
73. Fachgutachten, Unterlage 19.6, Fledermausuntersuchung, aufgestellt am 03.04.2018,
74. Erfassung der Biotoptypen, Unterlage 19.6.14, vom 02.11.2009
75. Erfassung der Amphibien und Reptilien, Erhebungen im Frühjahr und Sommer 2009, Unterlage 19.6.15, vom 10.09.2009
76. Erfassung der Haselmaus, Erhebungen im Sommer und Herbst 2010, Unterlage 19.6.15, vom 18.07.2011
77. Erfassung der Brutvögel, Erhebungen im Frühjahr und Sommer 2009, Ergänzende Kartierung 2010, Unterlage 19.6.17, vom 31.08.2011
78. Baumhöhlenkartierung, Unterlage 19.6.18 vom 31.05.2011
79. Fledermäuse 2011, Aktualisierung der Bestandsdaten, Unterlage 19.6.19, vom 02.03.2012
80. Kartierung der Wildkatze, Unterlage 19.6.20, vom 12.03.2012
81. Überprüfung Biotoptypenkartierung, Unterlage 19.6.21, vom Nov. 2013
82. FFH-Lebensraumtypenkartierung, Unterlage 19.6.22, vom Nov. 2013
83. Erlebnisbericht der Untersuchung zur Mopsfledermaus 2014, Unterlage 19.6.23, vom 14.11.2014
84. Erfassung der Brutvögel, Erhebungen im Frühjahr und Sommer 2014, 19.6.24, vom 30.12.2014
85. Ergänzungskartierung Haselmaus 2014, Unterlage 19.6.25, vom 30.12.2014
86. Habitatmodellierung für die Haselmaus 2014, Unterlage 19.6.26, vom 30.12.2014
87. Stickstoffdeposition, Unterlage 19.6.27, vom April 2016
88. Fachgutachten AS Adenau (L 10) – AS Lommersdorf (L 115z) (VP-bezogen), Fledermausuntersuchung, Unterlage 19.6, aufgestellt am 03.04.2018
89. Beschreibung und Bewertung der im Untersuchungsgebiet vorgefundenen Biotoptypen, Unterlage 19.6.29

90. Erfassung der Brutvögel, Erhebungen im Frühjahr und Sommer 2010, Unterlage 19.6.30, vom 22.03.2011
91. Fachbeitrag Artenschutz Schmetterlinge unter Berücksichtigung des Goldenen Scherfens, Unterlage 19.6.31, vom 12.11.2010
92. Erfassung der Amphibien und Reptilien, Erhebungen von Herbst 2010 bis Sommer 2011, Unterlage 19.6.32, vom 27.11.2011
93. Fledermäuse 2011, Aktualisierung der Bestandsdaten, Unterlage 19.6.33, vom 06.04.2012
94. Baumhöhlenkartierung, Unterlage 19.6.34, vom 31.05.2011
95. Überprüfung Biotoptypenkartierung, Unterlage 19.6.35, vom Nov. 2014
96. Kartierung der Orchideen am Tuwaksberg, Unterlage 19.6.36, vom 31.10.2014
97. Stickstoffdepositionen im FFH-Gebiet Gewässersystem der Ahr, Unterlage 19.6.37, vom April 2016
98. Erfassung der Brutvögel, Erhebungen im Frühjahr und Sommer 2016, Unterlage 19.6.38, vom 01.02.2017
99. Gutachten Ingenieurgeologische Verhältnisse, Unterlage 20.1, aufgestellt am 03.04.2018
100. Umwelttechnischer Bericht, Beurteilung der Einbaufähigkeit von Erdmassen zu Rekultivierungszwecken, Unterlage 20.2, aufgestellt am 03.04.2018
101. Untersuchungen zur Nullvariante, Unterlage 21, aufgestellt am 03.04.2018
102. Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025, Unterlage 22.1, aufgestellt am 03.04.2018 (Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel - Saar - Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Lückenschlüsse A 64 - A 1 Nordumfahrung Trier und A 1 Blankenheim – Daun, Fenster A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009 vom Februar 2010)
103. Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg - Blankenheim 2015, Prognose 2030, Unterlage 22.2, aufgestellt am 03.04.2018 (Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel - Saar - Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Lückenschlüsse A 64 - A 1 Nordumfahrung Trier und A 1 Blankenheim – Daun, A 1 Kelberg – Daun, Verkehrsmengenprognose und Planfall 2030 vom Dezember 2015)
104. Ergänzender Fachbeitrag „Klima“, Deckblatt, Unterlage 23a, aufgestellt am 12.08.2022

XV. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, aufgestellt am 03.04.2018
2. Hydraul. Längsschnitt, Regenrückhaltebecken I, Unterlage 8.3, Blatt-Nr.: 1, M 1:500/50, aufgestellt am 03.04.2018
3. Hydraul. Längsschnitt, Regenrückhaltebecken II, Unterlage 8.3, Blatt-Nr.: 2, M 1:500/50, aufgestellt am 03.04.2018
4. Hydraul. Längsschnitt, Regenrückhaltebecken III, Unterlage 8.3, Blatt-Nr.: 3, M 1:500/50, aufgestellt am 03.04.2018
5. Hydraul. Längsschnitt, Regenrückhaltebecken IV, Unterlage 8.3, Blatt-Nr.: 4, M 1:500/50, aufgestellt am 03.04.2018
6. Hydraul. Längsschnitt, Regenrückhaltebecken V, Unterlage 8.3, Blatt-Nr.: 5, M 1:500/50, aufgestellt am 03.04.2018
7. Hydraul. Längsschnitt, Regenrückhaltebecken VI, Unterlage 8.3, Blatt-Nr.: 6, M 1:500/50, aufgestellt am 03.04.2018
8. Wassertechnische Untersuchungen, Unterlage 18, aufgestellt am 03.04.2018

XVI. Deckblattplanung

Soweit die in Kapitel A, Nrn. XIII, XIV und XV genannten festgestellten Planunterlagen und Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses gegenteilige Angaben gegenüber den festgestellten Deckblattplanunterlagen enthalten, sind diese überholt. Es gelten die Darstellungen in den festgestellten Deckblattplanunterlagen.

B Allgemeine Nebenbestimmungen

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird gem. § 1 LVwVfG i.V.m. § 36 VwVfG mit folgenden allgemeinen Nebenbestimmungen erteilt:

1. Dieser Planfeststellungsbeschluss regelt rechtsgestaltend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen.

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1, S. 1 VwVfG). Diese Rechtswirkungen gelten gem. § 1 LVwVfG i.V.m. § 4 LVwVfG auch gegenüber nach Bundesrecht notwendigen Entscheidungen.

Eine Ausnahme stellt die wasserrechtliche Erlaubnis bzw. Bewilligung gem. § 19 Abs. 1 WHG dar, die nicht der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses unterliegt, sondern als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung tritt, auch wenn diese Entscheidung im Rahmen dieser Planfeststellungsentscheidung mit erteilt wird.

2. Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt der Plan außer Kraft, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert (§ 17c Nr. 1 FStrG).

Gemäß § 75 Abs. 4 Satz 2 VwVfG i. V. m. § 17c FStrG gilt als Beginn der Durchführung des Planes jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht.

3. Eingeschlossen in diese Planfeststellung sind die mit der Baumaßnahme verbundenen notwendigen Änderungen, Verlegungen und Wiederanpassungsmaßnahmen an vorhandenen Straßen und Wegen.
4. Soweit Wirtschaftswege neu angelegt, verlegt oder geändert werden müssen, richten sich ihre Breite und Befestigungsart nach dem vorhandenen Wegenetz in der jeweils betroffenen Gemarkung unter Berücksichtigung der Art und Stärke des durch die Straßenbaumaßnahme bedingten zusätzlichen Verkehrs und der örtlichen Steigungsverhältnisse. Sollen darüber hinaus Wege breiter angelegt oder besser befestigt werden, so sind die damit verbundenen Mehrkosten von demjenigen zu tragen, der diese Verbesserungen fordert.

Im Übrigen sind die vom Bundesminister für Verkehr am 29. August 2003 - S 28/38.34.00/4 BM 02 - herausgegebenen "Grundsätze für die Gestaltung ländlicher

Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen" maßgebend. Diese Grundsätze wurden in Rheinland-Pfalz mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 1.10.2003, Az.: 8708-10.1-3281/03 auch für den Bereich der Landes- und Kreisstraßen verbindlich eingeführt. Des Weiteren wurden mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz vom 07.10.2003, Az.: 8604-6-810 die „Ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege“, Stand September 2003, herausgegeben von der Bundesländer-Arbeitsgemeinschaft ArgeLandentwicklung, eingeführt. Die beiden v.g. Grundsätze für den ländlichen Wegebau sind bei der Planung, Förderung und Ausführung ländlicher Wege innerhalb und außerhalb der Ländlichen Bodenordnung, auch als Folgemaßnahmen beim Bau öffentlicher Straßen, zu beachten.

5. Für die Eintragung der wasserrechtlichen Tatbestände in das Wasserbuch sind die entsprechenden Eintragungen in den durch diesen Beschluss festgestellten Unterlagen und die Bestimmungen dieses Beschlusses maßgebend.

Der für das Wasserbuch zuständigen Behörde (Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord) ist eine beglaubigte Ausfertigung der festgestellten Unterlagen für die Wasserbuchakten zur Verfügung zu stellen.

6. Die notwendigen Auflagen, die sich aus der fachtechnischen Überprüfung der geplanten wasserwirtschaftlichen Maßnahmen ergeben, sind bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

Die Bauausführung erfolgt im Benehmen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord.

7. Änderungen und Verlegungen von Versorgungsleitungen und sonstigen Leitungen sowie deren Kostentragung richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den zwischen den Beteiligten bestehenden Verträgen. Den Eigentümern der vorgenannten Leitungen ist der Baubeginn rechtzeitig mitzuteilen.

8. Die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind auf Kosten des Straßenbaulastträgers nach Maßgabe des Fachbeitrages Naturschutz sowie der Fachgutachten zu vermeiden, auszugleichen bzw. zu ersetzen. Der Fachbeitrag Naturschutz ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 6 LNatSchG/ § 14 BNatSchG sind mit Beginn des jeweiligen Eingriffs, spätestens jedoch 3 Jahre nach dem Eingriffsbeginn herzustellen. Ein Eingriff ist in diesem Sinne begonnen, sobald mit der Veränderung der Gestalt oder Nutzfläche der Fläche, insbesondere durch Einrichten einer Baustelle oder Herrichten von Flächen für den jeweiligen Eingriff, begonnen wurde. Die Maßnahmen zur Herstellung und Erreichung der mit den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen jeweils verfolgten Entwicklungszielen sind unter Berücksichtigung der fachgesetzlich gebotenen Vorgaben durchzuführen.

Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach Maßgabe der in den Planunterlagen beschriebenen Regelungen entsprechend ihrer jeweiligen naturschutzfachlichen Kompensationsfunktion dauerhaft, d. h. so lange der Eingriff fortwirkt, rechtlich zu sichern und zu unterhalten. Evt. zukünftige Eingriffe in diese Maßnahmen sind zulässig, soweit hierbei sichergestellt ist, dass die den Maßnahmen zugedachte naturschutzfachliche Funktion weiterhin gewahrt wird.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 6 LNatSchG/ § 14 BNatSchG und die dafür in Anspruch genommenen Flächen sind in einem digitalen Kompensationsverzeichnis zu erfassen (§ 17 Abs. 6 BNatSchG). Das Kompensationsverzeichnis wird von der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Obere Naturschutzbehörde technisch betrieben. Die Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis nimmt die am Planfeststellungsverfahren beteiligte Obere Naturschutzbehörde vor. Die den Vorhabenträger vertretende zuständige Straßenbaubehörde (Autobahn GmbH des Bundes) hat nach Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses umgehend auf eine Eintragung in das Kompensationsverzeichnis hinzuwirken und der Eintragungsstelle die erforderlichen Angaben entsprechend den Anforderungen des § 4 LKompVzVO vom 12.06.2018 sowie unter Beachtung der elektronischen Vorgaben zu übermitteln. Nähere Informationen zum EDV-System KSP (KomOn Service Portal) zur Erfassung der Eingriffs- und Kompensationsflächen sowie zur Registrierung sind unter <https://mueef.rlp.de/de/themen/naturschutz/eingriff-und-kompensation/ksp> zu finden. Änderungen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat die zuständige Straßenbaudienststelle der Eintragungsstelle mitzuteilen, damit eine entsprechende Änderung der Eintragung im Kompensationsverzeichnis erfolgen kann.

Die Straßenbaubehörde hat nach Abschluss der Baumaßnahme der Planfeststellungsbehörde einen Bericht bezüglich der vollständigen Herstellung aller landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der artenschutzrechtlichen CEF- und FCS-Maßnahmen sowie der evt. durchzuführenden habitatschutzrechtlichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen und das Erreichen der jeweiligen Entwicklungsziele vorzulegen. Ergänzend wird auf die nachfolgende Auflagenregelung Nr. 13 verwiesen.

9. Vorhandene Zufahrten und Zugänge der Anliegergrundstücke sind bei Vorliegen der straßengesetzlichen Voraussetzungen der durch die Straßenbaumaßnahme bedingten veränderten Situation anzupassen. Die entsprechenden Maßnahmen sind im Benehmen mit den Grundstückseigentümern festzulegen.

Die „Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (Nutzungsrichtlinien) - ARS Nr. 07/2020 vom 14.03.2020, VkBf. Nr. 8/2020, S. 238, sowie das Schreiben des MWVLW vom 18.03.2020 sind zu beachten. Das MWVLW hat mit vorgenanntem Schreiben die Nutzungsrichtlinien eingeführt.

10. Soweit durch Planergänzungen größere Geländeinanspruchnahmen notwendig werden, als es die festgestellten Grunderwerbspläne ausweisen, oder soweit Rechte Dritter in sonstiger Weise über den festgestellten Plan hinaus berührt werden, ist vor Baubeginn

die Zustimmung der neu oder stärker Betroffenen herbeizuführen. Eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt vorbehalten.

11. Über bürgerlich-rechtliche Ansprüche (Entschädigungsforderungen) kann im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden, da hier entsprechend den straßengesetzlichen Vorschriften nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden. Die Regelung von Entschädigungsfragen erfolgt gesondert durch die Straßenbaudienststellen (oder - falls keine Einigung erzielt werden kann - durch die Enteignungsbehörde). Zu der Entschädigungsregelung ist zu bemerken, dass die durch die Baumaßnahme Betroffenen für die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke und Gebäude nach den Grundsätzen des Entschädigungsrechts (Landesenteignungsgesetz) entschädigt werden, wobei neben der Grundstücks- und Gebäudeentschädigung unter bestimmten Voraussetzungen auch Ersatz für sonstige Vermögensnachteile (wie Wertminderung der Restgrundstücke, Verlust von Aufwuchs u.a.) infrage kommt.

Der Straßenbaulastträger ist verpflichtet, Restflächen - soweit diese nicht mehr in angemessenem Umfang baulich oder wirtschaftlich genutzt werden können - nach den Bestimmungen des Entschädigungsrechts zu erwerben.

12. Soweit an anderen Anlagen ausgleichspflichtige Wertverbesserungen entstehen, sind vor Baubeginn die Zustimmungen eventueller Kostenpflichtiger zum Ausgleich der Wertverbesserungen herbeizuführen bzw. Kostenvereinbarungen abzuschließen. Eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt vorbehalten.
13. Die zuständige Straßenbaudienststelle hat der Planfeststellungsbehörde jeweils zeitnah den Beginn der Baudurchführung sowie die Fertigstellung der Straßenbaumaßnahme anzuzeigen. Sie hat fernerhin der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen, ob die Durchführung der Straßenbaumaßnahme (einschließlich der Herstellung der naturschutzfachlichen Maßnahmen) entsprechend den Feststellungen des Planfeststellungsbeschlusses insbesondere auch hinsichtlich der Umweltauswirkungen des Vorhabens, erfolgt ist. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die zuständige Straßenbaubehörde selbst die hierzu erforderlichen Überwachungsmaßnahmen durchzuführen hat. Die Regelung in vorstehender Nr. 8 bleibt hiervon unberührt.
14. Für den Fall, dass dies aus tatsächlichen und/oder rechtlichen Gründen erforderlich werden sollte, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung nach § 74 Abs. 3 VwVfG insbesondere über die Erteilung weiterer Auflagen und/oder Nebenbestimmungen vor. Sofern dies aus Rechtsgründen geboten sein sollte, behält sich die Planfeststellungsbehörde ggfs. auch die Durchführung eines ergänzenden Verfahrens vor.

C Besondere Nebenbestimmungen

Träger der festgestellten Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung -, Autobahn GmbH des Bundes, vertreten durch die Geschäftsführer, Friedrichstraße 71, 10117 Berlin, unbeschadet einer etwaigen Kostenbeteiligung Dritter.

In Ergänzung der allgemeinen Nebenbestimmungen in Kapitel B, Nrn. 1 bis 14 dieses Beschlusses und ergänzend zu den im Regelungsverzeichnis getroffenen Regelungen werden dem Vorhabenträger (die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung -) gemäß § 1 LVwVfG i.V.m. § 36 VwVfG i.V.m. § 74 Abs. 2 VwVfG als besondere Nebenbestimmungen die nachstehenden Verpflichtungen auferlegt:

I. Planänderungen

Aufgrund neuerer Rechtsprechung, wissenschaftlicher Erkenntnisse und Richtlinien zum Gewässerschutz sowie vor dem Hintergrund des Hochwasserereignisses vom 14. Juli 2021 im nördlichen Rheinland-Pfalz und hier insbesondere im Ahrtal hat sich die Notwendigkeit von Änderungen der im Jahre 2018 ursprünglich offengelegenen Planunterlagen ergeben. Diese Änderungen betrafen Anpassungen der wassertechnischen Planung.

In der ursprünglichen Planung waren die Regenrückhaltebecken auf ein lediglich 5-jährliches Regenereignis ausgelegt. Die Dimensionierung der Entwässerungsplanung wurde nun auf ein 50-jährliches Regenereignis erweitert. Die geplanten Regenrückhaltebecken werden zusätzlich mit Retentionsbodenfilteranlagen ausgestattet, die eine noch deutlich erhöhte Reinigungsleistung erbringen und somit die Einträge aus dem Straßenabwasser in die Einleitgewässer weiter minimieren. Eine Überprüfung der Ergebnisse des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie auf Grundlage der optimierten Entwässerungsplanung erfolgte entsprechend. Die Überprüfung hat die Einhaltung der Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie auch weiterhin bestätigt.

Die Überplanung der Regenrückhaltebecken führt bei den RRB II, III, IV und V zu geringfügigen Mehrinanspruchnahmen bereits durch die Planung betroffener Grundstücksflächen. Neue Grundstücksbetroffenheiten werden nicht ausgelöst. Die Änderungen führen aufgrund der geringfügigen Erweiterung zu keinen Änderungen der naturschutzfachlichen Belange.

Die vorgenommene Planänderung ist in den Deckblattplanunterlagen mit Aufstellungsdatum vom 12.08.2022 enthalten.

Überdies hat der Vorhabenträger im Hinblick auf die sich aus dem UVPG, Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 Bundesklimaschutzgesetz (§ 9 Abs. 2 Landes-Klimaschutzgesetz) und § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG ergebenden Anforderungen an die Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit einen ergänzenden Fachbeitrag „Klima“ ebenfalls vom 12.08.2022 erstellt und in das Planfeststellungsverfahren eingebracht.

Der Vorhabenträger ist gehalten, die Planung nach Maßgabe der Deckblattplanung und der hierzu festgestellten Planunterlagen sowie der weiteren in Kapitel A, Nrn. AXIII und AXIV aufgeführten Planunterlagen umzusetzen.

II. Leitungen

Durch die Straßenbaumaßnahme werden Änderungen bzw. Verlegungen an den Versorgungsleitungen der nachfolgend genannten Versorgungsunternehmen erforderlich:

- **inexio Informationstechnologie und Telekommunikation GmbH**, Saarlouis
- **PLEdoc GmbH**, Essen
- **Zweckverband Wasserversorgung Eifel-Ahr**, Adenau
- **PYUR-Tele Columbus Betriebs GmbH**, Leipzig
- **Westnetz GmbH**, Dortmund und Faid
- **Deutsche Telekom Technik GmbH**, Mayen

Die zuständige Straßenbaudienststelle wird deshalb angewiesen, die genannten Versorgungsunternehmen rechtzeitig über den Beginn der Straßenbauarbeiten zu unterrichten. Die Kostentragung für die aus Anlass der Straßenbaumaßnahme notwendig werdenden Leitungsarbeiten richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden vertraglichen Abmachungen.

inexio Informationstechnologie und Telekommunikation GmbH

Die im Projektbereich verlegten Leitungen sind bei der Straßenbaumaßnahme zu berücksichtigen. Sofern straßenbaubedingt Arbeiten an den Leitungen erforderlich werden, sind diese rechtzeitig mit dem Versorgungsunternehmen abzustimmen.

PLEdoc GmbH

Die Ferngasleitungen Nr. 50 und 450 der Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP) werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie durch die Anlegung einer Baustraße berührt. Der Baulastträger hat daher Folgendes zu beachten:

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:

- Neuanpflanzungen von Bäumen, Hecken und tiefwurzelnden Sträuchern dürfen grundsätzlich nur außerhalb des Schutzstreifenbereiches erfolgen, um eine gegenseitige Beeinträchtigung zu vermeiden. Um eventuelle Fehlanspflanzungen zu vermeiden, sollte ein Pflanzplan eingereicht werden. Die Anforderungen und Vorkehrungen

gem. Arbeitsblatt GW 125 sind einzuhalten. Die sich aus den Abständen ergebenden Freihaltezonen sind dauerhaft stockfrei und begehbar zu halten.

- Durch die Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen dürfen sich keinerlei Nachteile für den Bestand und Betrieb der Versorgungsanlagen sowie keinerlei Einschränkungen oder Behinderungen bei der Ausübung der für die Sicherheit der Versorgung notwendigen Arbeiten, wie Überwachung, Wartung, Reparatur usw. ergeben. Diese Arbeiten werden in der Regel zur dringenden Abwehr einer Gefahr oder Beseitigung eines Schadens erforderlich.
- Dies gilt entsprechend für die notwendige Beseitigung des Bewuchses mit Maschineneinsatz innerhalb der Leitungsschutzstreifen. Zum Schutz der Leitung führt der Instandhalter im regelmäßigen Abstand eine Pflege der Schutzstreifen durch, um Beschädigungen durch Baum- und Gehölzbewuchs vorzubeugen.
- Im Bereich der Ausgleichsmaßnahmen 5.5.2 B und 5.7.1 ist die Ferngasleitung Nr. 450 inklusive des 15m breiten Schutzstreifens im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu berücksichtigen.
- Bei den Ausgleichsmaßnahmen 27.3 VS, 27.6.1 VS und 27.6.2 VS sind die dort befindlichen Ferngasleitungen zu beachten. Hier ist ein 15 m breiter Gesamtschutzstreifen zu beachten.

Baustraße:

- Der genaue Kreuzungsbereich der Baustraße mit den Ferngasleitungen ist im Vorfeld mit dem zuständigen Beauftragten der Open Grid Europe GmbH vor Ort abzustimmen.
- Änderungen des Geländeniveaus im Bereich der Ferngasleitungen sind nur nach vorheriger Abstimmung mit der Open Grid Europe GmbH zulässig.
- Ohne besondere Sicherungsmaßnahmen dürfen unzureichend befestigte Leitungsbereiche nicht mit Ketten- oder sonstigen Baufahrzeugen befahren werden. Die erforderlichen Überfahrten sind in Abstimmung mit der Open Grid Europe GmbH festzulegen und durch geeignete Maßnahmen (Baggermatten, bewehrte Betonplatten o. ä.) zu sichern.
- Die Baustraße muss unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrslast so angelegt werden, dass die Bildung von Setzungen und Spurrillen ausgeschlossen ist.

Weiterhin ist die Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der Open Grid Europe GmbH grundsätzlich bei allen Maßnahmen im Bereich der Versorgungsanlagen zu beachten.

Zweckverband Wasserversorgung Eifel-Ahr

Im Bereich der Verbandsgemeinden Adenau und Hillesheim (jetzt: VGV Gerolstein) liegen Hauptversorgungsleitungen des Zweckverbandes Wasserversorgung Eifel-Ahr. Die Leitungen sind bei der Straßenbaumaßnahme zu berücksichtigen. Sofern straßenbaubedingt Arbeiten an den Leitungen erforderlich werden, sind diese rechtzeitig mit dem Versorgungsunternehmen abzustimmen.

PYUR-Tele Columbus Betriebs GmbH

Rechtzeitig vor Baubeginn ist bei dem Versorgungsunternehmen erneut eine Leitungsauskunft anzufordern.

Westnetz GmbH

Die bestehende 20 kV Freileitung Nohn-Dankerath an der K 85 sowie die 20 kV Freileitung Nohn-Borler am Nohner Bachtal sind zu berücksichtigen.

Bei der geplanten Verlegung von Rohrleitungen bzw. Kabeln im Schutzstreifenbereich der Hochspannungsfreileitung ist Folgendes zu beachten:

- Der Bau und der Betrieb der Rohrleitung erfolgt gemäß der Technischen Empfehlung Nr. 7 (TE 7) der Schiedsstelle für Beeinflussungsfragen.
- Bei Verlegung von Fernmelde- oder Informationskabeln sind die „DIN VDE 0228, Maßnahmen bei Beeinflussung von Fernmeldeanlagen durch Starkstromanlagen, Teil 1 und Teil 2“ sowie die „Technische Empfehlungen Nr. 1 und Nr. 3 der Schiedsstelle für Beeinflussungsfragen“ einzuhalten.
- Bei einer Parallelführung von Rohrleitungen bzw. Kabeln mit der Hochspannungsfreileitung ist gemäß der TE 7 ein seitlicher Abstand von mindestens 10,00 m zwischen der vertikalen Projektion des äußeren ruhenden Leiterseiles und dem Rohrleitungsgraben einzuhalten.
- Die Hochspannungsleitungsmaste dürfen durch die Verlegung von Rohrleitungen bzw. Kabeln nicht beeinträchtigt werden. Deshalb ist zwischen den Eckstielen der Maste und der Außenkante der Rohrleitungen bzw. der Kabel ein seitlicher Abstand von mindestens 10,00 m einzuhalten.
- Geländeänderungen im Bereich der Leitungsschutzstreifen sind mit der Westnetz GmbH im Vorfeld abzustimmen.
- Im Schutzstreifen der Hochspannungsleitung dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von max. 3 m erreichen.
- Die Leitung und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten.

Bei ca. Bau-km 5+770 kreuzt die Trasse den Mast Nr. 8 der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Nohn-Wimbach. Dieser Mast muss straßenbaubedingt zurückgebaut und in südöstliche Richtung verschoben werden. Die lage- und höhenmäßige Detailplanung für den vorgesehenen Neubaumast Nr. 1008 ist insbesondere unter Berücksichtigung der Durchhängung der Freileitung im Vorfeld mit der Westnetz GmbH detailliert abzustimmen.

Darüber hinaus bedarf die Errichtung oder die Änderung von Hochspannungsfreileitungen mit einer Nennspannung von 110 kV oder mehr nach § 43 Nr. 1 EnWG grundsätzlich der Planfeststellung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde. Dies ist gem. § 1 Nr. 1 der rheinland-pfälzischen Landesverordnung über die Zuständigkeiten nach dem EnWG die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (SGD Nord). Da der Ersatzneubau des Mastes Nr. 1008 eine Folgemaßnahme des Straßenbauvorhabens darstellt, erfolgt die erforderliche Zulassung im Wege der Konzentrationswirkung gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG im Rahmen des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens nach dem FStrG (vgl. Kapitel A, Nr. AXI dieses Beschlusses). Die energiewirtschaftliche Planfeststellungsbehörde, SGD Nord, hat dem Vorhaben unter Verweis auf die folgenden Nebenbestimmungen zugestimmt, welche dem Vorhabenträger hiermit auferlegt werden:

- Die betroffenen Grundstückseigentümer (Gemarkung Nohn, Flur 3, Flurstücke 34 und 35) sind rechtzeitig (mindestens zwei Wochen vorher) über den Beginn und die voraussichtliche Dauer der Bauarbeiten auf ihren Grundstücken zu informieren. Dies gilt auch für die auf diesen Flurstücken vorgesehene Lagerung von Mastteilen und sonstigen Materialien.
- Das Fundament des Mastes Nr. 8, Bl. 1037 ist bis in eine Tiefe von mindestens 1,20 m unter der natürlichen Geländeoberkante abzutragen, soweit nicht ein weitergehender Rückbau infolge der Beeinträchtigung der rechtlich möglichen und beabsichtigten Nutzung des Grundstücks zu erfolgen hat.
- Das Fundament des alten Mastes Nr. 8 ist komplett zurückzubauen, damit die mit der Errichtung des Plattenfundaments von Mast Nr. 1008 verbundene Versiegelung kompensiert werden kann.
- Als Lagerfläche für Material und Mastteile (Baueinrichtungsfläche) ist die im Lageplan 2, Unterlage 5, Blatt Nr. 2 gekennzeichnete Fläche (Gemarkung Nohn, Flur 3 Flurstücke 34 und 35: gestrichelte Linie = Baufeld) zu nutzen. Die Baueinrichtungsfläche ist nach Abschluss der Baumaßnahme in den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen.
- Die Zuwegung für die Anlieferung des erforderlichen Baumaterials für die Demontage des vorhandenen sowie für die Herstellung des neuen Mastes hat über die in den Planunterlagen vorgesehenen Baustraßen zu erfolgen.

Deutsche Telekom Technik GmbH

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die ggf. von der Straßenbaumaßnahme berührt werden und infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden müssen.

- Die Deutsche Telekom Technik GmbH ist im weiteren Verfahrensablauf zu beteiligen und rechtzeitig (mind. 4 Monate vorher) über den Baubeginn zu informieren.
- Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden. Die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH ist zu beachten.
- Die Bauausführenden sind in die genaue Lage der Telekommunikationslinien einzuweisen (Kontakt: Planauskunft.Mitte@telekom.de).
- Evtl. Planänderungen sind der Deutschen Telekom Technik GmbH mitzuteilen.

III. Naturschutz

In naturschutzfachlicher Hinsicht hat der Straßenbaulastträger Folgendes zu beachten:

1. Vor Baubeginn ist eine externe Umweltbaubegleitung durch ökologisch geschultes und faunistisch versiertes Fachpersonal einzurichten. Das beauftragte Büro ist der ONB vor Baubeginn zu benennen. Die Protokolle der Umweltbaubegleitung sind der ONB in regelmäßigen Abständen vorzulegen.
2. Baubeginn und Abschluss einschließlich Umsetzung der Artenschutzmaßnahmen, vorauslaufender Kompensationsmaßnahmen sowie der Ersatzpflanzungen sind der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Obere Naturschutzbehörde (ONB), schriftlich anzuzeigen.
3. Der ONB ist vor Baubeginn ein Bauzeitenplan zur Abwicklung des Vorhabens mit Einplanung der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungs- sowie der CEF-Maßnahmen vorzulegen. Die Umweltbaubegleitung ist bereits in der Phase der Ausschreibung und v. a. bei der Aufstellung von Bauzeitenplänen einzubinden. Weiterhin ist eine intensive Einbindung der Umweltbaubegleitung in den Arbeitsablauf vor Ort sowie bei der Erstellung der Ausführungspläne zu den Kompensationsflächen sicherzustellen.
4. Alle CEF- (continuous ecological functionality-measures, Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktion) und FCS-Flächen (favorable conservation status, Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes von Populationen) sind nach Maßgabe der fachlichen und zeitlichen Vorgaben in den festgestellten Maßnahmeblättern (s. Kapitel A, AXIII, Nr. 66) vorgezogen herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. Bis zum Beginn des technischen Bauvorhabens sind der ONB die jährlichen Berichte der Funktionskontrolle der CEF-Maßnahmen, insbesondere für Haselmaus, Schwarzstorch und Feldlerche zu überlassen.
5. Geplante Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen und Bautabuzonen sind der ONB vor Baubeginn nachzuweisen. Nach Beendigung der Baumaßnahme ist ein antragsgemäßer Rückbau zu veranlassen.

6. Zum Schutz der Fledermaus- und Insektenfauna ist die Beleuchtung der Baustelle mit gerichtetem Licht vorzusehen. Nachtbaubeschränkungen aus Gründen des Artenschutzes sind zu beachten.
7. Die ordnungsgemäße Verbringung von Überschussmassen ist der ONB anzuzeigen. Vorzugsweise ist ein Wiedereinbau vor Ort anzustreben.
8. Im Hinblick auf die Kollisionsschutzmaßnahmen, Leit- und Sperreinrichtungen für verschiedene Artengruppen sowie Grünbrücken und -unterquerungen sind der ONB vor Bauausführung Ausführungspläne vorzulegen.
9. Die Ausführungsplanung zur Neuanlage bzw. Umgestaltung von Stillgewässern ist der ONB vor Bauausführung zur Abstimmung vorzulegen.
10. Der ONB ist ein Übersichtsplan zur Wiederherstellung des Wanderwegenetzes vorzulegen.
11. Vor der Rodung von Waldbeständen sind die Bäume auf Tierbesatz zu untersuchen. Die Schutzzeiten des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG sind zu beachten. Abweichungen bedürfen der vorherigen Abstimmung mit der ONB.
12. In Bezug auf zu erhaltende Einzelbäume und Gehölzbestände im Randbereich des Baufelds sind Schutzmaßnahmen gem. DIN 18920 zu beachten.
13. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in engem zeitlichem Zusammenhang mit der Baumaßnahme, die trassenfernen Maßnahmen mit Baubeginn umzusetzen.
14. Bei der Neuanlage von Streuobstwiesen ist ein Wildobstanteil von 20 % einzuplanen. Eine landwirtschaftliche Nutzung der Flächen und Produktverwertung sollte angestrebt werden.
15. In Bezug auf die geplanten Grünlandextensivierungsmaßnahmen mit Borstgrasverpflanzung und Heideentwicklung sind der ONB Monitoringberichte vorzulegen. Inhalt, Umfang und Methodik des Monitorings bedürfen der vorherigen Abstimmung mit der ONB.
16. In Bezug auf die waldbaulichen Maßnahmen mit Schaffung von Waldrefugien und naturnahen Wäldern ist deren Lebensraumeignung für Wildkatze und Schwarzstorch in einem Monitoring zu untersuchen. Die Ergebnisse sind der ONB mitzuteilen.
17. Bezüglich der Ersatzzahlung für die Brückenpfeiler wird auf die Regelung in Kapitel A, AX sowie die Begründung in Kapitel E verwiesen.
18. Die Verwaltungsvorschrift „Erhebung und Verarbeitung von Geofachdaten des Naturschutzes (VVGeoNat)“ vom 14.07.2017 ist zu beachten, da bei den anstehenden Kartierarbeiten Geofachdaten des Naturschutzes im Sinne von § 4 LNatSchG anfallen werden.

19. Die Bestimmungen des § 24 LNatSchG (Nestschutz) sind zu beachten. Der Vorhabenträger hat daher zum Schutz von Schwarzstorch, Fischadler, Baum- und Wanderfalke, Uhu, Weihen, Rotmilan, Schwarzmilan, Wespenbussard und Eisvogel in der Zeit vom 1. März bis zum 31. Juli eines Jahres das Abtreiben von Bestockungen oder sonstige Maßnahmen, die den Charakter der Umgebung im unmittelbaren Bereich von 100 Metern um ein Nest grundlegend verändern, zu unterlassen.
20. Für die Arten, für die nach den festgestellten Planunterlagen und hier insbesondere nach dem Artenschutzgutachten die Umsetzung vorgezogener Maßnahmen bzw. die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG (s. Kapitel AVI) zwingend erforderlich sind, ist jeweils ein artenspezifisch differenziertes Monitoring durchzuführen.

Im Rahmen des Monitorings sind die Entwicklung der Maßnahmenflächen sowie die Entwicklung der Tierbestände (in den bisherigen Lebensräumen sowie in den neuen Habitatflächen) vor Beginn der Bauarbeiten bis zum Nachweis der Funktionalität der Maßnahmenflächen sowie ab Baubeginn für mindestens weitere fünf Jahre zu untersuchen und zu dokumentieren.

Entsprechende Monitoring-Konzepte sind zu erarbeiten, frühzeitig mit der Oberen Naturschutzbehörde abzustimmen und wenn nötig fortzuschreiben. Monitoringberichte sind zu erstellen und bei der Oberen Naturschutzbehörde vorzulegen. Im Falle einer Verschlechterung der Zustände der lokalen Populationen ist in den Berichten aufzuzeigen, wie Abhilfe bzw. Verbesserungen für die Arten geschaffen werden können.

21. Bei der Ausführung der für die Geburtshelferkröte (*Alytes obstetricans*) und für die Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) vorgesehenen Umsiedlungsmaßnahmen (Geburtshelferkröte: Maßnahmen V 4.1 d und V 8 sowie Haselmaus: Maßnahme V 4.1 c) hat der Vorhabenträger neben der Einhaltung der Vorgaben der einschlägigen Regelwerke Folgendes zu beachten:
 - Das Einfangen und Umsetzen der Geburtshelferkröte und der Haselmaus darf nur durch geeignetes Fachpersonal im Rahmen der ökologischen Umweltbaubegleitung (Siehe vorstehende Nr. 2) durchgeführt werden.
 - Die in den Maßnahmenplänen (Siehe Kapitel A.XIII Nrn. 47 bis 65 des Planfeststellungsbeschlusses), den Maßnahmeblättern (Siehe Kapitel A.XIII Nr. 66 dies Beschlusses) sowie im Artenschutzfachbeitrag für die europarechtlich geschützten Arten (Siehe Kapitel A.XIV Nr. 43) beschriebenen Festlegungen zur Ausführung der Umsiedlungsmaßnahmen, zum Monitoring und zur Funktionskontrolle sind genauestens zu beachten.

- Die Maßnahmen sind hierüber hinaus nach den einschlägigen aktuellen fachlichen Standards und den dortigen fachlichen Anleitungen entsprechend der guten fachlichen Praxis mit der gebotenen Sorgfalt durchzuführen. Die Einrichtung der Fanganlagen und deren Kontrolle sowie die Einzelheiten der Durchführung der Umsiedlungsmaßnahmen und das Verbringen der Tiere an ihren neuen Standort sind im Zuge der ökologischen Umweltbaubegleitung vorab detailliert festzulegen.
- Der Fang und die Umsiedlung haben solange bei optimalen Witterungsverhältnissen stattzufinden, bis die Fangquote an mehreren aufeinanderfolgenden Terminen gegen Null tendiert. Nach erfolgtem Abfangen sind die Flächen unattraktiv zu gestalten und eine erneute Zuwanderung zu unterbinden. Die Tiere sind unmittelbar nach dem Fang in den vorbereiteten Habitatflächen wieder auszusetzen. Diese Zielflächen müssen eine für das weitere Überleben der Tiere notwendige Ausstattung aufweisen. Während der Umsiedlungsmaßnahmen ist mit den gefangenen Tieren entsprechend der guten fachlichen Praxis schonend umzugehen. Barrieren müssen wirksam gestaltet sein und dürfen nicht die Gefahr von Tierfallen darstellen. Die ökologische Baubegleitung ist hierzu in die technische Ausführungsplanung einzubeziehen. Details können bei Bedarf mit der Oberen Naturschutzbehörde SGD Süd abgestimmt werden.
- Die Durchführung der Maßnahmen ist von der ökologischen Baubegleitung in einem Bericht zu dokumentieren. Der Bericht ist der Oberen Naturschutzbehörde nach Abschluss der Umsiedlungsmaßnahme umgehend vorzulegen.
- Sofern bei der Ausführung der Fang- und Umsiedlungsmaßnahmen unerwartete oder unvorhersehbare Umstände auftreten, welche den Erfolg der Maßnahmen infragestellen könnten, hat der Vorhabenträger gemeinsam mit dem von ihm mit der Wahrnehmung der ökologischen Baubegleitung beauftragten externen Fachpersonal unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung des Maßnahmenerfolges zu ergreifen. Diese sind mit der Oberen Naturschutzbehörde abzustimmen.
- Der Erfolg und die Funktionalität der Umsiedlungsmaßnahmen sind im Rahmen einer Funktionskontrolle von der ökologischen Umweltbaubegleitung im Zuge eines mit der Oberen Naturschutzbehörde abzustimmenden Monitorings zu überwachen. Soweit erforderlich sind die vorgesehenen Maßnahmen fachlich nachzusteuern oder zusätzliche Maßnahmen zum Schutz der Tiere zu ergreifen, welche mit der Oberen Naturschutzbehörde abzustimmen sind.
- In Bezug auf die Haselmaus ist darüber hinaus Folgendes zu beachten:

- Die Vermeidungsmaßnahmen V 4.1 c (Abfangen und Umsetzen) und V 8 (temporäre Schutzzäune) sind auf die gesamten durch den Wald verlaufenden Trassenabschnitte zu erweitern.
- Die nachfolgenden, in den Planunterlagen bereits enthaltenen Maßnahmen, sind mit der in Spalte 4 angegebenen Flächengröße als CEF-Maßnahme auch für die Haselmaus umzusetzen. Die Maßnahmenbezeichnung erhält daher den Zusatz „H“ (s. Spalte 3). Die Umsetzung der Maßnahmen hat insbesondere im Hinblick auf die zeitliche Umsetzung entsprechend den Vorgaben des Maßnahmenblattes für die Maßnahme „V 9 CEF Haselmaus“ zu erfolgen:

Maßnahme	Bisherige Maßnahmennummer	Neue Maßnahmennummer	Flächengröße in ha
Entwicklung von Waldrand	1.1	1.1 H	0,22
	5.1.1	5.1.1 H	0,61
	5.1.2	5.1.2 H	3,13
	5.1.3	5.1.3 H	0,81
	5.1.4	5.1.4 H	10,66
	10.6.2	10.6.2 H	1,75
	13.3.2	13.3.2 H	3,41
	16.3	16.3 H	3,72
	18.9	18.9 H	0,93
Umbau von Nadelwald zu Laubmischwald	1.5.1	1.5.1 H	2,08
	1.5.3	1.5.3 H	3,26
	5.9.1	5.9.1 H	4,50
	5.9.2	5.9.2 H	4,68
	5.9.4	5.9.4 H	2,89
	5.9.6	5.9.6 H	1,80
	10.5.5	10.5.5 H	1,05
Summe			45,50

Die Ausgestaltung der Maßnahmen soll sich an den Vorgaben zur „Umwandlung monoton gleichaltriger Bestände in strukturreiche ungleichaltrige Bestände (W2.1, W2.2, W3.2)“ und zur „Anlage von arten- und strukturreichen Waldinnen- und Waldaußenmänteln (W4.2)“ orientieren (siehe in LBM Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (2021), „Leitfaden CEF-Maßnahmen“, 2.11 Steckbrief zur Haselmaus S. 773ff.).

22. Für den Star (*Sturnus vulgaris*) sind im Bereich der nachfolgend genannten landespflegerischen Maßnahmen, die bereits in den Planunterlagen vorgesehen sind, zusätzlich 9 artspezifisch geeignete Nistkästen anzubringen:

Maßnahme Nr., Typ, Hektar	Ort
5.4.5A Entwicklung von strukturreichen Eichenwäldern (FCS Mittelspecht / Bechsteinfledermaus) 21,01 ha	Westl. Dankerath
5.4.3A Entwicklung von strukturreichen Eichenwäldern (FCS Mittelspecht / Bechsteinfledermaus) 12,97 ha	Nohner Wald Süd
5.5.10A Extensive Waldnutzung mit Waldrefugium (FCS Bechsteinfledermaus) 3,71 ha	Nohner Wald Süd
7.3A Extensive Waldnutzung mit Waldrefugium (FCS Bechsteinfledermaus) 1,26 ha	Nohner Wald Süd
18.8A Wiederaufforstung von Laubwald 4,91 ha	Radersberg
12.2.4A Entwicklung von Bachuferwald 1,25 ha	SE Heyroth
21.5.1E Umbau von Nadelwald zu Laubmischwald 9,54 ha	Barsberg

IV. Wasser

Berechtigten Forderungen der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Obere Wasserbehörde, entsprechend wird der Straßenbaulastträger wie folgt verpflichtet:

- Die geplanten Gewässerverlegungsabschnitte der namenlosen temporär wasserführenden Gewässer im Bereich der Bauwerke 09 und 15 sind der natürlichen Laufstruktur anzupassen. Das natürliche Sohlmaterial/ Substrat dieser Gewässer ist auszubauen und bei der Herstellung der neuen Gewässerläufe zum Aufbau der Sohle wieder zu verwenden.
- Die Ausführungsplanungen der Regenrückhaltebecken und Gewässerverlegungsstrecken sind rechtzeitig vor der Ausschreibung der Bauarbeiten mit der wasserwirtschaftlichen Fachbehörde abzustimmen.
- Zur Vermeidung von evtl. Beeinträchtigungen in Form von Gewässertrübungen durch unmittelbaren Eintrag von Bodenbestandteilen offener Bauflächen während der Bauphase sind rechtzeitig geeignete Maßnahmen zum Schutz der Gewässer, wie z. B. Errichtung temporärer Absetzbecken, Strohballefilter etc., vorzusehen.
- Der Baubeginn und die Fertigstellung der wasserwirtschaftlichen Anlagen sind der wasserwirtschaftlichen Fachbehörde rechtzeitig mitzuteilen.
- Die Unterhaltung aller straßenbaubedingten wasserwirtschaftlichen Anlagen und Gewässerverlegungsstrecken obliegt dem Straßenbaulastträger. Hinsichtlich einer möglichen vorhabenbedingt erschwerten Gewässerunterhaltung wird auf die Regelungen gemäß §§ 31 ff. LWG verwiesen.
- Die geplante Ausbildung der straßenentwässerungstechnischen Anlagen selbst und deren Funktionstüchtigkeit aus straßenbautechnischer Sicht obliegen der Verantwortlichkeit des Straßenbaulastträgers.

- Die Baustelleneinrichtung ist so vorzunehmen, dass eine Grundwassergefährdung ausgeschlossen ist. Auf der Baustelle sind zugelassene Ölbindemittel vorzuhalten.
- Die für den Baustellenbetrieb benötigten Kraftstoffe und andere benötigte wassergefährdende Flüssigkeiten dürfen nur wie folgt gelagert werden:
 - in doppelwandigen Tanks mit Leckanzeigegerät oder
 - in Lagercontainern über Auffangwannen. Die Wannen müssen das maximal gelagerte Flüssigkeitsvolumen aufnehmen können.
- Beim Umgang mit wassergefährdenden Flüssigkeiten ist größte Sorgfalt anzuwenden. Abfüllvorgänge dürfen nur über Auffangwannen erfolgen. Betankungen sind ständig zu überwachen.
- Reparaturen und Wartungsarbeiten an Arbeitsmaschinen sind mit besonderer Sorgfalt vorzunehmen, um einen Austritt wassergefährdender Flüssigkeiten in den Boden zu vermeiden. Insbesondere sind Auffangwannen unterzustellen oder dichte Folien unterzulegen.
- Tritt während der Baumaßnahme ein wassergefährdender Stoff aus, so ist dies unverzüglich der unteren Wasserbehörde, der nächsten allgemeinen Ordnungsbehörde oder der Polizei zu melden, wenn der Stoff in ein Gewässer, eine Abwasseranlage oder in den Boden einzudringen droht.
- Die baulichen Anlagen sind im Hinblick auf eine Wiederverwertung geordnet zurückzubauen. Es sind Art und Menge der anfallenden Massen zu ermitteln (z. B. Erdaushub, unbelasteter und belasteter Bauschutt bzw. Straßenaufbruch, Baustellenabfälle sowie schadstoffverunreinigte Massen). Auf das „Vermischungsverbot“ gemäß § 9 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Verwertungsmöglichkeiten bzw. zulässige Entsorgungswege sind vor Baubeginn zu klären.
- Die Massen sind - soweit die Wiederverwertung dies erfordert - getrennt zu gewinnen und zwischenzulagern (§ 7 i.V. m. § 45 KrWG).
- Mineralische Abfälle der Zuordnungsklasse > Z 1.2 und sonstige gefährliche Abfälle sind auf dichter Fläche oder in dichten Containern niederschlagswassergeschützt zwischenzulagern.
- Nicht verwertbare Massen sind ordnungsgemäß auf einer zugelassenen Deponie bzw. Entsorgungsanlage zu beseitigen.
- Bei der Verwertung von Boden in technischen Bauwerken sind die diesbezüglichen Vorgaben des Kapitels 1.2 „Boden“ der Technischen Regeln der LAGA zu „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ vom 5. November 2004 zu beachten.

- Bezüglich der Verwertung von Bodenmaterial in bodenähnlichen Anwendungen (Auffüllung von Abgrabungen, Landschaftsbau) sowie zur Herstellung von durchwurzelbaren Bodenschichten darf nur Boden verwendet werden, dessen Schadstoffgehalte die bodenartspezifischen Vorsorgewerte der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) unterschreiten. Der Einsatz von Bauschutt für diese Zwecke ist nicht zulässig.
- Bei der Verwertung von Straßenaufbruch sind die diesbezüglichen Vorgaben des Kapitels 1.3 „Straßenaufbruch“ der Technischen Regeln der LAGA zu „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ vom 6. November 1998 zu beachten.
- Bei der Verwertung von Bauschutt und Recyclingbaustoffen sind die diesbezüglichen Vorgaben des Kapitels 1.4 „Bauschutt“ der Technischen Regeln der LAGA zu „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ vom 6. November 1998 zu beachten.
- Im Bereich der Neubautrasse sind zwar keine Altablagerungen, Rüstungsalstandorte, militärische Altstandorte oder gewerblich-industrielle Altstandorte kartiert, das Vorhandensein nicht registrierter Altablagerungen, Rüstungsalstandorte, militärischer Altstandorte oder gewerblich-industrieller Altstandorte sowie das Auftreten von Auswertungsfehlern oder Abweichungen (z. B. aufgrund zwischenzeitlich geänderter Flurbezeichnungen) kann allerdings nicht ausgeschlossen werden. Sollten sich bei Baumaßnahmen umweltrelevante Hinweise (z.B. geruchliche/ visuelle Auffälligkeiten) ergeben, ist die SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier umgehend zu informieren. Gefährliche Sonderabfälle, z. B. schadstoffbelasteter Erdaushub sind der Sonderabfall-Management Gesellschaft Rheinland-Pfalz mbH (SAM GmbH) zur Entsorgung anzudienen.
- Die EBV - Ersatzbaustoffverordnung (Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke), vom 9. Juli 2021 (BGBl. Nr. 43 vom 16.07.2021 S. 2598) ist zu berücksichtigen.
- Die Entwässerungsanlagen sind ordnungsgemäß Instand zu halten. Der Straßenbaulastträger hat hierzu nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Anlagen ein fortlaufendes Monitoring durchzuführen, um sicherzustellen, dass die Regenrückhaltebecken die ihnen zgedachte Wirkung entfalten.

V. Denkmalschutz

Die Straßenbaudienststelle hat bei der Ausschreibung und Vergabe der Straßenbauarbeiten die bauausführenden Firmen auf die Beachtung der Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes – DSchG - hinzuweisen. Danach ist jeder zu Tage kommende archäologische Fund unverzüglich zu melden und die Fundstelle soweit als möglich unverändert zu lassen. Fundgegenstände sind gegen Verlust zu sichern. Der Beginn der Bauarbeiten ist der Generaldirektion Kulturelles Erbe rechtzeitig anzuzeigen.

Darüber hinaus wird dem Vorhabenträger aufgegeben, zu den notwendigen archäologischen Arbeiten zur Schadensminderung bzw. zum Erhalt der von dem Straßenbauvorhaben betroffenen, geschützten, archäologischen Kulturdenkmäler beizutragen. Die konkreten Schutz- bzw. Erhaltungsmaßnahmen sind vom Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn mit der Denkmalfachbehörde abzustimmen. Die Kostenbeteiligung des Vorhabenträgers regelt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.

Im Übrigen hat der Vorhabenträger auf Folgendes zu achten:

- Der Grabhügel „Mordhügel“ wird gegen die Straßentrasse mit einer Stützwand gesichert.
- Im Bereich der Stützwand wird auf die Anlage einer Böschung verzichtet.
- Das Baufeld wird begrenzt.
- Alle Rodungs- und Erdarbeiten, inklusive der für temporäre, baustellenbedingte Einrichtungen, im Umkreis von 100 m um den Mordhügel finden nur nach den Vorgaben von und in Begleitung durch die GDKE, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Trier statt. Dies gilt insbesondere für die Rodungs- und Erdarbeiten, die in Zusammenhang mit der Stützwand sowie der anschließenden Straßentrasse östlich und westlich des Mordhügels durchgeführt werden müssen. Es ist damit zu rechnen, dass in diesen im weiteren Planungsfortschritt noch genauer abzugrenzenden Arealen nach den Rodungsarbeiten archäologische Ausgrabungen durchgeführt werden müssen, um im Umfeld des Mordhügels zu erwartende archäologische Funde und Befunde gemäß § 19 DSchG RLP zu bergen und deren Fundumstände zu dokumentieren. Der räumliche und zeitliche Umfang der Grabung kann erst näher eingegrenzt werden, wenn die geforderten Prospektionen erfolgt sind und auch die Rodungs- und Bodeneingriffsflächen bekannt sind, die für die Baustelleninfrastruktur benötigt werden.
- Im Bereich der geplanten Trasse und aller mit ihr in Zusammenhang stehenden Bodeneingriffe ist zunächst eine bodeneingriffsfreie Voruntersuchung des überplanten Geländes vorzunehmen. Es ist dabei folgende Systematik anzuwenden:
 - Freiflächen (Wiesen, Ackergelände) müssen mit Hilfe geophysikalischer Prospektionen (Magnetik) nach archäologischen Vorgaben untersucht werden. In den Ergebnissen dieser zerstörungsfreien Messungen zeichnen sich archäologische Be-

- funde in der Regel deutlich ab. Dadurch kann eine belastbare Kalkulation zu Zeitaufwand und Kosten von bauvorbereitenden archäologischen Untersuchungen vorgenommen werden, die nötig sind, um die archäologischen Befunde bzw. Funde fachgerecht zu dokumentieren und zu bergen.
- Die Prospektionsergebnisse sind der GDKE, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Trier sowohl in digitaler als auch in analoger Form rechtzeitig zu übermitteln.
 - In bewaldetem Gelände ist eine durch die GDKE, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Trier beauftragte Fachkraft zunächst eine intensive Geländebegehung durchzuführen. Hierbei ist die Planfläche nach Hinweisen auf archäologische Fundstellen zu untersuchen.
 - In Bereichen mit neuerkannten archäologischen Fundstellen ist nach Rodung des Bewuchses und nach Bereinigung des Geländes eine bauvorbereitende archäologische Untersuchung durchzuführen. Ein Mulchen des Oberbodens darf erst nach diesen Untersuchungen durchgeführt werden.
 - Die hier geforderten Voruntersuchungen sollen sicherstellen, dass die Umsetzung des Projektes nicht durch unerwartete archäologische Untersuchungen während der projektbezogenen Erdarbeiten behindert oder verzögert wird.
- Weiterhin hat der Vorhabenträger hinsichtlich der Stellungnahme der Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz Folgendes zu beachten:
 - Der Planungsbereich wird als archäologische Verdachtsfläche eingestuft. Um Art und Umfang der ggf. vorhandenen archäologischen Befunde festzustellen, ist in dem überplanten Gelände eine geophysikalische Prospektion durchzuführen. Die Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz als zuständige Denkmalfachbehörde ist bei der inhaltlichen und zeitlichen Planung wie auch bei der Vergabe der Prospektionsarbeiten nachrichtlich zu beteiligen. Die Ergebnisse der Prospektion sind dieser Dienststelle zu übermitteln.
 - Für die Durchführung der Prospektion benötigt der/die Vorhabenträger eine an die ausführende Fachfirma weiterzuleitende projektspezifische Nachforschungsgenehmigung gemäß § 21 Abs. 1 DSchG RLP. Diese wird durch die Untere Denkmalschutzbehörde der zuständigen Kreisverwaltung ausgestellt, an die die vorliegende Stellungnahme in Kopie übersendet wird. Durch die Forderung nach einer geophysikalischen Voruntersuchung des Plangebietes stimmt die Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz der Erteilung dieser Nachforschungsgenehmigung im Sinne des § 13a, Abs. 3 DSchG RLP zu. Bei Fragen bezüglich Beauftragung und Umfang dieser

geophysikalischen Prospektion steht die Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz zur Verfügung.

- Im bewaldeten Bereich hat der Vorhabenträger eine eingehende Geländesichtung durch eine archäologische Fachkraft durchführen zu lassen. Die Ergebnisse sind der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz zu übermitteln.
- Der Beginn von Erdarbeiten ist mit der Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz rechtzeitig (2 Wochen vorher) abzustimmen. Die vor Ort beschäftigten Firmen/Unternehmen sind über den archäologischen Sachverhalt zu informieren. Die Baubeginnsanzeige ist an landesarchaeologie-koblenz@qdke.rlp.de oder 0261 - 6675 3000 zu richten.

VI. Weitere Bestimmungen und Auflagen

1. Entsprechend dem Vorbringen des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, hat der Baulastträger den Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahmen dem Landeskommmando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkerring 9, 65189 Wiesbaden, schriftlich oder per E-Mail (LKdoHEVerkehrInfra@bundeswehr.org) anzuzeigen.
2. Sofern bei der Baudurchführung unerwartete Kontaminationen bekannt werden bzw. auftreten, ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als zuständige Behörde nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz bzw. Landesbodenschutzgesetz zu beteiligen.
3. Sollten sich im Zuge einer späteren Baugrundhauptuntersuchung Indizien für Bergbau zeigen, ist ein Baugrundberater bzw. Geotechniker zu einer objektbezogenen Baugrunduntersuchung hinzuzuziehen.

Die Ermittlung der Koordinaten der Bohrpunkte und die zugehörigen Ergebnisse sollen dem Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz zur Verfügung gestellt werden. Die einschlägigen DIN-Normen (u. a. DIN 1054, DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2) sind zu beachten.

4. Der Vorhabenträger hat den westlich der A 1 teilweise befestigten und mit Steigung über 8 % vorhandenen Wirtschaftsweg als Hauptwirtschaftsweg durchgängig bis zum Anschluss an die B 410 auszubauen, soweit keine zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen für die Umsetzung erforderlich werden. Der Vorhabenträger hat zwingend darauf zu achten, dass die Bewirtschaftung der umliegenden Flächen durch den Ausbau des Wirtschaftswegenetzes nicht beeinträchtigt werden.
5. Berechtigten Forderungen der **Zentralstelle der Forstverwaltung** entsprechend wird der Straßenbaulastträger wie folgt verpflichtet:

- Der im Bereich der Maßnahmenfläche 21.5.1 (Umbau von Nadelwald zu Laubmischwald) im Maßnahmenkomplex Barsberg befindliche Erntezulassungsbestand mit 100-jähriger Douglasie in der Waldabteilung 114 a (Erntezulassungsregister 073 85305012 2) ist zu erhalten. Einzelheiten zum weiteren Vorgehen hinsichtlich der benannten Fläche sind mit dem Bundesforst und der Zentralstelle der Forstverwaltung im Rahmen der weiteren Bewirtschaftung abzustimmen.
- Durch die landespflegerischen Maßnahmen 5.9.1. 5.5.10 B, 7.3 B. 5.1.3 H und 5.1.3 wird im Staatswald des Forstamtes Hillesheim in der Waldabteilung 130b0 ein zugelassener Erntebestand mit 90-jähriger Douglasie (Erntezulassungsregister 073 85304 013 2) tangiert. Auf die in diesem Bereich vorgesehenen landespflegerischen Maßnahmen kann nicht verzichtet werden, einzelne Douglasien stehen den Maßnahmenzielen jedoch grundsätzlich nicht entgegen. Die Relevanz der Fläche für die Saatgutgewinnung und das weitere Vorgehen sind im Rahmen der Bauausführung mit der Zentralstelle der Forstverwaltung abzustimmen.
- Die landespflegerische Maßnahme 5.5.10 B liegt in einem vom Forstamt Hillesheim im Staatswald ausgewiesenen Waldrefugium mit einer Größe von ca. 2,5 ha. Rechtzeitig vor Umsetzung der Maßnahme ist eine vertragliche Vereinbarung mit dem Forstamt Hillesheim abzuschließen.
- In den Maßnahmenblättern für die Maßnahmen Nrn. 5.4.1 B, 5.4.2 M/B, 5.4.3 M/B, 5.4.4 B, 5.4.5 M/B und 5.4.6 B „Entwicklung von strukturreichen Eichenwäldern“ (s. Unterlage 9.3) ist festgelegt, dass - sofern zur Kronenpflege der Zielbäume auch einzelne Eichen oder Buchen entnommen werden müssen - die Festlegung der zu entnehmenden Bäume durch die Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD Nord) und die Zentralstelle der Forstverwaltung (ZdF) stattfindet. Anstelle einer Einbindung der Zentralstelle der Forstverwaltung kann hier im Rahmen der Ausführungsplanung eine Abstimmung mit der jeweils örtlich zuständigen Revierleitung erfolgen.
- Bei den geplanten Neuaufforstungen und Wiederaufforstungen von Laubwald ist Folgendes zu beachten:
 - Im Rahmen der Ausführungsplanung ist standortabhängig zu prüfen, ob die Anpflanzung von Eichen anstelle von Buchen möglich ist.
 - Alle Aufforstungen sind hinreichend gegen Schäden (Wild, Mäuse, etc.) zu schützen und bis zur endgültigen Sicherung zu pflegen und gegebenenfalls nachzubessern. Bei der Aufforstung von Lagerflächen ist vorab eine Bodenlockerung erforderlich.
- Im Bereich der Maßnahmenfläche 1.7 hat eine Wiederaufforstung der ehemaligen Leitungstrasse im Rahmen der Ausführungsplanung zu Gunsten einer Eigenentwicklung der Fläche zu unterbleiben.
- Bei der Strukturierung von Laubwald (landespflegerische Maßnahmen Nrn. 1.3, 2.3, 4.3, 5.6.1, 5.6.2, 5.6.4, 5.6.5, 5.6.6, 10.7.1, 10.7.2, 10.7.3, 13.6, 21.6, 23.6), der Strukturierung von Nadelwald/ Laubmischwald (landespflegerische Maßnahmen

- Nrn. 5.7.1, 5.7.2, 5.7.3, 5.7.4, 5.7.5, 5.7.6, 5.7.7, 7.4) sowie bei den Umbaumaßnahmen von Nadelwald zu Laubmischwald (landespflegerische Maßnahmen 1.5.1, 2.2, 5.9.1, 5.9.2, 5.9.4, 5.9.5, 5.9.6, 5.9.7, 1.5.2, 1.5.3, 10.5.1, 10.5.2, 10.5.3, 10.5.5, 13.2.1, 13.2.2, 21.5, 21.5.1) ist bei der Ausführungsplanung darauf zu achten, dass die kleinflächigen Maßnahmen (z. B. Verteilung von Totholz, Steinhaufen, Stubben, Kleingewässer) nicht zu einer Einschränkung im Hinblick auf die Arbeits- bzw. Verkehrssicherheit führen.
- Im Rahmen der Ausführungsplanung ist bei der landespflegerischen Maßnahme 27.3 VS (Umbau von Nadelwald in Bachuferwald) von der Pflanzung von Esche (*Fraxinus excelsior*) abzusehen.
 - Bei der geplanten Anlage von Stillgewässern auf der Fläche 1.6 (s. Maßnahmenübersichtsplan, Unterlage 9.1, Blatt Nr. 1) ist die südöstliche Fläche derzeit in einem intakten Wald innerhalb eines Laubwaldteiles vorgesehen. Hier ist eine Verlegung des Stillgewässers in die Waldabteilung Abt 41c vorzunehmen. Die genaue Lage der Stillgewässer im Bereich der Parz. Nr. 25/2, Flur 1 der Gemarkung Nohn ist im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Zentralstelle der Forstverwaltung, der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord – Obere Naturschutzbehörde – sowie der Ortsgemeinde Nohn als Grundstückseigentümerin festzulegen. Sofern hier keine Einigung erzielt werden kann, verbleibt es bei den in den Planunterlagen vorgesehenen Standorten.
 - Die geplante Anlage von Stillgewässern auf der Fläche 6.4.3 (s. Maßnahmenübersichtsplan, Unterlage 9.1, Blatt Nr. 1) ist derzeit in einem intakten Tannenbestand vorgesehen. Hier ist eine Verlegung des Stillgewässers in die südlich davon gelegene Freifläche in der Waldabteilung 23 b vorzunehmen, sofern die Grundwasserverhältnisse dort dafür geeignet sind. Die genaue Lage der Stillgewässer im Bereich der Parz. Nr. 8/3, Flur 13 der Gemarkung Nohn ist im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Zentralstelle der Forstverwaltung, der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord – Obere Naturschutzbehörde – sowie der Ortsgemeinde Nohn als Grundstückseigentümerin festzulegen. Sofern hier keine Einigung erzielt werden kann, verbleibt es bei dem in den Planunterlagen vorgesehenen Standort.
 - Die Anlage von Stillgewässern als CEF-Maßnahmen für die Geburtshelferkröte (6.4.1 G und 6.4.2 G) ist derzeit überwiegend im geschlossenen Wald mit einem hohen Laubanteil geplant (s. Maßnahmenübersichtsplan, Unterlage 9.1, Blatt Nr. 1). Hier ist eine Verlegung der Stillgewässer in vorhandene Blößen vorzunehmen, sofern die Grundwasserverhältnisse dort dafür geeignet sind und eine Nähe zum bestehenden Gewässer noch gewährleistet werden kann. Die genaue Lage der Stillgewässer im Bereich der Parz. Nr. 2/0, Flur 8 der Gemarkung Nohn (Maßnahme 6.4.1 G) sowie der Parz. Nr. 10/0 und 1/3, Flur 7 der Gemarkung Trierscheid (Maßnahme 6.4.2 G) ist im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Zentralstelle der Forstverwaltung, der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord –

Obere Naturschutzbehörde – sowie den betroffenen Grundstückseigentümern festzulegen. Sofern hier keine Einigung erzielt werden kann, verbleibt es bei den in den Planunterlagen vorgesehenen Standorten.

- Im Rahmen der Ausführungsplanung ist zu prüfen, ob die Abgrenzung der Maßnahmenflächen anhand von Waldabteilungen oder Geländemarkierung erfolgen kann.
6. Der Vorhabenträger hat eine ordnungsgemäße Zufahrt zu dem im Eigentum des Einwenders Nr. 3 befindlichen (betroffenen) Grundstückes herzustellen.
 7. Nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen werden für die Umsetzung naturschutzfachlicher bzw. landespflegerischer Maßnahmen Eigentumsflächen im Eigentum Dritter in Anspruch genommen. Die festgestellten Grunderwerbsunterlagen sehen hierzu einen Erwerb der von den Maßnahmen betroffenen Eigentumsflächen vor. Der Vorhabenträger hat in seinen Stellungnahmen zu den Einwänden betroffener Grundstückseigentümer allerdings in Aussicht gestellt, dass im Interesse der Belange der Grundstückseigentümer unter bestimmten Voraussetzungen von dem an sich vorgesehenen Erwerb der von den naturschutzfachlichen bzw. landespflegerischen Maßnahmen betroffenen Flächen abgesehen werden kann und die Durchführung und die dauerhafte Sicherung der Maßnahmen auf den betroffenen Flächen anstelle des Grundstückserwerbs auch per dinglicher Sicherung (im Wege der Eintragung einer Grunddienstbarkeit) sichergestellt werden kann.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde kann auf die Inanspruchnahme der betroffenen Eigentumsflächen zum Zwecke der Durchführung der naturschutzfachlichen bzw. landespflegerischen Maßnahmen als solche nicht verzichtet werden. Die Maßnahmen sind notwendiger Bestandteil der Projektzulassung. Seitens der Planfeststellungsbehörde bestehen jedoch gegen die vom Vorhabenträger in Aussicht gestellte Verfahrensweise, zugunsten einer dinglichen Sicherung der naturschutzfachlichen bzw. landespflegerischen Maßnahmen von einem Erwerb der betroffenen Flächen abzusehen, keine Bedenken, wenn die nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind:

Die Umsetzung, der Verbleib und die Unterhaltung der naturschutzfachlichen bzw. landespflegerischen Maßnahmen sind durch dingliche Sicherung im Wege der Eintragung einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch dauerhaft zu sichern. Auch bei einer dinglichen Sicherung muss die den naturschutzfachlichen bzw. landespflegerischen Maßnahmen nach den festgestellten naturschutzfachlichen Planunterlagen zgedachte naturschutzfachliche Funktionalität der jeweiligen naturschutzfachlichen bzw. landschaftspflegerischen Maßnahme vollumfänglich gewährleistet sein. Um dies sicherzustellen, sind den Grundstückseigentümern im Rahmen der Eintragung der Grunddienstbarkeit entsprechende Bewirtschaftungsbeschränkungen nach Maßgabe der fachlichen Festlegungen in den jeweiligen Maßnahmenblättern zu den betreffenden naturschutzfachlichen bzw. landespflegerischen Maßnahmen aufzuerlegen. Die Eigentümer haben die Umsetzung, den Verbleib und die Unterhaltung der naturschutzfachlichen bzw. landschaftspflegerischen Maßnahmen mit entsprechenden Beschränkungen auf ihren hiervon betroffenen

Flächen dauerhaft zu dulden. Soweit die Gewährleistung der Funktionalität der Maßnahmen dies zulässt und dem auch keine sonstigen Hinderungsgründe seitens des Vorhabenträgers entgegenstehen, können ggfs. auch die Grundstückseigentümer nach Vorgabe der fachlichen Festlegungen in den jeweiligen Maßnahmenblättern in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger in die Umsetzung und dauerhafte Unterhaltung der naturschutzfachlichen bzw. landespflegerischen Maßnahmen eingebunden werden. Eine dingliche Sicherung der naturschutzfachlichen bzw. landespflegerischen Maßnahmen anstelle eines Erwerbs der betroffenen Grundstücksflächen ist nur möglich und zulässig, wenn der betroffene Grundeigentümer mit einer solchen Regelung unter den vorgenannten Bedingungen einverstanden ist und der grundbuchrechtlichen Eintragung einer entsprechenden Grunddienstbarkeit zustimmt. Andernfalls bleibt es bei dem in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Erwerb der betroffenen Flächen durch den Vorhabenträger.

Die Umsetzung der naturschutzfachlichen bzw. landespflegerischen Maßnahmen auf Eigentumsflächen des Einwenders Nr. 31 sind mit diesem im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.

8. Der Vorhabenträger hat in Abstimmung mit dem Eigentümer der Parzelle 30, Flur 21 (Gemarkung Borler) die vorgesehene Maßnahme 4.5.1 (Anlage von Stillgewässern) auf dieser Fläche so anzuordnen, dass ihre Bewirtschaftung durch den Einwender Nr. 13 möglichst wenig eingeschränkt wird.
9. Soweit die Einwender Nrn. 17 und 27 die Beachtung der Vorschriften des Landesnachbarschaftsgesetzes Rheinland-Pfalz gefordert haben, gilt es darauf hinzuweisen, dass dieses Gesetz auf die hier in Rede stehende öffentlich-rechtliche Planung formal keine Anwendung findet. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen jedoch keine Bedenken, wenn sich der Vorhabenträger entsprechend einer Zusage der Straßenbaubehörde an den Regelungen des Landesnachbarschaftsgesetzes Rheinland-Pfalz orientiert.

Zudem hat er die bestehenden Zufahrten zu den durch die Straßenbaumaßnahme betroffenen Grundstücke zu gewährleisten bzw. wiederherzustellen. Dies soll in Abstimmung mit dem Eigentümer und Bewirtschafter der Fläche erfolgen.

Der Vorhabenträger soll die betroffenen Pachtflächen des Einwenders Nr. 27 (soweit möglich) weiterhin zur Bewirtschaftung (unter Beachtung naturschutzfachlicher Auflagen) zur Verfügung stellen.

10. Der Vorhabenträger hat zu prüfen, ob die weitere Bewirtschaftung verschiedener im Eigentum des Straßenbaulastträgers stehenden Flächen im Hinblick auf den Einwand Nr. 20 unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Auflagen möglich wäre. Sollte eine Bewirtschaftung der Flächen den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen nicht widersprechen, ist eine Weiterbewirtschaftung der Flächen durch den Einwender Nr. 20 zu ermöglichen.

11. Der Vorhabenträger hat vorzugsweise auf den Erwerb von Eigentumsflächen des Einwenders Nr. 26 zu verzichten und die Durchführung und Erhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahme im Wege dinglicher Sicherung zu gewährleisten. Soweit möglich sollen Flächen, die im Eigentum des Vorhabenträgers liegen und ebenfalls für die Durchführung von landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehen sind, dem Einwender zur Bewirtschaftung zur Verfügung gestellt werden.
12. Der Straßenbaulastträger hat den Einwendern Nrn. 41 und 42, sofern vorhanden und möglich, Pachtflächen zur landwirtschaftlichen Nutzung (ggf. auch unter naturschutzfachlichen Auflagen) im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen anzubieten.
13. Zur Erschließung des Baufeldes im näheren Umfeld der Baumaßnahme ist es erforderlich, Baustraßen neu herzustellen bzw. vorhandene Wege auszubauen. Der Vorhabenträger hat im zeitlichen Vorlauf der Straßenbaumaßnahme eine Beweissicherung der hierfür vorgesehenen Straßenkörper der Wege durchzuführen, um deren bestehenden Straßenzustand zu dokumentieren. Ggf. entstandene Schäden sind auszubessern. Nach Beendigung der Baumaßnahme werden die Baustraßen zurückgebaut und die betroffenen Flächen in die ursprüngliche Nutzung zurückgeführt bzw. rekultiviert.

Die Kosten für die Herstellung der Baustraßen und die spätere Rekultivierung sowie die Unterhaltung der Baustraßen während der Bauzeit obliegt der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung).

Im Zuge des Baustraßenkonzepts wird das vorhandene Wirtschaftswegebauwerk über den Nohner Bach durch ein neu zu errichtendes Bauwerk -BW 03a- ersetzt (vgl. Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, lfd. Nr. 55). Nach Fertigstellung der A 1 gehen die Baulast und die Unterhaltung auf die Ortsgemeinde Trierscheid über. Ein etwaiger Mehraufwand für die Unterhaltung des Bauwerks ist, unter Beachtung eines möglichen Vorteilsausgleiches, der Ortsgemeinde zu erstatten.

14. Der Vorhabenträger hat auf den Erwerb der Eigentumsfläche des Einwenders Nr. 19 in der Gemarkung Trierscheid zu verzichten und die Durchführung und Erhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahme über eine dingliche Sicherung im Grundbuch zu gewährleisten. Auf die Regelung unter vorstehender Nr. 7 wird ausdrücklich Bezug genommen.
15. Hinsichtlich der Forderung verschiedener Betroffener, schädliche Umwelteinwirkungen durch Baulärm zu minimieren, wird dem Straßenbaulastträger aufgegeben, nach dem aktuellen Stand der Technik vermeidbare Einwirkungen auf die Anlieger zu unterlassen und dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) vorgegebenen Immissionsrichtwerte sind einzuhalten. Unabhängig davon sind Lärmimmissionen so weit wie möglich zu vermeiden.

Die in den festgestellten Übersichtslageplänen im Zuge des Baustraßenkonzeptes dargestellten Zuwegungen und Baustraßen (vgl. Unterlagen 16) sind vom Baustellenverkehr zu nutzen. Abseits dieser Baustraßen ist der Baustellenverkehr über das klassifizierte Straßennetz im Rahmen der jeweiligen straßenrechtlichen Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften abzuwickeln. Die Nutzung der Ortsdurchfahrten durch den Baustellenverkehr soll möglichst vermieden bzw. auf das absolut notwendige Maß beschränkt werden. Diese Vorgaben sind im Zuge der Bauausführung vertraglich mit den eingesetzten Baufirmen zu vereinbaren.

Staubemissionen (insbesondere in der direkten Nähe von Wohngebäuden) durch Bautätigkeit oder Fahrbetrieb sind durch geeignete Maßnahmen wie Befeuchtung, Reinigung oder Befestigung zu vermeiden bzw. zu minimieren. So ist z. B. erhöhte Staubentwicklung durch den Baubetrieb durch Wässerung der Baustelle weitmöglichst zu minimieren. Die Erforderlichkeit einer Wässerung ist durch die örtliche Bauüberwachung festzulegen. Sollte eine Wässerung der Baustelle erforderlich sein, gibt es folgende Möglichkeiten, die vom Vorhabenträger anzuwenden sind:

- Das Wasser wird aus dem öffentlichen Versorgungsnetz entnommen. Dies bedarf einer Genehmigung durch den zuständigen Wasserversorger, in der festgelegt wird, wieviel Wasser in welchem Zeitraum entnommen werden darf.

oder

- Das Wasser wird über Pumpen aus einem geeigneten Oberflächengewässer entnommen. Dies bedarf einer Genehmigung durch die zuständige Wasserwirtschaftsverwaltung, in der festgelegt wird, wieviel Wasser in welchem Zeitraum an welcher Stelle entnommen werden darf.

Die getroffenen Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit hin zu überwachen und gegebenenfalls anzupassen.

16. Der Vorhabenträger hat im Hinblick auf die Belange des Klimaschutzes zur Minderung der bau- und anlagenbedingten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) im Rahmen der Ausführungsplanung bei der Ausschreibung der Bauleistungen sowie bei der Erstellung der Baustellenablaufplanung Maßnahmen zur weitgehenden Minderung der hieraus resultierenden THG-Emissionen zu prüfen. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf die Wahl der Baustoffe hinsichtlich der Ausstattungselemente, der Recyclingquote der Baustoffe sowie die Wiederverwendung mineralischer Baustoffe oder des Bodenmaterials vor Ort zu legen. In diesem Sinne sind auch die bei der Bauausführung eingesetzten Brennstoffe und die eingesetzten Energiequellen sowie die verwendete Maschinenteknik im Hinblick auf eine möglichst klimaschonende Verwendung zu betrachten. In den Vergabeunterlagen sind entsprechende Vorgaben zu berücksichtigen.
17. Die **Obere Landesplanungsbehörde** bei der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord** weist daraufhin, dass ein Raumordnungsverfahren für die Errichtung einer Freiflächen-Photovoltaikanlage „PV3D +“ der Energieversorgung Mittelrhein AG, Koblenz, in

den Ortsgemeinden Dankerath, Senscheid und Trierscheid in der Verbandsgemeinde Adenau (Landkreis Ahrweiler) eingeleitet wurde. Eine Teilfläche dieses Planvorhabens in der Ortsgemeinde Trierscheid grenzt im Westen an Kompensationsflächen an, die im Zuge des verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der A 1 vorgesehen sind. Der Straßenbaulastträger hat das Planungsvorhaben des Energieversorgers bei der Umsetzung der hier festgestellten Autobahnplanung insoweit zu berücksichtigen, als es den hier getroffenen Feststellungen dieses Planfeststellungsbeschlusses sowie der festgestellten Planung nicht widerspricht.

D Verfahrensbeteiligte

I. Träger öffentlicher Belange

1. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Infra I 3, Fontainengraben 200, 53123 Bonn

Schreiben vom 13.07.2018, Az: Infra I 3 - 45-60-00/IV-192 18-PFV

Schreiben vom 22.10.2020

Schreiben vom 02.11.2022, Az.: 40-60-00-IV-382-22 STR

2. Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Eifel, Westpark 11, 54634 Bitburg

Schreiben vom 03.09.2018, Az: 51017-HA6.2, 51024-HA6.2, 51100-HA6.2

Schreiben vom 02.02.2022, Az.: 51024-HA3ORD1.00

3. DLR Westerwald-Osteifel, Bahnhofstr. 32, 56410 Montabaur

Schreiben vom 20.09.2018, Az: GA03-233

Schreiben vom 14.12.2022, Az.: GA08_050

4. Generaldirektion Kulturelles Erbe Direktion Landesarchäologie, Rheinisches Landesmuseum Trier, Weimarer Allee 1, 54290 Trier

Schreiben vom 30.08.2018

Schreiben vom 11.11.2020

Schreiben vom 07.12.2022

5. Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Niederberger Höhe 1, 56077 Koblenz

Schreiben vom 11.09.2018 Az: 2018.0579.1

Schreiben vom 11.11.2022, Az.: 2018_0579.2

6. Landesamt für Geologie und Bergbau, Emy-Roeder-Str. 5, 55129 Mainz

Schreiben vom 01.10.2018, Az: 3240-0788-18/VI

Schreiben vom 05.12.2022, Az.: 3240-0788-18/V3 kp/sdr

7. Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Koordinierungsstelle, Stresemannstr. 3-5, 56068 Koblenz

Schreiben vom 26.10.2018, Az: 4270-1845/41

Schreiben vom 08.10.2020

Schreiben vom 27.10.2020, Az.: 21a/7.120/2020/0014

Schreiben vom 09.11.2020, Az.: 4270-1845/41

Schreiben vom 08.12.2022, Az.: 4270-1845/41

8. Zentralstelle der Forstverwaltung, Le Quartier Hornbach 9, 67433 Neustadt

Schreiben vom 21.09.2018, Az: 3.1-6313_A 1-Kelberg-Adenau

Schreiben vom 09.12.2020, Az.: 3.1-6313_A 1-Kelberg-Adenau

Schreiben vom 05.12.2022, Az.: 3.1-63-13

- 9. Ortsgemeinde Daun-Neunkirchen**, durch die Verbandsgemeindeverwaltung Daun, Leopoldstr. 29, 54550 Daun
Schreiben vom 06.09.2018
- 10. Gemeinde Blankenheim**, Rathausplatz 16, 53945 Blankenheim
Schreiben vom 11.07.2018, Az: FBIII-KI
- 11. Kreisverwaltung Ahrweiler**, Wilhelmstr. 24-30, 53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler
Schreiben vom 18.09.2018, Az: 1.4-11-509
Schreiben vom 15.01.2021, Az.: 1.4-11-509
- 12. Kreisverwaltung Vulkaneifel**, Mainzer Str. 25, 54550 Daun
Schreiben vom 19.09.2018, Az: 6-5111
Schreiben vom 12.11.2020, Az.: 6-5111
Schreiben vom 10.01.2023, Az.: 6-5111
- 13. Ortsgemeinde Bongard**, durch die Verbandsgemeindeverwaltung Kelberg, Dauner Str. 22, 53539 Kelberg
Schreiben vom 24.09.2018
- 14. Ortsgemeinde Borler**, durch die Verbandsgemeindeverwaltung Kelberg, Dauner Str. 22, 53539 Kelberg
Schreiben vom 24.09.2018
- 15. Ortsgemeinde Dankerath**, durch die Verbandsgemeindeverwaltung Adenau, vertreten durch die Rechtsanwaltskanzlei Jeromin / Kerkmann, Rennweg 72, 56626 Andernach
Schreiben vom 21.09.2018, Az: 248/18 KM05/GR
Schreiben vom 30.10.2020, Az: 248/18 KM05/HL
Schreiben vom 29.01.2021, Az: 248/18 KM05/SÖ
Schreiben vom 20.11.2022
- 16. Ortsgemeinde Dreis-Brück**, durch die Verbandsgemeindeverwaltung Daun, Leopoldstr. 29, 54550 Daun
Schreiben vom 13.09.2018
- 17. Ortsgemeinde Hoffeld**, durch die Verbandsgemeindeverwaltung Adenau, Kirchstr. 15-19, 53518 Adenau
Schreiben vom 12.09.2018

- 18. Ortsgemeinde Nohn**, durch die Verbandsgemeindeverwaltung Gerolstein, Kyllweg 1 54568 Gerolstein
- Schreiben vom 19.09.2018
Schreiben vom 27.01.2021
Schreiben vom 29.11.2022
- 19. Ortsgemeinde Senscheid**, durch die Verbandsgemeindeverwaltung Adenau, Kirchstr. 15-19, 53518 Adenau
- Schreiben vom 25.08.2018
- 20. Ortsgemeinde Trierscheid**, durch die Verbandsgemeindeverwaltung Adenau, vertreten durch die Rechtsanwaltskanzlei Jeromin/Kerkmann, Rennweg 72, 56626 Andernach
- Schreiben vom 21.09.2018, Az: 244/18 KM05/GR
Schreiben vom 30.10.2020, Az: 244/18 KM05/HL
Schreiben vom 29.01.2021, Az: 244/18 KM05/SÖ
Schreiben vom 28.10.2022
- 21. Ortsgemeinde Üxheim** durch die Verbandsgemeindeverwaltung Gerolstein, Kyllweg 1 54568 Gerolstein
- Schreiben vom 28.08.2018, Az: FB3/Me
- 22. Verbandsgemeinde Adenau**, Kirchstr. 15-19, 53518 Adenau
- Schreiben vom 20.09.2018, Az: FB 1-651-1-12
Schreiben vom 20.01.2021, Az: FB 1-651-1-12
- 23. Verbandsgemeinde Gerolstein**, Kyllweg 1, 54568 Gerolstein
- Schreiben der VGV Hillesheim vom 12.09.2018, Az: FB3/EH
Schreiben vom 28.01.2021, Az.: 1/54000-04-01
- 24. Handwerkskammer Koblenz**, Friedrich-Ebert-Ring 33, 56068 Koblenz
- Schreiben vom 08.08.2018
- 25. Industrie- und Handelskammer Koblenz**, Schloßstr. 2, 56068 Koblenz
- Schreiben vom 18.09.2018
Schreiben vom 24.10.2022
- 26. Industrie- und Handelskammer Trier**, Herzogenbuscher Str. 12, 54292 Trier
- Schreiben vom 20.09.2018, Az: Eb
Schreiben vom 05.12.2022
- 27. Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz**, Gartenfeldstr. 12a, 54295 Trier
- Schreiben vom 20.09.2018, Az: 14-06.11
Schreiben vom 11.11.2020, Az: 14-06.11
Schreiben vom 30.11.2022, Az.: 14-06.11

- 28. Bauern- und Winzerverband Rheinland-Nassau e.V.**, Kreisverband Ahrweiler, Walporzheimer Str. 173, 53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler
- Schreiben vom 07.09.2018
Schreiben vom 13.11.2020
- 29. Bauern- und Winzerverband Rheinland-Nassau e.V.**, Kreisverband Daun, Holunderweg 5, 54550 Daun-Boverath
- Schreiben vom 17.09.2018
Schreiben vom 13.11.2020
- 30. Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz**, Kreisgruppe Ahrweiler, Deutschausplatz 1, 55116 Mainz
- Schreiben vom 10.09.2018
- 31. Jagdgenossenschaft Nohn**, Rosenweg 5, 54578 Nohn
- Schreiben vom 19.09.2018
Schreiben vom 27.01.2021
- 32. inexo Informationstechnologie und Telekommunikation GmbH**, Am Saarlarm 1, 66740 Saarlouis
- Schreiben vom 19.06.2018
Schreiben vom 27.10.2020
Schreiben vom 20.10.2022, Ticket #6702960
- 33. PLEdoc GmbH**, Leitungsauskunft/Fremdplanungsbearbeitung, Gladbecker Str. 404, 45326 Essen
- Schreiben vom 16.08.2018, Az: 20180602186
Schreiben vom 11.01.2021, Az: 20201202942
Schreiben vom 11.10.2022, Az.: 20221001617
- 34. Zweckverband Wasserversorgung Eifel-Ahr**, Sillerystr. 1-3, 53518 Adenau
- Schreiben der SWB Regional GmbH vom 20.06.2018
Schreiben vom 05.12.2022
- 35. Tele Columbus Betriebs GmbH**, Messe-Allee 2, 04356 Leipzig
- Schreiben vom 30.08.2018
- 36. Westnetz GmbH**, Regionalzentrum Rauschermühle, Am Heiligenhäuschen, 56814 Faid
- Schreiben vom 15.06.2018, Az:F-RP/Ma
Schreiben vom 25.10.2022, Az.: F-RP/Ma
- 37. Westnetz GmbH**, Spezialservice Strom, Florianstr. 15-21, 44139 Dortmund
- Schreiben vom 02.07.2018, Az: DRW-S-LK/1037/DS/122.162/Bx
Schreiben vom 05.11.2020, Az: DRW-S-LK/1037/DS/140.303/Bx

Schreiben vom 17.10.2022, Az.: DRW-S-LG-TM/1037/DS/155.621/Tt

38. Deutsche Telekom Technik GmbH, PTI 14, Polcher Str. 15-19, 56727 Mayen

Schreiben vom 13.10.2022, Az.:PTI 14, BB2

39. Zweckverband Wasserversorgung Eifel, Kyllweg 1, 54568 Gerolstein

Schreiben vom 28.11.2022, Az.: ZWE-5350800-02

II. Anerkannte Vereinigungen

1. BUND, Landesverband Rheinland-Pfalz, Hindenburgplatz 3, 55118 Mainz

Schreiben vom 24.09.2018

Schreiben vom 16.12.2020

Schreiben der Kreisgruppe Ahrweiler vom 06.12.2022

Schreiben vom 06.12.2022

2. NABU Rheinland-Pfalz, Frauenlobstraße 15-19, 55118 Mainz

Schreiben vom 24.09.2018

Schreiben vom 16.12.2020

Schreiben vom 06.12.2022

3. NABU Kreisverband Euskirchen e.V., Zum Elzenberg 7, 53925 Kall

Schreiben vom 22.09.2018

4. NaturFreunde Deutschlands, Ortsgruppe Kettig, Verband für Umweltschutz, Sanften Tourismus, Sport und Kultur e.V., Weißenthurmer Str. 30, 56220 Kettig

Schreiben vom 24.09.2018

5. NaturFreunde Rheinland-Pfalz, Verband für Umweltschutz, Sanften Tourismus, Sport und Kultur e.V., Ebertstr. 22, 67063 Ludwigshafen

Schreiben von 19.09.2018

6. Naturschutzinitiative e.V., Am Hammelberg 25, 56242 Quirnbach/Westerwald

Schreiben vom 20.09.2018

Schreiben vom 15.10.2018

Schreiben vom 12.11.2020

7. Bürgerinitiative gegen den Weiterbau der A 1 e.V., Aremberger Str. 44, 53945 Blankenheim

Schreiben vom 20.09.2018

Schreiben vom 13.11.2020

Schreiben vom 16.12.2020

Schreiben vom 04.11.2022

III. Privatpersonen

Im Verfahren haben sich Privatpersonen geäußert. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird auf die Angabe von Namen und Anschriften verzichtet.

E Begründung

I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens

Bundesfernstraßen dürfen gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG). Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Die vorliegende Straßenbaumaßnahme ist ein planfeststellungspflichtiges Vorhaben im Sinne von § 17 FStrG. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst kraft seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 VwVfG auch alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen, Befreiungen, etc. mit Ausnahme der wasserrechtlichen Erlaubnis bzw. Bewilligung (s. Kapitel B, Ziffer 1, 3. Absatz).

II. Zuständigkeiten (Vorhabenträger, Planfeststellungsbehörde)

Nach Art. 90 Abs. 2 GG in der bis zum 19. Juli 2017 geltenden Fassung (a.F.) wurden die Bundesautobahnen und die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs bis zum 31. Dezember 2020 von den Ländern bzw. den nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften im Auftrag des Bundes verwaltet (Bundesauftragsverwaltung). Bis dahin waren die Länder im Auftrag des Bundes für die Planung, den Bau und den Erhalt der Bundesfernstraßen zuständig. Im Zuge einer Verfassungsreform wurden im Jahre 2017 die Verwaltungskompetenzen für die Bundesfernstraßen grundlegend neu geordnet. Mit der Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems wurde die Verwaltung der Bundesautobahnen aus dem bisherigen System der Auftragsverwaltung durch die Länder herausgelöst und dem Bund überantwortet. Mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 90, 91c, 104b, 104c, 107, 108, 109a, 114, 125c, 143d, 143e, 143f, 143g) vom 13. Juli 2017 (BGBl. 2017, Teil I, S. 2347), welches am 20. Juli 2017 in Kraft getreten ist, ist die Verwaltung der Bundesautobahnen in Bundesverwaltung überführt worden, wobei die Übergangsregelung in Art. 143e Abs. 1 Satz 1 GG bestimmt, dass die Bundesauftragsverwaltung für Bundesautobahnen längstens bis zum 31. Dezember 2020 fortgesetzt wird. Der Bund wurde ermächtigt, sich zur Erledigung dieser Aufgaben einer Gesellschaft privaten Rechts bedienen zu können. Mit dem Gesetz zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften vom 14. August 2017 (BGBl. 2017, Teil I, S. 3122) sind begleitend weitere gesetzliche Regelungen ergangen. Diese betrafen u.a. das „Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz - InfrGG - Artikel 13)“, das „Gesetz zur Errichtung

eines Fernstraßen-Bundesamtes (Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz - FStrBAG - Artikel 14)“, das „Gesetz zu Überleitungsregelungen zum Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz und zum Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz sowie steuerliche Vorschriften (Fernstraßen-Überleitungsgesetz - FernstrÜG - Artikel 15)“ sowie die Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (Artikel 17). Die Übergangsregelungen des InfrGG sehen vor, dass die Autobahn-Gesellschaft ab dem 01. Januar 2020 im Einvernehmen mit dem jeweiligen Land schon vor dem 1. Januar 2021 die Planung und den Bau von Bundesautobahnen wahrnehmen kann (§ 10 Abs. 1 Satz 2 InfrGG). Hierüber hinaus bestimmen die Vorschriften des Gesetzes zur Errichtung des Fernstraßen-Bundesamtes, dass das Fernstraßen-Bundesamt als Bundesoberbehörde nach seiner Errichtung im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur seine Tätigkeit zum 01. Januar 2021 aufnimmt und nach näherer Maßgabe Aufgaben u.a. im Rahmen der Planfeststellung von Bundesautobahnen wahrnimmt (§ 2 FStrBAG).

Der Bund – Bundesrepublik Deutschland – ist nach § 5 Abs. 1 Satz 1 FStrG und § 6 Abs. 1 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs weiterhin Träger der Straßenbaulast für die Bundesautobahnen. Die dem Bund hierbei obliegenden Aufgaben werden von einer Infrastrukturgesellschaft wahrgenommen. Der Bund hat hierzu bereits am 13. September 2018 eine Infrastrukturgesellschaft - Die Autobahn GmbH des Bundes - gegründet. Diese Gesellschaft wird in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung geführt (§ 2 Abs. 1 Satz 1 InfrGG). Der Gesellschaft privaten Rechts sind gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 InfrGG vom 14. August 2017, zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1528), ab dem 1. Januar 2021 die Ausführung von Aufgaben der Straßenbaulast im Sinne des § 3 des Bundesfernstraßengesetzes übertragen. Gegenstand der Autobahn GmbH sind nach § 5 Abs. 1 Satz 2 des InfrGG die ihr nach § 1 Abs. 1 und § 5 Abs. 1 Satz 1 InfrGG zur Ausführung übertragenen Bundesaufgaben der Planung, des Baus, des Betriebs, der Erhaltung, der vermögensmäßigen Verwaltung und der Finanzierung der Bundesautobahnen. Mit den zur Erfüllung dieser Aufgaben erforderlichen Befugnissen ist die Autobahn GmbH nach § 6 Abs. 1 InfrGG in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und § 1 Abs. 2 der InfrGG-Beleihungsverordnung (InfrGGVBV) vom 23. März 2020 (BGBl. I S. 743), geändert durch Verordnung vom 21. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3206), mit Ausnahme der dem Fernstraßen-Bundesamt nach § 2 des FStrBAG zugewiesenen Befugnisse, beliehen. Zu den Aufgaben der Autobahn GmbH gehören danach insbesondere die Planung und der Bau der Bundesautobahnen (vgl. § 5 Abs. 2 Satz 1 InfrGG). Die Autobahn GmbH hat ihren Sitz in Berlin (§ 4 Abs. 1 InfrGG). Mit ihren bundesweit 10 regionalen Niederlassungen und ihren nachgeordneten Außenstellen nimmt sie seit dem 01. Januar 2021 diese bisher den Ländern und deren Landesstraßenbaubehörden im Rahmen der vormaligen Bundesauftragsverwaltung obliegenden Aufgaben nunmehr in bundeseigener Verwaltung wahr. Die auf dem Gebiet von Rheinland-Pfalz gelegenen Bundesautobahnen werden ganz überwiegend von der Niederlassung West mit Sitz in Montabaur verwaltet, die darüber hinaus auch für die Autobahnen im Saarland und für einen Teil des Autobahnnetzes in Hessen zuständig ist. Nach § 10 Abs. 1 des Fernstraßen-Überleitungsgesetz – FernstrÜG – ist der

Bund mit Wirkung zum 1. Januar 2021 in die Rechte und Pflichten aus den zu diesem Zeitpunkt bestehenden Vertragsverhältnissen eingetreten, die von den zuständigen Straßenbaubehörden der Länder bis zum 31. Dezember 2020 im eigenen Namen mit Dritten im Rahmen der Wahrnehmung der Aufgaben aus der Straßenbaulast im Sinne des § 3 Absatz 1 des FStrG abgeschlossen wurden. § 10 Abs. 2 FernstÜG bestimmt des Weiteren, dass die Infrastrukturgesellschaft (Die Autobahn GmbH des Bundes) zum 1. Januar 2021 im Rahmen der ihr zur Ausführung übertragenen Aufgaben, einschließlich der hoheitlichen Aufgaben, mit deren Wahrnehmung sie auf Grund des § 6 des InfrGG beliehen ist, in die Vergabe- und Gerichtsverfahren sowie in sonstige Verfahren und Rechtspositionen eintritt.

Im Zuge der Verfassungsreform 2017 haben sich zugleich auch die Zuständigkeiten für die Planfeststellung geändert. Während für die Planfeststellung von Bundesautobahnen bisher die nach dem jeweiligen Landesrecht der Länder zuständigen Landesbehörden zuständig waren, ist die Aufgabe der Planfeststellung für den Bau oder die Änderung gemäß § 17 FStrG seit dem 01. Januar 2021 grundsätzlich ebenfalls in Bundesverwaltung überführt und dem Fernstraßen-Bundesamt übertragen worden. Das Gleiche gilt auch für Plangenehmigungsverfahren, die auf der Grundlage des § 17 FStrG für den Bau oder die Änderung von Bundesautobahnen durchgeführt werden (§ 2 Abs. 2 Satz 1 FStrBAG). Das Fernstraßen-Bundesamt wurde am 01. Oktober 2018 errichtet. Hauptsitz der Behörde ist Leipzig. Weitere Standorte sind Bonn, Gießen und Hannover. Von der durch § 3 Abs. 3 FStrBAG eröffneten Möglichkeit, wonach ein Bundesland auf Antrag die Zuständigkeit für die Planfeststellung und Plangenehmigung von Bundesautobahnen auch über den 01. Januar 2021 hinaus behalten kann, haben einzelne Bundesländer Gebrauch gemacht; diese Länder sind auch nach diesem Stichtag weiterhin für die Planfeststellung/Plangenehmigung von Neubau- und Änderungsvorhaben an Bundesautobahnen zuständig. In allen anderen Ländern, die - wie Rheinland-Pfalz - keinen solchen Antrag gestellt haben, ist das Fernstraßen-Bundesamt dagegen seit dem 01. Januar 2021 Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde (sowie Plangenehmigungsbehörde) bei der Zulassung von Bundesautobahnen. Hiervon ausgenommen sind lediglich solche Planfeststellungs-/Plangenehmigungsverfahren für Bundesautobahnen, die schon vor dem 01. Januar 2021 eingeleitet worden sind. Diese „laufenden Verfahren“ werden abweichend von § 2 Abs. 2 FStrBAG nicht vom Fernstraßen-Bundesamt, sondern noch von den Ländern und den nach dem jeweiligen Landesrecht zuständigen Behörden über den Stichtag hinaus fortgeführt (§ 3 Abs. 2 FStrBAG). Hinsichtlich der fortbestehenden Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörden der Länder für die Durchführung solcher Planfeststellungs-/Plangenehmigungsverfahren und sich hieran anschließender verwaltungsgerichtlicher Verfahren ist ergänzend auf das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau 10/2021 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (StB 15.7162.2/6-01/3473769 vom 31. März 2021, VkB1. 2021, S. 490 ff.) sowie Artikel 3 (Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes) des am 31. Mai 2021 beschlossenen und am 05. Juni 2021 in Kraft getretenen Neunten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften (BGBl. 2021, Teil I Nr. 27, S. 1221) hinzuweisen.

Für die hier festgestellte Planung für den Neubau der Bundesautobahn A 1 (BAB A 1), An-

schlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau ergeben sich hieraus folgende verfahrensrechtlichen Zuständigkeiten:

Der Landesbetrieb Mobilität Trier (LBM Trier) hat mit Schreiben vom 30. November 2017 die Durchführung des Anhörungsverfahrens und den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 17 FStrG beantragt. Dem LBM Trier oblag im Rahmen der bis zum 31. Dezember 2020 bestehenden Bundesauftragsverwaltung für Bundesfernstraßen gemäß Art. 90 Abs. 2 GG a.F. als Untere Straßenbaubehörde des Landes Rheinland-Pfalz die Zuständigkeit für die Beantragung des Planfeststellungsverfahrens durch den Vorhabenträger. Durch die im Zuge der Verfassungsreform von 2017 bewirkte Neuordnung der Bundesauftragsverwaltung und deren Überführung in Bundesverwaltung hat die Zuständigkeit auf Seiten des Vorhabenträgers bzw. der für ihn handelnden Straßenbaubehörde gewechselt. Mit Wirkung zum 01. Januar 2021 ist der Bund kraft Gesetzes (Art. 143e Abs. 1 Satz 1 GG) im Wege der gesetzlichen Rechtsnachfolge an die Stelle des Landes Rheinland-Pfalz getreten. Auf Seiten des Bundes werden die Aufgaben des Vorhabenträgers und der für ihn handelnden Straßenbaubehörde im Zusammenhang mit der Planung zum Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau seit diesem Zeitpunkt zuständigkeitshalber von der Autobahn GmbH des Bundes mit Sitz in Berlin als Infrastrukturgesellschaft des Bundes mit ihrer Niederlassung West in Montabaur in Bundesverwaltung wahrgenommen. Ungeachtet dieser gesetzlichen Zuständigkeitsänderung wird die Autobahn Gesellschaft des Bundes entsprechend einer zwischen der Autobahngesellschaft und dem Land Rheinland-Pfalz geschlossenen Kooperationsvereinbarung im Interesse und zur Sicherstellung einer kontinuierlichen Fortführung des Verfahrens hierbei im Innenverhältnis weiterhin vom Land Rheinland-Pfalz und seiner vormals zuständigen Straßenbaubehörde unterstützt.

Auf Einleitungsantrag des Landesbetriebes Mobilität Trier vom 30. November 2017 hat der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz in seiner Funktion als seinerzeit zuständige Planfeststellungsbehörde des Landes Rheinland-Pfalz das Planfeststellungsverfahren mit der Planoffenlage im Juli/August 2018 eingeleitet. Die Zuständigkeit des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz als der für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zuständigen Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 17 FStrG i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 6 Abs. 7 LStrG i.V.m. § 49 Abs. 2 LStrG i.V.m. Art. 1, § 1 des Landesgesetzes zur Neuorganisation der Straßen- und Verkehrsverwaltung Rheinland-Pfalz vom 18. Dezember 2001, GVBl. S. 303, i.V.m. Art. 1, Nr. 1 des Landesgesetzes zur Anpassung von Landesgesetzen an die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr in Landesbetrieb Mobilität vom 22. Dezember 2008, GVBl. S. 317, i.V.m. der Organisationsverordnung über die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr (LSV) vom 05. Januar 2007, veröffentlicht im Staatsanzeiger vom 15. Januar 2007, Seite 2). Diese Zuständigkeit ist mit der Überführung der Bundesauftragsverwaltung durch die Länder in eine bundeseigene Verwaltung im Zuge der Verfassungsreform 2017 nicht entfallen. Unbeschadet der Neuregelung der Bundesstraßenverwaltung für Bundesautobahnen und der damit zusammenhängenden grundsätzlichen Übertragung der Planfeststellungszuständigkeit auf das Fernstraßen-Bundesamt oblag und obliegt dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz als Behörde des Landes Rheinland-Pfalz aufgrund der Übergangsregelung in § 3 Abs. 2 FStrBAG über den 01. Januar 2021 hinaus

auch weiterhin die Zuständigkeit für die Fortführung des Planfeststellungsverfahrens und den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, weil das Planfeststellungsverfahren, welches dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss vorausgelaufen ist, ausweislich der oben dargestellten zeitlichen Abfolge bereits vor diesem gesetzlichen Stichtag eingeleitet worden ist.

Somit ist festzustellen, dass aufgrund der dargestellten Neuregelung der Bundesfernstraßenverwaltung in Bezug auf die hier festgestellte Planung des Neubaus der A 1 zum 01. Januar 2021 zwar ein gesetzlicher Zuständigkeitswechsel auf Seiten des Vorhabenträgers und der für ihn handelnden Straßenbaubehörde vom Land Rheinland-Pfalz bzw. deren Landesbehörde auf den Bund und die Autobahn GmbH des Bundes eingetreten ist, dass hiervon die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde von Rheinland-Pfalz für die weitere Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und den Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses aber unberührt geblieben ist und über diesen Stichtag hinaus unverändert weiterbestanden hat und weiter besteht. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss für den Neubau eines Teilschnitts der A 1 und das diesem Beschluss vorausgegangene Planfeststellungsverfahren tragen dieser verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Kompetenz- und Zuständigkeitsverteilung Rechnung.

III. Verfahren

III.1 Antragstellung

Die Planunterlagen für den Neubau der Bundesautobahn A 1 (BAB A 1), Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau von Bau-km 15+466,325 bis 4+920,000 sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Trier vom 30.11.2017, Az.: L.71-02-0019.02-PI/J zur Durchführung des Anhörungsverfahrens und zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugeleitet worden.

III.2 Feststellung der UVP-Pflicht

Die vorliegende Straßenplanung ist uvp-pflichtig. Das durchgeführte Verfahren genügt den verfahrensrechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen in Kapitel A, Nr. AV und Kapitel E, Nr. X.5 verwiesen.

III.3 Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die in Kapitel A, Nrn. XIII, XIV und XV genannten Unterlagen haben mit Ausnahme der (später erstellten) Deckblattunterlagen vom 12.08.2022 in der Zeit vom 23. Juli 2018 bis 22. August 2018 bei den Verbandsgemeindeverwaltungen Adenau, Kelberg, Daun, Hillesheim sowie bei

der Gemeindeverwaltung Blankenheim zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Planauslegung sind vorher rechtzeitig und ortsüblich in den v.g. Verbandsgemeinden und der Gemeinde Blankenheim bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung waren diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen Einwendungen schriftlich eingelegt oder mündlich zu Protokoll gegeben werden konnten. Einwendungen und Stellungnahmen konnten bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 24.09.2018 vorgebracht werden.

Diejenigen Grundstückseigentümer, die ihren Wohnsitz nicht in der von der Baumaßnahme betroffenen Gemarkung haben (Ausmärker), sind von der Planauslegung rechtzeitig unterrichtet worden. Die nach den geltenden Rechtsvorschriften anerkannten Vereine wurden über das Straßenbauvorhaben unterrichtet und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme

Der vorliegende Abschnitt von der AS Kelberg bis zur AS Adenau stellt den südlichsten von drei Planungsabschnitten im sogenannten A 1-Lückenschluss zwischen der Anschlussstelle A 1/ B 410 bei Kelberg und der Anschlussstelle A 1/ B 51 bei Blankenheim dar. Für diesen Abschnitt war bereits im Jahr 2002 ein erstes Planfeststellungsverfahren eingeleitet und im Rahmen dieses Verfahrens eine Planoffenlage durchgeführt worden; die Planunterlagen zu dem damaligen Verfahren haben in der Zeit vom 26.02.2002 bis 25.03.2002 bei den Verbandsgemeindeverwaltungen Adenau, Kelberg, Daun und Hillesheim offengelegen. Diese Planung wurde jedoch nachfolgend u.a. aufgrund neuer Vorgaben des europäischen und nationalen Naturschutzrechtes nicht weiterverfolgt. Stattdessen wurde die Planung komplett überarbeitet und durch die hier festgestellte Planung ersetzt. Mit Einleitung des neuen Planfeststellungsverfahrens für die überarbeitete Planung im Juli 2018 wurde gleichzeitig das frühere Planfeststellungsverfahren für die ursprüngliche Planung eingestellt. Die Anhörungsbehörde hat in den ortsüblichen Bekanntmachungen zu dem aktuell vorliegenden Planfeststellungsverfahren auf die im Jahre 2002 erfolgte Planoffenlage des Ursprungsverfahrens hingewiesen und mitgeteilt, dass dieses Verfahren gemäß § 69 Abs. 3 VwVfG mit den sich daraus ergebenden Rechtswirkungen eingestellt ist.

III.4 Verzicht Erörterungstermin

Im vorliegenden Verfahren wurden von mehreren Beteiligten Stellungnahmen abgegeben und private Einwendungen erhoben. Die Anhörungsbehörde hat jedoch gemäß § 17a Nr. 1 FStrG i.V.m. § 5 Abs. 1 des Planungssicherstellungsgesetzes (PlanSiG) auf die Durchführung eines Erörterungstermins zur Erörterung dieser Einwendungen und Stellungnahmen verzichtet. Diese Absicht hatte die Anhörungsbehörde denjenigen, die eine Stellungnahme abgegeben bzw. eine Einwendung erhoben hatten, mit Schreiben vom 16. Oktober 2020 mitgeteilt. Dem Anschreiben war die Erwiderung des Vorhabenträgers zu der jeweiligen Stellungnahme / Einwendung beigelegt. Den Beteiligten wurde die Möglichkeit eingeräumt, sich hierzu zu äußern. Unter Berücksichtigung der hierzu eingegangenen Rückäußerungen der Beteiligten hat die Anhörungsbehörde am 16. Februar 2021 entschieden, von der ihr gemäß § 17 a Nr. 1 FStrG i.V.m. § 5 Abs. 1 PlanSiG eröffneten Möglichkeit, auf den Erörterungstermin zu verzichten,

Gebrauch zu machen.

Gegen den Verzicht des Erörterungstermins wurden von einigen Verfahrensbeteiligten Bedenken geäußert. Es wurde vorgetragen, dass auf den Erörterungstermin nicht hätte ersatzlos verzichtet werden dürfen. So sei es nicht ausreichend, den Beteiligten lediglich die Stellungnahme der Straßenbaubehörde zu ihren Einwendungen zur etwaigen Äußerung zuzuleiten. Vielmehr hätte anstelle des Erörterungstermins eine sogenannte „Online-Konferenz“ gemäß § 5 PlanSiG durchgeführt werden müssen.

Grundsätzlich ist die Durchführung des Erörterungstermins im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren in § 17 a FStrG geregelt. Nach dieser Regelung hat der Gesetzgeber die Entscheidung über das Erfordernis eines Erörterungstermins nach § 73 Abs. 6 VwVfG in das pflichtgemäße Ermessen der Anhörungsbehörde gestellt. Abgesehen von den Voraussetzungen des § 67 Abs. 2 VwVfG kommt ein Verzicht auf den Erörterungstermin insbesondere dann in Betracht, wenn aufgrund der im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen absehbar ist, dass diese nicht ausgeräumt werden können und damit der Erörterungstermin seiner Befriedungsfunktion nicht gerecht werden kann. Liegen beispielsweise diese Voraussetzungen vor, kann auf die Durchführung des Erörterungstermins verzichtet werden.

Nach § 17a Nr. 1 FStrG gilt dies auch für die Erörterung im Sinne von § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG. Der Verzicht auf den Erörterungstermin steht somit auch im Einklang mit den Bestimmungen des UVPG. Die bundesrechtliche Regelung zum Verzicht auf den Erörterungstermin steht überdies auch nicht im Widerspruch zum Europäischen Gemeinschaftsrecht. In Art. 6 der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 26 vom 28. Januar 2012, S. 1 - 21) in der Fassung der Richtlinie 2014/52 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU (ABl. L 124 vom 25. April 2014, S. 1-18) ist gemeinschaftsrechtlich zwar die Beteiligung der Öffentlichkeit vorgeschrieben, nicht jedoch die Durchführung eines Erörterungstermins.

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erhobenen Einwendungen basieren im Wesentlichen auf einer Serieneinwendung, die aus 10 Punkten besteht und fast ausschließlich die umweltfachliche Zulässigkeit sowie die Planrechtfertigung des Vorhabens anzweifeln. Bei den meisten Einwendungen besteht keine persönliche Betroffenheit der Einwender. Mehrere anerkannte Naturschutzvereinigungen haben Stellungnahmen abgegeben, in denen sie das Projekt aus naturschutzfachlichen Gründen kategorisch ablehnen. Insofern war bereits aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen absehbar, dass diese im Wesentlichen nicht ausgeräumt werden können und der Erörterungstermin damit seiner Befriedungsfunktion nicht gerecht werden kann.

Im Hinblick auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Restriktionen u. a. bei der Durchführung öffentlicher Termine hat der Gesetzgeber am 20. Mai 2020

das zeitlich befristete Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherungsgesetz - PlanSiG) erlassen. Das PlanSiG trifft hinsichtlich der Entscheidung über die Notwendigkeit eines Erörterungstermines im § 5 Abs. 1 PlanSiG ergänzend die Regelung, dass in Verfahren nach den in § 1 genannten Gesetzen die Durchführung eines Erörterungstermins oder einer mündlichen Verhandlung in das Ermessen der Behörde gestellt wurde, bei der Ermessensentscheidung auch geltende Beschränkungen aufgrund der COVID-19-Pandemie und das Risiko der weiteren Ausbreitung des Virus berücksichtigt werden können. Die fernstraßenrechtliche Regelung hinsichtlich eines Verzichtes auf einen Erörterungstermin in § 17 a Nr. 1 FStrG wird somit durch den § 5 PlanSiG ergänzt. § 5 Abs. 1 PlanSiG bestimmt, dass die geltenden Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen aufgrund der COVID-19-Pandemie und das Risiko der weiteren Ausbreitung des Virus als gewichtige Gesichtspunkte bei der Ermessensentscheidung der Anhörungsbehörde nach § 17a Nr. 1 FStrG berücksichtigt werden können.

Hinsichtlich der 270 Privateinwendungen müsste bei der Durchführung eines Erörterungstermins mit einer Teilnahme von mehr als 300 Personen gerechnet werden, was wegen der seit dem Frühjahr 2020 grassierenden COVID-19-Pandemie nicht umsetzbar gewesen wäre. Die Anhörungsbehörde hat deshalb im Rahmen des ihr eröffneten Ermessens entschieden, in Anwendung der gesetzlichen Regelung des § 17a Nr. 1 FStrG i. V. m. § 5 Abs. 1 PlanSiG auf die Durchführung eines Erörterungstermins zu verzichten. Hierbei hat sie sich u. a. auch davon leiten lassen, dass die von den Verfahrensbeteiligten vorgebrachten Einwendungen im Rahmen eines Erörterungstermins im Wesentlichen nicht hätten ausgeräumt und der Erörterungstermin damit seine Befriedungsfunktion nicht hätte erfüllen können. Dafür sprach ganz maßgeblich auch der Umstand, dass die Verfahrensbeteiligten in ihren Rückäußerungen zu den ihnen von der Anhörungsbehörde am 16. Oktober 2020 übersandten schriftlichen Erwidern der Straßenbaubehörde ihre im Rahmen der Planoffenlage gegen das geplante Straßenbauvorhaben vorgebrachten Einwendungen durchweg vollumfänglich aufrechterhalten haben. Eine Ausräumung oder sonstige Erledigung der Einwände wäre somit auch im Rahmen einer mündlichen Erörterung dieser Einwände mit der Straßenbaubehörde im Rahmen eines als Präsenzveranstaltung durchgeführten Erörterungstermins nicht zu erwarten gewesen. Insbesondere galt es auch den Umstand zu würdigen, dass aufgrund der zu diesem Zeitpunkt gültigen Zweiten Landesverordnung zur Änderung der Fünfzehnten Corona-Bekämpfungsverordnung Rheinland-Pfalz vom 12. Februar 2021, welche am 14. Februar 2021 in Kraft getreten ist, und den darin verfügten Kontaktbeschränkungen die Durchführung eines Erörterungstermins in der Form einer physischen Präsenzveranstaltung mit einer an die Anzahl der Einwender ausgerichteten Teilnehmerzahl auch nicht möglich gewesen wäre. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Erörterungstermin keineswegs ersatzlos entfallen ist. Obgleich hierzu von Gesetzes wegen keine rechtliche Verpflichtung bestanden hat - die Bestimmungen in § 73 Abs. 6 VwVfG sehen solches nicht vor -, hat die Anhörungsbehörde somit über das gesetzlich Gebotene hinaus den Verfahrensbeteiligten die Erwidern der Straßenbaubehörde zu ihren Einwendungen bzw. Stellungnahmen übersandt. Sie hat ihnen Gelegenheit gegeben, ihre Einwendungen in Würdigung der Einlassungen der Straßenbaubehörde nochmals zu reflektieren und sich abermals hierzu zu äußern. Auf diese Weise wurden

die Verfahrensbeteiligten in die Lage versetzt, sich nochmals eingehend und ggfs. auch kritisch mit den Einlassungen der Straßenbaubehörde und deren Erwägungen zu ihren Einwendungen auseinanderzusetzen. Auch eine mündliche Erörterung im Rahmen eines Erörterungstermins hätte in dieser Hinsicht nicht wesentlich mehr leisten können.

Schließlich war es auch nicht geboten, anstelle eines physischen Erörterungstermins eine sogenannte digitale Online-Konsultation durchzuführen. Zwar sehen die Bestimmungen des PlanSiG eine solche Form der digitalen Kommunikation als Ersatz für einen Erörterungstermin vor. Dies gilt gemäß § 5 Abs. 2 bis 4 PlanSiG allerdings nur dann, wenn nach den fachgesetzlichen Vorschriften ein Erörterungstermin zwingend vorgeschrieben ist. In diesen Fällen muss dann anstelle eines an sich erforderlichen Erörterungstermins eine Online-Konsultation entsprechend § 5 Abs. 2 bis 4 PlanSiG durchgeführt werden. Dagegen besteht bei Verfahren, in denen das Fachrecht die Durchführung eines Erörterungstermins ohnehin nicht zwingend vorschreibt, sondern per se in das Ermessen der Behörde stellt, für die Schaffung eines solchen „Ersatzinstrumentariums“ zur Beseitigung der durch die Nichtdurchführbarkeit eines gesetzlich zwingend vorgeschriebenen Erörterungstermins bewirkten Verfahrenssperre gerade kein Erfordernis. Dieses hat der Bundesgesetzgeber in § 5 Abs. 1 PlanSiG deutlich zum Ausdruck gebracht, indem er dort angeordnet hat, dass in Verfahren, in denen nach den in § 1 PlanSiG genannten Gesetzen die Durchführung eines Erörterungstermins oder einer mündlichen Verhandlung in das Ermessen der Behörde gestellt wird, bei der Ermessensentscheidung auch geltende Beschränkungen aufgrund der COVID-19-Pandemie und das Risiko der weiteren Ausbreitung des Virus berücksichtigt werden können. Zu den in § 1 PlanSiG genannten Verfahren gehören gemäß dortiger Nr. 17 ausdrücklich auch die Verfahren nach dem FStrG, dessen § 17a Nr. 1 die Durchführung eines Erörterungstermins in das Ermessen der Anhörungsbehörde stellt. Die Vorschrift des § 5 Abs. 1 PlanSiG verfolgt lediglich den Zweck, in die Ermessensentscheidung hinsichtlich des Verzichtes auf einen Erörterungstermin auch den Aspekt der Corona-Beschränkungen einbeziehen zu können, sie soll und will jedoch keine über die fachgesetzlichen Regelungen des § 17a Nr. 1 FStrG hinausgehenden Anforderungen an das Verfahren in Form einer als Ersatz für den „verzichteten“ Erörterungstermin durchzuführenden Online-Konsultation normieren. Die Regelungen des § 5 Abs. 2 bis 4 PlanSiG finden somit auf das fernstraßenrechtliche Planfeststellungsverfahren und folglich auch auf das hier in Rede stehende fernstraßenrechtliche Verfahren für den Neubau der A 1 keine Anwendung, da hier ein Erörterungstermin - wie es die Regelung in § 5 Abs. 2 PlanSiG erfordern würde - aufgrund § 17a Nr. 1 FStrG nicht zwingend vorgeschrieben ist.

Es ist somit festzuhalten, dass im vorliegenden Planfeststellungsverfahren keine Verpflichtung zur Durchführung eines Erörterungstermins bestand und besteht. Gleichermäßen war und ist eine „Online-Konsultation“ als Ersatzveranstaltung nicht erforderlich. Zudem hat die Anhörungsbehörde den Beteiligten zusätzlich die Gelegenheit gegeben, sich zu den Erwidern der Straßenbaubehörde zu äußern. Damit hat die Anhörungsbehörde das Anhörungsverfahren ordnungsgemäß abgeschlossen.

III.5 Ergänzende Beteiligung/ Planoffenlage 2022

Vor dem Hintergrund des Hochwasserereignisses vom 14. Juli 2021 im Ahrtal hat die zuständige Straßenbaubehörde ihre Entwässerungsplanung mit den Wasserrückhalteeinrichtungen in dem hier in Rede stehenden rheinland-pfälzischen A 1-Abschnitt zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau im Hinblick auf die Hochwasserresilienz in der Region Ahr nochmals überprüft. Nach dieser Überprüfung, die in Abstimmung mit der zuständigen Oberen Wasserbehörde des Landes durchgeführt wurde, waren verschiedene Planänderungen zur Optimierung der Entwässerungsplanung angezeigt. Die Änderungen bezogen sich auf die vorsorgliche Erhöhung der Regenrückhaltedimensionierung der Entwässerungsanlagen von einem 5-jährlichen auf ein 50-jährliches Regenereignis. Hierzu erfolgte eine entsprechende Vergrößerung der Regenrückhaltbecken. Darüber hinaus wurde mit der zusätzlichen Anlage von Retentionsbodenfilteranlagen, bestehend aus einem Geschiebeschacht und dem Retentionsbodenfilterbecken, die Reinigungsleistung der Rückhalteanlagen zum Schutz der Gewässer nochmals deutlich erhöht. Des Weiteren erfolgte eine Überprüfung der Entwässerungsanlagen im Hinblick auf die zwischenzeitliche Einführung der „Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 21)“, welche vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau - ARS-Nr. 06/2022 – vom 04. März 2022 eingeführt wurden und welche die bisherigen „RAS-Ew 2005“ ersetzt haben. Außerdem wurde seitens des Vorhabenträgers mit Blick auf die aktuellen wasserrechtlichen Anforderungen eine ergänzende Überprüfung der Planung im Hinblick auf die Verträglichkeit mit der Wasserrahmenrichtlinie vorgenommen und hierzu ein ergänzender Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erstellt. Schließlich wurde aufgrund der aktuellen Anforderungen zur Berücksichtigung des Klimaschutzes in der Straßenplanung seitens des Vorhabenträgers noch ein ergänzender Fachbeitrag „Klima“ erstellt. Hierzu hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 18.08.2022 entsprechende Deckblattunterlagen vorgelegt und deren Einbeziehung in das Planfeststellungsverfahren beantragt.

Die Planfeststellungsbehörde hat aufgrunddessen eine ergänzende Planoffenlage durchgeführt. Hierzu haben die in Kapitel A, Nrn. XIII und XIV angeführten Deckblattplanunterlagen mit Aufstellungsdatum vom 12.08.2022 in der Zeit vom 06.10.2022 bis zum 07.11.2022 bei den Verbandsgemeindeverwaltungen Adenau, Kelberg, Daun, Gerolstein sowie bei der Gemeindeverwaltung Blankenheim zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt. Die ursprünglichen Planunterlagen haben nachrichtlich ebenfalls mit ausgelegt. Zeit und Ort der Planauslegung sind vorher rechtzeitig und ortsüblich in den v. g. Verbandsgemeinden und der Gemeinde Blankenheim bekannt gemacht worden. In den Bekanntmachungen waren diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen Einwendungen schriftlich eingelegt oder mündlich zu Protokoll gegeben werden konnten. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 07.12.2022. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 21.09.2022 zur Abgabe einer Stellungnahme bezüglich der Planänderungen aufgefordert. Des Weiteren wurden die anerkannten Umwelt- bzw. Naturschutzvereinigungen mit Schreiben vom 21.09.2022 über die geänderten Planunterlagen informiert.

Zu den das Klima betreffenden Umweltauswirkungen des Vorhabens hat die Planfeststellungsbehörde an späterer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses im Rahmen der Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung im Begründungsteil im Kapitel E X.5.4.2 (12) „Auswirkungen des Vorhabens mit Blick auf das Klima und die Klimaschutzziele (Klimawandel)“ sowie in Kapitel E X.6 „Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG (§ 9 Abs. 2 LKSG)“ unter Würdigung des vom Vorhabenträger im Zuge der ergänzenden Offenlage in das Verfahren eingebrachten „Ergänzenden Beitrags Klima“ vom 12.08.2022 umfassend ausgeführt. Mit ihren dortigen begründenden Ausführungen zum Klima trägt die Planfeststellungsbehörde dem sich aus dem UVP-Recht, § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG und § 13 Abs. 1 Satz 1 Bundes-Klimaschutzgesetz bzw. § 9 Abs. 2 Landes-Klimaschutzgesetz Rheinland-Pfalz ergebenden rechtlichen Gebot Rechnung, die Klimaauswirkungen des Vorhabens bei der von ihr zu treffenden Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen. Die im „Ergänzenden Fachbeitrag Klima“ vom 12.08.2022 dargestellten und von ihr in Bezug auf die Treibhausgas-Emissionen gewürdigten Sachverhalte stellen keine neuen, erstmals erhobenen Erkenntnisse dar, sondern Informationen und Daten, die bereits in den im Rahmen der ursprünglichen Planoffenlage veröffentlichten Planunterlagen dargestellt waren und diesen entnommen werden konnten bzw. bereits vor Einleitung des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens öffentlich zugänglich waren. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Angaben zu den Landnutzungs-Emissionen, zu den die einzelnen Planunterlagen (Siehe Planunterlage 9.4 - Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation - vom 03. April 2018) umfassende Angaben enthalten. Überdies konnte die Planfeststellungsbehörde wie auch der vom Vorhabenträger vorgelegte „Ergänzende Fachbeitrag Klima“ vom 12.08.2022 namentlich im Hinblick auf die verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen sowie auf die Lebenszyklus-Emissionen auch auf Daten Bezug nehmen, die bereits im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) erhoben wurden und die schon Gegenstand der Erstellung des BVWP waren, dem eine Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) mit Öffentlichkeitsbeteiligung nach Maßgabe des damals geltenden UVP-Rechts (Siehe Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme - ABl. L 197 S. 30 - SUP-Richtlinie - und das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung und die UVP-Richtlinie in der vor dem 16. Mai 2017 geltenden Fassung) vorausgegangen war. Hinsichtlich der Verkehrs- und Emissionsdaten konnte dabei auf die schon damals und auch noch heute allgemein zugänglichen Daten des BVWP zurückgegriffen werden. Die dem BVWP 2030 zugrundeliegenden Angaben zu den projektspezifischen Treibhausgas-Emissionen waren und sind im Projektinformationssystem PRINS hinterlegt und dort dem öffentlich einsehbaren Projektdossier zum Vorhaben A 1 (Hauptprojekt: A001-G10-NWRP) zu entnehmen (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-prins-einsehen.html?nn=187598>). Im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) und der damaligen Nutzen-Kosten-Analyse wurden Ermittlungen von umweltrelevanten Immissionsparametern durchgeführt. Diese sind auf projektspezifischen Datenblättern im Projektinformationssystem PRINS darge-

stellt, im Internet veröffentlicht und somit für die Allgemeinheit zugänglich. Die für die Erstellung des BVWP 2030 durchgeführte Strategische Umweltprüfung umfasste eine Öffentlichkeitsbeteiligung, in deren Rahmen der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans und der Umweltbericht den betroffenen Behörden und der Öffentlichkeit in der Zeit vom 21. März 2016 bis zum 2. Mai 2016 zugänglich gemacht und innerhalb angemessener Frist Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben wurde. Der Entwurf des BVWP 2030 und der Umweltbericht konnten auf der Internetseite des Bundesverkehrsministeriums eingesehen werden. Ergänzend dazu wurde im Internet unter www.bvwp-projekte.de das Projektinformationssystem (PRINS) mit den detaillierten Bewertungsergebnissen zu den einzelnen, im Plan enthaltenen Aus- und Neubauprojekten bereitgestellt (Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030, S. 1). Der Bundesverkehrswegeplan wurde am 3. August 2016 von der Bundesregierung angenommen. Die Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes und die in diesem Zusammenhang durchgeführte Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgten insbesondere auch im Hinblick auf das Erfordernis der Öffentlichkeitsbeteiligung in Einklang mit dem seinerzeit geltenden UVP-Recht (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2019 – 9 A 13/18 -, juris Rdnr. 67 ff.). Nicht zuletzt auch mit Blick auf die Regelung zur Strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung in § 39 Abs. 3 Satz 3 UVPG, wonach bei der nachfolgenden Zulassung von Vorhaben, für die der Plan oder das Programm – wie hier der Bundesverkehrswegeplan 2030 und der daraus abgeleitete Bedarfsplan zum FStrAbG für die konkrete Projektplanfeststellung – einen Rahmen setzt, sich die Umweltprüfung auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen sowie auf erforderliche Aktualisierungen und Vertiefungen beschränken soll, war es hiernach zulässig, die für das Projekt der A 1 bereits vorliegenden Erkenntnisse aus der Bundesverkehrswegeplanung und hier namentlich auch die dort erhobenen Informationen und Daten zu den projektspezifischen Treibhausgas-Emissionen bei ihrer Abwägungsentscheidung über die Zulassung des hier festgestellten Autobahnabschnitts der A 1 heranzuziehen.

Im Rahmen der ergänzenden Planoffenlage vom Oktober/ November 2022 zu den vorgenommenen Planänderungen sind weitere Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben worden. Hierzu hat der Vorhabenträger gegenüber der Planfeststellungsbehörde fachlich Stellung genommen. Die Äußerungen des Vorhabenträgers wurden von der Planfeststellungsbehörde bei der hier vorgenommenen Planfeststellungsentscheidung berücksichtigt.

III.6 Kein weiterer Erörterungsbedarf

Auch im Hinblick auf die Deckblattplanung 2022 konnte auf die Durchführung eines Erörterungstermins zulässigerweise verzichtet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat bezugnehmend auf die im Rahmen dieser ergänzenden Anhörung eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen unter Ausübung des ihr zustehenden Ermessens gemäß § 17a Nr. 1 Satz 1 und Nr. 2 i.V.m § 17d FStrG i. V. m. § 73 Abs. 6 VwVfG i.V.m. § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG von der Durchführung eines Erörterungstermins abgesehen.

Nach § 17a Nr. 1 Satz 1 FStrG kann im Planfeststellungsverfahren generell auf eine Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden. Wenn ein bereits zuvor ausgelegter Plan - wie im vorliegenden Falle in Bezug auf die Deckblattplanung 2022 - während des weiteren Verfahrens geändert wird, so bestimmt § 17a Satz 1 Nr. 2 FStrG ergänzend, dass dann im Regelfall von der Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des VwVfG abgesehen werden kann. Dies gilt dann ebenfalls für die nach dem UVP-Recht in § 18 Absatz 1 Satz 4 des UVPG vorgesehene Erörterung. Eben solches ist zudem auch in § 17d Satz 1 FStrG für den Fall der Planergänzung oder eines ergänzenden Verfahrens im Sinne des § 75 Abs. 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes angeordnet. Überdies gilt es auch hier darauf hinzuweisen, dass nach § 5 Abs. 1 Planungssicherstellungsgesetz vom 20. Mai 2020 (BGBl. I, S. 1041), dessen Geltung durch das Gesetz zur Änderung des Planungssicherstellungsgesetzes vom 08. Dezember 2022 (BGBl. I, S. 2234) bis zum 31. Dezember 2023 verlängert worden ist, in Verfahren, bei denen - wie nach den vorbezeichneten Vorschriften im Falle des fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens - die Durchführung eines Erörterungstermins in das Ermessen der Behörde gestellt ist, bei der Ermessensentscheidung auch geltende Beschränkungen aufgrund der COVID-19-Pandemie und das Risiko der weiteren Ausbreitung des Virus berücksichtigt werden können.

Die Planfeststellungsbehörde hat das ihr mit vorbezeichneten Vorschriften eingeräumte Ermessen entsprechend dem Zweck der Ermächtigung ausgeübt (vgl. § 40 VwVfG). Ein Erörterungstermin war in Anwendung dieser Bestimmungen entbehrlich, da im Rahmen der ergänzenden Anhörung zu den dargestellten Planänderungen keine wesentlich neuen bzw. bisher nicht bekannten Einwendungen geltend gemacht oder Stellungnahmen zu gänzlich neuen Sachverhalten vorgebracht wurden. Es war somit nicht zu erwarten, dass die Durchführung eines Erörterungstermins neue Anstöße für zusätzliche Überlegungen, einen über das in den Einwendungen und Stellungnahmen Geäußerte hinausgehenden Erkenntnisgewinn oder bisher nicht bekannte Gesichtspunkte mit Relevanz für den Abwägungsvorgang oder die zu treffende Zulassungsentscheidung hätte erbringen können. Ebenso war bei dem konkreten Sachverhalt und dem vorhergehenden Verfahrensverlauf nicht ersichtlich, dass ein Erörterungstermin eine zusätzliche Befriedungsfunktion hinsichtlich der geltend gemachten Einwände bewirkt hätte. Die vorgetragenen Argumente waren im Wesentlichen bereits bekannt. Es bestand weder die Notwendigkeit noch das Bedürfnis für eine darüberhinausgehende Erörterung. Die Planfeststellungsbehörde ist daher zu dem Schluss gekommen, dass der Erörterungstermin die mit ihm verbundenen Ziele nicht erreichen kann, weil nach ihrer Einschätzung davon kein weiterer Erkenntnisgewinn zu erwarten ist und angenommen werden kann, dass es nicht zu einem Interessenausgleich und einvernehmlichen Lösungen kommen wird, eine weitergehende Aufklärung oder Befriedung also nicht zu erwarten ist. Mit der vorliegenden Deckblattplanung wurde zum einen den durch die neuere Rechtsprechung präzisierten wasserrechtlichen Anforderungen sowie neuen wissenschaftlicher Erkenntnisse zum Gewässerschutz Rechnung getragen. Zum anderen wurde die Entwässerungsplanung unter Berücksichtigung neuer Richtlinien sowie vor dem Hintergrund des Hochwasserereignisses vom 14. Juli 2021 in Gestalt der Erweiterung der Dimensionierung der bereits in der ursprünglich offen gelegten

Planung vorgesehenen 6 Regenrückhaltbecken sowie der zusätzlichen Einplanung von Retentionsbodenfilteranlagen geändert und weiter optimiert. Hierdurch blieben die Grundzüge der Planung unangetastet. Stattdessen wurde durch die Deckblattplanung und die vom Vorhabenträger hierzu vorgelegten Deckblattunterlagen lediglich die Wasserverträglichkeit des Vorhabens zusätzlich abgesichert und dokumentiert. Zugleich wurde damit auch den im Rahmen der Offenlage der Ursprungsplanung gegen die Wasserverträglichkeit des Vorhabens vorgebrachten Einwendungen und Bedenken Rechnung getragen. Die vom Vorhabenträger nach fachlicher Überprüfung unter Einbindung der zuständigen Oberen Wasserbehörde vorgenommene Erweiterung der Volumina der Regenrückhaltbecken und der zusätzliche Einbau von Retentionsbodenfilteranlagen stellt straßenentwässerungstechnisch die nach dem Stand der Technik beste verfügbare technische Lösung dar, so dass die Gesamtabwägung von einer Erörterung etwaiger alternative Lösungen in Bezug auf die Straßenentwässerung nicht berührt werden kann. Überdies kommt es auch lediglich bei 4 der 6 Regenrückhaltebecken durch die Planänderung zu zusätzlichen bzw. veränderten Flächeninanspruchnahmen, die sich im Vergleich zur ursprünglichen Inanspruchnahme der betroffenen Flächen überdies auch nur als marginal darstellen. Ein diesbezüglicher vertiefender Erörterungsbedarf ist daher ebenfalls nicht zu erkennen. Schließlich war der Verzicht auf die Durchführung eines Erörterungstermines nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der sich zwischenzeitlich zwar abgeschwächten, gleichwohl aber noch immer nicht überwundenen COVID-19-Pandemie zur Vermeidung von Ansteckungs- und Ausbreitungsrisiken mit dem Corona-Virus vertretbar.

III.7 Einbeziehung weiterer Unterlagen

Darüber hinaus sind während des Planfeststellungsverfahrens von der Planfeststellungsbehörde noch verschiedene Unterlagen zusätzlich beigezogen worden. Es handelt sich hierbei um die nachfolgend genannten Unterlagen, die ebenfalls Gegenstand der Planfeststellungsentscheidung und Bestandteil der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde sind:

- Luftschadstoff-Untersuchung, Bewertung RLUS 2012 - Fassung 2020, HBEFA 4.1 vom Juni 2021, Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung West
- Stellungnahme zum Stickstoffdepositionsgutachten (Bereich Talbrücke Pützertbach) vom 16.07.2021, Ingenieurbüro Lohmeyer
- Kurzstellungnahme „Auswirkungen HBEFA 4.1 auf Critical Load Betrachtung“ vom 05.08.2021, Ingenieurbüro FÖA
- Gutachterliche Stellungnahme „Auenwald am Pützertbach“ vom 28.09.2020, Ingenieurbüro FÖA
- Habitatpotenzialanalyse 2020 vom 24.06.2021, Ingenieurbüro FÖA
- Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ (DE-5706-401); Prüfung der Betroffenheit von Nebenvorkommen vom 31.03.2021, Ingenieurbüro FÖA
- Verträglichkeitsprüfung, Prüfung der Beeinträchtigung von „Nebenvorkommen“ im Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (DE-5507-401) vom 08.09.2021, Ingenieurbüro FÖA
- Überprüfung Kohärenzsicherungsmaßnahmen für den Mittelspecht vom 05.08.2021, Ingenieurbüro FÖA

- Vergleich der aktuellen Standarddatenbögen für die FFH und Vogelschutzgebiete im Untersuchungsraum vom 04.07.2021, Ingenieurbüro FÖA
- „Fensteruntersuchung“ A 1 zur Zunahme des Verkehrs im nachgeordneten Netz für die Ortslagen Ahütte, Hoffeld, Kerpen, Flesten und Wirft vom 29.11.2021, Ingenieurbüro Vertec
- „Lärberechnungen untergeordnetes Netz“ (Hoffeld, Ahütte, Flesten, Wirft) vom Jan. 2022, LBM Trier
- Luftschadstoff-Untersuchung Vergleich HBEFA 4.1 mit HBEFA 4.2 vom Oktober 2022, Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung West
- Kurzstellungnahme „Auswirkungen HBEFA 4.2“, Critical Load vom 23.01.2023, Ingenieurbüro FÖA
- Ergänzung zum „Fachbeitrag Klima“ vom 13.02.2023, LBM Trier
- „Ersatzzahlungen Beeinträchtigungen Landschaftsbild“ vom 14.11.2019, Ingenieurbüro FÖA
- „Beurteilung des gesetzlichen Biotopschutzes“ vom 20.04.2023, Ingenieurbüro FÖA
- „Stellungnahme zu Einzelfragen des Artenschutzes“ vom Juni 2023, Ingenieurbüro FÖA
- Kartierung des Raubwürgers 2023 vom 31.05.2023, Ingenieurbüro FÖA
- Kartierung des Raufußkauzes 2023 vom 05.05.2023, Ingenieurbüro FÖA
- Artenschutzfachbeitrag Ergänzung Artsteckbrief Wolf vom Juni 2023, Ingenieurbüro FÖA
- „Ergänzende Betrachtung der im Rahmen der Einwendungen vorgeschlagenen Alternative (hier 822) innerhalb der FFH-Alternativenuntersuchung (U 19.4.8)“ vom 27.07.2020, Ingenieurbüro FÖA

Die vorgenannten Unterlagen konnten ohne Offenlage und ohne ergänzende Anhörungen in die Entscheidungsfindung einbezogen werden, weil darin auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde seitens des Vorhabenträgers bzw. der von ihm beauftragten Sachverständigen lediglich vertieft und erläuternd auf entsprechende Einwendungen eingegangen wurde bzw. die wesentlichen Inhalte dieser Unterlagen bereits in den offengelegten Planunterlagen dargestellt sind, und mit ihnen keine erstmalige bzw. stärkere Betroffenheit von Belangen Dritter einhergeht oder sich daraus auch keine neuen, über die Feststellungen der bisherigen Planunterlagen hinausgehenden Fragestellungen ergeben haben. Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Die gesetzliche Ausgestaltung des Anhörungsverfahrens dient neben der Informationsbeschaffung zugleich dem Zweck, jedermann die Möglichkeit zu eröffnen, durch Einsichtnahme in die Unterlagen zu erkennen, ob und inwieweit er durch das Vorhaben betroffen ist. Hierdurch soll der Betroffene in die Lage versetzt werden, sich Klarheit über seine eigene Planungsbetroffenheit zu verschaffen und diesbezüglich ggfs. Einwände gegen das Projekt zu erheben. Diesen Anspruch spiegeln die Verfahrensvorschriften des § 73 Abs. 1 S. 2 VwVfG zur Planoffenlage wieder, nach denen der Plan aus den Zeichnungen und Erläuterungen be-

steht, welche das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Dabei ist es allerdings nicht erforderlich, sämtliche möglicherweise für die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde erforderlichen Fachbeiträge und Sachverständigengutachten ebenfalls zur allgemeinen Einsichtnahme offen zu legen. Ausreichend ist vielmehr, dass der maßgebliche Inhalt, aus dem sich eine mögliche individuelle Betroffenheit ergeben kann, aus den offen gelegten Planunterlagen zu entnehmen ist. Insoweit reicht es aus, dass die offen gelegten Planunterlagen die notwendige Anstoßfunktion erfüllen. Diesen Anforderungen wurde bei der vorliegenden Planung entsprochen. Die im Rahmen der beiden Planoffenlagen ausgelegten Planunterlagen beinhalten alle erforderlichen Informationen zur Planung. An Hand dieser Planunterlagen konnte jedermann erkennen, ob und ggfs. in welchem Umfang sich die in Aussicht genommene Straßenbaumaßnahme auf seine Belange bzw. Rechte auswirkt. Eine hierüber hinausgehende Offenlage von Planunterlagen war nicht erforderlich, da deren wesentliche Erkenntnisse bereits aus den offen gelegten bzw. bekannt gemachten Planunterlagen zu ersehen waren.

Fernerhin war eine nochmalige Offenlage bzw. ergänzende Anhörung der v. g. Unterlagen auch deshalb nicht geboten, weil damit weder der Aufgabenbereich von Behörden oder Umwelt- bzw. Naturschutzvereinigungen oder Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt, sondern hiermit lediglich bereits bekannte Sachverhalte vertieft wurden.

Soweit dies schließlich aufgrund der Einwendungslage aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geboten war, hat sie darüber hinaus während des Planfeststellungsverfahrens zu bestimmten Einwendungen nochmals fachliche Stellungnahmen und Äußerungen des Vorhabenträgers sowie der mit den in den Planunterlagen dargestellten Sachverhalten befassten Fachgutachter eingeholt und in ihre Entscheidungsfindung einbezogen. Zusätzliche Beteiligungs- bzw. Anhörungserfordernisse ergaben sich hieraus ebenfalls nicht.

III.8 Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens

Die Planfeststellungsbehörde stellt hiernach fest, dass das Anhörungsverfahren insgesamt ordnungsgemäß und in Einklang mit den verfahrensrechtlichen Bestimmungen durchgeführt wurde. Das durchgeführte Verfahren genügt im Übrigen auch den verfahrensrechtlichen Anforderungen des UVP-Rechts.

Auch die von einigen Einwendern gerügte Behördenidentität von Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde begründet keinen Verfahrensfehler des Planfeststellungsverfahrens.

Hierzu ist zunächst darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger der vorliegenden Autobahnplanung infolge der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung seit dem 01. Januar 2021 nicht mehr durch das Land Rheinland-Pfalz und seinen Landesbehörden repräsentiert wird, sondern durch die Autobahngesellschaft des Bundes, sodass sich die Frage einer Behördenidentität zwischen der auf Seiten des Vorhabenträgers handelnden bundeseigenen Autobahn

GmbH und dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz als der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde des Landes Rheinland-Pfalz jedenfalls seit diesem Zeitpunkt nicht mehr stellen kann.

Aber auch für die vor dem 01. Januar 2021 liegende Phase des Anhörungsverfahrens, in der das Land Rheinland-Pfalz noch im Rahmen der vormaligen Bundesauftragsverwaltung für die Autobahnplanung zuständig war, ist im Hinblick auf die gleichzeitige Zuständigkeit der landeseigenen Anhörungs- bzw. Planfeststellungsbehörde für die Durchführung des Anhörungs- bzw. Planfeststellungsverfahrens eine rechtlich unzulässige Behördenidentität nicht zu erkennen.

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz war bis zum 31. Dezember 2020 als Obere Straßenbaubehörde auf Seiten des Vorhabenträgers für die Autobahnplanung zuständig. Zugleich war der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz auch zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde. Diese Zuständigkeitsverteilung war gesetzlich geregelt. Dies ergab sich aus §§ 17 und 22 FStrG i.V.m. § 6 Abs. 7 LStrG i.V.m. § 49 Abs. 2 LStrG i.V.m. Art. 1, Nr. 1 des Landesgesetzes zur Neuorganisation der Straßen- und Verkehrsverwaltung Rheinland-Pfalz vom 18.12.2001, GVBl. S. 303, i.V.m. Art. 1, Nr. 1 des Landesgesetzes zur Anpassung von Landesgesetzen an die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr in Landesbetrieb Mobilität vom 22. Dezember 2008 (GVBl. S. 317) i.V.m. der Organisationsverfügung über die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr (LSV) vom 5. Januar 2007 (veröffentlicht im Staatsanzeiger vom 15. Januar 2007, Seite 2). Nach dieser gesetzlichen Zuständigkeitsregelung war die Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde hiernach klar geregelt. Diese Zuständigkeitsregelung mit der sich hieraus ergebende Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die hier festgestellte Straßenbaumaßnahme war rechtlich nicht zu beanstanden. Sie wurde durch das FStrG und das LStrG in der oben dargestellten Weise gesetzlich bestimmt. Als gesetzgeberische Entscheidung wäre diese, sich maßgeblich aus den Vorschriften des rheinland-pfälzischen Landesrechts ergebende Zuständigkeitsregelung allein an den Vorgaben des Landesverfassungsrechts zu messen. Verfassungsrechtliche Mängel der gesetzlichen Regelung könnten somit auch nur vom Landesverfassungsgericht festgestellt werden. Für das Vorliegen verfassungsrechtlicher Bedenken ist jedoch weder etwas ersichtlich, noch wurde solches von Einwanderseite vorgetragen. Im Übrigen ist in der Rechtsprechung des BVerwG anerkannt, dass gegen Zuständigkeitsregelungen der vorliegenden Art, bei denen die Aufgaben des Vorhabenträgers und der Anhörungs- bzw. Planfeststellungsbehörde bei ein und derselben Behörde - hier dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz - angesiedelt sind, dort aber von getrennten und voneinander unabhängigen Dienststellen bzw. Organisationseinheiten wahrgenommen werden, im Hinblick auf das rechtstaatliche Gebot fairer Verfahrensgestaltung keine rechtstaatlichen Bedenken bestehen.

Hinsichtlich der Einzelheiten des Verfahrensablaufs wird auf die Verfahrensakten der Planfeststellungsbehörde verwiesen.

IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung

Die Planfeststellungsbehörde stellt mit diesem Beschluss die umfassende formell-rechtliche und materiell-rechtliche Zulässigkeit der Straßenplanung für den Neubau der Bundesautobahn A 1 (BAB A 1), Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau von Bau-km 15+466,325 bis 4+920,000 fest.

Der vorliegende Planungsabschnitt ist Bestandteil des rund 25,2 Kilometer langen Autobahn-lückenschlusses der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg (B 410) und der Anschlussstelle Blankenheim (B 51).

Der gesamte Autobahn-lückenschluss ist mit drei Planungsabschnitten im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes – 6. FStrAbÄndG in der Fassung vom 23.12.2016) in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. An den hier planfestgestellten Abschnitt zwischen der AS Kelberg (B 410) und der AS Adenau (L 10) schließen nördlich die Planungsabschnitte AS Adenau (L 10) bis AS Lommersdorf (L 115z) sowie AS Lommersdorf (L 115z) bis AS Blankenheim (B 51) an.

IV.1 Planrechtfertigung, Erforderlichkeit der Maßnahme

Für das hier festgestellte Straßenbauvorhaben für den Neubau der Bundesautobahn A 1 (BAB A 1), Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau besteht eine hinreichende Planrechtfertigung.

Eine Straßenplanung muss, wenn sie Voraussetzung für einen Eingriff in Rechte Dritter oder sonstige öffentliche Interessen sein soll, von einer an ihrer jeweiligen fachgesetzlichen Zielbestimmung ausgerichteten Planrechtfertigung getragen sein. Eine straßenrechtliche Planfeststellung findet ihre Rechtfertigung darin, dass sie mit den von dem einschlägigen Straßengesetz allgemein verfolgten öffentlichen Belangen im Einklang steht und dass die geplante Baumaßnahme zur Verfolgung dieser Belange objektiv erforderlich ist. Die Zulässigkeit einer Planung setzt daher voraus, dass das jeweilige Vorhaben durch vernünftige Gründe des Gemeinwohls gerechtfertigt ist. Eine solchermaßen umschriebene Planrechtfertigung für ein Vorhaben ist nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG nicht erst dann gegeben, wenn es sozusagen in jeder Hinsicht unausweichlich wäre, sondern bereits dann, wenn es „vernünftigerweise geboten“ ist.

Nach Maßgabe dieser Rechtsgrundsätze ist die vorliegende Straßenplanung gemessen an den Zielen des einschlägigen Fachplanungsrechts, hier des FStrG, „vernünftigerweise geboten“. Der Neubau der Autobahn A 1 im Abschnitt AS Kelberg – AS Adenau steht mit den durch das hier einschlägige Bundesfernstraßengesetz verfolgten Zielen in Einklang, er ist zur Verfolgung dieser Belange objektiv erforderlich und wird im Übrigen auch von vernünftigen Gründen des Gemeinwohls getragen.

Die Rechtfertigung der Straßenbaumaßnahme leitet sich zum einen aus der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und des dort für das Vorhaben festgestellten „vordringlichen Bedarfs“ ab.

Zum anderen ergibt sich die Planrechtfertigung - die vorliegende Planfeststellungsentscheidung selbständig tragend - auch daraus, dass die Baumaßnahme gemessen an den sich aus § 3 FStrG ergebenden Anforderungen, wonach der (jeweilige) Straßenbaulasträger der Bundesfernstraßen diese nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder in sonstiger Weise zu verbessern hat, „vernünftigerweise geboten“ ist. Dem solchermaßen umschriebenen gesetzlichen Auftrag wird der Vorhabenträger mit der Planung und dem Bau der Autobahn A 1 im hier festgestellten Planungsabschnitt gerecht. Neben den Bundesstraßen sind Bundesautobahnen als Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) öffentliche Straßen, die gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. In § 1 Abs. 3 Satz 1 FStrG ist hierüber hinaus gesetzlich festgelegt, dass Bundesautobahnen Bundesfernstraßen sind, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt sind, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet sind. Dieser Zielsetzung entspricht der Vorhabenträger mit der Planung und dem Bau des vorliegenden Autobahnabschnitts. Der Abschnitt ist Teil eines Lückenschlusses zur Vervollständigung einer derzeit noch rd. 25 km umfassenden Lücke im Zuge der ansonsten bereits auf einer Länge von rd. 730 km durchgängig bestehenden Autobahn A 1 zwischen der französischen Grenze bei Saarbrücken im Saarland und Heiligenhafen an der Ostsee. Im Zusammenwirken mit allen anderen bereits unter Verkehr befindlichen bundesdeutschen Autobahnen bildet die Autobahn A 1 ein zusammenhängendes Verkehrs- bzw. Autobahnnetz, welches einem weiträumigen Verkehr dient oder zu dienen bestimmt ist. Mit dem hier festgestellten Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Adenau in Rheinland-Pfalz wird ein weiteres Teilstück in der noch bestehenden Lücke der Autobahn A 1 realisiert. Damit wird die mit der Autobahn A 1 verfolgte verkehrliche Zielsetzung, eine dem weiträumigen Verkehr dienende bzw. zu dienen bestimmte durchgängige Verkehrsverbindung zwischen dem Südwesten und dem Nordosten der Bundesrepublik Deutschland zu schaffen, konsequent weiterverfolgt. Mit der abschnittsweisen Verwirklichung einer solchen durchgängigen Fernverkehrsverbindung, zu der der hier in Rede stehende Autobahnabschnitt als zukünftiger Bestandteil der Autobahn A 1 einen weiteren maßgeblichen Beitrag leistet, wird der Vorhabenträger zugleich in besonderer Weise auch seinem gesetzlichen Auftrag nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG gerecht, die Bundesautobahnen nach seiner Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dadurch, dass dem weiträumigen Verkehr ein weiterer Autobahnabschnitt der A 1 zur Verfügung gestellt und gleichzeitig das untergeordnete Straßennetz von diesem Verkehr entsprechend entlastet wird, werden mit dem Straßenneubauvorhaben die Verkehrsverhältnisse in vorstehendem Sinne verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Das planfestgestellte Vorhaben steht mit den Zielen des Bundesfernstraßengesetzes im Einklang und ist erforderlich. Es stimmt mit den Darstellungen des aktuell gültigen Bedarfsplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen als Anlage zum 6. FStrAbG vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3354) überein, der auf dem Bundesverkehrswegeplan 2030 aufbaut. Der Bedarfsplan weist für das Vorhaben einen „vordringlichen Bedarf“ aus. Nach § 1 Abs. 2 FStrAbG entsprechen

die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG; die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG, die Planfeststellung nach § 17 FStrG und für ein angerufenes Gericht verbindlich. Gemäß § 5 Abs. 3 InfrGG ist für Neu-, Ausbau- und Erhaltungsprojekten der Bundesautobahnen das FStrAbG mit dem diesem Gesetz als Anlage beigefügten Bedarfsplan seit dem 01. Januar 2021 auch für die Autobahngesellschaft des Bundes als Gesellschaft privaten Rechts verbindlich. Für die Planfeststellung ist hierdurch einerseits die Bedarfsfeststellung, andererseits aber auch die Netzverknüpfung sowie die Straßenklasse verbindlich vorgegeben, auch wenn dies nicht bedeutet, dass das Vorhaben auf Grund überwiegender öffentlicher und/oder privater Belange im Rahmen der Abwägung nicht doch noch eine Abänderung erfahren oder auf das Verfahren nicht gänzlich hätte verzichtet werden können, was nach der hier getroffenen Abwägungsentscheidung aber nicht geboten war. Das vorliegende planfestgestellte Vorhaben war darüber hinaus auch bereits im Bedarfsplan 2004 im „Vordringlichen Bedarf“ ausgewiesen. Die Dringlichkeitsfeststellung vom Gesetzgeber wurde somit nachfolgend auch im (aktuellen) Bedarfsplan 2016 nochmals ausdrücklich bestätigt. Mit seiner Ausweisung im geltenden (und auch vormaligen) Bedarfsplan hat der Bundesgesetzgeber den Bedarf und damit die Erforderlichkeit des Neubaus des vorliegenden Teilabschnitts der Autobahn A 1 anerkannt und festgestellt.

Die gesetzliche Bedarfsfeststellung ist allein an den Vorgaben des Verfassungsrechts zu messen. Verfassungsrechtliche Zweifel hinsichtlich der Bedarfsfeststellung bestünden nur dann, wenn der Gesetzgeber hierbei die weit gesteckten Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hätte. Dies wäre nur dann der Fall, wenn die Feststellung des Bedarfs evident unsachlich wäre, wenn es also für das Vorhaben offenkundig keinerlei Bedarf geben würde, weil es etwa für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlen würde oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte, was bei der hier festgestellten Planung jedoch nicht zu erkennen ist.

Nach Maßgabe dieser Grundsätze steht die Planrechtfertigung des Vorhabens außer Frage. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Straßenklasse für die Planfeststellung maßgeblich. Der Neubau der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Adenau ist aus Gründen des Gemeinwohls notwendig. Die Bundesstraßen bilden gemäß § 1 Abs. 1 FStrG ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und dienen einem weiträumigen Verkehr. Die hier planfestgestellte Maßnahme erfüllt diese Voraussetzungen. Die A 1 mit einer ausgebauten Gesamtlänge von rund 730 km stellt eine großräumige Verbindung von Heiligenhafen an der Ostsee bis zur französischen Grenze bei Saarbrücken im Südwesten der Bundesrepublik dar und bildet im Verbund mit den angeschlossenen untergeordneten Straßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz. Im Zuge der Autobahnverbindung besteht derzeit zwischen Kelberg in Rheinland-Pfalz und Blankenheim in Nordrhein-Westfalen noch eine Baulücke von rund 25 Kilometern. Der gesamte Autobahnlückenschluss ist mit drei

eigenständigen Planungsabschnitten im aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ und damit mit höchster Dringlichkeit eingestuft. Die Bundesländer Rheinland-Pfalz (RLP) und Nordrhein-Westfalen (NRW) haben bis zum Übergang der Zuständigkeit in die bundeseigene Autobahnverwaltung zum 01. Januar 2021 die hierfür erforderlichen Planungen betrieben. Der hier planfestgestellte Abschnitt zwischen der AS Kelberg (B 410) und der AS Adenau (L 10) wurde vom Landesbetrieb Mobilität in Trier als der bis dahin zuständigen rheinland-pfälzischen Straßenbaubehörde geplant, die sich im Norden anschließenden Planungsabschnitte lagen in der Federführung des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Seit dem 01. Januar 2021 obliegt die Planungszuständigkeit nunmehr für alle Planungsabschnitte der Autobahn GmbH des Bundes. Mit seiner Ausweisung im geltenden Bedarfsplan hat der Bundesgesetzgeber den Bedarf und damit die Erforderlichkeit des Neubaus A 1 auf der Gesamtstrecke zwischen der AS Blankenheim (in NRW) und der AS Kelberg (in RLP) und insbesondere auch für den Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau gemäß § 1 Abs. 2 FStrG anerkannt und festgestellt. Einer weiteren Begründung des Verkehrsbedarfs und damit auch der Erforderlichkeit der Maßnahme bedarf es daher grundsätzlich nicht. Das Vorhaben entspricht damit dem Wohl der Allgemeinheit im Sinne des Art. 14 GG und ist somit grundsätzlich auch geeignet, entgegenstehende öffentliche und private Belange zu überwinden und insbesondere die Inanspruchnahme privaten Eigentums zu rechtfertigen.

Ungeachtet und völlig losgelöst von der gesetzlichen Bedarfsausweisung im Bedarfsplan ergibt sich die Planrechtfertigung für den Neubau der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Adenau - wie bereits angesprochen – auch daraus, dass durch die Neubaumaßnahme die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem gegenständlichen Straßenteilstück und im untergeordneten Straßennetz erheblich verbessert wird. Damit wird der Vorhabenträger seiner Verpflichtung aus § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG gerecht, wonach er die Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder in sonstiger Weise zu verbessern hat. Diesem gesetzlichen Auftrag wird die hier festgestellte Straßenbaumaßnahme gerecht. Das Vorhaben ist damit auch mit Blick hierauf von einem hinreichenden Gemeinwohlinteresse getragen, welches geeignet ist, entgegenstehende öffentliche und private Belange zu überwinden.

Das zusammenhängende Verkehrsnetz der Bundesautobahn A 1 mit einer ausgebauten Gesamtlänge von rund 730 km führt von Heiligenhafen an der Ostsee bis zur französischen Grenze bei Saarbrücken im Südwesten der Bundesrepublik. Ihre Lage im Netz der Fernstraßenverbindungen macht sie zu einer bedeutenden Nord-Süd-Achse. Dabei berührt und verbindet die A 1 wichtige Ballungszentren und Wirtschaftsräume miteinander. In ihrer Fortsetzung nach Süden besteht eine durchgängige Fernstraßenverbindung bis ans Mittelmeer bei Marseille. Über die nationale Bedeutung hinaus ist die A 1 auch transeuropäisch ein wesentlicher Baustein zur Bewältigung wichtiger und umfangreicher Transitströme zwischen den nord- und südwesteuropäischen Ländern.

Verbindung von Metropolregionen / Transeuropäischem Verkehrsnetz (TEN-V)

Zu betrachten ist hier der gesamte Europäische Raum mit seinen Metropolregionen. Das Vorhaben ist von gemeinsamem europäischem Interesse getragen, da die A 1 ein wichtiges Bindeglied im transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) darstellt. Die A 1 verknüpft die TEN-V-Netzkorridore Skandinavien-Mittelmeer / Nordsee-Ostsee und Nordsee-Mittelmeer. Durch den Lückenschluss der A 1 wird die Verkehrsverbindung von Nordosten nach Südwesten verbessert und entlastet somit das Straßennetz im TEN-V-Netzkorridor Rhein-Alpen.

Die A 1 verbessert weiterhin die Verbindung der Metropolregionen Rhein-Ruhr mit der Region Frankfurt/Rhein-Main und nach Fertigstellung der B 50neu auch der Metropolregion Rhein-Neckar. Hierbei bildet die A 1 zusammen mit den Autobahnen A 2, A 3 und A 4 das Netz kontinental bedeutender Autobahnen.

Die Verkehrsbeziehungen von Nordrhein-Westfalen/Rheinland-Pfalz in die Europaregion Großregion SaarLorLux, bestehend aus der Region um Trier, dem Saarland, Luxemburg sowie Teilen Frankreichs werden ebenfalls deutlich verbessert.

Verbindung von Oberzentren / Ballungskernen

Der Lückenschluss verbessert weiterhin die Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland. Hierzu verbindet der Fernstraßenlückenschluss der A 1 die Oberzentren in Nordrhein-Westfalen (Köln, Bonn, Aachen, sowie Mönchengladbach, Düsseldorf und Wuppertal) mit dem Oberzentrum Trier in Rheinland-Pfalz und Saarbrücken im Saarland.

Verbindung von Mittelzentren

Die Verbindung der Mittelzentren erfolgt derzeit über das bestehende Bundes-, Landes- und Kreisstraßennetz im Bereich der Autobahnlücke. Durch den Lückenschluss der A 1 werden die vorhandenen Mittelzentren in Rheinland-Pfalz (Daun, Wittlich und Gerolstein) verkehrsgünstig mit zentralen Orten in Nordrhein-Westfalen verknüpft (Euskirchen, Mechernich, Erftstadt, Brühl, Wesseling, Düren und Heinsberg). Darüber hinaus werden wesentliche regionale Effekte, von der Entlastung bestehender Ortsdurchfahrten über die Bündelung von Durchfahrtsverkehren bis hin zu Verbesserung der angeschlossenen Teilräume der Eifel erwirkt.

Grundlage der festgestellten Planung ist die „Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025, (Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel - Saar - Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Lückenschlüsse A 64 - A 1 Nordumfahrung Trier und A 1 Blankenheim – Daun, Fenster A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009 vom Februar 2010) und die „Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg - Blankenheim 2015, Prognose 2030, (Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel - Saar - Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Lückenschlüsse A 64 - A 1 Nordumfahrung Trier und A 1 Blankenheim – Daun, A 1 Kelberg – Daun, Verkehrsmengenprognose und Planfall 2030 vom Dezember 2015).

Mit der Verkehrsuntersuchung vom Dezember 2015 (Prognose 2030) wurden die bisherigen Prognoseberechnungen der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) aktualisiert. Auf Grundlage dieser aktualisierten Verkehrsmengenprognose erfolgte eine Neuberechnung des Planfalles 1 (Lückenschluss der A 1 zwischen Blankenheim und Daun) ausschließlich vor dem Hintergrund, die Differenzen zwischen der aktuellen Fortschreibung (Prognosejahr 2030) und der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2010 (Prognosejahr 2025) aufzuzeigen. Die prognostizierten Verkehrsbelastungswerte für das Jahr 2030 fallen in der Fortschreibung um ca. 10% geringer gegenüber der Prognose 2025 aus. Die Belastungsreduktionen sind auf die zwischen den Basisjahren 2008 und 2013 bereits eingetretenen und für die Zukunft zu erwartenden Veränderungen aus lokalen Sonderentwicklungen, Bevölkerungsvorausberechnungen etc. zurückzuführen, die eine geringere Verkehrszunahme erwarten lassen. Der „Planfall 1 – A 1n Blankenheim-Daun“, Prognose 2025 stellt somit, was die Prognose der Verkehrsauswirkungen der hier festgestellten Neubaumaßnahme der A 1 anbelangt, gewissermaßen ein verkehrliches Worst-Case-Szenario zu Gunsten der Planungsbetroffenen dar. An diesem „höheren“ Verkehrsaufkommen gegenüber der Prognose 2030 orientiert sich die gesamte Planung und die Ermittlung der konkreten Projektauswirkungen. Dies betrifft im Besonderen die naturschutzfachlichen und die Lärmschutzauswirkungen des Vorhabens.

Eine Gegenüberstellung der Verkehrsnachfrage der A 1 bezogen auf die Prognose 2025 im Vergleich zur Prognose 2030 ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen; die Tabelle ist Bestandteil der v.g Verkehrsuntersuchung vom Dezember 2015 (Prognose 2030).

Abschnitt	Prognose 2030	ehemalige Prognose 2025	Belastungsreduktion
AS Blankenheim - AS Lommersdorf	ca. 26.200	ca. 29.800	-3.600 (-12 %)
AS Lommersdorf - AS Adenau	ca. 22.700	ca. 26.200	-3.500 (-13 %)
AS Adenau - AS Kelberg	ca. 21.300	ca. 23.600	-2.300 (-10 %)
AS Kelberg - AS Gerolstein	ca. 22.500	ca. 25.100	-2.600 (-10 %)
AS Gerolstein - AS Daun	ca. 23.500	ca. 26.800	-3.300 (-12 %)
AS Daun - AD Vulkaneifel	ca. 29.400	ca. 33.000	-3.600 (-11 %)

Angaben in Kfz/d, Belastungen gerundet (Normalwerktag)

Bestehende Verkehrsverhältnisse

Zur Bewertung der Verkehrsanalyse wurden die oben genannten Verkehrsuntersuchungen aus den Jahren 2010 und 2015 erstellt. Neben der Analyse der Verkehrsverhältnisse im Hinblick auf Verkehrsmengen, Verkehrszusammensetzungen sowie Strukturen der Verkehrsbeziehungen, wurden Verkehrsmengenprognosen für die Jahre 2025 und 2030 unter der Berücksichtigung vorhandener und geplanter Entwicklungen im Planungsgebiet gutachterlich analysiert und ausgewertet.

Im Ergebnis wurden die vorhandenen Verkehrsverhältnisse im Planungsraum der A 1 als unzureichend bewertet. Im großräumigen Verkehr finden danach aufgrund der Lücke im Netz der A 1 im Planbereich Verkehrsverlagerungen in das untergeordnete Straßennetz statt. Die Verkehrsteilnehmer müssen durch das nicht geschlossene Autobahnnetz auf bestehende Bundes-, Landes- und Kreisstraßen ausweichen und somit erhebliche Umwege in Kauf nehmen. Mit diesen Ausweichverkehren geht eine starke Belastung der Ausweichstrecken und insbesondere der Ortsdurchfahrten einher, die sich insbesondere in Form von Umweltbelastungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen sowie volkswirtschaftlichen Einbußen ausdrücken. Darüber hinaus konnten in der genannten Verkehrsuntersuchung auch überregionale verkehrliche Belastungen durch die vorhandene Autobahnlücke analysiert werden.

In der Verkehrsanalyse wurden insbesondere die großräumig verlaufenden westlichen Parallelverbindungen über die B 51 als auch die östlichen Verlagerungsachsen A 61, B 262, Spange Mayen-Mendig betrachtet, die teilweise im derzeitigen Bestand schon kapazitätsüberschreitende Verkehrsmengen aufweisen. Weiterhin kommen die verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen zu dem Ergebnis, dass der bereits hergestellte Autobahnabschnitt zwischen dem AD Vulkaneifel und der AS Kelberg keinen zufriedenstellenden verkehrlichen Nutzungsgrad erzielen kann, da der Fernverkehr aufgrund des durch die Autobahnlücke bestehenden Widerstandes auf die genannten Routen ausweicht. Im regionalen Streckennetz des Planungsgebietes, zwischen der AS Kelberg und der AS Blankenheim führt das Fehlen des Lückenschlusses ebenfalls zu einer Belastung des untergeordneten Straßennetzes, einschließlich der dortigen Ortsdurchfahrten. Die Autobahnlücke wird kleinräumig vor allem auf der westlichen Verbindungsachse, der B 421 / L 26 und der östlichen Route, der B 257 / B 258, umfahren.

Zu erwartende Verkehrsverhältnisse:

Durch den Lückenschluss der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg können nach den verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen insbesondere die parallel der A 1 verlaufenden regionalen Bestandsstrecken erheblich vom Verkehr entlastet werden.

Darüber hinaus können nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchungen weiterhin auch überregionale verkehrliche Belastungsumschichtungen durch die Schließung der Autobahnlücke über die Metropolregion Rhein-Ruhr hinausgehend weiter aufgezeigt werden. Änderungen der Wegewahl und damit Verlagerungen hin zur A 1 sind demnach im Norden bis in einen Korridor zwischen Köln und Düsseldorf festzustellen. Sogar aus der Region Belgien / Niederlande werden Verlagerungen zur A 1 erwartet. Im südlichen Auswirkungsbereich ändert sich die Routenwahl hin zur A 1 bis ins Saarland und die anschließenden Teilräume der Pfalz.

Im Ergebnis der zu erwartenden Verkehrsverhältnisse können sowohl für den Transitverkehr als auch für die regionalen Verkehre wesentliche positive Nutzen festgestellt werden. Diese verkehrlichen Verbesserungen stellen sich sowohl in der Verkehrsqualität als auch in der Verkehrssicherheit durch die Realisierung des hier festgestellten Lückenschlusses der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg und Anschlussstelle Adenau dar.

Entlastung des überörtlichen Bestandsstraßennetzes

Die A 1 bewirkt darüber hinaus eine deutliche Entlastung des nicht bedarfsgerecht ausgebauten Bestandsstraßennetzes insbesondere auch von dem vorhanden überregionalen Schwerverkehr. Gemäß der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung aus dem Jahre 2010 kann festgehalten werden, dass der Lückenschluss im Bereich der B 51 / A 60 die maximale Entlastungswirkung entfaltet. Auf diesem Abschnitt sind Entlastungen von 3.000 bis 5.000 Kfz/d (maximal 33 %) möglich. Östlich der A 1 kann eine Entlastung des Streckenzuges A 61 / B 262 um 3.000 bis 10.000 Kfz/d erreicht werden. Gegenüber dem Verzicht auf den Lückenschluss sind mit dem Autobahnbau Entlastungen der regionalen Straßen im gesamten Umfeld des Vorhabens von 50 bis 80% zu erwarten.

Entlastung von Ortslagen im Bereich des Lückenschlusses

Durch die Verkehrsverlagerungen vom Bestandsnetz auf die Autobahn werden bestimmte Ortslagen erheblich von Durchgangsverkehren entlastet. Auf dem Streckenzug der L 26-B 421 mit den Ortsdurchfahrten Hillesheim, Walsdorf, Zilsdorf, Oberehe, Dreis-Brück ist eine Entlastung von 700 bis 2.500 Kfz/d zu erwarten. Im Zuge der B 257 mit den Ortsdurchfahrten Adenau, Quiddelbach, Müllenbach, Zermüllen beträgt die Entlastung 1.000 bis 1.600 Kfz/d. Die Reduzierung der Durchgangsverkehre bedeutet in den Ortslagen gleichzeitig eine erhebliche Reduzierung der Belastung von Lärm- und Schadstoffemissionen.

Mit dem vorliegenden Neubau der Bundesautobahn A 1, Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau als Teil des Lückenschlusses der A 1 wird ein bedeutender Teil des Netzschlusses im Fernstraßennetz verwirklicht. Der Lückenschluss ist geeignet, zu einer Verbesserung der überregionalen Verkehrsbeziehungen und des Fernverkehrs beizutragen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erheblich zu verbessern. Im Übrigen wird durch die Schließung der Lücke der A 1 die Erreichbarkeit der Region wesentlich verbessert und somit auch die regionale Wirtschaft und der Tourismus gestärkt. Durch die Verbesserung des Straßennetzes wird die Ansiedlung von Gewerbegebieten in der Region lukrativer gestaltet und somit die Schaffung neuer Arbeitsplätze erleichtert.

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch den Neubau der Bundesautobahn A 1, Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau als Teil des Lückenschlusses der A 1 sowohl die Verkehrsqualität als auch die Verkehrssicherheit regional und überregional wesentlich verbessert werden kann. Vor dem Hintergrund der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung ist der vorgesehene Autobahneubau erforderlich. Hierdurch trägt der Straßenbaulastträger seinem gesetzlichen Auftrag nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG Rechnung, die „Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen“. Nach alledem verfügt das hier planfestgestellte Straßenbauprojekt über eine hinreichende Planrechtfertigung, welche sich ganz maßgeblich aus dem Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen als Anlage zum 6. FStrAbG vom 23.12.2016 und dem diesem zugrundeliegenden Bundesverkehrswegeplan 2030 ableitet.

Die Ausweisung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme im Bedarfsplan 2016 ist - wie bereits oben dargelegt - bundesverfassungsrechtlich unbedenklich. Der Bedarfsplan unterliegt ebenso wie der diesem vorausgegangene Bundesverkehrswegeplan 2030 nach der Rechtsprechung des BVerwG überdies auch keinen unionsrechtlichen Bedenken, sodass auch im Hinblick auf das europäische Gemeinschaftsrecht keine Zweifel an der gesetzlichen Bedarfsfeststellung durch das 6. FStrAbG vom 23.12.2016 bestehen.

Im Anhörungsverfahren wurde vorgetragen, dass es für das Vorhaben an einer von einem hinreichenden öffentlichen Interesse getragenen Planrechtfertigung fehlen würde, da der Bau neuer Straßen den Klimawandel per se begünstigen würde und daher „klimaschädlich“ sei. Somit würde auch jedes einzelne Straßenbauvorhaben dazu beitragen, dass die von der Politik angestrebten Klimaziele nicht erreicht werden könnten, und es folglich an jeglichem Erfordernis für die Straßenbaumaßnahme fehlen würde.

Diese Einwände sind als unbegründet zurückzuweisen. Mit dem Hinweis auf die Auswirkungen des globalen Klimawandels und eine befürchtete Verfehlung der Klimaschutzziele lässt sich die Notwendigkeit von Straßenbauvorhaben nicht in Abrede stellen. Dies gilt insbesondere für solche Straßenplanungen, für die - wie bei der hier in Rede stehenden Planung für den Bau eines Teilabschnitts der BAB A 1 - im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG ein „vordringlicher Bedarf“ anerkannt ist und für welche sich die Planrechtfertigung für das Vorhaben aus dieser gesetzlichen Bedarfsfeststellung ableitet. Der Gesichtspunkt des Klimaschutzes führt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht dazu, dass der Verkehrsbedarf als solcher von geringerem öffentlichem Interesse wäre. Die Umsteuerung der Verkehrspolitik zugunsten des Klimaschutzes ist in erster Linie Aufgabe des Gesetzgebers, der sich bei der Fortschreibung des Bedarfsplans im Jahre 2016 in Kenntnis auch seiner europarechtlichen Verpflichtungen zum Klimaschutz für die Beibehaltung der gesetzlichen Feststellung eines hohen verkehrlichen Bedarfs entschieden hat. Vor diesem Hintergrund besteht kein Anlass, bei der Gewichtung des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens den Verkehrsbedarf unter Klimaschutzgesichtspunkten in Zweifel zu ziehen. Die Planrechtfertigung für ein im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG - dem vordringlichen Bedarf zugeordnetes Vorhaben leitet sich bereits aus dieser Bewertung des Gesetzgebers ab. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung nach § 17 Satz 1 FStrG verbindlich (vgl. § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG). Danach ist das Vorbringen, für das planfestgestellte Straßenbauvorhaben bestehe kein Verkehrsbedarf, durch die gesetzgeberische Entscheidung grundsätzlich ausgeschlossen. Anhaltspunkte, dass die Bedarfsfeststellung fehlerhaft und verfassungswidrig sein könnte, bestehen im Falle der vorliegenden Straßenplanung nicht. Das wäre nur dann anzunehmen, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlte oder sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das

angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte. Anhaltspunkte dafür bestehen jedoch nicht und sind auch nicht unter dem Aspekt des Klimawandels im Hinblick auf den Einwand einer vermeintlichen Verfehlung der globalen Klimaziele auszumachen. Wie das Bundesverwaltungsgericht bereits wiederholt festgestellt hat, ist nicht erkennbar, dass der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen derart gegen die Klimaziele der Bundesregierung verstoßen würde, dass im Hinblick auf Art. 20a GG die Grenze der verfassungsrechtlichen Bindung überschritten wäre. Vielmehr kommt dem Gesetzgeber ein weiter und hier nicht überschrittener Gestaltungsspielraum bei der Frage zu, wie er dem Auftrag aus Art. 20a GG gerecht werden will. Diesen Gestaltungsspielraum hat der Bundesgesetzgeber weder in Bezug auf den Bedarfsplan im Allgemeinen noch im Hinblick auf die Ausweisung eines Verkehrsbedarfs für die vorliegende Straßenplanung für den Bau der BAB A 1 im Besonderen überschritten.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 in den Verfassungsbeschwerdeverfahren (1 BvR 2656/18; 1 BvR 78/20; 1 BvR 96/20; 1 BvR 288/20) betreffend das deutsche Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (Klimaschutzgesetz – KSG - Bundesgesetzblatt I Seite 2513). Zweck dieses Gesetzes ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Grundlagen dieses Gesetzes sind einerseits die Verpflichtungen aus dem am 04. November 2016 in Kraft getretenen sog. Pariser Klimaschutzabkommen vom 12. Dezember 2015, welches eine Begrenzung des Anstiegs der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau vorsieht, und andererseits das Bekenntnis der Bundesrepublik Deutschland, Treibhausgasneutralität bis 2050 als langfristiges Ziel zu verfolgen. Hierzu hat das BVerfG am 24. März 2021 judiziert, dass nicht festgestellt werden könne, dass der Gesetzgeber mit den Bestimmungen des KSG gegen seine grundrechtlichen Schutzpflichten hinsichtlich der Gefahren des Klimawandels oder gegen das Klimaschutzgebot des Art. 20a GG verstoßen habe. Allerdings hat es festgestellt, dass § 3 Absatz 1 Satz 2 und § 4 Absatz 1 Satz 3 Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 in Verbindung mit Anlage 2 mit den Grundrechten unvereinbar sind, soweit eine den verfassungsrechtlichen Anforderungen nach Maßgabe der Gründe genügende Regelung über die Fortschreibung der Minderungsziele für Zeiträume ab dem Jahr 2031 fehlt. Zur Wahrung grundgesetzlicher Freiheitsrechte hätte der Gesetzgeber Vorkehrungen zur Fortschreibung des Reduktionspfades der Treibhausgasemissionen auch für die Zeit nach 2030 treffen müssen. Das BVerfG hat dem Gesetzgeber aufgegeben, die entsprechende Fortschreibung der Minderungsziele für die Treibhausgasemissionen bis zum 31. Dezember 2022 näher zu regeln.

Aus dieser Judikatur des BVerfG kann nicht abgeleitet werden, dass Straßenbau generell oder auch nur einzelne Straßenbaumaßnahmen mit der verfassungsrechtlichen Verpflichtung zur weiteren Minderung des Reduktionspfades der globalen Treibhausgasemissionen unvereinbar und damit aus klimaschutzrechtlichen Gründen unzulässig sein würden. Auch im Rahmen

seiner Entscheidung vom 24. März 2021 hat das BVerfG darauf verwiesen, dass dem Gesetzgeber bei der Frage, wie er dem Auftrag aus Art. 20a GG gerecht werden will, ein gesetzgeberischer Gestaltungsspielraum eröffnet ist. Mithin ist es dem Gesetzgeber vorbehalten - freilich unter Beachtung der ihm vom BVerfG auferlegten Verpflichtungen - darüber zu befinden, wie er dem verfassungsrechtlichen Schutzauftrag nachkommt. Es ist ihm überlassen, wie und mit welchen konkreten Maßnahmen er in dem vom BVerfG skizzierten Rahmen die ihm auferlegten Verpflichtungen zur Fortschreibung der Minderungsziele in Bezug auf die Treibhausgasemissionen für den Zeitraum ab 2031 erfüllt. Dass der Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers solchermaßen eingengt sein würde, dass u.a. ein genereller Verzicht auf Straßenbaumaßnahmen in Betracht zu ziehen wäre, ist nicht ersichtlich. Erst recht ist nicht erkennbar, dass bei Verwirklichung der vorliegenden Straßenplanung für den Bau eines Teilabschnitts der BAB A 1 die Ziele zur weiteren Minderung der zukünftigen Treibhausgasemissionen verfehlt würden.

Auch das vom Bundesgesetzgeber zur Umsetzung der Bundesverfassungsgerichtsentscheidung vom 24. März 2021 verabschiedete Erste Gesetz zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. vom 30. August 2021 I, S. 3905) stellt dies nicht infrage. Das Änderungsgesetz sieht neue nationale Klimaschutzziele vor. Das bestehende nationale Klimaschutzziel für das Jahr 2030 wird auf mindestens 65 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 erhöht. Für das Jahr 2040 gilt ein neues nationales Klimaschutzziel von mindestens 88 Prozent wiederum im Vergleich zu 1990. Nicht mehr erst bis 2050, sondern nunmehr bereits bis zum Jahr 2045 sind die Treibhausgasemissionen so weit zu mindern, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen dann negative Treibhausgasemissionen erreicht werden. Hierzu werden für einzelne Sektoren neue Jahresemissionsmengen für die Jahre 2023 bis 2030 festgelegt, um die Erreichung des nationalen Klimaschutzziels von mindestens 65 Prozent bezogen auf 1990 im Jahr 2030 sicherzustellen. Die vom Bundesverfassungsgericht beanstandete fehlende Festschreibung der zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2031 bis 2040 hat der Gesetzgeber zudem in Anlage 3 zu § 4 KSG vorgenommen. Für die Jahre von 2031 bis 2040 werden sektorenübergreifende jährliche Minderungsziele festgelegt. In der Gesetzesbegründung (BT-Drucksache 19/30230 vom 02. Juni 2021) wird hierzu dargelegt, dass die neuen nationalen Klimaschutzziele, Jahresemissionsmengen und jährlichen Minderungsziele sicherstellen sollen, dass Deutschland dazu beiträgt, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Mit dem Änderungsgesetz soll eine unverhältnismäßige Verlagerung der Treibhausgaseminderungslasten und damit einhergehende Freiheitseinbußen in die Zukunft und auf spätere Generationen verhindert werden. Die frühzeitige Festlegung von nationalen Klimaschutzzielen, Jahresemissionsmengen und jährlichen Minderungszielen soll zugleich für mehr Klarheit sorgen, wie sich die Reduktion von Treibhausgasemissionen bis hin zur Netto-Treibhausgasneutralität über die Zeit verteilen wird. Damit bietet das Gesetz nach der Gesetzesbegründung für Gesellschaft und Wirtschaft mehr Orientierung und Planungssicherheit für die erforderlichen Entwicklungs-

und Umsetzungsprozesse. Dass hieraus unter Klimaschutzaspekten eine generelle verfassungsrechtliche Unzulässigkeit jeglicher Straßenverkehrsinfrastrukturvorhaben oder auch nur einzelner Neu- und Ausbaumaßnahmen abzuleiten wäre, ist nicht erkennbar.

Mithin besteht kein Anlass, den Verkehrsbedarf und damit die Planrechtfertigung der vorliegenden Straßenplanung unter Klimaschutzgesichtspunkten in Zweifel zu ziehen. Hierzu geben weder das (geänderte) Klimaschutzgesetz des Bundes noch die Entscheidung des BVerfG vom 24. März 2021 und die dortigen verfassungsrechtlichen Feststellungen Veranlassung. Gemeinschaftsrechtlich ist solches ebenfalls nicht angezeigt.

Verfassungsrechtliche und/oder gemeinschaftsrechtliche Zweifel am Bedarfsplan und an der dortigen Bedarfsausweisung für das vorliegende Straßenbauvorhaben sind insbesondere auch nicht aus dem von Einwenderseite in Bezug genommenen Rechtsgutachten der Kanzlei Baumann Rechtsanwälte („Heß, Baumann Rechtsanwälte, Rechtsgutachten, Zur formellen (Unions-)Rechtswidrigkeit und materiellen Verfassungswidrigkeit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Straßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen“) herzuleiten, welches der BUND, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. bei der besagten Kanzlei in Auftrag gegeben hat. Das Rechtsgutachten ist im Oktober 2021 vom BUND veröffentlicht worden. Im Internet ist es unter https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_bvwp_2030_rechtsgutachten.pdf abrufbar. Das Rechtsgutachten hält den Bedarfsplan für Straßen für materiell verfassungswidrig, weil dieser mit § 13 Abs. 1 des Klimaschutzgesetzes (KSG) i.V.m. Art. 20a GG unvereinbar sei. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 infiziere mit seinen Mängeln den gesetzlichen Bedarfsplan nach § 1 Abs. 2 FStrAbG i.V.m. Anlage. In der Folge dürfe der Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. die Anlage zum FStrAbG einem Planfeststellungsbeschluss nicht gemäß § 1 Abs. 2 FStrAbG als verbindlich zugrunde gelegt werden. Außerdem sei der Bedarfsplan für Straßen auch mit der europäischen SUP-Richtlinie (Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.6.2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. L 197/30 vom 21.7.2001) unvereinbar. Die Mängel in der Strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung des Bundesverkehrswegeplans 2030 würden auf den hieraus abgeleiteten Bedarfsplan für Straßen durchschlagen.

Die in dem Rechtsgutachten vertretene Rechtsauffassung zur Verfassungs- und Gemeinschaftsrechtswidrigkeit des Bedarfsplans wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Sie steht im Widerspruch zur Rechtsprechung des BVerwG. Das BVerwG hatte sich bereits zuvor in seiner Entscheidung vom 11. Juli 2019 (Rechtssache 9 A 13/18 - „Umgehung Wolfsburg“) mit dieser Fragestellung befasst. Nach damaliger Auffassung des BVerwG bedurfte es - auch in Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht - vor Einbringung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen gemäß dem FStrAbG in das Gesetzgebungsverfahren keiner erneuten Strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung, da es sich insofern um die Anpassung des Bedarfsplans an den zuvor auf der Grundlage einer Strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung beschlossenen Bundesverkehrswegeplan handelte. Überdies habe der Bundesverkehrswegeplan 2030 die Belange des Klimawandels ausreichend berücksichtigt. Im Ergebnis

stellte das BVerwG fest, dass die Bindungswirkung der Bedarfsfeststellung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG nicht mit Blick auf die SUP-RL entfallen sei. Die Entscheidung des BVerwG vom 11. Juli 2019 erging zwar zeitlich vor Erlass des Klimaschutzgesetzes vom 12. Dezember 2019 und auch vor der nachfolgend zum KSG ergangenen Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021(a.a.O.). Es ist jedoch nicht erkennbar, dass die vom BVerwG in seinem Urteil vom 11. Juli 2019 vertretene Rechtsauffassung hierdurch in anderem Licht zu sehen sei und nicht mehr aufrechterhalten werden könne. Dafür spricht insbesondere, dass das BVerwG in seiner nachfolgenden Judikatur (hier Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7.21 - „Nordverlängerung A 14 - VKE 2.2 Osterburg - Seehausen-Nord“ - juris und vom 07.07.2022 - BVerwG 9 A 1.21 – „A 20 von Westerstede bis Jaderberg“) ebenfalls keine verfassungs- und/oder gemeinschaftsrechtlichen Bedenken gegen den Bedarfsplan zum FStrAbG geäußert hat. Seitens der Planfeststellungsbehörde besteht hiernach keine Veranlassung, den Bedarfsplan für Straßen und die sich aus § 1 Abs. 2 FStrAbG ergebende Bindungswirkung im Allgemeinen und für die hier in Rede stehende Autobahnplanung der A 1 im Besonderen verfassungs- und/oder gemeinschaftsrechtlich in Zweifel zu ziehen.

Auch im Hinblick auf die gegenwärtig nach Ablauf von fünf Jahren turnusmäßig laufende Bedarfsplanüberprüfung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach den §§ 4 der jeweiligen Ausbaugesetze (FStrAbG, WaStrAbG, BSWAG), in deren Zuge eine verkehrsträgerübergreifende Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen auf der Gesamtplanebene (Bundesfernstraßenausbau, Bundesschienenwegeausbau und Bundeswasserstraßenausbau) erfolgt, und deren Ergebnisse voraussichtlich Anfang 2024 vorliegen sollen, sind derartige Zweifel nicht angezeigt. Die Bedarfsplanüberprüfung wird zeigen, ob für die in den Bedarfsplänen enthaltenen Projekte unverändert ein Bedarf im bisherigen Ausbaumumfang besteht bzw. ob Änderungen geboten sind, für deren Festlegung eine entsprechende Entscheidung des Bundesgesetzgebers erforderlich wäre. Bis zu etwaigen Anpassungen der Bedarfspläne durch den Gesetzgeber gelten diese jedoch unverändert fort. Für die im geltenden Bedarfsplan zum FStrAbG gelisteten Projekte besteht daher gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG weiterhin ein - auch für die Planfeststellung - verbindlicher Planungsauftrag. Dies gilt namentlich auch für die Bedarfsfeststellung für das vorliegende Autobahnbauvorhaben.

Soweit hierüber hinaus in Bezug auf die hier festgestellte Straßenplanung die Berücksichtigung klimatischer Belange aus anderen Rechtsgründen - etwa gemäß § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG (*„Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen“*) oder nach der Regelung in § 3 Abs. 1 Satz 2, 2. Halbsatz, 1. Tatbestandsalternative FStrG (*„Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes ... zu berücksichtigen“*) sowie aufgrund der Vorschriften des UVPG in der Fassung vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370) und der diesem Gesetz zugrundeliegenden Bestimmungen der EU-UVP-Richtlinie (Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie

2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. L 124 S. 1), den Bestimmungen des § 13 Klimaschutzgesetz des Bundes oder § 9 Abs. 2 des rheinland-pfälzischen Landesgesetzes zur Förderung des Klimaschutzes (Landesklimaschutzgesetz - LKSG-) vom 19. August 2014, GVBl. 2014, 188) geboten war, sind diese im Rahmen der vorliegenden Planfeststellungsentscheidung hinreichend gewürdigt worden. Hierzu wird auf die entsprechenden Ausführungen an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

IV.2 Vorgeschichte der Planung mit Raumordnung/ Linienbestimmung/ LEP IV / Reg. RO-Pläne

Für die Linienfindung im Bereich des Lückenschlusses von der AS Blankenheim (B 51) bis AS Kelberg (L 10) wurden im Verlaufe der Planungshistorie in den einzelnen Planungsphasen verschiedene Untersuchungen durchgeführt und Alternativen bewertet. Der chronologische Ablauf der verschiedenen Planungsabschnitte wird nachfolgend skizziert.

Linienbestimmung 1972

Während der ersten Planungsphase für den Autobahnneubau in den sechziger Jahren bis zur ersten Linienbestimmung betrafen die vorgenommenen Untersuchungen den Großraum zwischen Frauenberg, westlich von Euskirchen, und Mehren bei Daun, nahe dem heutigen Autobahndreieck (AD) Vulkaneifel. Die erste Linienbestimmung der gesamten Strecke Tondorf bis Mehren erfolgte im Jahre 1972 unter Beteiligung aller Träger öffentlicher Belange und unter Abwägung der zu diesem Zeitpunkt anerkannten und maßgebenden fachlichen und rechtlichen Kriterien.

Raumplanerischer Entscheid 1986

Aufgrund veränderter Wertvorstellungen und Rechtsvorschriften, insbesondere im Bereich des Naturschutzes, erfolgte anschließend eine eingehende Überprüfung der Linienbestimmung. Im Ergebnis wurde ein neues raumplanerisches Verfahren im Bereich zwischen der geplanten AS Adenau (L 10) bei Nohn bis zur Lieserbrücke bei Rengen, nördlich des heutigen AD Vulkaneifel durchgeführt. Abwägungsgrundlage für dieses Verfahren war eine Umweltverträglichkeitsstudie A 1, L 10 bis Liesertal der Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz vom Februar 1983 (UVS). In der UVS wurden insbesondere Varianten im Planungsraum zwischen Tondorf und Mehren untersucht. Als Ergebnis der UVS wurde im raumplanerischen Verfahren insbesondere im Bereich der Ortsgemeinde Nohn die linienbestimmte Trasse aufgrund der Nähe zur Ortslage in östliche Richtung verschoben. Außerdem erfolgte auch eine ostwärtige Verschiebung der Tasse im Bereich der Gemeinde Brück. Der entsprechende raumordnerische Entscheid wurde von der obersten Landesplanungsbehörde am 21.02.1986 erlassen. Diese Linie aus dem Raumplanerischen Entscheid der obersten Landesplanungsbehörde

stellt noch heute die Linie der A 1 zwischen AS Adenau (L 10) und der Lieserbrücke bei Rengen und insbesondere auch die aktuelle Trassenführung des vorliegenden Planfeststellungsabschnitts für den Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau dar.

Linienbestimmung 1987

Im Anschluss an das raumordnerische Verfahren wurde im nachfolgenden Linienbestimmungsverfahren auf Vorschlag des damaligen Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, zur Vermeidung der Inanspruchnahme und Zerschneidung von Waldgebieten neue Linien ca. 6,5 km östlich der Verfahrenslinie untersucht. Diese Varianten begannen in Nordrhein-Westfalen im Bereich Lommersdorf und benutzten teilweise vorhandene Bundesstraßen und banden an die A 48 bei Ulmen bzw. an die A 1 bei Darscheid an. Zusammenfassend kam die Untersuchung der alternativen Trassenführung zu dem Ergebnis, dass die betrachteten Linien keine praktikable Lösung darstellen, da insbesondere für den Bau der A 1 überplante bestehende Bundesstraßen durch neue klassifizierte Straßen ersetzt werden müssten. Weiter kam die Untersuchung der Trassenvariante im Zuge der Linienbestimmung zu dem Ergebnis, dass auf einer Länge von ca. 36 km Landschaftsschutzgebiete durchschnitten werden würden und die Linien unverhältnismäßig nahe an oder durch Ortschaften verlaufen würden.

Danach wurde die Linienführung der A 1 zwischen AS Adenau (L 10) und der Lieserbrücke bei Rengen aus dem Raumplanerischen Entscheid vom 21.02.1986 durch den damaligen Bundesminister für Verkehr mit der Auflage, weitere Variantenuntersuchung durchzuführen, am 30.07.1987 bestimmt.

Im weiteren Planungsverlauf wurden daher zwei von der damaligen Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie (BFANL) vorgeschlagenen Varianten im Bereich der AS Adenau bis AS Daun untersucht.

Im Ergebnis stellten sich auch diese Linien ebenfalls nicht als vorzugswürdig dar, da diese mit wesentlich stärkeren Eingriffen in das Bodenpotential einhergingen und nahe den dortigen Ortschaften verliefen. Insgesamt war ein konfliktarmer Korridor weiter ostwärts der Verfahrenslinie nicht auszumachen. Die angesprochenen Alternativvarianten bzw. Linien sind im festgestellten Erläuterungsbericht und der dazugehörigen Anlage 6 ausführlich beschrieben und dargestellt.

Im Ergebnis wurde letztendlich die Verfahrenslinie aus dem Raumordnerischen Bescheid vom 21.02.1986 seitens des Bundesministers für Verkehr als weiter zu verfolgende Linie festgelegt. Auf dieser Basis waren nunmehr die RE-Entwürfe aufzustellen.

Im weiteren Planungsverlauf wurden dann für den Lückenschluss der A 1 zwischen der AS Blankenheim (im Norden) und der AS Daun (im Süden) drei verschiedene Planungsabschnitte gebildet, die nachfolgend dargestellt werden.

Abschnitt AS Kelberg bis AS Daun

Der südliche Trassenabschnitt von der AS Kelberg bis zur AS Daun liegt komplett auf dem Gebiet von Rheinland-Pfalz. Für den Autobahnabschnitt wurde nach vorausgegangenem Planfeststellungsverfahren am 13.02.1997 der Planfeststellungsbeschluss erlassen; im Mai 2012 erfolgte die Verkehrsfreigabe des Streckenabschnittes. Die Anschlussstelle Kelberg bildet somit heute das nördliche Ende der A 1 in Rheinland-Pfalz. In Nordrhein-Westfalen endet die Autobahn A 1 in südliche Richtung an der AS Blankenheim.

Im Zuge der A 1 besteht somit derzeit zwischen Kelberg in Rheinland-Pfalz und Blankenheim in Nordrhein-Westfalen noch eine Baulücke von rund 25 Kilometern. Die Bundesländer Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen haben in der Vergangenheit gemeinsam die weiteren Planungen für die Schließung dieser Lücke betrieben. Der länderübergreifende Lückenschluss ist dabei planerisch zunächst in zwei Planungsabschnitte, nämlich einen nördlichen Abschnitt von der AS Blankenheim bis AS Adenau und einen südlichen Abschnitt AS Adenau bis AS Kelberg aufgeteilt worden.

Abschnitt AS Blankenheim bis AS Adenau

Die Trasse dieses Abschnittes liegt im grenznahen Bereich von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Sie schneidet nördlich der Ahr mehrmals die Grenze der beiden Bundesländer. Für diesen Abschnitt wurden zur Durchführung der Planung und der Planfeststellungsverfahren die Unterabschnitte AS Blankenheim bis Landesgrenze Rheinland-Pfalz und Landesgrenze Rheinland-Pfalz bis AS Adenau gebildet.

Für diese Unterabschnitte wurden die Planfeststellungsverfahren von den jeweils zuständigen Dienststellen in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz zeitgleich eingeleitet und in den Jahren 1985, 1988 sowie 2003 insgesamt drei Planoffenlagen durchgeführt. Die Einwände aus den Offenlagen bedingten ergänzende gutachterliche Untersuchungen, vor allem im Bereich der landespflegerischen Begleitplanung und insbesondere hinsichtlich der FFH-Verträglichkeit.

Im Zuge der Aufstellung des Bedarfsplans 2004 und im weiteren Verlauf der Planfeststellungsverfahren wurde der nördliche Teilbereich von der AS Blankenheim bis zur AS Lommersdorf vom Gesamtverfahren abgetrennt und vom Land Nordrhein-Westfalen in einem eigenständigen Planfeststellungsverfahren weiterverfolgt. Für diesen Abschnitt wurde von den zuständigen Behörden in Nordrhein-Westfalen im Jahre 2012 ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Planoffenlage erfolgte vom 05. November 2012 bis 04. Dezember 2012.

Für den länderübergreifenden Mittelabschnitt zwischen der AS Adenau bis AS Lommersdorf wurde 2010 ein Staatsvertrag zwischen den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Nordrhein-

Westfalen abgeschlossen. In bzw. mit dem Staatsvertrag wurde die Planung der A 1, Baurechtsbeschaffung und Baudurchführung -auch für den in Rheinland-Pfalz gelegenen Planteil- dem Land Nordrhein-Westfalen übertragen. Zum 01. Januar 2021 ist die Zuständigkeit für diesen Autobahnabschnitt in die Zuständigkeit des Bundes und der Autobahngesellschaft des Bundes übergegangen. Für diesen Abschnitt wird zurzeit ein neuer RE-Vorentwurf erarbeitet.

Abschnitt AS Adenau bis AS Kelberg, 1. Offenlage

Dieser Abschnitt liegt ausschließlich im Gebiet von Rheinland-Pfalz. Die komplette Planung, Baurechtsbeschaffung und Baudurchführung oblag dementsprechend bis zum Inkrafttreten der Reform der Bundesauftragsverwaltung und der Überführung der Zuständigkeiten für die Bundesautobahnen in bundeseigene Verwaltung zum 01. Januar 2021 dem Land Rheinland-Pfalz. Der 1. RE-Vorentwurf wurde im Jahre 1999 genehmigt, sodass nachfolgend die Offenlage der Planunterlagen in dem bereits erwähnten 1. Planfeststellungsverfahren vom 26.02.2002 bis 25.03.2002 erfolgte. Aufgrund der Einwendungslage, die sich insbesondere gegen Umfang und Lage von landespflegerischen Ausgleichsmaßnahmen richtete, und aufgrund neuer Vorgaben des europäischen und nationalen Naturschutzrechtes konnte das Planfeststellungsverfahren jedoch nicht abgeschlossen werden.

Nach der erforderlichen kompletten Überarbeitung der Planunterlagen wurde der 2. RE-Vorentwurf vom damaligen zuständigen Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz unter Einbeziehung des damaligen Bundesverkehrsministeriums im August 2014 (28.08.2014) genehmigt. Nach Erstellung und digitalen Aufbereitung der nunmehr vorliegenden Planfeststellungsunterlagen konnte auf dieser Grundlage das diesem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegende zweite Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Die Planoffenlage erfolgte auf Antrag der seinerzeit noch zuständigen Straßenbaubehörde des Landes Rheinland-Pfalz (Landesbetrieb Mobilität Trier) in der Zeit vom 23. Juli 2018 bis 22. August 2018 bei den Verbandsgemeindeverwaltungen Adenau, Kelberg, Daun, Hillesheim sowie bei der Gemeindeverwaltung Blankenheim. Mit der Bekanntmachung der Planoffenlage wurde seitens der Anhörungsbehörde gleichzeitig gemäß § 69 Abs. 3 VwVfG die Einstellung des ersten Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der Bundesautobahn A 1 (BAB A 1) im Teilabschnitt von der Anschlussstelle Adenau (L 10) bis zur Anschlussstelle Kelberg (B 410), für das die Planunterlagen in der Zeit vom 26.02.2002 bis 25.03.2002 bei den Verbandsgemeindeverwaltungen Adenau, Kelberg, Daun und Hillesheim offengelegt hatten, verfügt. Zum 01. Januar 2021 ist die Zuständigkeit für den Planungsabschnitt auf Vorhabenträgerseite vom Land Rheinland-Pfalz auf den Bund bzw. die Autobahngesellschaft des Bundes gewechselt. Dagegen ist die Planfeststellungszuständigkeit für den Autobahnabschnitt beim Land Rheinland-Pfalz und seiner zuständigen Landesplanfeststellungsbehörde verblieben.

Übereinstimmung der Straßenplanung mit den Zielen der Raumordnung / Landesplanung

Das vorliegende Planfeststellungsverfahren zwischen der AS Adenau und der AS Kelberg steht auch mit den Vorgaben des Landesentwicklungsprogrammes (LEP IV) des Landes Rheinland-Pfalz vom April 2008 und mit den zwischenzeitlich erfolgten vier Teilfortschreibungen im Einklang. Die erste, dritte und vierte Fortschreibung behandelt insbesondere die Rahmenbedingungen der nachhaltigen Energieversorgung; die zweite Teilfortschreibung ergänzt die Ziele und Grundsätze der Landesentwicklung. Die genannten Fortschreibungen stehen dem geplanten Neubau der A 1 nicht entgegen.

Im Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP IV) vom April 2008, sind im Kapitel V (Sicherung und Fortentwicklung der Infrastruktur) die wesentlichen Grundzüge der rheinland-pfälzischen Verkehrspolitik dargelegt. Die nachhaltige Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Landesteilen wie auch die Sicherung und weitere Verbesserung der großräumigen Standortgunst sind danach die grundlegenden Vorgaben der rheinland-pfälzischen Verkehrspolitik. Das Verkehrswesen ist so zu gestalten, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume unter Berücksichtigung der künftigen Bevölkerungsstruktur beiträgt. Der Erhalt der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur, die Behebung von Engpässen und die Schließung von Lücken in den Verkehrsnetzen sind zur Sicherung der Mobilität insgesamt und der Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren und ländlichen Regionen des Landes unverzichtbar.

Gemäß der Karte 19a des funktionalen Verkehrsnetzes im LEP IV ist die A 1 durchgehend bis zur Landesgrenze nach Nordrhein-Westfalen als Straße für den großräumigen Verkehr (Kategorie I) ausgewiesen. Die Straßenverbindung hat gemäß dem verbindlichen Ziel 148 einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen den Oberzentren und den Verdichtungsräumen sowie vergleichbaren Räumen auch außerhalb der Landesgrenzen zu ermöglichen. Weiterhin sind gemäß den Zielvorgaben (Ziel 150) des LEP IV, Lücken im Netz der großräumigen Verbindungen mit Priorität zu schließen, um vollwertige Verkehrswege zu erhalten. Hier ist die Autobahn A 1 von der nordrhein-westfälischen Landesgrenze bei Tondorf bis zur A 48 bei Mehren (AD Vulkaneifel) explizit genannt. Dieser Abschnitt beinhaltet auch den hier vorliegenden Planungsabschnitt der A 1 zwischen der AS Adenau und der AS Kelberg.

Gem. den Festlegungen des Regionalen Raumordnungsplans Region Trier 1985/Teilfortschreibung 1995 entspricht der Neubau der A 1 ebenfalls den vorrangigen Zielen, die Anbindung der Region an die benachbarten Verdichtungsräume zu gewährleisten und die Verbesserung der innerregionalen Erreichbarkeit zu verbessern. Aufgrund der entwicklungspolitischen und verkehrsfunktionalen Zielvorstellungen soll die A 1 im Abschnitt zwischen Mehren und Tondorf verwirklicht werden. Auch im aktuell im Aufstellungsverfahren befindlichen neuen Regionalplan Trier (Stand 2014) soll aufgrund der entwicklungspolitischen und verkehrsfunktionalen Zielvorstellungen der Neubau der A 1 von der nordrhein-westfälischen Landesgrenze

bei Tondorf bis zur A 48 bei Mehren als großräumige Straßenverbindung als Ziel 182 verwirklicht werden.

Des Weiteren beinhaltet der Regionale Raumordnungsplan für die Region Mittelrhein-Westerwald 2017 als Ziel 107 die verkehrliche Verbesserung und Anbindung der Region. In der Begründung dazu wird darauf verwiesen, dass die Bedeutung eines Lückenschlusses der A 1 zwischen Kelberg und Blankenheim im LEP IV als Ziel dargestellt ist. Demnach soll diese Lücke im Netz der großräumigen Verbindungen mit Priorität geschlossen werden, um vollwertige Verkehrswege zu erhalten. Dies entspricht somit auch dem Grundsatz 129 des Regionalen Raumordnungsplans, wonach die Lücke der A 1 (Autobahnlückenschluss Kelberg – Blankenheim) als Straße für den großräumigen Verkehr weitergeführt und umgesetzt werden soll.

Im Anhörungsverfahren hat die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Obere Landesplanungsbehörde mit Schreiben vom 26.10.2018 eine Stellungnahme abgegeben und festgestellt, dass die im vorliegenden Planfeststellungsverfahren vorgesehene Linienführung der A 1 im definierten Raumkorridor des Raumordnerischen Entscheids der obersten Landesplanungsbehörde vom 21.02.1986 liegt und den Darstellungen des LEP IV 2008 sowie den Festlegungen der Regionalen Raumordnungspläne Region Trier 1985 und Mittelrhein-Westerwald 2017 entspricht. Ziele der Raumordnung stünden somit dem Planvorhaben nicht entgegen. Dies betreffe auch den aktuell im Aufstellungsverfahren befindlichen neuen Regionalplan Trier. Nach dem bereits zu berücksichtigenden Ziel 182 dieses Planentwurfs gehört der diesem Planfeststellungsverfahren zugrundeliegende Ausbauabschnitt der A 1 zu den Maßnahmen der Straßeninfrastruktur, die aufgrund der entwicklungspolitischen und verkehrsfunktionalen Zielvorstellungen zu verwirklichen sind. Aus Sicht der Oberen Landesplanungsbehörde bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Realisierung des geplanten Lückenschlusses der A 1. Darüber hinaus hat die Obere Landesplanungsbehörde mit Schreiben vom 08.12.2022 nochmals ergänzend bestätigt, dass die vorgesehene Linienführung der A 1-Trasse der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen innerhalb des Raumkorridors der im raumordnerischen Entscheid vom 21.02.1986 festgelegten Trasse liegt.

Abschließend stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die hier festgestellte Straßenplanung den raumordnerischen Vorgaben entspricht.

IV.3 Planungskonzeption

Die vorliegende Straßenplanung umfasst den Neubau der Bundesautobahn A 1 (BAB A 1), Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau von Bau-km 15+466,325 bis 4+920,000.

Der Planungsabschnitt liegt im Gebiet des Landkreises Ahrweiler und des Vulkaneifelkreises. Von der Trassenführung und den landespflegerischen Kompensationsmaßnahmen sind Gemeinden der Verbandsgemeinden Adenau, Daun, Gerolstein und Kelberg betroffen.

Der vorliegende Planungsabschnitt ist Bestandteil des rund 25,2 Kilometer langen Autobahn-

lückenschlusses der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Blankenheim. Der geplante Lückenschluss umfasst dabei folgende drei Abschnitte:

- den hier vorliegenden südlichen Abschnitt zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau in Rheinland-Pfalz
- den mittleren Abschnitt zwischen der AS Adenau und der AS Lommersdorf in Nordrhein-Westfalen und in Rheinland-Pfalz und
- den nördlichen Abschnitt zwischen der AS Lommersdorf und der AS Blankenheim in Nordrhein-Westfalen.

Sowohl die Anschlussstelle AS Adenau (L 10) als Verknüpfung zum nördlichen Folgeabschnitt als auch die bestehende Anschlussstelle AS Kelberg (B 410) als Bestandteil des bereits unter Verkehr befindlichen südlichen Anschlussabschnittes der A 1 stellen somit vorgegebene Verknüpfungspunkte des hier festzustellenden Straßenbauvorhabens dar.

Die Planung des vorliegenden Abschnittes der A 1 beginnt mit Bau-km 4+920,000 von Norden kommend unmittelbar an der Anschlussstelle AS Adenau (L 10). Im weiteren Trassenverlauf durchläuft sie das Offenland nordöstlich der Gemeinde Nohn und quert mit einer Talbrücke den Nohner Bach. Im Anschluss führt die Linie durch das Waldgebiet östlich von Nohn. Hierbei kreuzt die Trasse der A 1 die Kreisstraße K 85 zwischen den Gemeinden Nohn und Dankerath sowie das Tal des Hollerseifen. In der Weiterführung wird das Nohner Bachtal erneut gequert. In Höhe von Bau-km 10+470 kreuzt die A 1 die bestehende Landesstraße L 70. Im nachfolgenden Waldgebiet überführt die A 1 mit Talbrücken das Tal des Heyerbaches sowie das Heiental. In der Weiterführung verläuft die Trasse in einem ausgedehnten Rechtsbogen in Richtung der Anschlussstelle AS Kelberg (B 410). Hierbei werden weitere Seitentäler des Grünbaches, das Tal des Hardtbaches sowie des Pützertbaches überquert. Unmittelbar dahinter kreuzt die A 1 die Kreisstraße K 65 zwischen den Ortslagen Brück und Bongard. An der südlichen Waldrandgrenze zum Offenland östlich der Gemeinde Brück ist im Zuge der vorliegenden Planung eine beidseitige, unbewirtschaftete Rastanlage mit WC-Gebäuden (PWC - Anlage) vorgesehen. Im Anschluss an die PWC - Anlage endet der Planungsabschnitt mit Bau-km 15+466,325 unmittelbar vor der bestehenden Anschlussstelle AS Kelberg (B 410). Die Ausbaulänge des vorliegenden Abschnittes AS Kelberg (B 410) - AS Adenau (L 10) beträgt rund 10,5 Kilometer. Im Zuge des Bauvorhabens wird es weiterhin erforderlich, die L 10 und die L 70 sowie die Kreisstraße K 85 kleinräumig zu verlegen, um eine verkehrsgerechte Straßenführung im untergeordneten Straßennetz und eine richtlinienkonforme Anbindung an die neue Autobahntrasse der A 1 zu gewährleisten. Weiterhin wird es erforderlich, Wirtschafts- und Forstwege sowie Baustraßen herzustellen, zu verlegen und gfs. wieder zurückzubauen.

Die vorliegende Planung beinhaltet verschiedene Bauwerke, die Bestandteil der festgestellten Planunterlagen sind. Besonders zu nennen sind hier acht Talbrücken, vier Grünunterführungen und zwei Grünbrücken. Weiterhin sind Schutzzäune für Wildkatzen, Amphibien, Reptilien und Fledermäuse vorgesehen.

Wie dargelegt, ist die Anschlussstelle AS Adenau Bestandteil des nördlich anschließenden

Planungsabschnittes AS Adenau – AS Lommersdorf. Sofern der vorliegende Planungsabschnitt ohne das Vorhandensein des nördlichen Folgeabschnittes unter Verkehr geht, erfolgt die Verknüpfung der A 1 an das untergeordnete Straßennetz in Form einer direkten Anbindung an die Landesstraßen L 10 und L 167. Diese provisorische Anschlussstelle A 1 / L 167 / L 10 ist Bestandteil dieser Entwurfsunterlagen und des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Die provisorische Anbindung wird als planfreie Verknüpfung durch Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes umgesetzt.

Der vorliegende Abschnitt der A 1 wird gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN Ausgabe 2008, in die Kategorie AS I eingestuft werden und gilt somit als Autobahn mit großräumiger Verbindungsfunktion. Die A 1 mit einer ausgebauten Gesamtlänge von rund 730 km stellt eine großräumige Verbindung von Heiligenhafen an der Ostsee bis zur französischen Grenze bei Saarbrücken im Südwesten der Bundesrepublik Deutschland dar. Regional stellt die A 1 eine wichtige großräumige Nord-Süd Verbindung zwischen den Oberzentren Köln und Trier dar. Neben der Unterstützung der Verbindung der Metropolregionen Rhein-Ruhr mit der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main übernimmt die A 1 nach dem Fernstraßenlückenschluss darüber hinaus bedeutende Beziehungen in die Europaregion Saar/Lor/Lux mit den saarländischen, luxemburgischen und französischen Teilräumen. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, RAA, Ausgabe 2008, ergibt sich demnach eine Einstufung in die Entwurfsklasse EKA 1 A als Fernautobahn.

Weiterhin ist festzustellen, dass das Neubauvorhaben der A 1 auch hinsichtlich des gewählten Straßenquerschnitts sachgerecht konzipiert ist.

Der Querschnittswahl und Querschnittsbestimmung der A 1 liegt die „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel – Saar – Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Lückenschlüsse A 64 – A 1 Nordumfahrung Trier und A 1 Blankenheim – Daun“, -VERTEC Verkehrsplanung / Verkehrstechnik- vom Februar 2010 und die Verkehrsmengenprognose und Planfall 2030 vom Dezember 2015 zu Grunde.

Als Straßenquerschnitt ist für die A 1 ein 2-bahniger Querschnitt mit je 2 Fahrstreifen und einem Seitenstreifen festgelegt. Gemäß RAA Ausgabe 2008 (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen), wäre für die Entwurfsklasse EKA 1 A grundsätzlich ein Regelquerschnitt 31 (RQ 31) zu wählen. In Anlehnung an die RAA kann bei Verkehrsstärken von weniger als 30.000 Kfz/24 h im Gesamtquerschnitt der kleinere Querschnitt RQ 28 zur Anwendung kommen. Vorliegend ist abweichend ein Sonderquerschnitt RQ 27 festgelegt worden. Dieser unterscheidet sich vom RQ 28 durch einen 1,00 m schmälere Mittelstreifen. Die Wahl dieses Querschnittes wurde erforderlich, da in den angrenzenden Folgeabschnitten der A 1 ebenfalls ein Sonderquerschnitt SQ 27 geplant bzw. bereits zur Ausführung gekommen ist. Der SQ 27 setzt sich vorliegend aus je 2 Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,50 m, je 2 Randstreifen von je 0,50 m, Seitenstreifen von je 2,50 m, Banketten von je 1,50 m und einem 3,00 m breiten Mittelstreifen zusammen. Der SQ 27 entspricht somit der allgemeinen Streckencharakteristik.

Das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat dem SQ 27 für den in Nordrhein-Westfalen liegenden Abschnitt AS Lommersdorf (L 115z) - AS

Blankenheim (B 51) im August 2009 zugestimmt. Für den vorliegenden Abschnitt hat das damalige BMVBS mit Schreiben vom 13.07.2010 ebenfalls der Querschnittswahl SQ 27 zugestimmt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geht mit dem gewählten Sonderquerschnitt insbesondere aufgrund der Verkehrsbelastung und auch aufgrund des bereits vorhandenen SQ 27 im Folgeabschnitt keine Verringerung der Verkehrssicherheit einher; die Wahl eines SQ 27 erscheint als sachgerecht. Die gewählte Querschnittsbreite hat zudem nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde den Vorteil, dass insbesondere die Eingriffe in Natur und Landschaft und das Privateigentum minimiert werden können.

Neben den vorgenannten baulichen Maßnahmen umfasst die Planung zur landschaftsgerechten Einbindung der Trasse sowie zum Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft auch die vorhabenbedingten naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen.

IV.4 Aufspaltung des Gesamtvorhabens/ Abschnittsbildung/ Hinweis auf Verfahren in Nordrhein-Westfalen (NRW)

Die Zulässigkeit einer planungsrechtlichen Abschnittsbildung ist in der Rechtsprechung anerkannt. Die Zulässigkeit einer Abschnittsbildung richtet sich nach dem in § 17 FStrG verankerten Abwägungsgebot. Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann. Daher wird die Aufspaltung eines Gesamtvorhabens in Teilabschnitte aufgrund einer praktikablen, effektiv handhabbaren und auch leichter überschaubaren Planung ausdrücklich für zulässig erachtet. Dementsprechend sind nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die verfahrens- und materiell-rechtlichen Anforderungen an die fernstraßenrechtliche Planfeststellung einheitlich auf denselben Abschnitt als Vorhaben im fernstraßenrechtlichen Sinne zu beziehen. Eine Teilplanung kann allerdings nicht so weit verselbständigt werden, dass durch die Gesamtplanung geschaffene Probleme unbewältigt bleiben. Ihre Folgen für die weitere Planung dürfen daher nicht gänzlich ausgeblendet bleiben. Deshalb muss hinsichtlich der Abschnittsbildung stets auch die Gesamtplanung im Blick behalten werden. Ergo müssen in jedem Planungsabschnitt die Chancen einer Weiterführung des Vorhabens über den jeweiligen Abschnitt hinaus und die sich hieraus ergebenden Zwangspunkte in die Zulassungsentscheidung einbezogen werden. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass die Bildung von Teilabschnitten auch dann noch planerisch sinnvoll bleibt, wenn sich aus irgendwelchen Gründen die Verwirklichung der Gesamtplanung als nicht realisierbar erweisen sollte. Dies bedeutet jedoch nicht, dass bereits im Rahmen der Planfeststellung für einen einzelnen Abschnitt mit derselben Prüfindensität der Frage nach den Auswirkungen auf nachfolgende Planungsabschnitte bzw. auf das Gesamtvorhaben nachzugehen wäre. Würde man solches fordern, würden damit die Vorteile, die eine Abschnittsbildung im Interesse einer effektiven Verfahrensgestaltung und überschaubaren Planung bietet, zunichtegemacht. Erforderlich, aber auch ausreichend ist vielmehr eine Vorausschau auf den nachfolgenden Abschnitt nach der Art eines

„vorläufigen positiven Gesamturteils“. Mithin ist eine summarische prognostische Abschätzung geboten, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens in den Nachfolgeabschnitten keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung muss der jeweils zur Planfeststellung stehende Teilabschnitt zudem eine eigenständige Verkehrsfunktion auch für den Fall aufweisen, dass sich das Gesamtkonzept der Planung im Nachhinein als nicht realisierbar erweisen sollte. Diese Grundsätze gelten auch dann, wenn das Vorhaben uvp-pflichtig ist. In diesem Falle ist die Umweltverträglichkeitsprüfung als unselbstständiger Bestandteil des Zulassungsverfahrens (vgl. § 2 UVPG) ebenfalls nur für den jeweiligen Planungsabschnitt durchzuführen. Auch unter UVP-Gesichtspunkten ist die Prognose ausreichend, dass der Verwirklichung des Vorhabens im Nachfolgeabschnitt keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Dieser Prüfmaßstab ist im Übrigen auch im Hinblick auf den Aspekt des globalen Klimaschutzes und der Prüfung der diesbezüglichen Projektwirkungen anzuhalten. Auch insoweit ist es im konkret anstehenden Planungsabschnitt nicht geboten, den weiteren Ausbau in den Nachfolgeabschnitten schon jetzt einer umfänglichen Prüfung etwa nach Maßgabe des UVPG oder des Bundesklimaschutzgesetzes zu unterziehen. Prüfungsmaßstab eines planfestgestellten Abschnitts ist lediglich, ob Folgeabschnitten unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Die Aufspaltung in Abschnitte darf indes nicht dazu führen, dass die Frage einer besser geeigneten Planungsalternative bzw. –variante gar nicht oder nur im Rahmen des auf das jeweilige Teilstück bezogenen Planfeststellungsverfahrens aufgeworfen werden kann. Auch bei einer abschnittweisen Planfeststellung muss die Planung in jedem Stadium dem Einwand standhalten, einem anderen Lösungskonzept unterlegen zu sein.

Gemessen an den vorbeschriebenen Grundsätzen begegnet die hier vorgenommene Abschnittsbildung keinen rechtlichen Bedenken.

Die Planung des Neubaus der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau ist Bestandteil des rund 25,2 Kilometer langen Autobahnlückenschlusses der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg in Rheinland-Pfalz und der Anschlussstelle Blankenheim in Nordrhein-Westfalen. Der gesamte Autobahnlückenschluss ist mit drei Planungsabschnitten im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. An den hier planfestgestellten Abschnitt zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau schließen nördlich die Planungsabschnitte AS Adenau bis AS Lommersdorf sowie AS Lommersdorf bis AS Blankenheim an. Die Bundesländer Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen haben hierfür bis zum Inkrafttreten der Reform der Bundesauftragsverwaltung und Überführung der Zuständigkeit für die Bundesautobahnen in bundeseigene Verwaltung zum 01. Januar 2021 die erforderlichen Planungen betrieben. Der hier planfestgestellte, räumlich in Rheinland-Pfalz gelegene Abschnitt zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau wurde vom Land Rheinland-Pfalz und dem Landesbetrieb Mobilität in Trier als der zuständigen Landesstraßenbaubehörde geplant, die sich im Norden anschließenden Planungsabschnitte lagen in der Verantwortung bzw. Federführung des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Für die drei Planungsabschnitte wurden bzw. werden entsprechend den Länderzuständigkeiten eigene Planfeststellungsverfahren

durchgeführt. Während der nördliche Abschnitt Blankenheim – Lommersdorf in der alleinigen Zuständigkeit des Landes Nordrhein-Westfalen und der südliche Abschnitt von Kelberg – Adenau in der Zuständigkeit des Landes Rheinland-Pfalz lag, wurde für den länderübergreifenden Mittelabschnitt zwischen der AS Adenau bis AS Lommersdorf in einem im Jahre 2010 geschlossenen Staatsvertrag zwischen Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen geregelt, dass die Planung, das Planfeststellungsverfahren und der Bau dieses Streckenabschnittes vom Land Nordrhein-Westfalen durchgeführt werden. Sowohl die technischen als auch die naturschutzfachlichen Unterlagen sind Ergebnis umfangreicher länderübergreifender Abstimmungen zwischen dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz und dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen. Seit dem Übergang der Autobahnverwaltung in die bundeseigene Verwaltung werden die Planungen ab dem 01. Januar 2021 durch die Autobahngesellschaft des Bundes fortgeführt, die seither für den gesamten Lückenschluss der A 1 im Bereich zwischen der AS Kelberg (in Rheinland-Pfalz) und der AS Blankenheim (in Nordrhein-Westfalen) verantwortlich ist. Dadurch war - nunmehr in der Hand der Bundesverwaltung bzw. der Autobahngesellschaft des Bundes - auch weiterhin eine abschnittsübergreifende Würdigung der Planungen für die einzelnen Planungsabschnitte des Gesamtlückenschlusses sichergestellt, zumal der gesamte Autobahn-Lückenschluss mit den drei Planungsabschnitten im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes - 6. FStrAbÄndG in der Fassung vom 23.12.2016) in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft ist. Damit ist kraft Gesetzes festgestellt, dass für das Gesamtvorhaben ein Bedarf besteht und das Vorhaben in seiner Gesamtheit im Hinblick auf die in § 1 Abs. 1 FStrG festgelegten Zielsetzungen erforderlich ist.

Die hier vorgenommene Aufteilung der Gesamtplanung des Lückenschlusses der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Blankenheim in drei Planungsabschnitte mit entsprechenden Planfeststellungsverfahren ist nach Maßgabe der oben dargestellten Rechtsgrundsätze zur Abschnittsbildung zulässig. Die Aufteilung in diese Planfeststellungsabschnitte erfolgte nach den Maßstäben, die in der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes dazu entwickelt worden sind. Maßgeblich ist dabei, dass bei der Festlegung der Planfeststellungsgrenzen die Grundsätze der sachgerechten Abwägung beachtet werden und dass die entstehenden Planfeststellungsabschnitte einen eigenständigen Verkehrswert besitzen, und damit zugleich sichergestellt ist, dass für den Fall des endgültigen Scheiterns eines Anschlussabschnittes kein Planungstorso entsteht.

Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der gesamte Lückenschluss der A 1 zwischen Kelberg und Blankenheim in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Damit ist eindeutig klagestellt, dass es Ziel des Gesetzgebers ist, eine leistungsfähige und den verkehrlichen Erfordernissen entsprechende großräumige Fernstraßenverbindung herzustellen. Für den nördlichen Planungsabschnitt zwischen der AS Lommersdorf und der AS Blankenheim wird seit 2012 ein Planfeststellungsverfahren von der zuständigen Behörde in Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Der länderübergreifende Mittelabschnitt zwischen der AS Adenau bis AS Lommersdorf befindet sich in der Entwurfsplanung. Von einer Umsetzung der

Baumaßnahmen und somit der Realisierung des Lückenschlusses der A 1 ist somit auszugehen. Eine genaue Vorhersage, wann die Maßnahmen umgesetzt werden können, ist derzeit allerdings (noch) nicht möglich.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde war es nicht erforderlich, bereits im Rahmen des Zulassungsverfahrens für den vorliegenden Autobahnabschnitt der A 1 zwischen Kelberg und Adenau auch schon eine umfassende Prüfung der Zulässigkeit des weiteren Lückenschlusses im Abschnitt zwischen Adenau und Blankenheim vorzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde ist nicht gehalten, bereits im Rahmen der Planfeststellung für den hier angefochtenen Planungsabschnitt mit derselben Prüfungsintensität zugleich auch schon den Auswirkungen auf die nachfolgenden Planungsabschnitte oder gar des Gesamtvorhabens umfassend nachzugehen. Wollte man eine derartige detail- und projektscharfe Betrachtung auch für und mit Blick auf das Gesamtvorhaben verlangen, würden damit die Vorzüge einer - rechtlich zulässigen - Abschnittsbildung infrage gestellt. Dementsprechend war solches weder erforderlich noch rechtlich geboten. Zwar muss die Verwirklichung einzelner Planungsabschnitte unter dem Aspekt der Abschnittsbildung stets die Gesamtplanung im Blick behalten. Deshalb muss - wie bereits ausgeführt - sichergestellt sein, dass die Bildung von Teilabschnitten auch dann noch planerisch sinnvoll bleibt, wenn sich die Verwirklichung der in Aussicht genommenen Gesamtplanung als nicht realisierbar erweisen sollte. Um dies zu gewährleisten, muss bei der Durchführung mehrerer Baurechtsverfahren zur Verwirklichung eines Gesamtprojektes gewährleistet sein, dass der jeweilige Planungsabschnitt einen eigenständigen Verkehrswert aufweist. Darüber hinaus war es aber nicht geboten, die weiteren Abschnitte der Gesamtplanung in eben solcher Tiefe und Detailgenauigkeit zu prüfen wie den konkret zur Planfeststellung stehenden Planungsabschnitt. Erforderlich, aber auch ausreichend ist nach der einschlägigen planfeststellungsrechtlichen Rechtsprechung vielmehr, dass anhand eines vorläufigen Gesamturteils positiv festgestellt werden kann, dass auch für die Folgeabschnitte keine unüberwindbaren rechtlichen Hindernisse erkennbar sind, die einer Verwirklichung dieser Abschnitte entgegenstehen könnten. An dieses Gesamturteil sind keine überzogenen Anforderungen zu stellen. Die hier geforderte Prognose der Realisierungsfähigkeit des Gesamtvorhabens muss deshalb auch nicht den Grad der Gewissheit erreichen, der eine Verzögerung oder gar ein völliges Scheitern des Gesamtvorhabens definitiv ausschließt. Eine derartige negative Realisierungsprognose wäre vielmehr nur dann zu stellen, wenn Zwangspunkte erkennbar wären, aufgrund derer die Verwirklichung des Gesamtvorhabens zwingend auszuschließen wäre.

Diese Voraussetzungen einer zulässigen Abschnittsbildung sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde bei dem hier festgestellten Neubauabschnitt der A 1 zwischen Kelberg und Adenau gegeben.

Das gegenständliche Vorhaben zum Neubau der A 1 im Abschnitt zwischen Kelberg und Adenau stellt eine Straßenbaumaßnahme mit einem eigenständigen Verkehrswert dar, welche

auch völlig losgelöst von einer etwaigen Realisierung des nördlichen Lückenschlusses zwischen Adenau und Blankenheim verwirklicht werden kann. Der Abschnitt verfügt über einen eigenständigen Verkehrswert, da der Bau und die verkehrliche Inbetriebnahme des hier festgestellten Abschnitts auch ohne eine entsprechende Fortführung im Bereich zwischen Adenau und Blankenheim möglich ist. Auch für den unwahrscheinlichen Fall, dass diese nördliche Fortführung und damit der vollständige Lückenschluss der A 1 nicht umgesetzt würde, wird bereits mit der Realisierung des vorliegenden Planfeststellungsabschnitts das im Bedarfsplan formulierte Ziel, eine großräumige Fernstraßenverbindung zu schaffen, teilweise erreicht. Der hier festgestellte Teilabschnitt wird bereits einen Teil der prognostizierten Verkehrsmengen aufnehmen und zur Entlastung des untergeordneten Straßennetzes und der Ortsdurchfahrten im Ausbaubereich beitragen. Die Neubaumaßnahme würde den Zielen der §§ 1 Abs. 1, 3 Abs. 1 FStrG entsprechen und als Bundesfernstraße ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen. Im Süden schließt der vorliegende Abschnitt an die bereits bestehende Anschlussstelle AS Kelberg (B 410) als Bestandteil des bereits unter Verkehr befindlichen südlichen Anschlussabschnittes der A 1 an. An seinem nördlichen Bauende ist eine Anbindung des hier festgestellten Planungsabschnitts an das untergeordnete Straßennetz im Bereich der Anschlussstelle AS Adenau (L 10) mittels eines provisorischen Anschlusses, welcher Bestandteil der hier festgestellten Planung ist, an das weitere öffentliche Straßennetz vorgesehen. Der Anschluss erfolgt über eine Rampe an einen Kreisverkehrplatz (KVP). An den KVP werden weiterhin die Landesstraßen L 10 und L 167 angebunden, sodass ein Anschluss an das weiterführende Straßennetz gewährleistet wäre. Diese provisorische Anschlussstelle A 1 / L 167 / L 10 ist Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Die festgestellte Planung würde somit einen eigenständigen Verkehrswert besitzen, sodass selbst für den Fall des Scheiterns der Anschlussabschnitte kein Planungstorso entstehen würde. Auf diese Weise wäre eine durchgängige Verkehrsführung auch dann gewährleistet, wenn der nördliche Anschlussabschnitt von Adenau bis Blankenheim, für den noch kein Baurecht vorliegt, nicht oder nicht zeitnah realisiert würde.

Unüberwindbare Hindernisse für den Ausbau der A 1 in den südlichen und nördlichen Anschlussbereichen sind indes nicht erkennbar. Für den Bereich südlich von Kelberg folgt dies schon daraus, dass für den Neubau der A 1 vom Autobahndreieck Vulkaneifel bei Mehren bis zur AS Kelberg bereits bestandskräftiges Baurecht vorliegt, mit welchem die umfassende rechtliche Zulässigkeit dieses Autobahnabschnitts positiv festgestellt worden ist. Zudem ist dieser Abschnitt schon fertig gestellt und befindet sich unter Verkehr. Der hier festgestellte Planungsabschnitt knüpft somit an seinem südlichen Bauanfang an die bereits bis Kelberg geführte A 1 an. Auch für die noch verbleibende Lücke der A 1 im nördlichen Abschnitt zwischen Adenau und Blankenheim, für die noch kein Baurecht vorliegt, kann nicht festgestellt werden, dass eine spätere Realisierung dieses Abschnittes vor unüberwindlichen rechtlichen Hindernissen stehen würde. Aus heutiger Sicht ist nichts dafür ersichtlich, dass in den Zulassungsverfahren für diesen Streckenabschnitt der A 1 im Rahmen der dort durchzuführenden Prüfungen die Unzulässigkeit der Planung für diesen Abschnitt festgestellt und die bauliche

Umsetzung des Neubaus der A 1 in diesem Streckenabschnitt damit notwendigerweise scheitern müsste. Anhaltspunkte dafür, dass ein Neubau der A 1 im Bereich zwischen Adenau und Blankenheim aufgrund entgegenstehender sachlicher und/oder rechtlicher Belange vor unüberwindlichen Hindernissen stehen würde, sind nicht ersichtlich. Solche von vornherein unüberwindlichen Hindernisse sind insbesondere auch unter umwelt- und naturschutzfachlichen Gesichtspunkten nicht erkennbar. Tatsächlich ist nichts dafür ersichtlich und wurde auch in den Einwendungen und Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten nichts Greifbares dargelegt, woraus der Schluss gezogen werden könnte, dass in den Zulassungsverfahren für diesen Abschnitt der A 1 unüberwindbare umwelt- und naturschutzrechtliche Hindernisse eine Projektzulassung verhindern könnten. Namentlich ist nicht auszumachen, dass im Rahmen der sodann jeweils projekt- und abschnittsbezogen durchzuführenden förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfungen eine der Vorhabenzulassung entgegenstehende Umweltunverträglichkeit des weiteren noch ausstehenden A 1-Neubaus im Sinne der Vorschriften des UVPG festgestellt werden könnte. Nichts Anderes würde auch für andere naturschutzfachliche Prüfungen (z.B. im Bereich des Habitat- und Artenschutzes) gelten, deren jeweiliges rechtliches Regelwerk in vielfältiger Weise eine Projektzulassung ermöglichen würde. Selbst wenn in den nachfolgenden Planungsabschnitten etwa Natura 2000-Gebiete (FFH- und Vogelschutzgebiete) berührt würden, würde sich der Habitatschutz keineswegs als „von vornherein unüberwindliches Planungshindernis“ für die spätere Verwirklichung dieser Abschnitte erweisen. Die Prognose fällt nicht schon deshalb negativ aus, weil der weitere Ausbau der A 1 im weiteren Verlauf nachteilige Auswirkungen auf FFH- und Vogelschutzgebiete haben könnte. Auch wenn eine „erhebliche Beeinträchtigung“ der Erhaltungsziele derartiger Natura 2000-Gebiete unvermeidbar wäre, blieben gleichwohl noch genügend weitere habitatschutzrechtliche Handlungsmöglichkeiten, um in den fraglichen Planungsabschnitten zu einer Projektzulassung zu gelangen. Entsprechendes würde auch für das Artenschutzrecht gelten, welches ebenfalls keine unüberwindliche Sperre für eine Projektrealisierung bewirken würde. Schließlich würde auch der Aspekt des Klimaschutzes und dessen Würdigung in den Folgeabschnitten im Rahmen der dort durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungen nach dem UVPG sowie gemäß den Anforderungen des Bundesklimaschutzgesetzes keineswegs bereits im hiesigen Planfeststellungsabschnitt die prognostische Bewertung rechtfertigen, dass der Fortführung des A 1-Ausbaus in den Nachfolgeabschnitten „unüberwindliche Hindernisse“ entgegenstehen würden. Hierfür spricht insbesondere auch, dass der Gesichtspunkt des Klimaschutzes - wie in anderem Zusammenhang noch aufzuzeigen sein wird - keineswegs zur Folge hat, dass überhaupt keine Autobahn mehr gebaut werden darf. Im Ergebnis ist nicht auszumachen, dass in den Zulassungsverfahren für den Planungsabschnitt zwischen Adenau und Blankenheim die dort eventuell auftretenden sachlichen Konflikte und/oder rechtlichen Fragestellungen im Rahmen der gebotenen Problembewältigung nicht in Einklang mit den jeweils einschlägigen rechtlichen Vorgaben rechtsfehlerfrei abgearbeitet werden können. Mithin besteht die begründete Erwartung, dass einer planungs- und baurechtlichen Umsetzung dieser Teilplanungen ebenfalls nichts im Wege stünde.

Damit wird mit der hier planfestgestellten Planungskonzeption der Gefahr des Entstehens eines Planungstorsos wirksam begegnet. Zugleich ist gesichert, dass der vorliegende Planungsabschnitt auch in seiner Fortführung auf nord-rheinwestfälischem Staatsgebiet nicht vor unüberwindlichen Hindernissen steht.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen der Abschnittsbildung und die hierdurch gesetzten Zwangspunkte für den weiterführenden Planungsabschnitt in hinreichender Weise gewürdigt hat. Die hier vorgenommene Bewertung begegnet - gemessen an den oben dargelegten Rechtsgrundsätzen zur Zulässigkeit einer Abschnittsbildung - keinen rechtlichen Bedenken.

IV.5 Planungsvarianten, Vorzugsvariante

Die mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss festgestellte Planung für den Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und AS Adenau genügt auch den Anforderungen an die als wesentlicher Aspekt des Abwägungsgebotes vorzunehmende Prüfung von Alternativen.

IV.5.1 Allgemeines

Nach der einschlägigen Rechtsprechung zum Fachplanungsrecht richten sich die Anforderungen des Abwägungsgebots gerade auch an das Berücksichtigen von planerischen Alternativen. Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils betroffenen öffentlichen und privaten Belange Eingang finden. Dies gilt auch bei der Verwirklichung von Vorhaben in Planungsabschnitten. Grundsätzlich hat die Planfeststellungsbehörde alle in Betracht kommenden Alternativen – einschließlich der Nullvariante – in den Blick zu nehmen und ihre Eignung für das geplante Projekt zu prüfen. Zu den in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden. Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Varianten- bzw. Alternativenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht sie den Sachverhalt nur soweit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Dabei ist sie befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden. Die Alternativenprüfung wird überdies ganz maßgeblich durch die Projektzielsetzung gesteuert. Ob eine geeignete Alternative vorliegt, ist maßgeblich an der vom Projektträger verfolgten Zweckbestimmung zu messen. Ebenso wie die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet ist, jede nur denkbare Variante genauer zu untersuchen, ist sie insbesondere auch

nicht genötigt, Alternativen zu prüfen, die auf ein anderes Projekt hinauslaufen. Auch wenn dabei gewisse Abstriche am Zielerfüllungsgrad und damit am Planziel hinzunehmen sind, so muss das angestrebte Planziel gleichwohl noch umsetzbar sein. Ist das Planziel nicht bzw. nicht mehr erreichbar, so handelt es sich schon begrifflich nicht mehr um eine „Alternative“, sondern um ein „anderes Projekt“. Stellt sich somit heraus, dass das mit der Planung zulässigerweise verfolgte Konzept bei Verwirklichung der Alternativtrasse nicht erreicht werden kann und daher die Variante in Wirklichkeit auf ein anderes Projekt hinauslief, so kann die Planfeststellungsbehörde diese Variante ohne weitere Untersuchungen als ungeeignet ausscheiden. Bei der Prüfung von Alternativen handelt die Planfeststellungsbehörde im Übrigen nicht schon dann fehlerhaft, wenn eine andere als die von ihr bevorzugte Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Die Grenze der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten ist nur dann überschritten, wenn eine alternative Lösung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen.

Gemessen an diesen Rechtsgrundsätzen stellt sich die Entscheidung zugunsten der hier planfestgestellten Variante für den Neubau der A 1 von der AS Kelberg bis AS Adenau unter dem Aspekt der Alternativenprüfung als abwägungsfehlerfrei dar. Wie nachfolgend im Einzelnen dargelegt wird, ist keine andere Linienführungsvariante erkennbar, die sich im Vergleich dazu als vorzugswürdig aufdrängen würde. Dies gilt sowohl für die Nullvariante, sprich einen Verzicht auf die Verwirklichung des Vorhabens, als auch für alle anderen im Planungsprozess diskutierten Alternativen.

Die hier festgestellte Planung stellt das Ergebnis eines langjährigen und sich stetig konkretisierenden Planungsprozesses dar. Dabei wurden zahlreiche Varianten diskutiert und anhand der in den einzelnen Planungsstadien gewonnenen zusätzlichen Erkenntnisse (weiter-) entwickelt. Die hier festgestellte Linienführung in Gestalt der Antragsvariante ist das Resultat dieses Linienfindungsprozesses, in dem unter anderem die Erkenntnisse aus der durchgeführten Linienbestimmungen nach § 16 FStrG, des Raumplanerischen Entscheids 1986, des offengelegten Planfeststellungsverfahrens AS Adenau bis AS Blankenheim (Offenlage 1985/88), des abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens AS Daun bis AS Kelberg, als auch die Erkenntnisse und Untersuchungen aus der 1. Offenlage im Jahre 2002 zum vorliegenden Planfeststellungsverfahren AS Kelberg bis AS Adenau eingeflossen sind.

Im Anhörungsverfahren hat die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Obere Landesplanungsbehörde mit Schreiben vom 26.10.2018 auch zu den raumordnerischen Belangen Stellung genommen. Die Obere Landesplanungsbehörde hat danach festgestellt, dass die im vorliegenden Planfeststellungsverfahren vorgesehene Linienführung der A 1 im definierten Raumkorridor des Raumordnerischen Entscheids der Obersten Landesplanungsbehörde vom 21.02.1986 liegt und den Darstellungen des LEP IV 2008 sowie den Festlegungen der Regionalen Raumordnungspläne Region Trier 1985 und Mittelrhein-Westerwald 2017 entspricht.

Darüber hinaus hat die Obere Landesplanungsbehörde mit Schreiben vom 08.12.2022 noch-

mals ergänzend bestätigt, dass die vorgesehene Linienführung der A 1-Trasse der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen innerhalb des Raumkorridors der im raumordnerischen Entscheid vom 21.02.1986 festgelegten Trasse liegt. Weiter führt die Obere Landesplanungsbehörde aus, dass sich die nach den Planfeststellungsunterlagen geplante Linienführung der BAB A 1 innerhalb des durch die Darstellungen in der Karte 19a (Funktionales Verkehrsnetz; großräumige Verbindung im funktionalen Straßennetz) des LEP IV 2008 sowie die Festlegungen der Regionalen Raumordnungspläne Region Trier 1985 und Mittelrhein-Westerwald 2017 definierten Raumkorridors befindet. Der verfahrensgegenständliche Streckenabschnitt des Lückenschlusses der A 1 von der AS Kelberg bis zur AS Adenau gehört zu der Lücke im Netz der großräumigen Verbindungen, die mit Priorität zu schließen sind, um vollwertige Verkehrswege zu erhalten (gem. Ziel 150 LEP IV: A 1, nordrhein-westfälische Landesgrenze bei Tondorf bis zur A 48 bei Mehren in Verbindung mit der Karte 19a). Zudem wird auf das der Berücksichtigungspflicht unterliegende Ziel 182 des Planentwurfs des in Aufstellung befindlichen neuen regionalen Raumordnungsplans Region Trier (Stand: Januar 2014) verwiesen, wonach der diesem Planfeststellungsverfahren zugrundeliegende Ausbauabschnitt der A 1 zu den Maßnahmen der Straßeninfrastruktur gehört, die aufgrund der entwicklungspolitischen und verkehrsfunktionalen Zielvorstellungen zu verwirklichen sind. Aus Sicht der Oberen Landesplanungsbehörde bestehen daher unverändert keine Bedenken gegen den o. g. Lückenschluss der A 1. Ziele der Raumordnung stünden somit dem Planvorhaben nicht entgegen.

All diese Erkenntnisse wurden bei der hier getroffenen Entscheidung zur Linienführung des festgestellten Neubauvorhabens berücksichtigt. Dies geschah nicht in der Weise, dass sich die Planfeststellungsbehörde an die Feststellungen der vorausgegangenen Planungsstufen derart gebunden gefühlt hätte, dass sie keiner anderen, eigenen Entscheidung zur Linienfrage mehr zugänglich gewesen wäre. Die Planfeststellungsbehörde hat vielmehr ihrerseits eine nachvollziehende, eigenständige Prüfung der in diesem Linienfindungsprozess behandelten Planungsvarianten unter Berücksichtigung der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geltend gemachten Einwendungen und abgegebenen Stellungnahmen vorgenommen und nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der hier festgestellten Variante den Vorzug vor anderen Varianten gegeben.

Unter Berücksichtigung des vorgeschilderten Linienfindungsprozesses und anhand der dort gewonnen Erkenntnisse war eine sachgerechte Prüfung der Alternativen möglich. Wenngleich es dabei nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zulässig gewesen ist, auf der Grundlage von Grobanalysen als weniger geeignet bzw. als ungeeignet erscheinende Trassenvarianten bereits in früheren Verfahrensstadien des Linienfindungsprozesses auszuschneiden, so sollen die im Planungsverlauf diskutierten Varianten – einschließlich des Verzichts auf das Vorhaben (sog. „Nullvariante“) – vorliegend gleichwohl nochmals dargestellt und einer bewertenden Prüfung unterzogen werden.

IV.5.2 Beschreibung der Alternativen

Wie bereits im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss unter den Ausführungen zur Vorgeschichte der Planung (vgl. Kapitel E, Nr. IV.2) beschrieben, wurden für die Neubaumaßnahme in der Vergangenheit eine Vielzahl von Varianten und Variantenbündeln unter den seinerzeit gültigen gesetzlichen und planerischen Vorgaben untersucht. Die Ergebnisse der Variantenuntersuchungen auf der Ebene der Raumordnung und der durchgeführten Linienbestimmungsverfahren wurden der vorliegenden Planung zugrunde gelegt.

Für die weitere Linienfindung im Bereich des Lückenschlusses der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg einschließlich des vorliegenden rheinland-pfälzischen Planungsabschnittes zwischen der AS Kelberg und AS Adenau wurden Trassen unter verkehrlicher und straßenbaufachlicher Sicht sowie auch unter Wirtschaftlichkeitsaspekten verglichen und bewertet. Die vergleichende Bewertung der verschiedenen Trassenalternativen wurde dabei auch aus naturschutzfachlicher Sicht und hier insbesondere hinsichtlich der Verträglichkeit der Vorzugslinie aus Sicht des Natura 2000-Gebietsschutzes vorgenommen. Hierfür wurde im Zuge der Planaufstellung eigens eine gutachterliche FFH-Alternativenuntersuchung (vergleichende Bewertung von Alternativen aus FFH-Sicht) erstellt. Die Untersuchung ist Bestandteil der festgestellten Planunterlagen (vgl. Unterlage 19.4.8).

In der FFH-Alternativenuntersuchung wurde bewertet, ob es unter Bezug auf die Schutzgebietskulisse von NATURA-2000 eine Linienführung für den Bau der Autobahn gibt, welche erkennbar keine oder geringere Auswirkungen auf die Schutzgebiete bzw. deren Schutzziele und maßgebliche Gebietsbestandteile aufweisen könnte als die vorliegende Planfeststellungsvariante. Die Bewertung der Alternativen insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Natura-2000 Kulisse war dabei legitim, da dem Natura-2000-Gebiets- bzw. Habitatschutz nach der Rechtsprechung des BVerwG im Rahmen der Prüfung von Planungsalternativen eine besondere und auch gegenüber dem ubiquitären Artenschutz vorrangige Bedeutung zukommt (vgl. BVerwG, Urt. vom 06.11.2012 – 9 A 17/11 -, BVerwGE 145, 40 ff., juris Rn. 80). Die im Betrachtungsraum vorhandenen Gebiete und Gebietsbestandteile des Netzes NATURA-2000 und deren Schutz stellen schergewichtige Belange dar, an den sich nach den Rechtsvorschriften der §§ 31-34 BNatSchG strenge zulassungsrechtliche Folgen anknüpfen. Vor diesem Hintergrund war es sachlich geboten und rechtlich zulässig, die Beurteilung möglicher Alternativen aus naturschutzrechtlicher Sicht vorrangig an den Ergebnissen der FFH-Alternativenuntersuchung auszurichten.

Weiter wurden auch planerische Aspekte in die Alternativenbewertung miteinbezogen und darüber hinaus auch die Prüfung, ob mögliche Alternativen auch dem Planungsziel des Neubauvorhabens nach einer leistungsfähigen und einer den verkehrlichen Erfordernissen entsprechenden großräumigen Fernstraßenverbindung entsprechen würden.

Nach diesen Bewertungskriterien wurden im Rahmen der großräumigen Alternativenuntersuchung letztendlich 10 bzw. 9 Varianten geprüft (die in der Variantenprüfung aufgeführte Alternative 807 ist im Abschnitt AS Adenau bis AS Lommersdorf lagegleich mit der Planfeststel-

lungstrasse). Die in der FFH-Alternativenuntersuchung diskutierten Varianten werden nachfolgend beschrieben.

Nullvariante:

Die sog. „Nullvariante“ beschreibt die Situation, dass der Lückenschluss der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg und damit auch der Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau nicht umgesetzt werden würde. Im Zuge der Planaufstellung für das vorliegende Neubauvorhaben wurde daher vor dem Hintergrund einer gesamtheitlichen planerischen Betrachtung eine separate gutachterliche Untersuchung zur Nullvariante für den Lückenschluss der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg und somit auch für den vorliegenden Planungsabschnitt zwischen der AS Kelberg bis AS Adenau aus verkehrlicher Sicht durchgeführt (vgl. Unterlage 21).

Grundsätzlich ließen sich mit der Nullvariante, also dem Verzicht auf den Autobahnneubau, die damit verbundenen Planziele nicht erreichen. Das Ziel, durch die Herstellung des Lückenschlusses der A 1 eine durchgängige verkehrssichere Autobahnverbindung zu schaffen, könnte nicht erlangt werden. Weiterhin könnten die Entlastungswirkungen des derzeitigen und künftigen Verkehrsaufkommens auf dem untergeordneten Straßennetz nicht auftreten und somit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dort nicht verbessert werden. Eine Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen im derzeitigen Straßennetz, insbesondere in den Ortsdurchfahrten, könnte ohne den Neubau der A 1 ebenfalls nicht erreicht werden.

Unabhängig davon ergibt sich der Bedarf für den Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau und des gesamten Lückenschlusses der A 1 insgesamt aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in dem das vorliegende Bauvorhaben dem vordringlichen Bedarf zugeordnet wurde. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf für die Neubaumaßnahme besteht, ist für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen im vorliegenden Kapitel, Nr. IV.1 zur Planrechtfertigung und der Erforderlichkeit des Neubauvorhabens der A 1 verwiesen.

In der genannten gutachterlichen Untersuchung zur Nullvariante wurde für den Lückenschluss der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg aus verkehrlicher Sicht insbesondere untersucht, inwieweit sich verkehrsökonomische Parameter wie Fahrtzeiten, Fahrleistung, Kraftstoffverbrauch und Schadstoffe sowie das Unfallgeschehen im Straßenbestandsnetz bei einem Verzicht auf den Neubau der A 1 entwickeln würden. Als Beurteilungsgrundlage der verkehrlichen Auswirkungen, insbesondere der Entwicklung der Verkehrszahlen, die „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel - Saar - Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Lückenschlüsse A 64 - A 1 Nordumfahrung Trier und A 1 Blankenheim – Daun“ vom Februar 2010 und der „Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg-Blankenheim 2015, Prognose 2030“ (vgl. Unterlagen 22.1 und 22.2) herangezogen.

Im Ergebnis der Untersuchung der Nullvariante haben sich insbesondere folgende Erkenntnisse herausgestellt, die sich bei dem Verzicht auf die Umsetzung des vorliegenden Neubauvorhabens der A 1 ergeben würden:

Verlust der Kosten-/Nutzenrelation der bereits gebauten Lückenschlussabschnitte zwischen der AS Kelberg und dem AD Vulkaneifel

Die bereits bestehenden Autobahnabschnitte der A 1 zwischen der AS Blankenheim und dem AD Vulkaneifel würden aufgrund der rund 25 Kilometer langen Netzlücke die prognostizierten Verkehrsmengen nicht aufnehmen können. Aus wirtschaftlicher Sicht würde dies bedeuten, dass der Verzicht auf den Lückenschluss der A 1 bei den bereits vorhandenen Autobahnabschnitten zu einem negativen Nutzen/Kosten-Verhältnis führen würde, was letztendlich eine Fehlinvestition mit ganz erheblichen, verlorenen Finanzmitteln bedeuten würde. Letztendlich würden bei einem Verzicht auf die Neubaumaßnahme die mit der Maßnahme verbundenen Zielsetzungen des Bedarfsplans als auch die erforderliche Netzfunktion der derzeit bestehenden Lückenschlussabschnitte zwischen der AS Kelberg und dem AD Vulkaneifel verfehlt.

Verzicht auf Verkehrsentlastungen im Bestandsnetz

Durch das Vorhandensein des gesamten Lückenschlusses können durch Umschichtungen von Verkehrsmengen aus dem Bestandsnetz auf die Autobahn Verkehrsentlastungen von bis zu 80% (Prognosehorizont 2025) erwirkt werden. Insbesondere auch die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr und die dadurch bewirkte Verbesserung der Immissionsbelastungen könnten bei einem Verzicht auf den Bau der A 1 nicht erreicht werden.

Verzicht auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Autobahn ist in Bezug auf das Unfallgeschehen und den diesbezüglichen Kennwert „Unfallrate“ die mit Abstand sicherste Straßenkategorie. Mit dem Verzicht auf den Lückenschluss würde auf eine wesentliche Verbesserung der Unfallrate im Bestandsnetz mit allen Konsequenzen der Unfallfolgen verzichtet werden. Infolge dessen würde die Nichtumsetzung des Lückenschlusses der A 1 bedeuten, dass auf eine Maßnahme verzichtet wird, welche Verkehrsteilnehmern schwere und leichtere Schäden für ihre Gesundheit ersparen würde und darüber hinaus sogar einzelnen Menschen das Leben retten könnte.

Verzicht auf bedeutende Schadstoffeinsparungen

Mit der Verwirklichung des gesamten Lückenschlusses und der damit verbundenen Verlagerung von heutigen Fahrtrouten im Kreis-, Landes- und Bundesstraßenbestandsnetz auf die kürzere Autobahnverbindung können bedeutende Fahrleistungen (Mehrkilometer, Mehrverbrauch) eingespart und damit die Schadstoffbelastung der Umwelt reduziert werden. Durch die Umsetzung des Lückenschlusses können nach den Berechnungen der Untersuchung zur Nullvariante ca. 2.900 t Kraftstoffe und ca. 9.000 t des klimaschädigenden Kohlendioxids (CO₂) pro Jahr eingespart werden.

Die Planfeststellungsbehörde stellt hinsichtlich der „Nullvariante“ abschließend fest, dass ohne die Umsetzung des hier vorliegenden Planungsabschnitts für den Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und AS Adenau und darüber hinaus weiterführend für den gesamten Lückenschluss der A 1 bis zur AS Blankenheim das Planungsziel einer leistungsfähigen und eine den verkehrlichen Erfordernissen entsprechenden großräumigen Fernstraßenverbindung nicht erreicht werden könnte. Im Ergebnis stellt die Nullvariante keine zumutbare Alternative für den gesetzlich festgeschriebenen vierstreifigen Neubau des Lückenschlusses der BAB A 1 als leistungsfähige Fernautobahn mit großräumiger Verbindungsfunktion dar. Die Nullvariante scheidet daher als Alternative zur vorliegenden Planungsvariante aus und ist nicht weiter zu berücksichtigen.

Nachfolgend werden nunmehr die weiterhin diskutierten Variantenalternativen aus der eingangs genannten gutachterlichen FFH-Alternativenuntersuchung (vgl. Unterlage 19.4.8), wie folgt beschrieben:

Variante 712 (Planfeststellungslinie)

Die Variante 712 entspricht der bisherigen Trasse der Offenlagen aus den Jahren 2003 (AS Blankenheim – AS Adenau) und 2002 (AS Adenau – AS Kelberg). Sie verläuft entlang der L 115, durch den Lommersdorfer und Dorseler Wald, kreuzt den Aulbach und quert dann südwestlich von Dorsel über die Dorseler Hochfläche die Ahr. Von dort führt sie in südlicher Richtung zwischen den Orten Nohn und Dankerath sowie Senscheid hindurch. Sie quert den Nohner Bach und den Grünbach und mündet in den vorhandenen Autobahnabschnitt bei der AS Kelberg Richtung Daun.

Variante 801

Die Variante 801 verlässt südlich der geplanten AS Lommersdorf die Planfeststellungstrasse, umgeht den Dorseler und Ahrdorfer Wald mit einer Querung der Ahr bei Neuhof. Westlich von Uedelhoven werden die Zuflüsse der Ahr umgangen und der Ahrbach bei Üxheim und Ahütte gequert. Zum Schutz des Nohner Baches verläuft die Trasse dann östlich von Nohn parallel zum Nohner Bach und Grünbach, wobei einige Zuläufe des Grünbachs und des Pützertbachs gekreuzt werden. Östlich von Brück schwenkt die Variante 801 dann wieder in den Abschnitt Kelberg - Daun ein. Die Variante 801 verläuft in der Nähe zu den Ortschaften Lommersdorf und Nohn und zeichnet sich durch die Topografie bedingten engen Radien der Trassierung aus. Die Trasse ist etwa 1.090 m länger als die vorliegende Planfeststellungslinie 712.

Variante 802

Die Variante 802 verlässt südlich der K 71 die Planfeststellungstrasse, umgeht das Feriendorf Freilingen, den Freilinger Bruch, den Weilerbach und Freilinger See sowie Freilingen auf der westlichen Seite und quert die Ahr bei Ahrhütte. Durch das Offenland führt diese Variante in südlicher Richtung zwischen den Ortschaften Leudersdorf und Üxheim hindurch, quert einige Zuläufe des Ahbaches und wird dann südlich von Kerpen und Niederehe nach Osten unter Überschreitung des Ahbaches südlich an Heyroth vorbei wieder in den vorhandenen Autobahnabschnitt der A 1 bei der AS Kelberg geführt. Die Variante 802 verläuft in der Nähe zu den Ortschaften Ahrhütte, Leudersdorf, Niederehe und Heyroth und zeichnet sich ebenfalls durch die Topografie bedingten sehr engen Radien der Trassierung aus. Die Variante ist ca. 2.490 m länger als die vorliegende Planfeststellungslinie 712.

Variante 803

Die Variante 803 verläuft bis westlich von Uedelhoven lagegleich mit der Variante 801. Dort schwenkt sie dann am Waldrand westlich an Leudersdorf vorbei, zwischen den Ortschaften Flesten und Nollenbach hindurch entlang der L 10, westlich an Kerpen vorbei, dann nach Osten schwenkend den Ahrbach querend in die Trasse der vorhandenen Autobahn A 1 bei der AS Kelberg zurück. Die Variante 803 verläuft in der Nähe zu den Ortschaften Ahrhütte, Leudersdorf, Niederehe und Heyroth und zeichnet sich durch die Topografie bedingten sehr engen Radien und Kuppenhalbmesser der Trassierung aus. Die Variante ist ca. 5.050 m länger als die vorliegende Planfeststellungslinie 712.

Variante 807

Die Variante 807 verlässt erst südlich der geplanten AS Adenau die Planfeststellungstrasse. Zum Schutz des Nohner Baches verläuft die Trasse dann östlich von Nohn parallel zum Nohner Bach und Grünbach, wobei einige Zuläufe zum Grünbach und zum Pützertbach gekreuzt werden. Östlich von Brück schwenkt die Variante 807 dann wieder in den bestehenden Autobahnabschnitt Kelberg - Daun ein. Die Variante 807 verläuft in der Nähe zu der Ortschaft Nohn sowie dem Nohner Bachtal und ist etwa 260 m länger als die Planfeststellungslinie 712.

Variante 810

Die Variante 810 verlässt südlich der AS Blankenheim die Planfeststellungstrasse, verläuft westlich des Junkersbergs, dann östlich der Ortschaft Blankenheim-Reetz, umgeht den Weilerbach und Freilinger See sowie Freilingen auf der westlichen Seite und quert die Ahr zwischen Schloßthal und Ahrhütte. Durch das Offenland führt diese Variante nordwestlich an Dollendorf vorbei, schwenkt dann nach Südosten, westlich um Kerpen und Loogh herum durch den Hochheimer Haardt. Ahrbach und Grünbach werden gequert; Heyroth wird nördlich umgangen, um dann wieder in den vorhandenen A 1 Abschnitt Kelberg - Daun zu münden. Die Variante 810 verläuft in der Nähe zu den Ortschaften Dollendorf und Heyroth und zeichnet

sich durch die Topografie bedingten sehr engen Radien und Kuppenhalbmesser der Trassierung aus. Die Variante 810 weist gegenüber der Planfeststellungslinie eine Mehrlänge von ca. 5.471 m auf.

Variante 813

Die Variante 813 verläuft bis westlich von Freilingen lageidentisch zur Variante 810, südlich von Freilingen kreuzt die Variante die L 115 und überquert die Ahr bei Neuhoof. Zwischen Uedelhoven und Ahrdorf verlaufend wird der Ahrbach überquert und danach schwenkt die Variante 813 bei Nohn in die Varianten 801 bzw. 807 ein. Besonders die Nähe zu den Ortschaften Uedelhoven, Ahrdorf und Nohn, sowie die durch die Topografie bedingten sehr engen Radien der Trassierung sind bei der Variante 813 als signifikant zu sehen. Der Längenunterschied zur Planfeststellungslinie 712 beträgt 120 m.

Variante 814

Die Variante 814 verläuft bis westlich von Uedelhoven parallel zur Variante 803. Danach führt sie lagegleich mit der Variante 802 zwischen Uedelhoven und Üxheim hindurch und schwenkt dann nördlich von Niederehe nach Osten wieder in den vorhandenen Autobahnabschnitt Kelberg - Daun ein. Hierbei werden der Niedereher Bach, einige Zuläufe und der Grünbach gekreuzt. Die Variante 814 verläuft in der Nähe zu den Ortschaften Lommersdorf, Ahrhütte, Leudersdorf und Üxheim und zeichnet sich durch die Topografie bedingten sehr engen Radien der Trassierung aus. Die Variante ist ca. 1.500 m länger als die vorliegende Planfeststellungslinie 712.

Variante 819

Die Variante 819 verläuft bis südlich Lommersdorf lagegleich zur Variante 801 und 814 und schwenkt dann nach Querung der L 115 und der Ahr bei Schloßthal in die Variante 810 ein. Die Variante verläuft in der Nähe zu den Ortschaften Lommersdorf, Dollendorf und Heyroth und ist durch die Topografie bedingten sehr engen Radien und Halbmessern in der Trassierung geprägt. Die Variante 819 ist ca. 8 km länger als die Planfeststellungslinie 712.

Variante 821

Die Variante 821 verläuft bis südlich Lommersdorf lagegleich zu den Varianten 801, 803, 819 und schwenkt dann in die Variante 813 ein. Die Variante verläuft in der Nähe der Ortschaften Lommersdorf, Uedelhoven, Ahrdorf und Nohn und ist durch die Topografie bedingten engen Radien der Trassierung geprägt. Die Variante 821 ist ca. 665 m länger als die Planfeststellungslinie 712.

IV.5.3 Vergleichende Bewertung der Planungsvarianten

Die vorbeschriebenen Planungsvarianten sind im Rahmen einer vergleichenden Betrachtung aufgrund der gutachterlichen Untersuchung wie folgt zu beurteilen:

Bei der Begutachtung der Varianten wurde in der oben genannten FFH-Alternativenuntersuchung in einem ersten Schritt methodisch zwischen einer Grob- und einer Detailprüfung unterschieden.

Im Zuge der Grobprüfung wurden Art und Anzahl der erheblichen Beeinträchtigungen der einzelnen Alternativen ermittelt. Dabei wurden alle, für die Erhaltungsziele maßgeblichen Vorkommen von LRT-Flächen und Anhang II-Arten in den FFH-Gebieten bzw. maßgeblichen Flächen für die Vogelarten des Anhangs I VS-RL im Vogelschutzgebiet aufgrund vorhandener aktueller Unterlagen identifiziert. Weiterhin wurde zwischen Vorkommen prioritärer Lebensräume (LRT) und prioritärer Arten und von nichtprioritären Ausprägungen differenziert. Gegenüber straßenbedingten Wirkungen generell empfindliche LRT-Vorkommen (FFH-Gebiet) und Artvorkommen (Anhang II – Arten resp. Vogelarten im VSG) wurden identifiziert und berücksichtigt. Unter Beachtung der prognostizierten Verkehrsbelastung der Planfeststellungs-trasse 712 sowie auf Grundlage der technischen Alternativenentwürfe erfolgte eine Abschätzung folgender Wirkungen:

- Flächenüberbauung, Flächenverlust (zur quantitativen Ermittlung wurde neben der anlagebedingten Flächeninanspruchnahme durch die Trasse auch das Baufeld von 10 m beiderseits der Trasse berücksichtigt).
- Barriere- / Zerschneidungswirkungen (z.B. mit der Folge der Verkleinerung von Lebensraumtypen und Tierhabitaten).
- Komplexe Störfwirkungen (im Wesentlichen Beunruhigung, Schadstoffe allgemein, Lärm/Lichtwirkungen) bis 100 m beiderseits der Trasse bzw. im Einzelfall weiterreichende Lärmwirkungen bis 400 m).
- Zusatzbelastung durch eutrophierend wirkende Stoffeinträge (Stickstoffdeposition)

Die möglichen bzw. absehbaren Wirkungen / Wirkungsbänder wurden mit LRT und Artvorkommen überlagert und detailliert vergleichend betrachtet. Im Rahmen der FFH-Alternativenbetrachtung wurden im Wesentlichen dieselben Kriterien, die bei den Verträglichkeitsprüfungen für die Planfeststellungslinie zugrunde liegen, zur Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des Gebiets verwendet.

Im Ergebnis der Grobprüfung konnten letztendlich die Alternativen mit erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele aus FFH-Sicht von der weiteren Detailprüfung ausgeschlossen werden. Danach konnten für die Aspekte Lebensraumtypen sowie für die Zielarten der (potenziell) betroffenen Vogelschutz- und FFH-Gebiete die vier Trassenalternativen 803, 810, 814 und 819 wegen erheblicher Beeinträchtigungen von prioritären Lebensräumen als wesentlich ungünstiger als die Planfeststellungstrasse 712 eingestuft werden. Darüber hinaus stellten sich diese Varianten aufgrund der Nähe zu den genannten Ortschaften, der durch die Topo-

grafie bedingten sehr engen Radien und Halbmesser der Trassierung sowie der Längenunterschiede zur Planfeststellungslinie auch aus technischer Sicht nicht als vorzugswürdig dar. Diese Trassenalternativen mussten auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher keiner weiteren Detailprüfung unterzogen werden. Die Varianten scheidet damit aus den genannten Gründen, insbesondere unter Beachtung der festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen in den beschriebenen Natura-2000-Gebieten, als Alternative zur vorliegenden Planfeststellungsstrasse 712 aus.

In der Detailprüfung wurden die verbleibenden Alternativen in der gutachterlichen FFH-Alternativenuntersuchung gegenübergestellt und bewertet. Als Merkmal wurde der prognostizierbare Umfang der Beeinträchtigung auf Basis folgender geeigneter Indikatoren herangezogen:

- Umfang der beeinträchtigten LRT-Fläche (ha) und prioritären LRT-Fläche (ha) durch die Trasse
- Umfang der beeinträchtigten LRT-Fläche (ha) durch Stickstoffeintrag (betriebsbedingt bis 100 m)
- Umfang der beeinträchtigten prioritären LRT-Fläche (ha) durch Stickstoff (betriebsbedingt bis 100 m)
- Summe der beeinträchtigten LRT-Flächen (ha)
- Umfang des beeinträchtigten Lebensraums von Anhang II-Arten bzw. Arten der VS-RL.

Im Zuge der Detailprüfung wurden die Trassenalternativen gebietsbezogen (Gebiet für Gebiet) hinsichtlich ihrer möglichen Beeinträchtigungen folgender Natura 2000-Gebiete gutachterlich untersucht: VSG „Ahrgebirge“ Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz, der FFH-Gebiete „Gewässersystem der Ahr“, „Ahrtal“, „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ sowie das FFH-Gebiet „Gerolsteiner Kalkeifel“. Für das VSG „Ahrgebirge“ in Rheinland-Pfalz ist auszuführen, dass dieses ausschließlich durch die Planfeststellungsstrasse 712 beeinträchtigt wird. Die Beeinträchtigungen werden vom Fachgutachter als nicht erheblich eingestuft. Die gebietsbezogene Beurteilung der Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete durch die Trassenvarianten erfolgte jeweils unter folgenden Gesichtspunkten:

- Angabe der für die Alternativenprüfung ausgewerteten gebietsbezogenen Datenquellen,
- Erhaltungsziele der Natura 2000-Gebiete,
- Vorkommen von Erhaltungsziel-Arten im Untersuchungsraum,
- Darstellung der Beeinträchtigung durch die Trassenalternativen,
- Prüfung von Vermeidungsmöglichkeiten der erheblichen Beeinträchtigungen,
- Beurteilung der Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebietes.

Weiterhin wurden im Zuge der Detailprüfung bei der Beeinträchtigungsermittlung die bereits für die Planfeststellungsvariante 712 konzipierten naturschutzfachlichen Vermeidungsmöglichkeiten berücksichtigt. Diese wurde im Analogieschluss ebenfalls auch bei der Bewertung der untersuchten Alternativtrassen einbezogen.

Zusammenfassend kam die Detailprüfung hinsichtlich der noch verbliebenen und zu berücksichtigenden Trassenalternativen im Zuge eines Variantenvergleichs in der FFH-Alternativenuntersuchung zu nachfolgend zusammengefassten Ergebnissen:

Hinsichtlich der Variante 802 bleibt vorab festzuhalten, dass im Ergebnis der detaillierten gutachterlichen Untersuchung die Beeinträchtigungen der Variante durch bau- und anlagebedingte Flächenverluste quantitativ deutlich umfangreicher als die der Planfeststellungsvariante (712) eingeschätzt wurden. Die Variante war daher aus Sicht der Fachgutachter aus nachvollziehbaren Gründen nicht mehr weitergehend im Detail zu prüfen. Insbesondere wurde gutachterlich festgestellt, dass die Variante 802 durch ihre räumliche Nähe zu dem VSG „Vulkanneifel“ das Erhaltungsziel „Uhu“ aufgrund betriebsbedingter Störungen von (Nahrungs-) Lebensräumen des Uhus und durch ein erhöhtes Kollisionsrisiko für die Vogelart erheblich beeinträchtigt. Weiterhin kommt die gutachterliche Untersuchung zu dem Ergebnis, dass durch die Variante 802 neben den direkten Flächenverlusten des FFH-Gebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“, auch die LRT 8210, 9130 und 9150 erheblich beeinträchtigt werden würden. Aus diesen Gründen war es auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, die Variante 802 einer weiteren Detailprüfung zu unterziehen. Diese Variante scheidet somit, insbesondere unter Beachtung der festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen für den Uhu und die genannten LRT als Alternative zur vorliegenden Planfeststellungstrasse 712 aus.

In der Detailprüfung waren abschließend somit noch neben der Planfeststellungslinie 712 die Alternativen 801, 807, 813 und 821 hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Vogelschutz- und die FFH-Gebiete tiefergehend gutachterlich zu vergleichen und zu bewerten.

Gemäß der detaillierten gutachterlichen Untersuchung ist ein FFH-rechtliches Beeinträchtigungspotenzial bei allen untersuchten Alternativen vorhanden. Die Beeinträchtigungsmöglichkeiten sind außer bei der Alternative 801, bei allen weiterhin betrachteten Alternativen höher als bei der Planfeststellungsvariante 712 zu bewerten.

Das Beeinträchtigungspotenzial der Alternative 801 entspricht wegen der möglichen Beeinträchtigung des LRT 9170 infolge von Stickstoffdepositionen weitgehend dem Beeinträchtigungspotenzial der Planfeststellungslinie 712. Nach dem Ergebnis der FFH-Alternativenprüfung ist die Alternative 801 letztendlich aber als ungünstiger zu erachten oder bestenfalls mit der Planfeststellungslinie 712 gleichzusetzen. Nach den Kriterien des Alternativenvergleichs führt die Variante 801 analog zur Variante 712 zu keinen unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen. Abgesehen vom Gebietsschutz verläuft die Variante 801 aber äußerst nahe der Ortslagen Nohn und Lommersdorf, sodass hier erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch (Wohnen, Erholung) zu erwarten wären. Des Weiteren ist die Variante

801 ca. 1.090 m länger als die Planfeststellungslinie 712. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt die Alternative 801 aus den vorstehend genannten Gründen daher keine günstigere bzw. vorzugswürdigere Variante als die Planfeststellungslinie 712 dar.

Die Alternative 807 ist hinsichtlich ihres Beeinträchtigungspotenzials der Planfeststellungsvariante 712 gleichzusetzen, da sie in weiten Teilen im Planungsabschnitt Adenau – Lommersdorf mit der planfestgestellten Linie 712 lagegleich ist. Die Variante 807 ist aber im vorliegenden Planungsabschnitt insbesondere aus FFH-Sicht nicht als vorzugswürdig zu beurteilen, da für die Variante 807 kein günstigeres Beeinträchtigungspotential gegenüber der Linie 712 festzustellen ist. Unabhängig davon verläuft die Variante 807 gegenüber der Variante 712 wesentlich näher an der Ortslage Nohn, sodass Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch hier nicht auszuschließen sind. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt daher auch die Alternative 807 aus den vorstehend genannten Gründen keine günstigere bzw. vorzugswürdigere Variante gegenüber der Planfeststellungslinie 712 dar.

Bei der Variante 813 entstehen nach der gutachtlichen Prüfung im FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ anlage- und betriebsbedingte Flächenverluste oder Stickstoffeinträge in empfindliche LRT. Insbesondere führen die anlage- und betriebsbedingten Flächenverluste und Eingriffe in den LRT 6510 (Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgwiesen) und den LRT 9170 (Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald) sowie in den LRT „Bechsteinfledermaus“ zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets.

Die Variante 813 scheidet somit auch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, insbesondere unter Beachtung der festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen der v.g. LRT, als vorzugswürdigere Alternative zur vorliegenden Planfeststellungstrasse 712 aus.

Bei der Variante 821 entstehen wie bei der vorstehend beschriebenen Variante 813 nach der gutachtlichen Prüfung im FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ anlage- und betriebsbedingte Flächenverluste oder Stickstoffeinträge in empfindliche LRT. Insbesondere führt hier der nicht vermeidbare anlagebedingte Flächenverlust des LRT 6510 (Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgwiesen) zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets.

Von daher stellt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch die Alternative 821 keine günstigere bzw. vorzugswürdigere Variante gegenüber der der Planung zu Grunde liegenden Planfeststellungslinie 712 dar.

Die Planfeststellungsbehörde stellt im Hinblick auf die dargestellten Gründe fest, dass die oben beschriebenen Varianten der Grob- als auch der Detailprüfung aus naturschutzfachlicher Sicht und insbesondere aufgrund der Eingriffe in die aufgeführten Natura-2000-Gebiete keine vorzugswürdigen Varianten gegenüber der hier vorliegenden Planfeststellungstrasse der A 1 zwischen der AS Kelberg und AS Adenau und auch gegenüber des derzeit geplanten Lückenschlusses der A 1 zwischen der AS Blankenheim und Kelberg darstellen.

Abschließend ergibt sich aus den vorgenommenen Untersuchungen und der eingehenden Betrachtung der dargestellten Varianten zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, dass die vom Vorhabenträger beantragte Planfeststellungslinie (Variante 712) als geeignetste Trassenführung erscheint. Dies ist vor allem nach den Erkenntnissen der FFH-Alternativenuntersuchung (vgl. Unterlage 19.4.8) und der dazugehörenden Anlagen, der durchgeführten Linienebestimmungsverfahren, den Betrachtungen und Ergebnisse im Rahmen des Raumordnungsverfahrens, der sich daran anschließenden weiteren Detailplanungen zur Erstellung der Planfeststellungsunterlagen sowie unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der 1. Planoffenlage für das Planfeststellungsverfahren für den „Neubau der Bundesautobahn A 1 (BAB A 1) im Teilabschnitt von der Anschlussstelle Adenau (L 10) bis zur Anschlussstelle Kelberg (B 410) von Bau-km 4+920 bis 15+460“, für das die Planunterlagen in der Zeit vom 26.02.2002 bis 25.03.2002 offengelegen haben, festzustellen.

Weiterhin wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur vorliegenden Planung seitens der Naturschutzvereinigungen BUND und NABU eine ergänzende Trassenalternative zur vorliegenden Planfeststellungslinie 712 im Raum Leudersdorf und Kerpen vorgeschlagen. Die vorgeschlagene Trasse wurde durch den Landesbetrieb Mobilität Trier hinsichtlich seiner technischen Umsetzbarkeit überprüft und entsprechend dem Detaillierungsgrad der bereits untersuchten Alternativen technisch konkretisiert. Diese Variante wird nachfolgend als Variante 822 bezeichnet. Für die vorgeschlagene Variante 822 wurde eigens eine gutachterliche Stellungnahme („A 1 AS Kelberg – AS Adenau, Ergänzende Betrachtung der im Rahmen der Einwendungen vorgeschlagenen Alternative (hier 822) innerhalb der FFH-Alternativenuntersuchung (U 19.4.8)“ erstellt. Die gutachterliche Stellungnahme vom 27.07.2020 der FÖA Landschaftsplanung GmbH ist Bestandteil der Verfahrensakte zu diesem Planfeststellungsbeschluss. Die ergänzende Variantenuntersuchung wurde dem BUND und dem NABU mit der Übersendung der Stellungnahme des Vorhabenträgers seitens der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnisnahme übersandt.

Die untersuchte Variante 822 verläuft danach von der Anschlussstelle Blankenheim in südlicher Richtung lagegleich mit der Variante 810. In Höhe der Ortslage Freilingen verschwenkt die Variante 822 in westlicher Richtung, quert im Anschluss das Ahrtal sowie nachfolgend den Lampertsbach. In Höhe der Ortslage Dollendorf schleift die Variante 822 wieder in die Variante 810 ein. Im weiteren südlichen Verlauf, in Höhe der Ortslage Kerpen schwenkt die Variante 822 von der Variante 810 ab und mündet in die Variante 803 ein. Im nachfolgenden Trassenverlauf ist die Variante 822 lagegleich mit der Variante 803 und endet mit Anbindung an der Anschlussstelle AS Kelberg an das bestehende Autobahnnetz. Die seitens der Naturschutzvereinigungen vorgeschlagene Trasse ist etwa 3.680 m länger als die Planfeststellungslinie und verläuft insbesondere im Bereich der westlichen Verschwenkung in der Nähe zu der Ortschaft Hüngersdorf.

Überwiegend im mittleren Teilbereich verläuft die Variante 822 abseits der bereits in der FFH-Alternativenuntersuchung untersuchten und weiter oben beschriebenen Trassen. Eine verän-

derte bzw. neue und noch nicht untersuchte Trassenführung ergibt sich aus der Linienverschwenkung auf Höhe der Ortschaft Dollendorf mit der anschließenden Querung des Lampertsbach sowie der Ahrquerung nördlich von Hüngersdorf. Diese in Teilen neue vorgeschlagene Linienführung ist letztendlich Gegenstand der gutachterlichen Stellungnahme vom 27.07.2020. Die Beurteilung der Variante erfolgte entsprechend der in der FFH-Alternativenuntersuchung (vgl. Unterlage 19.4.8) dargestellten Methodik und Datenquellen.

Die ergänzende Betrachtung der von den Naturschutzvereinen vorgeschlagenen Alternative 822 kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass bei dem Verlauf der Trasse im Bereich westlich von Dollendorf eine Umfahrung bzw. Beeinträchtigung von Natura 2000 Gebieten nicht vermieden werden kann. Teilbereiche des FFH Gebietes „Gewässersystem der Ahr“ werden im Bereich des Lampertsbach und der Ahr gequert. Insbesondere bei der Querung des Lampertsbachs werden Flächen des dort vorkommenden LRT 6210 „Trespen-Schwingel-Kalk-Trockenrasen“ anlagebedingt in Anspruch genommen. Diese Flächeninanspruchnahme wird vor dem Hintergrund der vorhandenen Topografie in der ergänzenden Variantenbetrachtung als unvermeidbar erachtet. Im Ergebnis wird die anlagebedingte Beeinträchtigung des genannten LRT 6210 gutachterlich als erheblich eingeschätzt.

Im weiteren südlichen Verlauf befindet sich die ergänzende Trassenalternative dann wieder in den Linien der in der FFH-Alternativenuntersuchung untersuchten und oben bereits dargestellten Varianten 803, 810 und 819. Bei diesen Trassenverläufen wurden in der FFH-Alternativenuntersuchung weitere erhebliche Beeinträchtigungen des FFH Gebiets „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ gutachterlich festgestellt.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die gutachterliche Stellungnahme vom 27.07.2020 der FÖA Landschaftsplanung GmbH als sachgerecht und nachvollziehbar und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stellt auch die vorgeschlagene Alternative 822 der Naturschutzvereinigungen aufgrund der prognostizierten erheblichen Beeinträchtigungen der genannten FFH-Gebiete daher keine günstigere bzw. vorzugswürdigere Variante gegenüber der dem Verfahren zugrundeliegenden Planfeststellungslinie 712 dar.

IV.5.4 Einwendungen zu Planungsvarianten

Weiterhin wurde seitens der Naturschutzvereinigungen BUND und NABU in deren gemeinsamer Stellungnahme sowie in weiteren Einwendungen zusätzliche Kritikpunkte und Vorschläge zu den untersuchten FFH-Alternativen in den planfestgestellten Unterlagen vorgetragen. Diesbezüglich wird zuvorderst auf die vorstehenden vergleichenden Bewertungen der einzelnen Planungsvarianten unter Nr. IV.5.3 (Vergleichende Bewertung) verwiesen. Ergänzend dazu wird wie folgt ausgeführt:

Es wird vorgetragen, die Alternative 801 wäre bei zusätzlicher Berücksichtigung der Betroffenheit der Wildkatze besser einzustufen als die Planfeststellungsvariante 712.

Dem wird seitens des Straßenbaulasträgers bzw. des beauftragten Fachgutachters, FÖA

Landschaftsplanung GmbH, widersprochen. Es wurde dargelegt, dass die Zerschneidung von Wildkatzenarealen kein vorrangiger Grund sei, eine Variante umweltfachlich auszuschließen. Hinsichtlich der durchgeführten Alternativenprüfung ist die Wildkatze weder als Erhaltungszielart noch als mögliche charakteristische Art von Lebensraumtypen zu bewerten und zu berücksichtigen. Die Wildkatze sei nicht eng genug ökologisch eingemischt, um sie als charakteristische Art zu betrachten. Hinsichtlich weitergehender naturschutzfachlicher Aussagen zur Wildkatze wird auf die Artenschutzprüfung in den planfestgestellten Unterlagen (vgl. Unterlage 19.2) und auf die Ausführungen zu den Belangen des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes in Kapitel EX.3 des vorliegenden Beschlusses verwiesen. Danach können mögliche Beeinträchtigungen der Wildkatze durch die in der Planung vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere durch die Herstellung von Querungsbauwerken und Querungshilfen sowie der Anlage eines wildkatzensicheren Wildkatzenschutzzauns mit Leitfunktion entlang der gesamten Trasse der A 1 vermieden werden. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG werden nach der Artenschutzprüfung ebenfalls nicht erfüllt. Nach den Kriterien des Alternativenvergleichs führt die Variante 801 analog zur Variante 712 zu keinen unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen. Damit sind beide Varianten von ihrem Beeinträchtigungspotential weitgehend gleich zu beurteilen. Zusätzliche Argumente, inwieweit die Variante 801 günstiger zu beurteilen sei, werden seitens der Naturschutzvereinigungen nicht vorgetragen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt die Alternative 801, wie oben bereits ausgeführt auch unter Beachtung einer möglichen Betroffenheit der Wildkatze, keine günstigere bzw. vorzugswürdigere Variante als die Planfeststellungslinie 712 dar.

Weiter wird vorgetragen, dass das Erhaltungsziel „Schwarzspecht“ in der FFH-Alternativenuntersuchung 2018 gegenüber der Untersuchung aus dem Jahre 2010 nicht mehr genannt wird und entsprechend keine Alternativenprüfung durchgeführt wurde.

Diesbezüglich hat der Straßenbaulasträger bzw. der Fachgutachter nachvollziehbar dargelegt, dass die Bewertung von Beeinträchtigungen des Schwarzspechts in der Verträglichkeitsprüfung „Ahrgebirge“ (Unterlage 19.4.3) auf den aktuellen Kartierergebnissen und aktuellen Erkenntnissen zu dessen Betroffenheit bzw. Empfindlichkeit beruht. Die Bewertung stützt sich beispielsweise auf die zwischenzeitlich erschienene Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr; Garniel & Mierwald 2010. Das Gutachten kommt auf Basis dieser aktualisierten Daten und Erkenntnisse zu einer neuen Beurteilung, nach der der Schwarzspecht nicht erheblich beeinträchtigt wird. Eine weitere Betrachtung in der FFH-Alternativenprüfung war somit nicht mehr erforderlich.

Nach Ansicht der Naturschutzvereinigungen sei zudem der Untersuchungsraum im Zuge der Alternativenprüfung im Süden auf den Bereich von Bongard südlich der Landesgrenze von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz begrenzt worden, sodass kein vollwertiger bzw. vollständiger Alternativenvergleich vorgenommen werden konnte. Die Suche nach einer Alternative im östlichen Planungsraum in Richtung Kelberg im Korridor der B 257 wurde dadurch verhindert.

Der Vorhabenträger hat hierzu erläutert, dass innerhalb der Alternativenprüfung abschnittsübergreifend unter Berücksichtigung der vorhandenen Anschlussstellen Kelberg im Süden und Blankenheim im Norden ohne weitere Zwangspunkte ein Alternativenvergleich vorgenommen wurde. Der Kernraum des großflächigen Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ in Rheinland-Pfalz, das sich sehr viel weiter nach Osten erstreckt und an dessen Westrand der Korridor der geplanten A 1 verläuft, wurde dabei als Ausschlussraum für eine Trassenfindung (vgl. Unterlage 19.4.8) angesehen. Ein östlicher Linienverlauf im Raum der B 257 war bereits Gegenstand der Linienbestimmung aus dem Jahre 1987 sowie anschließender Untersuchungen. Ein entsprechender Trassenverlauf war aus ökologischen und landschaftsästhetischen Gründen verworfen worden (vgl. Unterlage 1, S. 8ff).

Weiter wird bemängelt, dass in der dem vorliegenden Verfahren zugrunde liegenden FFH-Alternativenuntersuchung aus dem Jahre 2018 eine mögliche Verschiebung vom derzeitigen Ausbauende der A 1 nach Westen über die B 421 bis nach Hillesheim und von dort im Korridor der L 26/L 115 bei Lommersdorf (AS Blankenheim) ebenso wie eine Ostverschiebung über die B 410 zur B 257 nach Kelberg nicht untersucht wurde.

Der Vorhabenträger hat diesbezüglich nachvollziehbar erwidert, dass in der umweltfachlichen Variantenuntersuchung alle Varianten untersucht wurden, welche die verkehrlichen Ziele des Neubauvorhabens erreichen können. Dabei wurde insbesondere darauf geachtet, dass der Planungsabschnitt den Anschluss an die bestehenden Streckenabschnitte der A 1 ermöglicht und zugleich nicht per se, wegen absehbar erheblicher Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes, von vornherein als Alternative ausscheidet.

Soweit seitens der Naturschutzvereinigungen weiter vorgetragen wird, der Untersuchungsraum der FFH-Alternativenuntersuchung sei zu eng bemessen, schließt sich die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen des Vorhabenträgers an. Insoweit kann auch die Planfeststellungsbehörde keine Untersuchungslücke erkennen. Insbesondere wurden in den verschiedenen Planungs- und Verfahrensstadien zahlreiche Alternativkorridore und Alternativtrassen betrachtet und gutachterlich bewertet. Insoweit kann auch auf die vorstehenden Ausführungen zu den Planungsvarianten und ergänzend auf die Erläuterungen zur Chronologie des Lückenschlusses verwiesen werden.

Bei dem Untersuchungsraum für den FFH-Alternativenvergleich wurde als südlicher Fixpunkt die AS Kelberg festgelegt. Als nördlicher Fixpunkt wurde sowohl die AS Blankenheim als auch die AS Lommersdorf angenommen. Nach Westen wurde der untersuchte Bereich so groß wie möglich abgegrenzt, damit alle verkehrsplanerisch noch sinnvollen Umfahrungen eingeschlossen werden konnten. Östlich der Vorzugslinie (Planfeststellungsstrasse 712) wurde zwar ein weiterer Untersuchungsraum abgegrenzt, jedoch in der Untersuchung nicht weiter vertieft, da jede weiter nach Osten verschwenkende Linie das großräumige Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ umso stärker beeinträchtigen würde.

Abschließend stellt die Planfeststellungsbehörde aufgrund der genannten Gründe fest, dass der Untersuchungsraum in der FFH-Alternativenuntersuchung unter dem Gesichtspunkt der

FFH-Verträglichkeit fachtechnisch ausreichend abgegrenzt wurde. Daneben wurden für die Linienfindung auch weitere Aspekte der Natur und Landschaft, der Raumordnung, des Immissionssschutzes und Gründe der Wirtschaftlichkeit sowie das Schutzgut Mensch (Wohnen, Erholung) berücksichtigt.

Soweit vorgetragen wird, der vorliegende Planungsabschnitt der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau besitze keinen eigenen Verkehrswert, wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung / Erforderlichkeit der Maßnahme im vorliegenden Beschluss unter Kapitel E, IV. 4 (Aufspaltung des Gesamtvorhabens/ Abschnittsbildung/ Hinweis auf Verfahren in NRW) verwiesen.

Weiterhin wird ausgeführt, dass die hier vorgenommene Aufteilung der Gesamtplanung des Lückenschlusses der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Blankenheim in drei Planungsabschnitte mit entsprechenden Planfeststellungsverfahren nicht zulässig sei. Diesbezüglich bleibt festzuhalten, dass die Aufteilung in die drei Planfeststellungsabschnitte nach den Maßstäben erfolgte, die in der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes dazu entwickelt worden sind. Maßgeblich ist dabei, dass bei der Festlegung der Planfeststellungsgrenzen die Grundsätze der sachgerechten Abwägung beachtet werden und dass die entstehenden Planfeststellungsabschnitte einen eigenständigen Verkehrswert besitzen, damit für den Fall des endgültigen Scheiterns eines Anschlussabschnittes kein Planungstorso entsteht. Wie bereits an anderer Stelle dargelegt, ist dies vorliegend der Fall. Der hier festgestellte Teilabschnitt könnte auch ohne die Umsetzung weiterer Planungsabschnitte des Lückenschlusses der A 1 bereits einen Teil der prognostizierten Verkehrsmengen aufnehmen und zur Entlastung des untergeordneten Straßennetzes und der Ortsdurchfahrten im Ausbaubereich beitragen. Der Neubau der A 1 im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt würde auch weiterhin den Zielen der §§ 1 Abs. 1, 3 Abs. 1 FStrG entsprechen und als Bundesfernstraße ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und so einem weiträumigen Verkehr dienen. Im Süden schließt der vorliegende Abschnitt an die bestehende Anschlussstelle AS Kelberg (B 410) als Bestandteil des bereits unter Verkehr befindlichen südlichen Anschlussabschnittes der A 1 an. Im Norden ist für diesen Fall eine Anbindung des hier festgestellten Planungsabschnitts an das untergeordnete Straßennetz im Bereich der Anschlussstelle AS Adenau (L 10) mit einem provisorischen Anschluss an das weitere öffentliche Straßennetz vorgesehen. Die provisorische Anschlussstelle A 1 / L 167 / L 10 ist Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Die festgestellte Planung besitzt somit sehr wohl einen eigenständigen Verkehrswert, sodass für den Fall des Scheiterns der Anschlussabschnitte kein Planungstorso entstehen würde.

Die Naturschutzvereine weisen darüber hinaus darauf hin, dass Aspekte der Bauausführung bei der Grobprüfung in der FFH-Alternativenprüfung nicht berücksichtigt wurden, so dass gfs. habitat- oder artenschutzrechtliche Aspekte in Bezug auf die Baustraßen im FFH-Variantenvergleich zu berücksichtigen seien.

Hierzu hat der Baulastträger in seiner Stellungnahme richtigerweise darauf hingewiesen, dass es im Zuge einer Grobprüfung nicht erforderlich ist, nicht als entscheidungserheblich eingestufte Wirkungen bzw. solche Wirkungen, welche durch (anerkannt wirksame) Vermeidungsmaßnahmen im Zuge der Feinprüfung vermieden werden können, zunächst zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Aspekte der Baudurchführung müssen nach der Rechtsprechung des BVerwG die planfestgestellten Baustraßen natur- und artenschutzrechtlich bewältigt werden. Dies ist mit entsprechenden Techniken und unter Zuhilfenahme zusätzlicher Regelungen wie z.B. dem Rückgriff auf bestimmte Zeitfenster für den Baubetrieb im Allgemeinen möglich.

Aus der Betrachtung der baubedingten Wirkungen der Planfeststellungstrasse in den gebietsbezogenen FFH-Verträglichkeitsprüfungen für den vorliegenden Planungsabschnitt lässt sich erkennen, dass unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen baubedingt nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele zu rechnen ist.

Die Berücksichtigung der Aspekte der Bauausführung, insbesondere die Bewertung der erforderlichen Baustraßen unter den Gesichtspunkten naturschutzfachlicher Aspekte und insbesondere der FFH-Verträglichkeit wurde nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in den Planunterlagen nachvollziehbar dargestellt. Hierzu kann besonders auf die Darstellungen und Aussagen in den jeweiligen FFH-Verträglichkeitsprüfungen, die Übersichtslagepläne der Baustraßen (Unterlage 16) und auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) verwiesen werden. Dabei war es zulässig, die Betrachtung der Ergebnisse aus der Grobprüfung auf die betrachteten Alternativen zu übertragen. Eine weitergehende detaillierte Prüfung der Aspekte der Bauausführung, insbesondere auch die habitatrechtlichen Auswirkungen durch die Baustraßen, war nach rechtlichen Maßstäben nicht gefordert.

Es wird weiterhin vorgetragen, dass westlich des Siedlungsgebietes Leudersdorf (Trasse 803) eine Trassenführung außerhalb des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ möglich sei. Ebenfalls fehle eine Untersuchung einer Trassenführung in Randlage von Lommersdorf, die auch außerhalb des Vogelschutzgebietes verlaufen würde.

Hierzu wird erwidert, dass eine Führung außerhalb des VSG Ahrgebirge östlich von Lommersdorf im Zuge von Variantenuntersuchungen im Querungsbereich des VSG für den Abschnitt Lommersdorf – Blankenheim geprüft wurde. Das Ergebnis dieser Untersuchungen ist in der FFH-VP für das Vogelschutzgebiet (im Kap. „Vorausschau“ für den weiteren Verlauf der A 1 im nächsten Abschnitt Lommersdorf – Blankenheim) ergebnisorientiert wiedergegeben. Die Variantenuntersuchungen im Einzelnen sind nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen zum vorliegenden Planfeststellungsabschnitt zwischen Kelberg und Adenau.

Darüber hinaus sind mehrere, vorstehend bereits dargelegte Varianten östlich von Lommersdorf im Rahmen der FFH-Alternativenuntersuchung geprüft worden (Varianten 801, 803, 814, 819, 821). Westlich von Leudersdorf wurden die Varianten 803, 810 und 819 sowie nachträglich im Rahmen der Einwendungen und Stellungnahmen die oben ausführlich beschriebene ergänzende Variante 822 untersucht.

Außerdem sei es von Einwenderseite nicht nachvollziehbar, dass die Planfeststellungslinie 712 besser bewertet werde als die Variante 807; diese Variante würde das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ umfahren und das Gewässersystem der Ahr nicht erheblich beeinträchtigen.

Hinsichtlich der Bewertung der Alternative 807 ist darauf hinzuweisen, dass diese aus FFH-Sicht gerade nicht besser als die vorliegende Planfeststellungslinie bewertet wurde. Die Alternative 807 ist hinsichtlich ihres Beeinträchtigungspotenzials der Planfeststellungsvariante 712 gleichzusetzen. Diesbezüglich kann auf die obigen Ausführungen und die Ergebnisse der FFH-Alternativenuntersuchung verwiesen werden (Unterlage 19.4.8).

In der Stellungnahme der Naturschutzvereine wird weiterkritisiert, dass im Bereich Kerpen und Berndorf Bereiche mit geringerem Raumwiderstand vorliegen. Dies sei auch in der FFH-Alternativenuntersuchung aus dem Jahre 2010 vom Gutachter so festgestellt worden. Eine Untersuchung möglicher Varianten mit geringerem Raumwiderstand sei aber in der nunmehr vorliegenden FFH-Alternativenuntersuchung nicht erfolgt. Wäre die Untersuchung zur Wildkatze berücksichtigt worden, hätte dies im Alternativenvergleich in der aktuellen FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zu einer anderen Bewertung der Planfeststellungstrasse führen müssen.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme nachvollziehbar erläutert, dass sich die angesprochenen Punkte auf die FFH-Alternativenuntersuchung aus dem Jahre 2010 beziehen, die aber nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist. Die darin enthaltenen Aussagen bezüglich der „weniger empfindlichen Teilräume“ wurden bereits in der an die Grobanalyse anschließenden Feinanalyse berücksichtigt. Die Erkenntnisse vorauslaufender Planungsphasen sind unter Berücksichtigung zwischenzeitlich hinzugekommener Erkenntnisse z.B. der aktuellen Verkehrsuntersuchungen, ausgewertet. Sie sind in der Alternativenprüfung 2018, soweit relevant, berücksichtigt.

Im Bereich zwischen Kerpen und Berndorf wurden die Varianten 803, 810 und 819 untersucht. Zusätzlich wurde die Variante 822 vom Fachgutachter ergänzend untersucht. Weitere Linien in diesem Bereich haben sich nicht aufgedrängt und wären auch auf Grund des engen Korridors zwischen Kerpen und Berndorf durch die v.g. Linien planerisch abgedeckt.

Hinsichtlich der Berücksichtigung der Wildkatze kann auf die obigen Ausführungen verwiesen werden; dort wurde dargelegt, dass die Zerschneidung von Wildkatzenarealen kein Grund sei, eine Variante umweltfachlich auszuschließen. Die Planfeststellungsvariante nur aus Gründen des Wildkatzenschutzes auszuschließen war nicht geboten.

Ebenfalls wird bemängelt, dass eine Trassenführung außerhalb des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ östlich von Lommersdorf entlang des L 115-Korridors über Dollendorf-Wiesbaum (Gewerbegebiet) nach Hillesheim nicht untersucht wurde.

Hierzu wird entgegnet, dass eine Führung außerhalb des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ östlich von Lommersdorf im Zuge von Variantenuntersuchungen im Querungsbereich des Vogelschutzgebietes, für den Abschnitt Lommersdorf – Blankenheim, geprüft wurde. Das Ergebnis dieser Untersuchungen ist in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet

„Ahrgebirge“ im vorliegenden Planfeststellungsverfahren (vgl. Unterlage 19.4.3) im Kapitel „Vorausschau“ für den weiteren Verlauf der A 1 im Abschnitt Lommersdorf–Blankenheim, ergebnisorientiert wiedergegeben. Die konkreten Variantenuntersuchungen für den nördlichen Planbereich der A 1 zwischen der AS Lommersdorf und der AS Blankenheim sind nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen zum vorliegenden Planungsabschnitt.

Die vorausschauenden Prognosen der Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes Ahrgebirge in Rheinland-Pfalz und in Nordrhein-Westfalen für den Abschnitt Adenau – Lommersdorf kommen danach zu dem Ergebnis, dass der Verwirklichung des Vorhabens kein „von vornherein unüberwindliches Hindernis“ entgegensteht. Auch für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ im Abschnitt Lommersdorf – Blankenheim in Rheinland-Pfalz und in Nordrhein-Westfalen stehen keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen. Für alle Erhaltungszielarten des Vogelschutzgebietes konnten Wirkungen bzw. Beeinträchtigungen im Abschnitt Lommersdorf – Blankenheim ausgeschlossen werden.

Die in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ im vorliegenden Planfeststellungsverfahren dargelegten vorausschauenden Prognosen der Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes Ahrgebirge in Rheinland-Pfalz und in Nordrhein-Westfalen für den Abschnitt Adenau – Lommersdorf entsprechen hinsichtlich des Detaillierungsgrads den Anforderungen, welche das Bundesverwaltungsgericht diesbezüglich aufgestellt hatte („Erforderlich, aber auch ausreichend ist eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach der Art eines (abwägungs-begrenzenden) vorläufigen positiven Gesamturteils“). Eine Prognose für die nachfolgenden Abschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Dass die Folgen für die weitere Planung in den Blick genommen werden müssen, läuft aber nicht darauf hinaus, dass bereits im Rahmen der Planfeststellung für einen Teilabschnitt mit derselben Prüfungsintensität der Frage nach den Auswirkungen auf nachfolgende Planabschnitte oder gar auf das Gesamtvorhaben nachzugehen wäre.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die angesprochene Variante außerhalb des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ östlich von Lommersdorf entlang des L 115-Korridors über Dollendorf-Wiesbaum (Gewerbegebiet) nach Hillesheim im vorliegenden Planungsabschnitt nicht tiefergehend untersucht werden musste. Im Ergebnis wurde in der Vorausschau im vorliegenden Planungsabschnitt festgestellt, dass

- für das VSG Ahrgebirge in Rheinland-Pfalz für den Abschnitt Adenau – Lommersdorf der Verwirklichung des Vorhabens kein „von vornherein unüberwindliches Hindernis“ entgegensteht (vgl. Unterlage 19.4.3, Seite 106)
- für das VSG Ahrgebirge in Nordrhein-Westfalen für den Abschnitt Adenau – Lommersdorf der Verwirklichung des Vorhabens auch in Bezug auf die Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des VSG Ahrgebirge in Nordrhein-Westfalen ebenfalls kein „von vornherein unüberwindliches Hindernis“ entgegensteht (vgl. Unterlage 19.4.3, Seite 109)

- für das VSG Ahrgebirge in Nordrhein-Westfalen für den Abschnitt Lommersdorf – Blankenheim für alle Erhaltungszielarten Wirkungen/Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Weiter wird vorgetragen, dass im Raum Leudersdorf und Kerpen Varianten mit weniger sensiblen Räumen als Linienvorschlag nicht geprüft wurden. Diese Vorschlagslinie wurde in einer gutachterlichen „Ergänzenden Betrachtung der im Rahmen der Einwendungen vorgeschlagenen Alternative (hier 822) innerhalb der FFH-Alternativenuntersuchung (U 19.4.8), FÖA Juli 2020“, bewertet. Diesbezüglich wird auf die obigen Ausführungen zur Variante 822 verwiesen. Die Variante 822 stellt keine Variante mit einem geringeren bzw. günstigeren Beeinträchtigungspotential gegen über der Planfeststellungslinie dar.

Von den Naturschutzvereinen und weiteren privaten Einwendern wurde vorgetragen, alternativ zu dem Neubau der A 1, bestehende Bundes- und Landesstraßen im untergeordneten Verkehrsnetz auszubauen bzw. Schienenverkehrswege zu reaktivieren. Genannt wurden hierbei beispielsweise die vorhandene B 51 als Autobahn auszubauen bzw. die bestehende A 1 nach Westen über die B 421 bis nach Hillesheim zu führen oder die DB-Eifelstrecke zu ertüchtigen bzw. zu reaktivieren.

Dem ist zu entgegnen, dass diese Vorschläge keine vorrangig zu betrachtenden Varianten darstellen. Der Ausbau bestehender Straßen entspricht nicht der Zielsetzung und planrechtlichen Vorgaben zum Lückenschluss der A 1 aus dem Bundesverkehrswegeplan. Der Gesetzgeber hat die Notwendigkeit des Neubaus der A 1 im hier vorliegenden Planungsabschnitt zwischen der AS Kelberg und AS Adenau und weiterführend für den gesamten Lückenschluss der A 1 bis zur AS Blankenheim im Bedarfsplan als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz für notwendig erachtet. Unabhängig davon kann mit den vorgeschlagenen Alternativen auch das Planungsziel einer leistungsfähigen und eine den verkehrlichen Erfordernissen entsprechenden großräumigen Fernstraßenverbindung als zusammenhängendes Verkehrsnetz der Bundesautobahn A 1 von Heiligenhafen bis zur französischen Grenze bei Saarbrücken im Südwesten der Bundesrepublik nicht erreicht werden. Die teils einbahnigen Bundes- und Landesstraßen stellen auch hinsichtlich Verkehrskapazität, -qualität und -sicherheit gegenüber einer Autobahnverbindung keine leistungsfähige Alternative dar.

Eine Reaktivierung bzw. Ertüchtigung von Bahnstrecken stellt zu dem hier vorgesehenen Autobahnneubau ebenfalls keine vorrangig zu berücksichtigende Alternative dar. Im Bundesverkehrswegeplan werden neben dem Verkehrsträger Straße auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich des Verkehrsträgers Schiene betrachtet. Ein Neubau bzw. Ertüchtigung einer DB-Strecke im vorliegenden Planbereich ist nicht vorgesehen. Eine Abwägung der Bedeutung unterschiedlicher Infrastrukturprojekte im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung ist vom Gesetzgeber bei Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 somit zu Gunsten des Neubaus der A 1 getroffen worden.

Auch der Hinweis, den öffentlichen Nahverkehr flächendeckend zu optimieren, stellt keine Alternative zum Ausbau der A 1 dar. Durch den Ausbau des ÖPNV-Netzes könnte das Ziel, durch die Herstellung des Lückenschlusses der A 1 eine durchgängige verkehrssichere Autobahnverbindung zu schaffen, ebenfalls nicht erreicht werden; im Übrigen ist der Ausbau des ÖPNV-Netzes nicht Aufgabe des Bundes als Straßenbaulastträger.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die vorstehend aufgeführten Einwendungen unter Berücksichtigung der oben dargelegten Gründe, der Stellungnahmen des Vorhabenträgers und der fachlichen Stellungnahmen des Sachverständigen abschließend als unbegründet zurückzuweisen. Es wurden keine Aspekte vorgetragen, die die Planfeststellungsbehörde dazu veranlassen könnte, dem Straßenbaulastträger insbesondere weitere ergänzende Variantenuntersuchungen bzw. Änderungen an der vorliegenden Linienführung der Planfeststellungstrasse vornehmen zu lassen.

IV.5.5 Ergebnis der Variantenprüfung

Die Planfeststellungsbehörde stellt abschließend fest, dass sich nach Prüfung und Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Vergleich zur Feststellungsvariante 712 keine andere Variante als vorzugswürdig darstellt. Unter Berücksichtigung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte ist nicht ersichtlich, dass sich eine andere Ausführungsvariante demgegenüber als vorzugswürdig „aufdrängen“ würde. Dies gilt insbesondere auch für die auf Vorschlag der Naturschutzvereine ergänzend untersuchte Variante 822, die sich hinsichtlich der Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten als nicht vorzugswürdig gegenüber der vorliegenden Planfeststellungstrasse herausstellte. Dies gilt nicht nur für die Trassenwahl als solche, sondern auch für die konkrete Linienführung der hier festgestellten Trassenvariante 712. Die festgestellte Trassenführung fügt sich in die topographischen Gegebenheiten ein, berücksichtigt räumliche Zwangspunkte, greift das vorhandene Straßennetz auf und stellt eine verkehrsgerechte Fernstraßenverbindung dar.

Der vorliegend planfestgestellte Neubau der A 1 im vorliegenden Planungsabschnitt als Teil des Lückenschlusses der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Blankenheim ist geeignet, das Planungsziel einer leistungsfähigen und eine den verkehrlichen Erfordernissen entsprechenden großräumigen Fernstraßenverbindung als zusammenhängendes Verkehrsnetz der Bundesautobahn A 1 zu erreichen. Dabei werden die Auswirkungen auf die Flächennutzung sowie Natur und Landschaft so gering wie möglich gehalten. Im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrsbelastung erweist sich die Feststellungsvariante schließlich auch unter Berücksichtigung des gewählten Ausbauquerschnittes und mit Blick auf die mit der Planung verfolgten Zielsetzungen als sachgerecht dimensioniert.

IV.6 Einwendungen zu planerischen Belangen

IV.6.1 Fehlerhafte Verkehrszahlen/ Verkehrsprognose

Im Anhörungsverfahren wurden die der Baumaßnahme zugrundeliegenden verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen, „Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025, (Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel - Saar - Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Lückenschlüsse A 64 - A 1 Nordumfahrung Trier und A 1 Blankenheim – Daun, Fenster A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009 vom Februar 2010“) und die „Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg - Blankenheim 2015, Prognose 2030, (Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel - Saar - Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Lückenschlüsse A 64 - A 1 Nordumfahrung Trier und A 1 Blankenheim – Daun, A 1 Kelberg – Daun, Verkehrsmengenprognose und Planfall 2030 vom Dezember 2015)“ aus einer Reihe von Gründen als fehlerhaft beurteilt. Es lasse sich hieraus kein belastbarer Verkehrsbedarf für den vorliegenden Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und AS Adenau und darüber hinaus für den Lückenschluss der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg ableiten. Die Untersuchungen entsprächen insbesondere nicht dem Stand der Technik und auch nicht den Anforderungen an eine geeignete Verkehrsuntersuchung in einem Planfeststellungsverfahren.

Die diesbezüglichen Einwendungen sind im Wesentlichen von der Überlegung geleitet, dass es für die Maßnahme bereits deshalb keinen Verkehrsbedarf geben könne, weil die zukünftige Verkehrsentwicklung in den projektbezogenen Verkehrsuntersuchungen falsch eingeschätzt wurde. Die Untersuchungen gingen von einer höheren Verkehrsbelastung aus als sie tatsächlich eintreten werde. Mithin seien die dem Projekt zugrunde gelegten Verkehrszahlen überschätzt worden. Tatsächlich sei von deutlich geringeren Verkehrszunahmen auszugehen.

Diese Überlegungen können den Verkehrsbedarf für die vorliegende Straßenbaumaßnahme jedoch nicht in Frage stellen. Dies folgt nämlich bereits daraus, dass den für das Vorhaben erstellten projektbezogenen verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen und der darin ausgewiesenen Verkehrsprognose für die Frage des Bestehens eines Verkehrsbedarfes für das Vorhaben keinerlei Relevanz zu kommt. Der Bedarf für eine Bundesfernstraßenmaßnahme wird maßgeblich durch die Festlegung des Gesetzgebers im Bedarfsplan zum FStrAbG bestimmt. Der Bedarfsplan enthält nicht nur die Feststellung des Verkehrsbedarfes für eine Straße. Er konkretisiert darüber hinaus zugleich auch die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Bindungswirkung des Bedarfsplans bezieht sich sowohl auf die fachplanerische Zielkonformität als auch auf den Bedarf des Neu- bzw. Ausbaus der Bundesstraßen als solchen. Dies gilt insbesondere für Vorhaben, die dem „Vordringlichen Bedarf“ zugeordnet wurden. Diese Feststellung des Bedarfs ist - wie bereits an anderer Stelle dargelegt - für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG sowie für die Planfeststellung nach § 17 FStrG und auch im Falle einer gerichtlichen Überprüfung verbindlich. Die vorliegende Straßenplanung ist im geltenden Bundesbedarfsplan als Anlage zum

Fernstraßenausbaugesetz dem „Vordringlichen Bedarf“ zugeordnet. Angesichts dieser verbindlichen gesetzlichen Bedarfsfeststellung bedarf es daher keiner weiteren Begründung des Verkehrsbedarfs und damit auch der Erforderlichkeit der hier festgestellten Maßnahme (vgl. Ausführungen Kapitel E; Nr. IV.1). Ob sich aus der für ein Vorhaben projektbezogenen erstellten Verkehrsprognose ein Verkehrsbedarf ableiten lässt bzw. ob ein solcher Bedarf in Folge etwaiger Mängel und Fehler bei der Prognoseerstellung gar nicht aus den projektbezogenen Verkehrsuntersuchungen hergeleitet werden kann, ist angesichts der Bedarfsfeststellung im Bundesbedarfsplan völlig unerheblich. Der Einwand, die der Planfeststellung zugrunde gelegte Verkehrsprognose sei fehlerhaft erstellt und die dabei prognostizierten Verkehrszahlen seien unrealistisch, ist nicht geeignet, die Grundlagen der gesetzlichen Bedarfsfeststellung in Frage zu stellen. Da die gesetzliche Bedarfsfeststellung durch die Prognose künftiger Verkehrsströme beeinflusst wird, zielt die in § 1 Abs. 2 FStrAbG angeordnete Bindungswirkung darauf ab, dass straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren und gegebenenfalls auch ein sich anschließendes verwaltungsgerichtliches Verfahren von einem Streit über die „richtige“ Verkehrsprognose zu entlasten. Die Regelung des § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt es somit aus, die gesetzliche Bedarfsfeststellung unter dem Blickwinkel fachlich zu überprüfen, ob sich ein Verkehrsbedarf für das Straßenbauvorhaben aus der projektbezogenen Verkehrsprognose ableiten lässt. An anderer Stelle wurde ebenfalls bereits ausführlich dargestellt, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung im Bundesbedarfsplan zugunsten des Neubaus der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau und darüber hinaus für den Lückenschluss der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg keinen verfassungsrechtlichen Bedenken begegnet. Vielmehr ist aufgrund des Umstandes, dass die Baumaßnahme bereits im Bedarfsplan 2005 im „Vordringlichen Bedarf“ ausgewiesen war und diese Dringlichkeitsfeststellung vom Gesetzgeber nachfolgend auch im (aktuellen) Bedarfsplan 2016 nochmals bestätigt wurde, auszuschließen, dass es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan an jeglicher Notwendigkeit fehlen oder sich die Verhältnisse der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt haben würden, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte.

Ungeachtet dieser grundlegenden Feststellungen zur Bindungswirkung des Bedarfsplans hinsichtlich des Bestehens eines Verkehrsbedarfes ist der Vorwurf, die projektbezogene Verkehrsprognose sei fehlerhaft und könne den Verkehrsbedarf nicht abbilden, aber auch in der Sache unbegründet.

Wenngleich sich die Einwendungen hinsichtlich eines aus den projektbezogenen Verkehrsuntersuchungen nicht ableitbaren Verkehrsbedarfs nach den vorstehenden Ausführungen als sachlich und unbeachtlich darstellen, so gilt es gleichwohl darauf hinzuweisen, dass das Vorbringen der Einwander die fachliche Richtigkeit der Verkehrsuntersuchungen nicht in Zweifel zu ziehen vermag. Die der festgestellten Planung zugrundeliegende Verkehrsprognose ist sach- und fachgerecht erstellt und genügt in jeder Hinsicht den rechtlichen Anforderungen. Die für das vorliegende Straßenbauvorhaben erstellten verkehrswirtschaftlichen Untersuchun-

gen und die daraus abgeleitete Verkehrsprognose sind methodisch einwandfrei erarbeitet worden, beruhen auf realistischen Annahmen und sind hinsichtlich des Prognoseergebnisses einleuchtend begründet.

Für Mängel oder Fehler bieten die hier zugrunde gelegten Untersuchungen für den vorliegenden Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau und darüber hinaus für den Lückenschluss der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg keinen Ansatz. Die vorgebrachten Gesichtspunkte gegen die Richtigkeit der dem Neubauvorhaben zu Grunde liegenden Verkehrsuntersuchungen erweisen sich in der Sache als haltlos. So gibt es bereits nicht den geringsten Grund, an der Sach- und Fachkompetenz und Unparteilichkeit des mit der Erstellung der Verkehrsuntersuchung beauftragten Verkehrssachverständigen zu zweifeln. Das Ingenieurbüro VERTEC für Verkehrsplanung und -technik ist ein seit vielen Jahren etabliertes Gutachterbüro, das aufgrund seines Werdeganges und seines Tätigkeitsfeldes über große Erfahrungen bei der Erstellung von Verkehrsuntersuchungen und -prognosen und damit über die notwendige fachliche Reputation verfügt und an dessen persönlicher sowie sachlicher Unvoreingenommenheit keine Zweifel bestehen. Auch im vorliegenden Falle gibt es keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass der Verkehrssachverständige nicht mit der notwendigen Sorgfalt bei den hier in Rede stehenden Verkehrsuntersuchungen vorgegangen wäre und diese nicht mit der erforderlichen fachlichen Fundiertheit durchgeführt hätte.

Bestehen hiernach bereits hinsichtlich der fachlichen Eignung des Sachverständigen keine Zweifel, so ist im Weiteren festzustellen, dass die von ihm erstellten verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen auch in der Sache fachgerecht erstellt worden sind. Im Hinblick auf die hier vorgebrachten Einwände hat die Planfeststellungsbehörde zu diesen Einwendungen fachliche Stellungnahmen des Ingenieurbüros VERTEC eingeholt. Unter Berücksichtigung dieser fachlichen Äußerungen werden die gegen die Verkehrsuntersuchungen vorgebrachten Einwände nachfolgend bewertet:

RegioConsult, Verkehrs- und Umweltmanagement hat im Auftrag des BUND-Landesverband Rheinland-Pfalz und weitere Einwander haben zu der verfahrensgegenständlichen Verkehrsuntersuchung „A 1 Kelberg – Blankenheim, Verkehrsmengenprognose und Planfall 2030“ eine Stellungnahme abgegeben. Die vorgebrachten Einwendungen werden nachfolgend anhand dieser Stellungnahme bewertet. Die in den folgenden Überschriften angegebenen Punkte beziehen sich dabei grundsätzlich auf die Gliederung in der Stellungnahme RegioConsult.

Zu Punkt 1: Einleitung

In der Stellungnahme von RegioConsult aus dem Jahr 2018 wird einleitend darauf verwiesen, dass bereits im Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 1 von der AS Blankenheim bis zur AS Lommersdorf in der Federführung des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen eine Stellungnahme abgegeben wurde, die bisher noch nicht erwidert worden sei. Die wesentlichen Einwendungen wurden im hier vorliegenden Planfeststellungsverfahren erneut vorgetragen

und die Stellungnahme aus dem Jahr 2012 nochmals vorgelegt. Nachfolgend wird der Vollständigkeit halber auch zu der Stellungnahme RegioConsult aus dem Jahre 2012 entgegnet. Die dort vorgetragenen Einwendungen betreffen die „Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025“, die sowohl der Planung in Nordrhein-Westfalen als auch dem hier gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau zu Grunde liegt. Die Erwidernng des Verkehrssachverständigen von VERTEC zu dem Vorbringen RegioConsult liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Der Verkehrssachverständige von VERTEC hat zu den wesentlichen Kritikpunkten der Stellungnahme aus dem Jahre 2012 nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde umfassend erwidert und nachvollziehbar Stellung genommen. Zusammenfassend ist folgendes festzuhalten:

Zu Punkt 3.1: Verkehrsanalyse, Konzeption und Durchführung der Erhebungen

Soweit die Verkehrsanalyse bezüglich der Konzeption und Durchführung der Erhebungen bemängelt wird, wird seitens der Planfeststellungsbehörde unter Verweis auf die überzeugenden Ausführungen des Verkehrssachverständigen und den detaillierten Darstellungen in der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (Prognose 2025) widersprochen. Danach enthält die Verkehrsuntersuchung zum Lückenschluss der A 1 innerhalb ihrer Analyse und Erhebungen ein richtlinienkonformes und ein auf die spezielle Aufgabenstellung hin zugeschnittenes Erhebungskonzept. Soweit vorgetragen wird, die zu Erhebungszwecken herangezogene Verkehrsuntersuchung „B 410 Dockweiler“ könne aufgrund veralteter Daten nicht mehr verwendet werden, ist festzuhalten, dass die Untersuchung für die Verkehrsanalyse von besonderer Bedeutung ist, da diese Planung im Planungsraum der A 1 liegt und Teil des P0+-Falles darstellt, bei dem alle im Untersuchungsraum gelegenen indisponiblen Maßnahmen berücksichtigt wurden, die voraussichtlich bis zum Prognosehorizont 2025 fertig gestellt sind. Die Daten aus der Verkehrsuntersuchung Dockweiler / Dreis-Brück waren insbesondere auch verwertbar, da die Verkehrsentwicklung zwischen 2001 und 2008 (Erhebungsjahr der Verkehrsuntersuchung für den A 1 Lückenschluss) sich nicht gravierend verändert darstellte und mit einer Ausgleichsrechnung verantwortbar berücksichtigt werden konnte. Das bedeutet, dass die Datengrundlagen aus der Untersuchung von 2001 nicht unverändert übernommen wurden, sondern durch die im Jahre 2008 durchgeführte Verkehrszählung im Bereich Dockweiler / Dreis-Brück verifiziert und entsprechend hochgerechnet wurden.

Soweit die Verteilung der Befragungsstellen und die Auswahl der Zähltage kritisiert wird, ist festzuhalten, dass von VERTEC in eigenen regionalen Untersuchungen und in einem besonderen Verfahren die Erhebungsstellen für Befragungen optimiert werden. Mit Hilfe der bereits vorhandenen sowie sechs zusätzlich einzurichtenden Befragungsstellen konnte sichergestellt werden, dass 77 % der zukünftigen Nachfrage aus Verlagerungen für den Lückenschluss der A 1 empirisch abgesichert erhoben werden konnte. Weitere, im Planungsraum angeordnete Befragungsstellen hätten jeweils nicht mehr als weitere 1 % der verlagerbaren Verkehrsnachfrage beisteuern können. Weiterhin ist festzustellen, dass die Verkehrsuntersuchungen nicht, wie von Einwanderseite bemängelt, an einem Tag durchgeführt wurden. Maßgeblich für die

Auswahl der Zähltag ist, dass richtliniengemäß „Normalwerktag“, d.h. Arbeitswerktag zwischen April und Oktober außerhalb von Ferienzeiten im betreffenden Bundesland und außerhalb von Wochen mit Wochenfeiertagen gewählt werden. Dies wurde vorliegend gemäß den Ausführungen zur angewandten Methodik in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung auch so beachtet. Die entsprechend geeigneten Zähltag sind im jährlich fortgeschriebenen „Zählkalender Rheinland-Pfalz“ gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE '91), Ausgabe 1991 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen festgehalten. Soweit vorgetragen wird, das Verkehrsgeschehen sei an den Zähltag durch Straßensperrungen im Verkehrsnetz beeinflusst, mag das nicht zu überzeugen, da im Zuge großräumiger Verkehrsuntersuchungen nicht ausgeschlossen werden kann, dass regelmäßig Baustellen und Straßensperrungen auftreten können. Einflüsse von Sperrungen konnten aufgrund von zeitlich vorgezogenen Kontrollzählungen berücksichtigt werden, sodass Daten ohne äußere Beeinflussung vorlagen.

Auch aufgrund der Sperrung der östlichen Rampe der AS Blankenheim (A 1/B 51) traten keine großräumigen Verlagerungen oder Verfälschungen des Verkehrsbildes auf, da das Verkehrsaufkommen über den unmittelbar benachbarten Anschluss der L 115 abgewickelt wurde, sodass weiterhin alle Fahrbeziehungen möglich waren und keine großräumigen Verlagerungen oder Verfälschungen des Verkehrsbildes vorlagen.

Das Erhebungskonzept ist in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) in der Abbildung B 1 umfassend dargestellt. Danach wurden im Planungsgebiet 6 Befragungs- und 17 Zählstellen angeordnet, wovon sich 7 Zählstellen auf der L 115 zwischen dem Ausbauende der A 1 bei Blankenheim und der B 258 im nordrhein-westfälischen Teil des Ahrtales befanden. Im Materialband zur Verkehrsuntersuchung erfolgt eine Beschreibung der Zähl- und Befragungsstellen mit Zuordnung auf die jeweiligen Erhebungstage. Ergänzt wurden die manuellen Zählungen durch zwei Gerätezählungen auf der L 115 bei Blankenheim (Ausbauende der A 1 aus Richtung Köln) und dem derzeitigen Ausbauende der A 1 bei Daun-Rengen.

Soweit vorgetragen wird, es sei nicht erkennbar, inwieweit die für die Verkehrsbefragung eingesetzten Schüler geschult wurden, ist festzuhalten, dass das Erhebungspersonal für Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen umfangreich vorbereitet und eingewiesen wurde. Die Erhebungen wurden vom Ingenieurbüro VERTEC kontrolliert und überwacht, sodass eine korrekte und fachgerechte Erfassung von Datengrundlagen sichergestellt werden konnte.

Weiterhin wird bemängelt, im Materialband sei eine Verkehrsbefragung von Blankenheim auf Ortsteilebene erwähnt, die aber nicht im Berichtsband genannt werde; auch eine Befragung zwischen Prüm und Blankenheim werde im Berichtsband nicht erwähnt. Hierzu wird klargestellt, dass eine solche Befragung im Materialband nicht enthalten ist und auf die Befragungsstelle B 1 auf der B 51 nördlich Prüm auf Seite 19/20 der Verkehrsuntersuchung Prognose (2025) ausdrücklich hingewiesen wird. Die Befragungen wurden auf Basis des Verschlüsselungsverzeichnisses der Rheinland-Pfalz-Matrix durchgeführt. Ausnahme bildet die Gemeinde

Blankenheim in Nordrhein-Westfalen. Sofern diese bei den Befragungen als Quelle oder Ziel genannt wurde, wurde hier auch der Ortsteil erfragt, sodass sich lokal ein noch schärferer Detaillierungsgrad ergab.

Weiter wurde vorgetragen, die Übersicht zu den Verkehrszellen mit der Darstellung nach Gemeinden sei nicht nachvollziehbar, da die jeweilige räumliche Zuordnung, die Repräsentativität der Daten und die Ermittlung der Faktoren zur Hochrechnung auf die Tageswerte nicht erkennbar seien. Angaben fehlten auch für die Umrechnung vom DTVw auf den DTV und die Ermittlung der Lärmkennwerte ($LKW > 2,8t$).

Hierzu wird erwidert, dass sich die Tagessollwerte aus den durchgeführten Seitenradarmessungen ergeben, die für die Dauer von einer Woche durchgeführt wurden. Darauf wird in der Verkehrsuntersuchung im Anhang (Kapitel „Angewendete Methodik“) hingewiesen. Im Materialband sind darüber hinaus auch die detaillierten Ergebnisse der Wochenzählungen dokumentiert und weitere umfangreiche Erläuterungen zur Ermittlung der Lärmkennwerte dargelegt. Anzumerken ist weiterhin, dass keine Umrechnung von DTVw zu DTV vorgenommen wurde, sondern von Normalwerktag auf DTV.

Fernerhin schließt RegioConsult in ihrer Stellungnahme anhand einer eigenen Übersicht (Tabelle 2: Verkehrsbelastungen im Planungsraum an den Dauerzählstellen) darauf, dass im Untersuchungsraum nur geringe Verkehrsbelastungen vorlägen und durch die Befragungsergebnisse während der Sommerferien in 12 Bundesländern zu hohe Belastungen ermittelt worden seien. Die geäußerten Zweifel sind unberechtigt, da die vermeintlich zu hohen Belastungen von dem Einwander fälschlicherweise anhand des DTV-Begriffs „DTVu“ abgeleitet wurden, der alle Werktage (Mo-Sa) der Schulferien des jeweiligen Landes beinhaltet. Die in der Verkehrsuntersuchung erhobenen Zählungen entstammen jedoch nicht von Ferientagen des „jeweiligen Landes“ und auch nicht von Ferientagen der maßgeblichen Nachbarländer. Die Erhebungstermine der Befragungen und Zählungen sind im Materialband umfangreich dokumentiert. Daraus ist ersichtlich, dass repräsentative Normalwerktag außerhalb von Ferien des jeweiligen Landes und außerhalb der Ferien benachbarter Länder gewählt wurden.

Zu Punkt 3.2: Verkehrsanalyse - Zählungen:

Im Hinblick auf den Einwand, in den verkehrstechnischen Untersuchungen sei keine Gegenüberstellung zwischen gezählten Daten und der Straßenverkehrszählung 2005 (SVZ 2005) sowie auch kein Vergleich von gezählten und modellierten Belastungen vorgenommen worden, erläutert VERTEC, dass hierzu die Zählergebnisse der Abbildungen B 2.1 und B 2.2 mit den Ergebnissen des Analyse-Null-Falles (Abb. B3) in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) zu vergleichen sind. Insgesamt ergibt sich zwischen den ausgewiesenen Zählergebnissen und der durchgeführten Modellrechnung im Rahmen des Analyse-Nullfalles daraus eine sehr gute Übereinstimmung. Die Differenzen zwischen Zählung und Modellrechnung betragen

im Mittel unter 5%. Von Einwanderseite wurde dieser maßgebliche Vergleich in deren Stellungnahme dagegen nicht berücksichtigt; vielmehr wurden Vergleichsdaten anderer Herkunft (z.B. Dauerzählstellen des Bundes, allgemeine Straßenverkehrszählungen) herangezogen.

Im Einwendungsschreiben von RegioConsult ist die Tabelle (Tab. B1, Belastungen) der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) abgedruckt, die von der Einwanderseite allerdings mit einer geänderten Überschrift „Tabelle 3: Belastungen 2008 als DTVw“ bezeichnet wurde. In der verfahrensgegenständlichen Verkehrsuntersuchung ist die Tabelle dagegen mit „Kfz/d an Normalwerktagen in 2008“ gekennzeichnet. Hierzu stellt der Verkehrssachverständige klar, dass dadurch eine unzulässige Vermengung unterschiedlicher DTV-Begriffe vorgenommen wird. Der DTV-W enthält die Werktage des gesamten Jahres einschließlich des unterdurchschnittlichen Samstags. Ein Normalwerktag enthält dagegen ausschließlich die Arbeitswerktagen im Sommerhalbjahr außerhalb von Wochen mit Feiertagen. Dies stellt einen wesentlichen Unterschied dar, der dazu führt, dass Normalwerktagwerte üblicherweise über den DTV-W-Werten liegen.

Weiterhin wird vorgetragen, ein Vergleich der ermittelten Verkehrsbelastungen mit den Daten der SVZ 2005 würde erhebliche Abweichungen, insbesondere an der Zählstelle südlich Müsch (ca. 31 %) und westlich des Nürburgrings (ca. 32 %), aufweisen.

Hierzu erläutert VERTEC, dass die ausgewählten Zählstellen zeigen, dass sie innerhalb des Modells mit einer Abweichung von im Durchschnitt lediglich 5 % getroffen sind und die Werte des „Normalwerktages“ (DTV-Di/Do-N) durchgehend höher als die Werte des DTV-W liegen. Im Falle der B 262 bei Thür ist bei der Veröffentlichung der SVZ 2005 ausdrücklich der Zusatz „Ausbau der AS Mendig“ vermerkt, da der Wert unter Einfluss einer Baustelle entstanden ist, sodass er nicht zum Vergleich heranzuziehen war. Im Fall der Zählstelle Müsch wird von Einwanderseite zudem eine Zählstelle zitiert, die es in Rheinland-Pfalz weder nach ihrem Zählstellenkennwert noch nach ihrer Belastung gibt. Hinsichtlich der Zählstelle 5607/0061 ist darauf hinzuweisen, dass sich zwischen der Einmündungszählung der Verkehrsuntersuchung und der SVZ-2005-Zählstelle die gesamte Ortslage Müsch befindet und somit eine direkte Vergleichbarkeit nicht gegeben ist. Weiter wird seitens des Verkehrssachverständigen darauf hingewiesen, dass für die Zählstelle „B 410 Dockweiler“ der Modellwert nicht verwendbar sei, da er unmittelbar von einer benachbarten Zellanbindung beeinflusst wird.

Moniert wurde des Weiteren, die Angaben zur Schwerverkehrsbelastung der B 51 von ca. 25 % stelle die tatsächliche Belastung nur unzureichend dar, wie sich aus dem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Verkehrsentwicklung an Bundesfernstraßen 2008 ergebe. Der SV-Anteil würde je nach Dauerzählstelle an der B 51 (Wawern, Konz, Meilbrück, Bitburg, Willwerath) 7,5 %, 4,7 %, 20,4 %, 19,4 % bzw. 40,5 % betragen. Nach der fachlichen Stellungnahme von VERTEC war es fachlich nicht geboten, Langzeitzählstellen südlich der Mosel (Wawern, Konz) heranzuziehen, um die B 51 im Planungsgebiet zu kennzeichnen. Im Übrigen würden bei dem Einwand erneut eine nicht zulässige Vermischung und ein „DTV-W“

mit einem „Normalwerktag“ (einschließlich Samstag) gleichgestellt und darüber hinaus auch falsche lokale Zuordnungen vorgenommen.

Außerdem wird vorgetragen, die Schwerverkehrsbelastungen zwischen dem Analyse-Nullfall und der SVZ 2005 sei um bis zu 10 % zu hoch ermittelt worden, sodass das Modell im Kernraum der A 1 nicht als valide einzuschätzen sei. Hierzu erläutert der Verkehrssachverständige, dass die „Validität“ des Modelles an den tatsächlichen Prüfwerten der speziell für die Untersuchung angelegten Verkehrszählungen zu messen ist. Im Übrigen würden im Einwand wiederholt fehlerhafte DTV-Begriffe verwendet und falsche lokale Zuordnungen der Zählstellen vorgenommen.

Zu Punkt 3.3: Verkehrsbefragungen

Es wird bemängelt, dass aufgrund von 9.000 durchgeführten Interviews im Zuge der Verkehrsbefragungen eine „ausreichende Repräsentativität“ aufgrund der vorliegenden Angaben nicht möglich sei. Hierzu führt der Verkehrssachverständige aus, dass in Bezug auf den Erhebungszeitraum von 6.00 – 20.00 Uhr der mittlere Erfassungsgrad über alle Befragungsstellen ca. 35% beträgt. Bei den Befragungen wurden immer so viele Verkehrsteilnehmer angehalten, wie vom Befragungspersonal vor Ort bewältigt werden konnte. Im Ergebnis wurden danach über ein Drittel aller Verkehrsteilnehmer befragt, sodass auch im Hinblick auf die stellenweise sehr hohen vorherrschenden Verkehrsbelastungen (z.B. B 51 nördl. Prüm oder B 262 bei Mayen) im Ergebnis eine mehr als ausreichende Repräsentativität gegeben ist.

Zu Punkt 3.4: Analyse-Nullfall

Mangels Dokumentation sei nicht nachvollziehbar, dass zwischen den ausgewiesenen Zählergebnissen und der durchgeführten Modellrechnung im Rahmen des Analyse-Nullfalls eine gute Übereinstimmung liege und die Differenzen weniger als 5 % betragen würden. Vergleiche zeigten, dass im engeren Planungsraum der A 1 im Bereich von Müsch bis zum Nürburgring Abweichungen von über 30 % zwischen der Belastung im Jahr 2005 und den Angaben für den Analyse-Null-Fall auftreten würden. Hierzu erläutert VERTEC, dass diesbezüglich erneut fehlerhafte Vergleichswerte von Einwanderseite herangezogen wurden, sodass die genannten Abweichungen somit nicht nachvollziehbar sind und darüber hinaus nach den eindeutigen Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung auch tatsächlich nicht vorliegen.

Zu Punkt 4, 4.1 und 4.2: Verkehrsmengenprognose, Wohnbevölkerung, Motorisierung

Die Kritik, in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) sei durch die Formulierung „Der Verkehrszuwachs wird aus folgenden Quellen bestimmt...“, bereits eine Festlegung auf einen Verkehrszuwachs getroffen, kann von der Planfeststellungsbehörde nicht nachvollzogen werden. Vielmehr werden in den Verkehrsuntersuchungen anhand verschiedener Parameter die Ergebnisse der Verkehrsmengenprognose nachvollziehbar dargestellt.

Soweit vorgetragen wird, die Motorisierungskennziffern für die Landkreise Ahrweiler und Vulkaneifel seien zu hoch angesetzt, wird auf die entsprechenden Ausführungen in der Verkehrs-

untersuchung zur Entwicklung der „Wohnbevölkerung und Motorisierung“ verwiesen. Insbesondere wurde dort auch der Motorisierungsgrad für die genannten Landkreise nachvollziehbar hergeleitet. Ergänzend erläutert VERTEC hierzu, dass der Motorisierungsgrad korrekt berechnet wurde, indem sowohl die Einwohnerzahlen als auch die Kfz-Bestände auf die Jahresmitte bezogen wurden. Die von Einwanderseite genannten niedrigeren Kennziffern beziehen sich dagegen auf Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA). Das KBA verwendet dort allerdings Pkw-Bestände zum 01.01. d.J. und bezieht sie auf Einwohnerdaten, die wiederum ein Jahr zurückliegen.

Soweit behauptet wird, die Motorisierungskennziffer beeinflusse die Modellierungsschritte der Verkehrsuntersuchung, ist zu entgegnen, dass diese Kennzahl keine Größe der Modellierung, sondern eine raumordnerisch differenzierende Kenngröße darstellt. Innerhalb der Verkehrsmodellierung ist die Motorisierungskennziffer ein „Nebenprodukt“, das im Zuge der Modellierung anfällt und daher mit ausgewiesen wird.

Auch die angesprochene Bevölkerungsprognose in den Landkreisen Vulkaneifel und Ahrweiler ist in der Verkehrsuntersuchung nachvollziehbar dargelegt. Die Prognose der Verkehrsuntersuchung beruht auf der 2. Regionalen Bevölkerungsprognose der Länder mit den Basisjahren 2005 bzw. 2006. Ein Vergleich der Landkreise Ahrweiler und Vulkaneifel mit der zwischenzeitlich vorliegenden 3. Regionalisierten Bevölkerungsprognose mit dem Basisjahr 2010 zeigt, dass die Vorausberechnung gegenüber der 2. Bevölkerungsprognose im Jahr 2030 um ca. 3,8 % niedriger ausfällt. Der vorgetragene Vergleich seitens der Einwander kann dagegen nicht nachvollzogen werden, da dort Werte der 3. Bevölkerungsvorausberechnung von 2030, Vergleichswerten der 2. Vorausberechnung aus dem Jahr 2025 gegenübergestellt wurden und sodann aus der Veränderung fälschlicherweise ein Bevölkerungsrückgang in fünf Jahren abgeleitet wurde. Auch an der Richtigkeit des in der Verkehrsuntersuchung verwendeten Modells hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen Entwicklung der Kraftstoffpreise und der Zunahme der Verkehrsleistung hegt die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel. In der Verkehrsuntersuchung ist ausführlich dargestellt, dass in der Vergangenheit Kraftstoffpreise keinen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung hatten, da zwischen 1980 und 1999 Kraftstoffpreise und Verbraucherpreise etwa gleichmäßig angewachsen sind. Lediglich zwischen 1999 und 2006 sind die Kraftstoffe um 45 %, die Verbraucherpreise dagegen nur um 11 % angestiegen. Daher war die Verkehrsentwicklung seit 1999 nicht mehr alleine mit den demografischen Komponenten erklärbar. VERTEC führt hierzu ergänzend aus, dass das verwendete Modell in regelmäßigen Zeitabständen weiterentwickelt und überprüft wurde. Die letzte Überprüfung fand auf der Basis von Ergebnissen bis zum Jahr 2011 statt. Die Verbesserung der Modellqualität durch die Einbeziehung der Kraftstoffpreise wird geprüft, indem zwischen 1980 und 2011 sämtliche möglichen Prognosezeiträume von 25, 20, 15, 10 und 5 Jahren betrachtet wurden. Die Testreihe mit den früher üblichen Zeiträumen von 15 Jahren ergab, dass die mittlere Fehlerabweichung ohne Berücksichtigung der Kraftstoffpreise von 11,9 % unter Einbeziehung der Kraftstoffpreise auf 3,1 % gesunken ist und somit das hier angewandte Modell seine Eignung nachhaltig bewiesen hat.

Hinsichtlich der geäußerten Zweifel, aufgrund der negativen Beschäftigungsentwicklung seien die angenommenen Zunahmen der Motorisierung an der Verkehrsentwicklung bis 2025 nicht plausibel, wird vom Verkehrssachverständigen dargelegt, dass ein Zusammenhang zwischen der Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze und der Motorisierung in der Verkehrsplanung und der Modelltechnik weder bekannt noch relevant ist.

Zu Punkt 4.3: Tourismus

Sofern der prognostizierte Anstieg der Übernachtungszahlen am Nürburgring aufgrund der Insolvenz der Nürburgring GmbH bezweifelt wird, ist davon auszugehen, dass auch künftig weiterhin verschiedene Veranstaltungen wie Motorsportrennen und sonstige Großevents im Bereich des Nürburgrings stattfinden werden. Auch wenn die Übernachtungszahlen insolvenzbedingt tatsächlich zurückgehen würden, kann aber keinesfalls von einer erheblichen Überschätzung der Verkehrsentwicklung gesprochen werden. Soweit RegioConsult in den Einwendungen anhand einer eigenen Tabelle einen Bevölkerungsrückgang im Untersuchungsbereich ableitet, stellt der Verkehrssachverständige klar, dass dort fälschlicherweise Werte der 2. Regionalen Bevölkerungsprognose von 2025 mit Werten der 3. Regionalen Bevölkerungsprognose von 2030 verglichen wurden. Alle Bezüge zur Tabelle und sämtliche Ausführungen in der Verkehrsuntersuchung zu Einwohnerzahlen sind darauf zu reduzieren, dass die Werte der 3. Regionalen Bevölkerungsprognose gegenüber der vorhergehenden Bevölkerungsprognose von 2025 um nicht mehr als 3,8 bis 3,9 % (mittlere Variante) niedriger ausgefallen sind.

Zu Punkt 4.4: Lokale Infrastruktur

Weiter wird vorgetragen, die ermittelte Verkehrsbelastung mit 3.500 Kfz/24h für das Gewerbegebiet Nohn sei zu hoch angesetzt, da diese Planung derzeit nicht verfolgt werde. Diesbezüglich wird in der Verkehrsuntersuchung ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Realisierung des Gewerbegebietes nur in Verbindung mit einer vollständig unter Verkehr befindlichen Autobahn A 1 zu sehen ist. Eine Berücksichtigung des Gewerbegebietes erfolgt daher erst mit der Realisierung des Lückenschlusses der A 1. Auch in den nachträglich berechneten Zusatz-Planfällen zu den einzelnen Bauphasen des Lückenschlusses wird dieses Gewerbegebiet nicht berücksichtigt. Unzweifelhaft ist jedoch, dass Autobahnen und deren Anschlussstellen in vergleichsweise strukturschwachen Räumen eine hohe Anziehungskraft für neue Gewerbestandorte darstellen. Hinsichtlich des angesprochenen Verkehrsaufkommens von 3.500 Kfz/24h ist anzumerken, dass erfahrungsgemäß bereits ein kleineres Einkaufszentrum mit ca. 2.000 m² Verkaufsfläche ein entsprechendes Verkehrsaufkommen aufweisen kann. Die Berücksichtigung der Sondergebiete in der Strukturdatenprognose war daher fachlich geboten. Dass nicht alle geplanten Strukturflächen bereits mittelfristig umgesetzt werden, ist eine bekannte Planungstatsache. Sofern sie im Planungsansatz berücksichtigt werden sollen, wird in diesen Fällen von einem optimistischen und einem pessimistischen Strukturszenario ausgegangen. Das Strukturszenario mit dem höheren Verkehrsaufkommen stellt dabei gewissermaßen ein verkehrliches Worst-Case-Szenario zu Gunsten der Planungsbetroffenen dar, da danach auch etwaige Lärmschutz- und Naturschutzmaßnahmen dimensioniert werden.

Zu Punkt 5 u. 5.1: Luftverkehrsprognose Flughafen Frankfurt-Hahn, Verkehrsentwicklung

Aufgrund der Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn wird das zu erwartende Verkehrsaufkommen von 42.000 Kfz/24h hinterfragt; nach dem Passagieraufkommen zur Zeit der Erstellung der Verkehrsuntersuchung wäre mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 12.000 Kfz/24h auszugehen. Diese Einschätzung ist nach Meinung des Verkehrssachverständigen insoweit nachvollziehbar, als sie die Entwicklung am Flughafen Frankfurt-Hahn in den Jahren 2009 bis 2011 betrifft. Diese Entwicklung war jedoch zum Zeitpunkt der Projektbearbeitung nicht bekannt. Richtig sei auch, dass im Verkehrsgutachten (Prognose 2025) und bei weiteren Institutionen die Verkehrsprognose von Intraplan aus dem Jahr 2006 mit 11,2 Mio. Passagieren als zu hoch eingeschätzt wurde. Festzuhalten bleibt jedoch, dass die Verkehrsprognose von Intraplan und die daraus abgeleitete vorliegende Verkehrsuntersuchung verbindlich war und im Übrigen auch keine weitere verbindliche Fortschreibung erfolgte. Soweit gefordert wird, das prognostizierte Verkehrsaufkommen sei von 42.000 Kfz/24h auf 12.000 Kfz/24h zu reduzieren, ist zu berücksichtigen, dass das Passagieraufkommen nur einen gewissen Anteil am Gesamtaufkommen des Flughafens und seines Umfeldes ausmacht. Aus der Verkehrsuntersuchung (vgl. Abb. D11.3, Nachfragespinne - Maßnahme A 1) ist abschätzbar, dass aus dem Bereich Flughafen Frankfurt-Hahn etwa 2.000 Fahrzeuge im Querschnitt in der Verkehrsnachfrage des A 1-Lückenschluss enthalten sind. Davon ausgehend, dass etwa 50 % des Flughafenaufkommens passagierbezogen ist, würde es sich um ca. 1.000 Kfz/d im Querschnitt handeln. Danach würden etwa 400.000 bis 500.000 Passagiere pro Jahr den Flughafen über den Lückenschluss der A 1 anfahren. Insofern hat der Lückenschluss für das Flughafen-Vorhaben erhebliche Bedeutung.

Für die Verkehrsbelastung des Lückenschlusses der A 1 bemisst sich die Bedeutung der Entwicklung des Flughafens dagegen abweichend. Würde das für die Prognose angesetzte Passagieraufkommen halbiert, wären in der Werktagsbelastung des Lückenschlusses statt 1.000 nur noch 500 Kfz/d anzunehmen. Gemessen an der Gesamtnachfrage der A 1 von 23.000 bis 30.000 Kfz/d, würde der Nachfrageverlust damit lediglich unter 5 % liegen. Würde, wie von der Einwanderseite vorgetragen, die Bedeutung des Lückenschlusses ausschließlich an der Nachfrage bemessen werden, wären die Auswirkungen auf die Verkehrsprognose gering. Die Einschätzung der Einwanderseite, dass das Verkehrsmodell in erheblichem Umfang korrigiert werden muss, ist daher aufgrund des relativen geringen Nachfrageverlusts fachlich nicht haltbar.

Zu Punkt 6: Demografische Komponenten der Verkehrsentwicklung

Hinsichtlich des Einwands zu Demografischen Komponenten der Verkehrsentwicklung und der Durchführung der disaggregierten Modellrechnung ist festzustellen, dass die von Einwanderseite im Einwand wiedergegebene Tab. C 3 der Verkehrsuntersuchung nicht das ausschließlich verwendete Modell der Verkehrserzeugungsrechnung darstellt, sondern lediglich einen Auszug von Zwischenergebnissen abbildet. Tatsächlich ist in der Modellrechnung zu-

sätzlich zu den Altersgruppen auch eine Differenzierung zwischen Männern und Frauen ausgewiesen, da Zuwachspotenziale nicht in den Altersgruppen der Männer, sondern überwiegend in den Altersgruppen der Frauen vorhanden sind. Von daher sind auch die vom Einwender angegebenen Modalsplittwerte nach Bundesländern für die Modellierung ungeeignet. Der Modalsplitt muss vielmehr nach Männern, Frauen, deren Altersgruppen und der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln bekannt sein. Weiterhin ist zu berücksichtigen, ob die betreffende Person an dem betreffenden Tag mobil war. Des Weiteren ist darauf zu achten, dass nicht die Wege aller mobilen Personen, sondern ausschließlich die Wege der Pkw-Verfüger nach Altersgruppen und Geschlecht für die Modellierung zu berücksichtigen sind.

Sofern weiter hinterfragt wird, warum das Pkw-Fahrtenaufkommen bei sinkender Bevölkerung und deutlich rückläufiger Anzahl der Arbeitsplätze steige, wird dargelegt, dass es keinen direkten Zusammenhang zwischen Einwohnerentwicklung und Verkehrsentwicklung gibt. Es werden vielmehr verschiedene Zwischenkomponenten aufgezeigt. Entsprechende Modelle müssen sich bewähren, indem sie die Verkehrsentwicklung in der Vergangenheit richtig wiedergeben.

Weiter wird vorgetragen, die ermittelten Verkehrszunahmen von 12 % bis 18 % im konservativen Szenario und von 8 % bis 11 % im progressiven Szenario in Abhängigkeit von der Kraftstoffpreisentwicklung seien nicht plausibel. VERTEC erläutert hierzu, dass die Analyse und die Prognose von Verkehrsentwicklungen auf klassifizierten Straßen ein eigenständiges Element der Verkehrsprognose darstellt, die der Plausibilitätskontrolle von Prognoseentwicklungen dient. In der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025), insbesondere in der Abbildung C.2.2 ist dargestellt, dass das verwendete Modell in der Vergangenheit weitestgehend mit der tatsächlichen Verkehrsentwicklung übereinstimmt. Prognoseunsicherheiten bestehen daher nicht in der Modellkonstruktion selbst, sondern in den Annahmen, welche in die Prognose eingehen. Nach den zum Bearbeitungszeitpunkt der Verkehrsuntersuchung vorliegenden Einwohnerprognosen liegen deren Werte um ca. 3,8 % bis 3,9 % niedriger als bisher. Nach vorliegenden Untersuchungen zur Entwicklung der Kraftstoffpreise ist davon auszugehen, dass die Modellwerte bei konservativer Kraftstoffpreisentwicklung 1 % bis 2 %, bei anhaltend progressiver Kraftstoffpreisentwicklung um ca. 8 % bis 9 % niedriger liegen werden, als dies in der Verkehrsuntersuchung (vgl. Abb. C2.2) ausgewiesen wurde. Im Übrigen sind auch die Belastungswerte aus der SVZ 2010 in den zuvor genannten Veränderungen bei den Prognosefaktoren zwischen 2008 und 2013 bereits enthalten.

Zu Punkt 7: Bedarfsplanprognose 2025

Hinsichtlich der Bedarfsplanprognose 2025 wird vorgetragen, die Angaben aus der bundesweiten Verflechtungsprognose (2004 - 2025) seien fälschlicherweise auf den Prognosezeitraum 2008 - 2025 umgerechnet worden, indem für die ersten vier Jahre ein linearer Anstieg unterstellt werde. Laut dem ViZ (gemeint ist hier wohl das statistischen Kompendium Verkehr in Zahlen 2009/2010) sei aber zwischen 2004 und 2008 die Verkehrsleistung im Personenverkehr von 887,1 Mrd. pkm auf 869,6 Mrd. pkm zurückgegangen.

Hierzu bemerkt der Verkehrssachverständige, dass dies bedeuten würde, dass für den Prognosezeitraum 2008 - 2025 die gleichen Faktoren herangezogen werden sollten, welche in der Verflechtungsprognose für 2004 - 2025 ausgewiesen sind. Dadurch würden aber die Prognosefaktoren künstlich erhöht. Indem für die ersten vier Jahre ein linearer Anstieg unterstellt werde, würden die Prognosefaktoren jedoch dem Zeitfortschritt entsprechend herabgesetzt (2-Satz-Rechnung). Würden danach für einen Prognosezeitraum von 17 Jahren (2008 – 2025) die gleichen Zuwachsfaktoren wie für einen Zeitraum von 21 Jahren (2004 – 2025) angenommen werden, ergäbe sich bei erstgenanntem Zeitraum eine höhere jährliche Wachstumsrate. Um diese Überdimensionierung zu vermeiden, wurde in den ersten vier Jahren ein lineares Wachstum unterstellt. Diesbezüglich wird seitens der Planfeststellungsbehörde ergänzend auf die Ausführungen in Kapitel C der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) verwiesen, wo die Herleitung der Verkehrsmengenprognose ausführlich erläutert und die Verkehrsprognose anhand der strukturellen Entwicklungen, der demografischen Komponenten der Verkehrsentwicklung, der Verkehrsentwicklung auf klassifizierten Straßen und unter Beachtung der Bedarfsplanprognose 2025 nachvollziehbar dargelegt wird.

Soweit bemängelt wird, im Untersuchungsgebiet seien Zunahmen der Fahrleistungen ermittelt worden, die erheblich über den Werten für das Bundesgebiet und der Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz lägen, wird darauf hingewiesen, dass der Kernbereich der Untersuchung einen Verkehrszuwachs von 10,5 % erzeugt und damit weitgehend mit den Werten der „Deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen“ von 12,6 % übereinstimmt. Tatsächlich wurden vorliegend sogar Zunahmen der Fahrleistungen ermittelt, die sich unter den Werten für das Bundesgebiet und der Bundesländer bewegen.

Zu Punkt 8, 8.1: Zusammenfassung Verkehrsmengenprognose, PKW-(Leicht.) Verkehr

Der Einwand, das Verkehrsaufkommen für die Sondergebiete Nürburgring, Gewerbegebiet Nohn und Flughafen Frankfurt-Hahn sei zu hoch angesetzt, wird zurückgewiesen. Auch wenn bei heutiger Ausführung der Verkehrsmengenprognose infolge neuer Bevölkerungsprognosen und neuer Bewertung der Kraftstoffpreisentwicklung möglicherweise niedrigere Prognosewerte zustande kämen, könnte keinesfalls von einer erheblichen Überschätzung der Verkehrsentwicklung gesprochen werden. Insoweit kann auf die entsprechenden Ausführungen im vorliegenden Beschlussabschnitt verwiesen werden.

Zu Punkt 8.2: Schwerverkehr

Sofern vorgetragen wird, der Prognosezuwachsfaktor von 18 % im Schwerverkehr sei nicht nachvollziehbar, ist auf die entsprechenden Ausführungen in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) zu verweisen, wo ausführlich und nachvollziehbar die Ermittlung der Prognosezahlen dargelegt wird. Dort wird insbesondere auch erläutert, weshalb und in welcher Form in der Verkehrsuntersuchung anhand von Plausibilitätsüberlegungen von Seiten des Bundes für regionale Untersuchungen vorgeschlagenen „Deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ abgewichen wurde. Diese Prognoseproblematik im Bereich Güter- bzw.

Schwerverkehr wurde auch in einem Arbeitskreis mit Vertretern der Länder Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und des Bundes eingehend erörtert und entsprechend abgestimmt.

Abschließend stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die vorgetragenen Einwendungen zur Verkehrsmengenprognose aufgrund der vorstehenden Ausführungen und unter Verweis auf die verfahrensgegenständliche Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) insgesamt als unbegründet zurückzuweisen sind. Insbesondere in Kapitel C der Verkehrsuntersuchung ist die Herleitung der Verkehrsmengenprognose ausführlich und nachvollziehbar erläutert und die Verkehrsprognose anhand der strukturellen Entwicklungen, der demografischen Komponenten der Verkehrsentwicklung, der Verkehrsentwicklung auf klassifizierten Straßen und unter Beachtung der Bedarfsplanprognose 2025 überzeugend dargelegt.

Zu Punkt 9: Planfälle

Soweit in Bezug auf die „Planfälle“ eingewandt wird, die prognostizierten Verkehrszunahmen im Bereich des Nürburgrings und bei Müsch seien aufgrund der demografischen Entwicklung und der Insolvenz des Nürburgrings überholt, wird insbesondere auf die vorstehenden Ausführungen zu den demografischen Komponenten der Verkehrsentwicklung verwiesen. Auch wenn bei heutiger Ausführung der Verkehrsmengenprognose infolge neuer Bevölkerungsprognosen möglicherweise niedrigere Prognosewerte zustande kämen, kann keinesfalls aber von einer erheblichen Überschätzung der Verkehrsentwicklung gesprochen werden.

Weiter wird bemängelt, dass hinsichtlich der „Planfallnetze“ von den genannten Straßenbauprojekten des Prognose-Null-Falls-Plus bislang nicht alle aufgeführten Landesstraßenprojekte und die B 50n nur teilweise umgesetzt wurden. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass es sich vorliegend um eine Prognose mit dem Horizont 2020 bis 2025 handelt und dementsprechend die Projekte zum Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsuntersuchung natürlich noch nicht alle realisiert werden konnten.

Hinsichtlich der Tabelle D.2 (Verkehrsnachfrage A 1) der Verkehrsuntersuchung Prognose 2025 wird bemängelt, dass die Verkehrsbelastungen auf den A 1-Abschnitten weitestgehend unter 30.000 Kfz/24h lägen. Davon seien aufgrund der Insolvenz der Nürburgring GmbH das errechnete Verkehrsaufkommen von 2.700 Kfz/24h und darüber hinaus weitere 3.500 Kfz/24h für das Gewerbegebiet Nohn von der Verkehrsnachfrage abzuziehen. Hierzu stellt der Fachgutachter dar, dass es fachlich nicht vertretbar sei, das Verkehrsaufkommen der Sondergebiete von 6.200 Kfz/24h von allen Abschnittsbelastungen des A 1-Lückenschlusses in gleicher Weise abzuziehen, da sich ein Verkehrsaufkommen, welches abseits der Autobahn generiert wird, sofort im Netz auffächert und mit dem Anteil, der die Autobahn erreicht, nach Norden und Süden aufteilt. Außerdem ist davon auszugehen, dass am Nürburgring zukünftig weiterhin ein entsprechendes Verkehrsaufkommen vorherrschen wird und auch ein Gewerbegebiet im Bereich der A 1 verkehrsmäßig frequentiert wird.

Weiterhin trägt die Einwanderseite hinsichtlich der Tabelle D.3 der Verkehrsuntersuchung, VERTEC, Prognose 2025 in Bezug auf die dort aufgezeigten Differenzlasten im Planungsgebiet vor, dass im Nahbereich der A 1 hohe Entlastungen von 63 bis 88 % an der L 115 und B 258 ermittelt worden seien. Diese seien durch die hohen strukturell bedingten Zuwächse zu erklären, würden aber nicht die Realität abbilden. Auffällig sei weiterhin, dass die weit entfernten Autobahnen A 61 und A 60 als auch die B 51 nördlich Prüm, die B 410 bei Dreis-Brück sowie die B 262 im Bereich Mayen starke Entlastungen erfahren würden.

Hierzu wird entgegnet, dass es sich bei der L 115 um eine Parallelstrecke der zukünftigen A 1 handelt und dass relative Veränderungen weitgehend unabhängig von „strukturell bedingten Zuwächsen“ sind. Hinsichtlich der weiteren Entlastungswirkungen stellt der Verkehrsgutachter dar, dass durch den Neubau der A 1 vorrangig das Ziel verfolgt wird, die Lücke im Fernverkehrsnetz der Bundesrepublik Deutschland und der benachbarten Benelux-Länder zu schließen; regionale und lokale Entlastungen stellen dabei lediglich synergetische Effekte dar.

Zu Punkt 10: Ergänzende Planfälle A 1n – Baustufen

Soweit vorgetragen wird, die ergänzenden Planfälle und die Dokumentation seien nicht in der eigentlichen Verkehrsuntersuchung, sondern lediglich im Materialband beschrieben, ist darauf zu verweisen, dass die ergänzenden Planfälle erst nach Abschluss der Hauptuntersuchung beauftragt wurden und deren Dokumentation dann lediglich im Materialband dargestellt werden konnte. Die ergänzenden Planfälle wurden dabei aber in gleicher Tiefe wie für den Planfall des gesamten Lückenschlusses untersucht und mit Belastungs- und Verlagerungsplänen dokumentiert.

Abschließend ist seitens der Planfeststellungsbehörde nochmals darauf hinzuweisen, dass mit den vorstehenden Ausführungen lediglich der Vollständigkeit halber auf die wesentlichen Kritikpunkte der Stellungnahme RegioConsult aus dem Jahre 2012 entgegnet wurde, die im Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 1 von der AS Blankenheim bis zur AS Lommersdorf in der Federführung des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen vorgetragen wurden. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat der Verkehrssachverständige von VERTEC zu den Einwendungen umfassend erwidert und nachvollziehbar Stellung genommen. Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die vorstehenden Einwendungen nicht geeignet sind, Daten, Vorgehensweise und Ergebnisse der dem Verfahren zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung fachlich begründet in Frage zu stellen. Fehler in der Bearbeitung, die zum Bearbeitungszeitpunkt dem aktuellen Stand der verkehrswissenschaftlichen Praxis entsprechen, konnten nicht nachgewiesen werden. Die Einwendungen waren somit insgesamt als unbegründet zurückzuweisen.

Nachfolgend wird nunmehr zu den vorgetragenen Einwendungen aus der Stellungnahme RegioConsult, Verkehrs- und Umweltmanagement im Auftrag des BUND-Landesverband Rheinland-Pfalz vom September 2018 bezüglich der verkehrswirtschaftliche Untersuchung „A 1 Kel-

berg – Blankenheim, Verkehrsmengenprognose und Planfall 2030“ im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt für den Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau erwidert:

Vorab ist anzumerken, dass es sich bei der genannten verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (Verkehrsmengenprognose und Planfall 2030) nicht um eine klassische Verkehrsuntersuchung handelt. In diesem Bericht sind vielmehr die bisherigen Prognoseberechnungen der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) aktualisiert worden. Auf Grundlage dieser aktualisierten Verkehrsmengenprognose erfolgte dann eine Neuberechnung des Planfalles 1 (Lückenschluss der A 1 zwischen Blankenheim und Daun) ausschließlich vor dem Hintergrund, die Differenzen zwischen der aktuellen Fortschreibung (Prognosejahr 2030) und der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2010 (Prognosejahr 2025) aufzuzeigen. Eine Fortschreibung der Gesamtuntersuchung war nicht gegenständlich und auch nicht erforderlich.

Die in den folgenden Überschriften angegebenen Punkte orientieren sich zur besseren Übersicht grundsätzlich an der Gliederung der Stellungnahme RegioConsult vom September 2018.

Zu Punkt 2, 3 u. 3.1: Veranlassung VU 2015, -3, Verkehrsmengenprognose, Methode

Soweit bemängelt wird, als Basisjahr der Untersuchung sei 2013 und nicht 2014 gewählt worden, entgegnet VERTEC, dass zum Zeitpunkt der Projektausarbeitung für das Jahr 2014 nur unvollständige Daten vorlagen, die daher für die Erstellung der Verkehrsmengenprognose 2030 nicht herangezogen werden konnten.

Weiterhin wird vorgetragen, die Verkehrsuntersuchung entspreche nicht dem Stand der Technik und es hätte eine Prognose mit einem verhaltensbasierten Verkehrsmodell erstellt werden müssen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind, wie eingangs bereits dargestellt, die für das vorliegende Straßenbauvorhaben erstellten verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen und die daraus abgeleitete Verkehrsprognose methodisch einwandfrei erarbeitet worden, beruhen auf realistischen Annahmen und sind hinsichtlich des Prognoseergebnisses einleuchtend begründet. Insbesondere standen im Zuge der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030) aktuelle Grundlagen (wie z.B. die 3. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung, die Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Prognose zum Flughafen Hahn, Daten zur Verkehrs- und Strukturdatenentwicklung) zur Verfügung. Die angewandte Methodik der Prognosefortschreibung folgt dabei grundsätzlich der Vorgehensweise der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025). Die Methodik ist im Anhang der Untersuchung (Prognose 2025) detailliert beschrieben und enthält insbesondere Erklärungen zu den folgenden Bearbeitungsschritten:

- Verkehrszählungen (Auswahl der Zähltag/-zeiten, Unterscheidung der Fahrzeugarten, Hochrechnung, Plausibilitätskontrolle)
- Verkehrsbefragungen (Standorte, Erhebungsdauer, Unterscheidung der Fahrzeugarten, Inhalte der Interviews, Verschlüsselung, Hochrechnung, Plausibilitätsprüfung, Erstellung Analysematrix)

- Verkehrsmodell (Verkehrsplanerisches Instrument, Erzeugung/Anziehung der Verkehrszellen, Verkehrsverteilung, Routenwahl, Verkehrsstromaufteilung)
- Kalibrierung / Validität des Modells (Methode, Sollwerte)
- Korrelationsprognose, Modellprognose
- Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss (Dimensionierungsbelastung).

Die Einwanderseite verweist darauf, dass in der Verkehrsuntersuchung von 2010 von VERTEC neben den eigenen Erhebungen 2008, Zähl- und Befragungsdaten aus zwei Fremderhebungen von V-KON verwendet wurden. Die Erhebungen zur Verkehrsuntersuchung B 410 Dockweiler gehen auf das Jahr 2001 zurück, die zur OU Hillesheim fanden im Juni 2008 statt. Auch dies verdeutliche, dass der Analysefall 2008 keine geeignete Grundlage mehr sein kann und die Verkehrszählungen und Befragungen fortzuschreiben wären.

An dieser Stelle wird nochmals darauf hingewiesen, dass es sich bei Untersuchung „A 1 Kelberg – Blankenheim Verkehrsmengenprognose und Planfall 2030“ (VERTEC, Stand Dezember 2015) nicht um eine klassische Verkehrsuntersuchung handelt. In dieser Untersuchung sind vielmehr die bisherigen Prognoseberechnungen der „Verkehrswirtschaftliche[n] Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel-Saar-Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Lückenschlüsse A 64 - A 1 Nordumfahrung Trier und A 1 Blankenheim-Daun“ (VERTEC, Stand Februar 2010) des Kapitels C aktualisiert worden. Die letztgenannte Untersuchung bildet den Prognosehorizont 2025 ab und damit in etwa den Zeitraum, für den das Eintreten der Gipfelwerte der Verkehrsentwicklung erwartet wurde. Als im Jahr 2014/2015 die Prognosefortschreibung beauftragt wurde, war dieser Planungshorizont nur noch 10-11 Jahre entfernt. Daher sollte auch der inzwischen absehbare Prognosehorizont 2030 überprüft und „abgesichert“ werden. Dafür standen dann auch aktuelle Grundlagen (wie z.B. die 3. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung, die Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Prognose zum Flughafen Hahn, Daten zur Verkehrs- und Strukturdatenentwicklung) zur Verfügung. Auf Grundlage dieser aktualisierten Verkehrsmengenprognose erfolgte eine Neuberechnung des Planfalles 1 (Lückenschluss Blankenheim-Daun) ausschließlich vor dem Hintergrund, die Differenzen zwischen der aktuellen Fortschreibung (Prognosejahr 2030) und der 2010 vorgelegten Verkehrsuntersuchung (Prognosejahr 2025) aufzuzeigen.

Zu Punkt 3.2: Strukturdatenmodell

Der Einwand, hinsichtlich des Strukturdatenmodells seien in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030) keine Angaben zum Planungsraum vorhanden, ist zurückzuweisen. Bei der Fortschreibung der Ursprungsuntersuchung wurde der Planungsraum gegenüber der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) nicht verändert. Das Planungsgebiet erstreckt sich danach auf einen Korridor zwischen dem derzeitigen Ausbauende der A 1 bei Blankenheim bis südlich nach Daun. Die West-Ost-Ausdehnung wird durch die B 421 sowie die B 257 eingegrenzt.

Weiterhin wird bemängelt, in der vorliegenden Untersuchung sei auf eine Zählstelle außerhalb des Untersuchungsraums (B 262 Thür) Bezug genommen und relevante Zählstellen innerhalb des Untersuchungsraums (B 51 Tondorf, B 258 Ahütte) seien nicht beachtet worden. Dazu ist festzuhalten, dass bei der aktuellen Prognosefortschreibung die gleichen Zählstellen wie in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) verwendet wurden, sodass eine direkte Vergleichbarkeit gewährleistet ist. Ergänzend ist zu erwähnen, dass sich die Zählstelle der B 262 bei Thür, entgegen der Annahme der Einwander, innerhalb des Untersuchungsraums befindet. Weiter ist anzumerken, dass sich die Verkehrsnachfrage für die A 1 nur zu einem geringen Teil aus dem direkten Bereich der „Lücke“ zwischen Dreis-Brück und Blankenheim generiert. Die Nachfrage ergibt sich vielmehr aus großräumigen Verkehrsbeziehungen aus dem erweiterten Planungsgebiet (B 51, A 48, B 262, A 61), sodass auch die Berücksichtigung von Zählstellen in diesen Bereichen geboten war.

Der Einwand, die Zunahme der Motorisierung von 16 bis 18 % sei in der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung nicht erläutert worden, ist ebenfalls unbegründet. In der gegenständlichen Untersuchung wird dies unter dem Unterpunkt „Motorisierung“ und der entsprechenden Tabelle B 1 dargelegt. Danach ergibt sich jeweils eine Verkehrszunahme für das Jahr 2030 gegenüber 2008 für den Landkreis Ahrweiler um 15,9 % und für den Landkreis Vulkaneifel um 17,5%. Hinsichtlich der in Frage gestellten Verkehrszunahme für den Landkreis Euskirchen führt der Verkehrssachverständige nachvollziehbar aus, dass sich die Motorisierungsziffer im Landkreis Euskirchen ähnlich wie in den benachbarten Landkreisen Vulkaneifel und Ahrweiler darstellt und somit auch eine entsprechende Entwicklung der Motorisierung angenommen werden kann; eine eigenständige Pkw-Bestandsprognose und Verkehrsentwicklungsprognose existiert für Landkreis Euskirchen in Nordrhein-Westfalen nicht.

Soweit darauf hingewiesen wird, der Motorisierungsgrad könnte durch zentrale Anmeldungen von Unternehmens-PKW an einem Standort verfälscht sein, da beispielsweise ab Ende 2016 die Wagen von dem Unternehmen „AVIS“ in Euskirchen zugelassen werden würden, ist klarzustellen, dass die maßgebliche „Verkehrsmengenprognose 2030“ bereits im Dezember 2015 abgeschlossen wurde, sodass eine Entwicklung, die sich danach eingestellt hat, nicht berücksichtigt werden konnte. Im Zuge der Plausibilitätskontrolle wurde der für 2005 ausgewiesene Wert des PKW-Bestandes im Landkreis Euskirchen als zweifelhaft deklariert und dementsprechend auch keine Gewichtung in der Ausarbeitung der verkehrlichen Untersuchungen zuge tragen.

Auch die geäußerten Zweifel hinsichtlich der Verkehrsentwicklung nach demografischen Komponenten sind unberechtigt. In der Verkehrsuntersuchung ist unter dem entsprechenden Punkt die Verkehrsentwicklung ausreichend beschrieben. Ergänzend hat der Verkehrssachverständige erläutert, dass in die Fortschreibung der Untersuchung (Prognose 2030) auch die Kenndaten der Jahre 2008 bis 2013 eingegangen sind, die im Ergebnis eine aktualisierte Entwicklung gegenüber der Untersuchung (Prognose 2025) darstellen.

Zu Punkt 3.2.2: Arbeitsplätze

Auch der Einwand in Bezug auf die Entwicklungen der Arbeitsplätze ist unbegründet. Hierzu wird insbesondere auf die Ausführungen zur trendanalytischen Berechnung in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030) verwiesen. Dort ist die Entwicklung der Arbeitsplätze ausführlich dargestellt. Insbesondere aus Tabelle B 2 ist ersichtlich, dass bereits in den Jahren 2008 bis 2013 bei rückläufigen Einwohnerzahlen gleichzeitig stark steigende Beschäftigtenzahlen vorlagen. Das prognostizierte Wachstum entspricht daher einer Fortsetzung des zum damaligen Zeitpunkt gegenwärtigen Trends.

Zu Punkt 3.2.3: Tourismus

Auch die geäußerten Zweifel, dass für den Landkreis Vulkaneifel ein Tourismusrückgang sowohl in der Verkehrsuntersuchung von 2010 (um 20 %) als auch in der aktuellen Prognoserechnung bis 2030 (um 17 %) bestehe und sich damit die negative Entwicklung fortsetze, sind unberechtigt. Hierzu hat der Verkehrssachverständige ergänzend zu den Darlegungen in der Verkehrsuntersuchung nachvollziehbar dargelegt, dass in der Untersuchung ausgehend vom Basisjahr 2008 für den Planungshorizont 2025 eine Abnahme der Übernachtungszahlen von ca. 20 % prognostiziert wurde. Für die Prognoseberechnungen 2030 wurde aktuelles Datenmaterial bis zum Jahr 2013 verwendet und dann ausgehend vom Basisjahr 2008 für den Planungshorizont 2030 ein Rückgang von ca. 17 % prognostiziert. Wie aus diesen, zu unterschiedlichen Zeitpunkten durchgeführten und mit unterschiedlichen Eingangsdaten berechneten Prognosen von 2010 und 2015, die vom Einwander angeführte Entwicklung nach 2025 abgeleitet werde, sei nicht nachvollziehbar und entsprechende Prognosen auch seitens des Verkehrssachverständigen fachlich nicht möglich. Vielmehr müssten hierzu die Unterschiede in den Übernachtungszahlen zwischen 2025 und 2030 in der aktualisierten Prognose aus dem Jahr 2015 verglichen werden. Diese Daten können der Tab. B 2 auf S. 16 der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030) entnommen werden.

Ebenso wenig kann dem Einwand gefolgt werden, dass für die Verbandsgemeinde Adenau gemäß einer rechnerischen Trendanalyse von 2008 bis 2030 ein Tourismuszuwachs von 48 % erwartet werde, von dem bis 2013 bereits 31 % stattgefunden hat; in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) wäre dagegen nur ein Zuwachs von 16 % errechnet worden. VER-TEC erläutert hierzu, dass die genannte Zunahme der Übernachtungszahlen um 31 % zwischen 2007 (nicht 2008) und 2013 keinen prognostizierten Wert darstellen. Es handelt sich vielmehr um eine tatsächlich eingetretene Entwicklung, da in der Verkehrsprognose aus dem Jahr 2015 alle Eingangsdaten bis zum Basisjahr 2013 berücksichtigt wurden. Die weiteren Prognosen bis 2030 stellen dagegen Trendentwicklungen dar. Beispielsweise war der Trend zwischen 2010 und 2013 zwar noch weiter steigend, aber mit einer deutlich geringen Wachstumsrate als zwischen 2007 und 2010. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die angeführte Zuwachsrate von 16 % für den Zeitraum 2008 bis 2013 in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) nicht enthalten ist. Es wird lediglich für den Zeitraum 2007 bis 2025 eine Zunahme der Übernachtungszahlen in der VG Adenau von ca. 16 % prognostiziert.

Zu Punkt 3.3.3: Lokale Infrastrukturvorhaben

Weiter wurde vorgetragen, dass aus der Entwicklung von gemeindlichen Gewerbeflächen und Wohngebieten der Verbandsgemeinden Adenau, Kelberg, Hillesheim, Daun und Blankenheim ein Verkehrsaufkommen von 12.440 Kfz/24h errechnet werde. Ansätze der Prognosestrukturflächen, wonach je Bauplatz jeweils zwischen 5 und 6 Quell- und Zielfahrten (insgesamt 10 bis 12 Kfz-Fahrten) zugrunde gelegt wurden, seien für ländliche Regionen ungewöhnlich hoch. Zumal zu berücksichtigen sei, dass es sich oft nur um kleinräumige Verlagerungen aus den Ortskernen handele und nicht um neue Ansiedlungen. Hierzu erwidert VERTEC, dass die Aufkommensbestimmung grundsätzlich nach den „Hinweise[n] zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV 2006) erfolgt. Außerdem wird auf eigene Erfahrungswerte und auf Datenmaterial (z.B. Zählraten) bereits bestehender ähnlicher Nutzungen zurückgegriffen. Bei einem Ansatz von 1,5 Wohneinheiten je Bauplatz mit einem mittleren Belegungsgrad von 3 Personen je Wohneinheit berechnen sich unter Berücksichtigung von 3,75 Wegen pro Tag, 70 % Kfz-Anteil und 1,2 Personen je Pkw ca. 5 Quell- und Zielverkehrsfahrten. Unter Berücksichtigung von zusätzlichem Besucher- und Wirtschaftsverkehr, stellen 5-6 Quell- und Zielverkehrsfahrten je Bauplatz einen realistischen Ansatz dar.

Ferner wird eingewandt, dass in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) die zugrunde gelegten regionalen Strukturentwicklungen ohne die Sonderflächen „Nürburgring 2009“ sowie das „Interkommunale Gewerbegebiet Nohn“ ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von fast 31.000 Kfz/d erzeugen würde. Gegenüber dem ermittelten Verkehrsaufkommen von 12.500 Kfz/24h in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030) sei dies ein Rückgang um über 17.000 Kfz/24h. Hierzu ist klarzustellen, dass im Zuge der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) bereits 2009 Abstimmungen mit den Bauämtern der maßgeblichen Städte und Verbandsgemeinden erfolgten. Für die gegenständliche Untersuchung fanden dann im April 2015 erneute Abstimmungen statt, auf deren Basis die Verkehrserzeugungsrechnungen für die lokalen Sonderentwicklungen aktualisiert wurden. Zwischen 2009 und 2015 haben sich danach die Eingangsgrößen geändert, da einzelne Planungen verworfen oder geändert wurden. Konkret wurden bei den Abstimmungen im Jahr 2015 weniger bzw. im Umfang kleinere vorgesehene Bauprojekte seitens der Verbandsgemeinden benannt als noch im Jahr 2009. Demnach fällt auch die Prognose infolge der lokalen Strukturentwicklungen für die Prognose 2030 geringer aus.

Zu Punkt 3.3.4: Modell

Fernerhin wird bemängelt, für die innerhalb des Strukturdatenmodelles je Verkehrszelle ermittelten Prognosefaktoren für den Zeitraum 2008 bis 2030 sei der Bezug auf 2008 nicht nachvollziehbar, da 2013 als Analysejahr angegeben sei. Zudem wird hinsichtlich des Strukturdatenmodells kritisiert, dass die Gewichte der Hauptstrukturgrößen aus den Verkehrsbefragungen und der dort aufgetretenen Mischung von Fahrtzwecken abgeleitet worden seien. Da 2013 keine Befragungen durchgeführt wurden, bezögen sich diese Angaben auf 2008. Dies stelle aufgrund der gegensätzlichen Entwicklung der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) und der Prognosefortschreibung 2030 keine geeignete Grundlage dar. Auch dieser Einwand ist

unter Verweis auf die Darlegungen in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030) zurückzuweisen. Ergänzend erläutert der Verkehrssachverständige, dass aus aktuellen vergleichbaren Projektbearbeitungen gesichert abgeleitet werden kann, dass sich die aus Verkehrsbefragungen ermittelten Kenngrößen (z.B. Quelle, Ziel oder Fahrzwecke) im Laufe der Zeit nur marginal verändern. Vielmehr treten Änderungen in der strukturellen Verteilung (Verkehrsmengen) auf. Die Verwendung „alter Befragungsergebnisse“ unter Berücksichtigung aktualisierter Eingangsgrößen, wie Verkehrsentwicklung, demografische Entwicklung, Beschäftigtenzahlen etc. ist danach fachlich anerkannt. Ergänzend wird erneut angemerkt, dass auf Grundlage der aktualisierten Verkehrsmengenprognose 2030 eine Neuberechnung des Planfalles 1 vor dem Hintergrund die Differenzen zwischen der aktuellen Fortschreibung (Prognosejahr 2030) und der Verkehrsuntersuchung (Prognosejahr 2025) vorgenommen wurde. Hinsichtlich der Kritik, das angewandte „Trendfaktorenmodell“ sei zur Bewertung der Verkehrsentwicklung ungeeignet, wird auf die Ausführungen in Kapitel 4. „Verkehrsentwicklung auf klassifizierten Straßen“ der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030) verwiesen. Dort ist nachvollziehbar dargelegt, dass das Trendfaktorenmodell nicht unmittelbar in die Bestimmung der Prognoseverkehrsmengen eingeht, sondern dem Vergleich und der Plausibilitätskontrolle von Prognoseentwicklungen dient.

Zu Punkt 3.3.5: Sonderentwicklungen

Sofern kritisiert wird, die Verkehrszahlen für den Nürburgring seien auf Grundlage des Analysejahrs 2008 zu hoch ermittelt, kann auf die entsprechenden Ausführungen in dieser Erwiderng verwiesen werden. Auch wenn bei heutiger Ausführung der Verkehrsmengenprognose infolge neuer Bevölkerungsprognosen etwas niedrigere Prognosewerte zustande kämen, kann keinesfalls aber von einer erheblichen Überschätzung der Verkehrsentwicklung gesprochen werden. Soweit vorgetragen wird, für das geplante „interkommunale Gewerbegebiet Nohn“ sei ein Verkehrsaufkommen von 3.500 Kfz/24h angenommen worden, obwohl die Planungen für das Gebiet derzeit nicht verfolgt werden und in keinem regionalen Raumordnungsplan berücksichtigt worden seien, erwidert VERTEC, dass erste Planungsabsichten über einen Industrie- und Gewerbepark bereits 2006 vorlagen. Die Planungen wurden aber zunächst wegen der damals stockenden Entwicklung zum Thema Weiterbau der A 1 nicht weiterverfolgt. Gemäß Abstimmungsgesprächen mit den zuständigen Gemeinden im April 2015 als auch aufgrund aktueller Abfragen im Februar 2020 soll der Gewerbepark aktuell weiterhin realisiert werden. Daher war es aus fachtechnischer Sicht erforderlich, die verkehrlichen Auswirkungen dieses geplanten kommunalen Vorhabens zu berücksichtigen. Anzumerken bleibt, dass eine Realisierung des Gewerbeparks nur in Verbindung mit einer vollständig zur Verfügung stehenden Autobahn A 1 zu sehen ist. Diesbezüglich kann auch auf die Ausführungen zu Punkt 4.4 „Lokale Infrastruktur“ im vorliegenden Abschnitt verwiesen werden.

Weiter sei nicht erkennbar, welches zusätzliche Verkehrsaufkommen aus der Verflechtungsmatrix 2030 des Bundes bei der Prognose 2030 für den Bereich des Flughafens-Hahn berücksichtigt wurde. Der Verkehrssachverständige führt hierzu aus, dass im Zuge der aktualisierten Verkehrsmengenprognose 2030, die das Basisjahr 2013 ausweist, für den Flughafen die zum

Bearbeitungszeitpunkt aktuelle „Aktualisierung der Luftverkehrsprognose für den Flughafen Frankfurt Hahn als Grundlage für die Festlegung von Lärmschutzbereichen nach dem Fluglärmgesetz“ (Intraplan Consult GmbH, Stand Juli 2014) verwendet wurde. Diese wies zwar schon seit 2007 rückläufige Passagieraufkommen auf, kam aber zu dem Ergebnis, dass rd. 3,34 Mio. Passagiere zukünftig zu erwarten seien. Daher war es aus fachlicher Sicht geboten, diese Prognose in die Verkehrsuntersuchung zu übernehmen. Aus der Verflechtungsmatrix 2030 des Bundes wurde lediglich die Prognose des Rhein-Hunsrück-Kreises abgebildet, um Strukturflächenentwicklungen in den umliegenden Gemeinden des Flughafens entsprechend zu berücksichtigen.

Zu Punkt 3.3: Demografische Komponenten der Verkehrsentwicklung

Zu den demografischen Komponenten der Verkehrsentwicklung wird eingewandt, in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) sei für den Landkreis Vulkaneifel trotz eines Bevölkerungsrückgangs um 8,9 % ein um 2,5 % höheres Fahrtenaufkommen (Fahrten pro Werktag) ermittelt worden. In der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030) werde nunmehr bei einem Bevölkerungsrückgang von 12,6 % eine Erhöhung der PKW-Fahrleistung um 10,2 % erwartet. Dies sei nicht nachvollziehbar, zumal die Anzahl der angesetzten Fahrten je PKW-Verfüger und die zurückgelegten Strecken in der Untersuchung nicht angegeben werden. VERTEC erläutert hierzu, dass in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) ausgehend vom Jahr 2006 die zu erwartende Veränderung bis 2025 in Bezug auf Einwohner, Führerscheinbesitzer, Pkw-Verfüger und Wegelängen erläutert wurde. In der Untersuchung (Prognose 2030) wurde hingegen das Basisjahr 2008 gewählt und die Veränderungen bis 2030 betrachtet. Zum Bearbeitungszeitpunkt im Jahr 2015 lagen dementsprechend gegenüber 2010 aktualisierte Prognosen für die genannten Kennwerte vor, die sich von den Ansätzen im Jahr 2010 unterscheiden. Dementsprechend sind geringfügige Unterschiede in den Berechnungen zwischen 2010 und 2015 erklärbar. In nachfolgender Gegenüberstellung werden ergänzend die Ergebnisse von 2010 (links) und 2015 (rechts) dargelegt. Da in den Berechnungen 2015 für den Betrachtungszeitraum 2008 – 2030 ein größerer Bevölkerungsrückgang und eine geringere Zunahme im Führerschein- und Pkw-Besitz prognostiziert werde, falle die Entwicklung des Fahrtenpotenzials und der Fahrleistung insgesamt geringer aus als 2010.

Fazit

Zusammenfassend führt die disaggregierte, demografisch begründete Verkehrserzeugungsprognose für den im Kern des Untersuchungsgebietes gelegenen Landkreis Vulkaneifel zu den folgenden Ergebnissen für den Zeitraum **2006** bis **2025**:

- Bevölkerungsentwicklung	- 8,9 %
- Entwicklung der über 18-Jährigen	- 4,4 %
- Zunahme beim Führerscheinbesitz	+ 5,5 %
- Entwicklung beim Pkw-Besitz	+ 6,6 %
- Entwicklung beim normalwerttäglichen Fahrtenpotenzial	+ 2,5 %
- Zunahme Fahrleistung im Außerortsverkehr (moderate Benzinpreisentwicklung)	+ 14,1 %
- Zunahme Fahrleistung im Außerortsverkehr (progressive Benzinpreisentwicklung)	+ 8,3 %

Fazit

Zusammenfassend führt die disaggregierte, demografisch begründete Verkehrserzeugungsprognose für den im Kern des Untersuchungsgebietes gelegenen Landkreis Vulkaneifel zu den folgenden Ergebnissen für den Zeitraum **2008** bis **2030**:

- Bevölkerungsentwicklung	- 12,6 %
- Entwicklung der über 18-Jährigen	- 8,3 %
- Zunahme beim Führerscheinbesitz	+ 1,0 %
- Entwicklung beim Pkw-Besitz	+ 0,8 %
- Entwicklung beim normalwerttäglichen Fahrtenpotenzial	- 3,2 %
- Zunahme Fahrleistung im Außerortsverkehr (moderate Benzinpreisentwicklung)	+ 10,2 %
- Abnahme Fahrleistung im Außerortsverkehr (progressive Benzinpreisentwicklung)	- 4,4 %

Ergänzend verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030), in der die demografischen Komponenten der Verkehrsentwicklung ausreichend beschrieben wurden. Insbesondere ist im Ergebnis nachvollziehbar dargelegt, dass die demografische Entwicklung nach Geschlecht und Altersgruppen bewirkt, dass auch bei geringfügig wachsender, stagnierender oder auch zurückgehender Bevölkerung die Verkehrsentwicklung mittelfristig noch Wachstumspotenziale enthalten kann. Weiterhin ist als Fazit festzuhalten, dass das Nebeneinander von schrumpfenden, stagnierenden und wachsenden Regionen nur mit komplexen Verkehrsmodellen nachvollziehbar ist. Rückschlüsse, wonach z.B. zurückgehende Einwohnerzahlen direkte Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung haben, sind fachlich unangemessen und für eine demografisch begründete Verkehrserzeugungsprognose ungeeignet.

Soweit erneut bemängelt wird, der beschriebene Ansatz der trendanalytischen Berechnung der Arbeitsplätze und des Tourismusaufkommens sowie der Ansatz des angewandten Strukturdatenmodells führe zu nicht plausiblen Annahmen, ist der Einwand zurückzuweisen. Wie eingangs bereits dargelegt, sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen und die daraus abgeleitete Verkehrsprognose methodisch einwandfrei erstellt, beruhen auf realistischen Annahmen und sind hinsichtlich des Prognoseergebnisses einleuchtend begründet. Ergänzend erläutert VERTEC, dass die in den Verkehrsuntersuchungen gewählte methodische Vorgehensweise dem zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuellen Stand der Technik entspricht. Die angewendete Methodik ist in den Verkehrsuntersuchungen detailliert beschrieben. Darüber hinaus sind dort auch Erklärungen zur Verkehrsmodellierung enthalten, die nach dem klassischen Vierstufenmodell (Verkehrserzeugung, Verkehrsverteilung, Verkehrsmittelwahl, Umlegung) durchgeführt wurde.

Zu Punkt 4: Verkehrsentwicklung auf klassifizierten Straßen, Trendkorrelationsmodell

Die geäußerten Zweifel hinsichtlich der Anwendung des „Trendkorrelationsmodells“ sind unberechtigt. In der Verkehrsuntersuchung ist nachvollziehbar dargelegt, dass neben diesem

Modell ein Strukturdatenmodell und ein demografisches Modell sowie die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes verwendet wird. Letztlich werden die Ergebnisse zusammengeführt, sodass aus der Verkehrsmengenprognose eine Umlegungsmatrix für die Berechnung von Prognoseplanfällen entsteht. Ergänzend stellt VERTEC klar, dass das Trendkorrelationsmodell nicht unmittelbar in die Bestimmung der Prognoseverkehrsmengen eingeht, sondern vielmehr dem Vergleich und der Plausibilitätskontrolle von Prognoseentwicklungen dient.

Weiter wird vorgetragen, aus der nachfolgend abgedruckten Tabelle der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030) könne nicht nachvollzogen werden, inwiefern die künftige Verkehrsentwicklung entscheidend von der Kraftstoffpreisentwicklung geprägt werde.

Straßenkategorie	Benzinpreisentwicklung	
	moderat	progressiv
Bundesautobahnen	13 %	- 6 %
Bundesstraßen	8 %	- 3 %
Landesstraßen	7 %	- 5 %

VERTEC erläutert hierzu, dass die Tabelle die prognostizierten Verkehrsentwicklungen (DTV) in Abhängigkeit der Kraftstoffpreisentwicklung zwischen 2008 und 2030 aufzeigt. Die Durchschnittswerte (2008) für Bundesautobahnen in Rheinland-Pfalz liegen, wie in der Verkehrsuntersuchung beschrieben, bei 44.317 Kfz/d. Die für 2030 prognostizierten Verkehrsentwicklungen betragen gemäß der Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung einer moderaten Kraftstoffpreisentwicklung dagegen 49.987 Kfz/d. Danach ergibt sich bei Betrachtung der entsprechenden Verkehrswerte unter Annahme einer moderaten Benzinpreisentwicklung eine Veränderung der Verkehrsbelastung von 12,8 %.

Soweit vorgetragen wird, für die Betrachtung der Verkehrsentwicklung seien weitere Dauerzählstellen an der B 51 bei Tondorf und an der B 258 bei Ahütte zu berücksichtigen, da diese im unmittelbaren Einflussbereich der Trasse lägen, wird klargestellt, dass sich die Verkehrsnachfrage für die A 1 nur zu kleinen Teilen aus dem direkten Bereich der „Lücke“ zwischen Dreis-Brück und Blankenheim generiert. Größtenteils ergibt sich die Verkehrsnachfrage aus großräumigen Verkehrsbeziehungen aus dem erweiterten Planungsgebiet (z.B. von der B 51, A 48/B 262/A 61). Daher ist die Aufnahme von Zählstellen auf diesen Achsen gerechtfertigt. Im Übrigen wurde sich bei der Auswahl der Querschnitte an der Lage der Befragungsstellen aus dem Jahr 2008 orientiert. Diese wurden so festgelegt, dass 77 % der zukünftigen Nachfrage aus Verlagerungen für den Lückenschluss der A 1 empirisch abgesichert erhoben werden konnten. Auf allen Verkehrsachsen (B 51, B 421, B 257, B 258, B 262) wurde eine Zählstelle als „maßgeblich“ für die Trendkorrelation ausgewählt. Voraussetzung war, dass Verkehrsdaten aus der Vergangenheit zur Verfügung standen. Um eine Vergleichbarkeit der Ver-

kehruntersuchung von 2010 und 2015 zu gewährleisten, wurden jeweils die identischen Zählstellen herangezogen. Weitere Zählstellen war daher für die Betrachtung der Verkehrsentwicklung nicht erforderlich.

Moniert wird des Weiteren, dass bei der Betrachtung der Zählstelle an der B 257 erkennbar sei, dass neben dem Benzinpreis noch weitere Einflussfaktoren auf das Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen seien, da die Belastung an der B 257 seit Jahren rückläufig sei. Dagegen sei an den nicht berücksichtigten Zählstellen Ahütte und Tondorf jeweils eine Verkehrszunahme zu erkennen. Diesbezüglich wird erneut die Verwendung des „Trendkorrelationsmodell“ bemängelt und darauf hingewiesen, dass die Verkehrsentwicklung nur mittels eines verhaltensbasierten Verkehrsnachfragemodells abgebildet werden könne. Eine sachgerechte Bearbeitung der räumlich-verkehrlichen Veränderung durch die A 1 sei nur durch eine vollständige Modellierung möglich.

VRETEC legt hierzu dar, dass eine vollständige Modellierung sowohl in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) als auch in der Prognosefortschreibung 2030 angewandt wurde (Vierstufenmodell). Weiterhin entspreche die gewählte methodische Vorgehensweise zum Zeitpunkt der Bearbeitung dem aktuellen Stand der Technik. Die Planfeststellungsbehörde verweist ergänzen darauf, dass die angewandte Methodik im Anhang zu der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) detailliert beschrieben ist. Dort sind insbesondere die Bearbeitungsschritte hinsichtlich der Verkehrszählungen, Verkehrsbefragungen, der Analyse des Verkehrsmodells, der Validität des Modells, der Korrelations- und Modellprognose und hinsichtlich der Dimensionierungsbelastung erläutert. Auch die aktuelle verkehrliche Untersuchung (Prognose 2030) folgt grundsätzlich dieser methodischen Vorgehensweise.

Es wurde eingewandt, dass das Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) zu berücksichtigen sei und die vorliegende Verkehrsprognose dem Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) widerspreche. Hierzu wird zunächst erwidert, dass das HBS 2015 erst im August 2015 eingeführt wurde und zu diesem Zeitpunkt die Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung bereits zu großen Teilen abgeschlossen war. Allerdings ist in der angewandten Methodik der Verkehrsuntersuchung kein Widerspruch zum HBS 2015 erkennbar. Im Übrigen stellt das HBS 2015 nicht das einzige Regelwerk der FGSV dar und ist grundsätzlich für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen anwendbar. Die Anwendung von Verkehrsmodellen ist vorliegend Voraussetzung für die Ermittlung der Bemessungsverkehrsstärken im Zuge einer Modellprognose.

Zu Punkt 5: Bedarfsplanprognose 2030 (Basis 2010)

Es wird vorgetragen, die Zunahme der Fahrleistung in der Verflechtungsprognose sei nur für die gesamte Bundesrepublik ausgewiesen. Es sei nicht erkennbar, inwieweit der in der Verkehrsuntersuchung angegebene Zuwachs von 9,9 % (+11,6 %) auch als Mittelwert der vorliegenden regionalen Abgrenzung annehmbar sei.

VERTEC erläutert hierzu, dass in der Verflechtungsprognose keine regionalen (z.B. landkreisbezogenen) Kennziffern über die Entwicklung der Fahrleistung enthalten sind und daher der für die Bundesrepublik ausgewiesene Zuwachs als Mittelwert für das Untersuchungsgebiet angenommen wird.

Zu Punkt: 6, 6.1: Zusammenfassung Verkehrsmengenprognose, Vergleich PKW-Verkehr

Die Einwanderseite moniert, dass in den Verkehrsuntersuchungen Ergebnisse der verbindlichen Verflechtungsprognose des Bundes mit seinem Strukturdatenmodell beliebig kombiniert werden und sich dadurch höhere Wachstumsannahmen ergeben. Darüber hinaus werde für die Landkreise Ahrweiler und Euskirchen die Verkehrszunahmen aus der Verflechtungsprognose in die Umlegungsmatrix übernommen, wogegen dieser Wert dagegen für den Landkreis Vulkaneifel als unrealistisch eingestuft werde, da der Lückenschluss einen Entwicklungsschub für die Region bringen würde. Es sei nicht nachvollziehbar, wie sich vorliegend über die Verflechtungsprognose hinweggesetzt wird.

Der Verkehrsgutachter erläutert hierzu nachvollziehbar, dass die Ergebnisse der Verflechtungsprognose durchaus hinterfragt bzw. durch detaillierte Datengrundlagen ersetzt oder ergänzt werden können. In der Zusammenfassung der Verkehrsverflechtungsprognose wird in Bezug auf die Verwendung dieser Prognose darauf hingewiesen, dass die Verkehrsprognose auf einer Reihe von Annahmen zur Wirtschaftsentwicklung, zur Bevölkerungsentwicklung, zur Entwicklung von Nutzerkosten und anderen Rahmenbedingungen basiert. Diese Annahmen wurden nach bestem Wissen und Gewissen festgelegt, stammen, wie die beiden erstgenannten Bereiche, größtenteils aber aus externen Quellen, die nicht im Aufgabenbereich der vorliegenden Untersuchung liegen. Wenn sich diese Rahmenbedingungen ändern, hat dies auch Einfluss auf die prognostizierten Verkehrszahlen. Die Prognose des deutschlandweiten Verkehrsaufkommens umfasst berechnete, aber soweit möglich auch empirisch abgeleitete Quell-Ziel-Matrizen für den Ist-Zustand und modellgestützte Berechnungen für die Prognosematrizen. Sie umfassen Fern- und Nahverkehr in detaillierter Weise und bilden die Verflechtungsstrukturen insgesamt und regional zutreffend ab. Sie können aber beispielsweise keine Detailuntersuchungen in einzelnen Regionen oder Städten ersetzen, die auf wesentlich detaillierten Grundlagen erfolgen und meist mit regionalen Erhebungs- und Strukturdaten abgestimmt sind.

Soweit vorgetragen wird, in der Verkehrsuntersuchung sei eine Prognose über einen Zeitraum von 22 Jahren abgebildet, stellt VERTEC klar, dass der Analyse-Nullfall auf den Verkehrsdaten aus dem Jahr 2008 aufbaut. Im Jahr 2015 erfolgte eine Aktualisierung der Prognose mit dem Planungshorizont 2030, für die als Basisjahr 2013 gewählt wurde. Für den Zeitraum 2008 bis 2013 wurden in dieser Prognose aber die tatsächlichen Entwicklungen zu Grunde gelegt (z.B. Bevölkerungsentwicklung, Motorisierung, Arbeitsplätze, Übernachtungen, etc.). Das bedeutet, dass aufbauend auf den Verkehrsdaten von 2008 eine Prognose für 2030 erstellt wurde, die aber die tatsächliche Entwicklung einzelner Eingangsgrößen bis 2013 berücksichtigt.

Es wird weiterhin bemängelt, die Aussage der Verkehrsuntersuchung, wonach die Ergebnisse der Verflechtungsprognose 2030 einer dynamischen Kraftstoffpreisentwicklung widersprechen, stehe im Widerspruch zur Bundesprognose 2030; danach würden die Kraftstoffpreise bis 2030 pro Jahr um 52 % (2,1 %/a) ansteigen.

Hierzu stellt der Verkehrssachverständige klar, dass diese Interpretation unzutreffend sei und in den Planfeststellungsunterlagen auch so nicht getätigt wurde. Es wurde lediglich ausgeführt, dass das Modell mit dynamischer Kraftstoffpreisentwicklung im Gesamtergebnis zu Verkehrsabnahmen führt. Und genau diese Abnahmen stehen grundsätzlich im Widerspruch zu den Resultaten der Verflechtungsprognose, die von Zunahmen ausgeht.

Zu Punkt 6.2: Schwerverkehr

Die vorgetragene Kritik hinsichtlich des Schwerverkehrs seien die Prognosefaktoren des Strukturdatenmodells verwendet und in die Umlegungsmatrix übernommen worden, ist unbegründet und zurückzuweisen. Insoweit kann auf die Ausführungen in der Verkehrsuntersuchung und die vorstehenden Ausführungen zum PKW-Verkehr verwiesen werden.

In der Zusammenfassung der Verkehrsverflechtungsprognose wird in Bezug auf die Verwendung dieser Prognose darauf hingewiesen, dass die Verkehrsprognose auf einer Reihe von Annahmen zur Wirtschaftsentwicklung, zur Bevölkerungsentwicklung, zur Entwicklung von Nutzerkosten und anderen Rahmenbedingungen basiere. Diese Annahmen wurden nach bestem Wissen und Gewissen festgelegt, stammen, wie die beiden erstgenannten Bereiche, größtenteils aber aus externen Quellen, die nicht im Aufgabenbereich der vorliegenden Untersuchung liegen. Wenn sich diese Rahmenbedingungen ändern, hat dies auch Einfluss auf die prognostizierten Verkehrszahlen. Die Prognose des deutschlandweiten Verkehrsaufkommens umfasst berechnete, aber soweit möglich, auch empirisch abgeleitete Quell-Ziel-Matrizen für den Ist-Zustand und modellgestützte Berechnungen für die Prognosematrizen. Sie umfassen Fern- und Nahverkehr in detaillierter Weise und bilden die Verflechtungsstrukturen insgesamt und regional zutreffend ab. Sie können aber nicht Detailuntersuchungen z.B. in einzelnen Regionen oder Städten ersetzen, die auf wesentlich detaillierten Grundlagen erfolgen und meist mit regionalen Erhebungs- und Strukturdaten abgestimmt sind.

Ebenso wenig kann dem Einwand gefolgt werden, die Prognosebewertung hinsichtlich des Gesamtverkehrs sei nicht nachvollziehbar, da einerseits in der Verkehrsuntersuchung der räumliche Bezug für die Gesamtmatrix nicht angegeben werde und für den Schwerverkehr wesentlich höhere Zunahmen im Vergleich zu den in die Umlegungsmatrix übernommenen Werten genannt werden (vgl. hierzu Tabelle 8 des Einwenders). Hierzu wird erwidert, dass sich der Untersuchungsraum über einen Bereich zwischen Luxemburg im Westen und der A 61 im Osten erstreckt und auch in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030) abgebildet ist. Weiterhin ist darauf zu verweisen, dass in der genannten „Tab. 7“ lediglich Prognosefak-

toren des Personenverkehrs abgebildet werden und der von Einwenderseite angestellte Vergleich so nicht nachvollziehbar sei. Weiterhin wird seitens VERTEC erläutert, dass durchaus Raumeinheiten mit höheren Zuwachsraten im Schwerverkehr, wie auch in der Verkehrsuntersuchung auf Seite 41 ausgeführt, vorliegen können. Auch eine Verpflichtung die Fernverkehrsmatrix in regionale Verkehrsuntersuchungen zu übernehmen besteht nicht. Die Verflechtungsmatrizen können keine Detailuntersuchungen z.B. in einzelnen Regionen oder Städten ersetzen, die auf wesentlich detaillierten Grundlagen erfolgen und meist mit regionalen Erhebungs- und Strukturdaten abgestimmt sind. Danach ist die gewählte Vorgehensweise, in den drei Landkreisen Vulkaneifel, Ahrweiler und Euskirchen im Schwerverkehr das Strukturdatenmodell zu verwenden und in den Nachbarkreisen auf die Verflechtungsprognose zurückzugreifen gerechtfertigt. Die erneute Kritik, im Zuge der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung sei lediglich eine Trendfortschreibung durchgeführt worden, ist unter Hinweis auf die obigen Ausführungen zurückzuweisen. In den methodischen Beschreibungen der verkehrlichen Untersuchung ist eindeutig erwähnt, dass verschiedene Prognosemodelle und deren Ansätze (Strukturdatenmodell, Demografisches Modell, Trendkorrelationsmodell, Verkehrsverflechtungsprognose) betrachtet wurden. Insoweit kann auch auf die entsprechenden Ausführungen zur Methodik der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung verwiesen werden.

Zu Punkt 7: Planfall 1 Blankenheim - Daun

Soweit erneut bemängelt wird, die Verkehrsbelastungen für das Gewerbegebiet Nohn und den Flughafen Hahn seien zu hoch ermittelt, kann auf die ausführlichen Ausführungen an anderer Stelle verwiesen werden. Danach war es sach- und fachgerecht die Gebiete mit dem entsprechenden Verkehrsaufkommen bei dem vorliegenden Planfall zu berücksichtigen. Ergänzend erläutert VERTEC, dass die verkehrlichen Auswirkungen der Quell- und Zielverkehrsbeziehungen des Gewerbegebietes Nohn nur durch eine Modellumlegung bestimmt werden können. Nur so kann aufgezeigt werden, wie sich diese Verkehre im Straßennetz verteilen. Soweit von Einwenderseite die prognostizierten Verkehrszahlen des Gewerbegebiets von den in der Verkehrsuntersuchung errechneten Verkehrsnachfrage abgezogen werden, kann auf die entsprechenden Ausführungen zur Stellungnahme zu den Einwendungen RegioConsult vom Dezember 2012 zu der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) unter Punkt 9. „Planfälle“ verwiesen werden. Danach ist es fachlich nicht vertretbar, das Verkehrsaufkommen von allen Abschnittsbelastungen des Lückenschlusses in gleicher Weise abzuziehen, da sich ein Verkehrsaufkommen, welches abseits der Autobahn generiert wird, im Netz auffächert und mit dem Anteil, der die Autobahn erreicht, nach Norden und Süden aufteilt.

Zu Verkehrsnachfrage A 1: Tabelle 9 - Stellungnahme RegioConsult

Darüber hinaus wird kritisiert, dass sich die errechnete Verkehrsnachfrage in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) in der Tabelle C 1 auf den „DTVW“ beziehe. Rechne man die Werte mit dem Faktor 0,9 auf den „DTV“ um, ergäbe sich für den vorliegenden Planungsabschnitt eine Belastung von lediglich 19.170 SV/24. Dieses Aufkommen sei aufgrund des zu hoch ermittelten Verkehrsaufkommens für den Flughafen Hahn noch weiter zu reduzieren.

VERTEC stellt hierzu klar, dass sich die vorliegend errechnete Verkehrsnachfrage auf Normalwerktag (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien im Erhebungszeitraum März bis Oktober) bezieht. Verkehrsuntersuchungen sind grundsätzlich auf das normalwerktägliche Verkehrsaufkommen ausgelegt, da hier in der Regel die maßgebenden Spitzen zur Dimensionierung von Verkehrsanlagen enthalten sind. Bei Bedarf kann aber eine Umrechnung auf DTV-Werte erfolgen, die zum Beispiel für Lärmberechnungen oder zur Festlegung von Einsatzbereichen der Regelquerschnitte herangezogen werden. Hinsichtlich der oben angegebenen Verkehrsbelastung von 19.170 SV/24 ist anzumerken, dass der Einwender sich hier auf „Kfz/24h“ und nicht wie angeführt auf „SV/24“ bezieht. Weiter ist nicht erkennbar, wie seitens des Einwenders der Faktor 0,9 herleitet wird, um Normalwerktagsbelastungen auf den Durchschnittlichen Täglichen Verkehr eines Jahres (DTV) umzurechnen. Generell kann der Faktor möglicherweise bei der Betrachtung von Straßenabschnitten näherungsweise zutreffend sein. Vorliegend trifft dies jedoch nicht zu, da der Planungsraum stark von Freizeit- und Tourismusverkehren geprägt ist und an Wochenenden und Ferienzeiten Verkehrsbelastungen erreicht werden, die regelmäßig die Normalwerktagsbelastungen übersteigen und somit zu einem wesentlich höheren DTV führen. Für das Basisjahr 2008 werden nachfolgend für drei Langzeitzählstellen innerhalb des Planungsraums exemplarisch Umrechnungsfaktoren für die Belastungswerte zwischen Erhebungstag (Normalwerktag) und DTV ausgewiesen:

▪ A 1 Nettersheim	Zählstellennr. 5047	1,10
▪ B 258 Ahütte	Zählstellennr. 5243	1,13
▪ B 51 Tondorf	Zählstellennr. 5236	1,00

Es ist erkennbar, dass der von Einwenderseite angeführte Faktor 0,9 deutlich zu niedrig angesetzt wurde und somit eine fachlich korrekte DTV-Belastung nicht hergeleitet werden kann. Es ist davon auszugehen, dass für eine Umrechnung der normalwerktäglichen Verkehrsnachfrage auf DTV-Werte ein höherer Umrechnungsfaktor zu Grunde gelegt werden muss. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Erläuterungen würde sich für den Abschnitt der A 1 zwischen der AS Adenau und der AS Kelberg ein DTV-Aufkommen von ca. 23.430 Kfz/d berechnen.

RegioConsult trägt weiter vor, dass im Vergleich zur Prognose 2025 für die einzelnen Abschnitte der A 1 ein Belastungsrückgang von 2.300 bis 3.600 Kfz/24h (200 SV/24h) prognostiziert worden sei. Tatsächlich sei aber von einem noch stärkeren Rückgang auszugehen. So habe 2015 die Verkehrsbelastung auf der A 1 nördlich des AD Vulkaneifel 11.063 Kfz/24h bei einem LKW-Anteil von 9 % (996 SV/24h) und auf der B 51 westlich Kleinlangenfeld 10.809 Kfz/24h bei einem LKW-Anteil von 26 % (2.810 SV/24h) betragen. Das bedeute, dass selbst wenn es zu einer Verlagerung des gesamten LKW-Verkehrs von der B 51 auf die A 1 käme, bezogen auf den Abschnitt AD Vulkaneifel - Daun fast 3.000 SV/24h aus überregionalen Verkehren auf die A 1 verlagert werden bzw. der Schwerverkehr deutlich zunehmen müsste.

Hierzu ist anzumerken, dass die Auswirkungen des Lückenschlusses der A 1 auch außerhalb des Planungsgebietes in der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) aufgezeigt werden. Die Änderungen in der Wegewahl und die damit verbundenen Belastungsumschichtungen sind im Norden bis in einen Korridor zwischen Köln und Düsseldorf festzustellen. Im südlichen Wirkungsbereich ändert sich das Routenverhalten bis ins Saarland bzw. die Region Pfalz. In der Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030) ist bei der Darstellung des P1-Falles 2025 gem. der Abbildung Abb. D 10.3 eindeutig erkennbar, dass neben der Verlagerung von Verkehrsbeziehungen der B 51 auf die A 1 darüber hinaus auch Verkehrsverlagerungen von der A 48, A 61 und B 262 auf die A 1 auftreten.

Weitere Einwendungen zu den Verkehrsuntersuchungen

Neben den vorstehenden Ausführungen zu den Stellungnahmen von RegioConsult werden nachfolgend die darüber hinaus vorgetragenen Einwendungen zu den verfahrensgegenständlichen Verkehrsuntersuchungen bewertet, soweit diese nicht bereits in den obigen Erläuterungen berücksichtigt wurden.

Soweit generell vorgebracht wurde, dass in den dem Verfahren zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchungen von zu hohen Verkehrszahlen und damit von zu „günstigen“ Erwartungen hinsichtlich des zukünftigen Verkehrsaufkommens ausgegangen werde, ist dies zurückzuweisen. Der Einwand verkennt, dass sich ohne den Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und AS Adenau und darüber hinaus auch für den Lückenschluss der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung eine hohe Verkehrsbelastung im Bestandsnetz einstellen würde. Diese durch den so genannten Prognose-Nullfall abgebildete Verkehrsentwicklung ist durch die projektbezogenen Verkehrsuntersuchungen des Büros VERTEC nachvollziehbar belegt. Im Zuge der Umsetzung des gesamten Lückenschlusses werden demgegenüber durch Umschichtungen von Verkehrsmengen aus dem Bestandsnetz auf die Autobahn Verkehrsentlastungen von bis zu 80 % (Prognosehorizont 2025) im weiteren Straßennetz erwirkt. Gleichzeitig wird dadurch auch die Verkehrssicherheit erhöht bzw. verbessert, da die Autobahn in Bezug auf das Unfallgeschehen und den diesbezüglichen Kennwert „Unfallrate“ die mit Abstand sicherste Straßenkategorie darstellt. Diesbezüglich kann auf die Ausführungen zum Unfallgeschehen mit und ohne Lückenschluss der A 1 in der Unterlage 21 (A 1 Blankenheim – Kelberg, Lückenschluss „Nullvariante“) verwiesen werden.

Weiterhin können durch den Lückenschluss der A 1 und der damit verbundenen Verlagerung von heutigen Fahrtrouten im untergeordneten Straßenbestandsnetz auf die kürzere Autobahnverbindung Fahrleistungen (Mehrkilometer, Mehrverbrauch) eingespart und damit insbesondere die Schadstoffbelastung im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden.

Hinsichtlich der zukünftigen verkehrlichen Belastung der A 1 liegt der Planung der sogenannte „Planfall 1 – A 1n Blankenheim-Daun“ der „Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025, vom Februar 2010“ zugrunde. Der Planfall geht von dem gesamten Neubau der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Daun aus. Die danach für die

A 1 zwischen der Anschlussstelle Blankenheim und dem Autobahndreieck Vulkaneifel prognostizierten Belastungen bewegen sich in einer Größenordnung zwischen 24.000 und 33.000 Kfz/d auf den verschiedenen Autobahnabschnitten.

Im Dezember 2015 wurde die genannte verkehrswirtschaftliche Untersuchung mit der Fortschreibung „A 1 Kelberg-Blankenheim, Verkehrsprognose und Planfall 2030“ aktualisiert. Die Verkehrsbelastungswerte für das Jahr 2030 fallen danach um ca. 10 % geringer aus. Die Belastungsreduktionen sind auf die zwischen den Basisjahren 2008 und 2013 eingetretenen veränderten Prognoseerwartungen zurückzuführen, die eine geringere Verkehrszunahme erwarten lassen. Eine Gegenüberstellung der Verkehrsnachfrage bezogen auf die Prognose 2025 im Vergleich zur Prognose 2030 ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Abschnitt	Prognose 2030	ehemalige Prognose 2025	Belastungsreduktion
AS Blankenheim - AS Lommersdorf	ca. 26.200	ca. 29.800	-3.600 (-12 %)
AS Lommersdorf - AS Adenau	ca. 22.700	ca. 26.200	-3.500 (-13 %)
AS Adenau - AS Kelberg	ca. 21.300	ca. 23.600	-2.300 (-10 %)
AS Kelberg - AS Gerolstein	ca. 22.500	ca. 25.100	-2.600 (-10 %)
AS Gerolstein - AS Daun	ca. 23.500	ca. 26.800	-3.300 (-12 %)
AS Daun - AD Vulkaneifel	ca. 29.400	ca. 33.000	-3.600 (-11 %)

Angaben in Kfz/d, Belastungen gerundet (Normalwerktag)

Der „Planfall 1 - A 1n Blankenheim-Daun“, Prognose 2025 mit den genannten Verkehrsbelastungen stellt hinsichtlich der Prognose der Verkehrsauswirkungen der hier festgestellten Maßnahme gewissermaßen ein verkehrliches Worst-Case-Szenario zu Gunsten der Planungsbedingten dar. An diesem „höheren“ Verkehrsaufkommen gegenüber der Prognose 2030 orientiert sich die gesamte Planung und die Ermittlung der konkreten Projektauswirkungen. Im Vergleich zu niedriger veranschlagten Verkehrsbelastungszahlen der Prognose 2030 bewegt sich der Vorhabenträger hinsichtlich der Ermittlung der von seinem Vorhaben ausgehenden Projektwirkungen somit „auf der sicheren Seite“. Das höhere Verkehrsaufkommen stellt dabei gewissermaßen ein verkehrliches Worst-Case-Szenario zu Gunsten der Planungsbedingten dar, da danach auch etwaige Lärmschutz- und Naturschutzmaßnahmen bewertet und dimensioniert werden.

Soweit vorgetragen wird, in Folge der Corona-Pandemie und einem damit einhergehenden geringeren Verkehrsaufkommen sei die Verkehrsentwicklung neu zu bewerten, ist dies zurückzuweisen.

Es ist darauf zu verweisen, dass der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die verkehrspolitischen Weichen für die kommenden 10 bis 15 Jahre stellt. Er betrachtet dabei sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße.

Die im gültigen Bundesverkehrswegeplan bewerteten Vorhaben wurden einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und zusätzlich umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt. Auf dieser Basis wurden sie in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingruppiert. Kernanliegen des BVWP 2030 sind der Erhalt der Bestandsnetze und die Beseitigung von Engpässen auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten. Auf den nachfolgenden Planungsstufen werden die einzelnen Projekte des BVWP bzw. der Bedarfspläne von den jeweiligen Vorhabenträgern vertieft. Unabdingbare Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan 2030 ist eine realistische, belastbare Prognose über die zukünftige Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs. Zu diesem Zweck wurde im Auftrag des BMVI eine aktuelle, wissenschaftlich fundierte Verkehrsprognose mit dem Zieljahr 2030 erarbeitet. Die Verkehrsprognose 2030 besteht aus insgesamt sechs Teilen: Ausgehend von der Strukturdatenprognose 2030, welche die ökonomische und demografische Entwicklung prognostiziert und der Seeverkehrsprognose 2030 (Prognose des Seeverkehres, Hafenumschläge und Seehafen-hinterlandverkehre) wurden die deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen des Güter- und Personenverkehrs ermittelt (Verflechtungsprognose 2030). Diese Verkehrsverflechtungen wurden auf die Verkehrsmittelnetze Straße, Schiene und Wasserstraße „umgelegt“. Ergebnis sind die Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger auf den einzelnen Streckenabschnitten der entsprechenden Infrastrukturnetze für das Jahr 2030 (Sektoralprognosen Straße, Schiene und Wasserstraße, Quelle: BMVI, Bundesverkehrswegeplan 2030). Es ist festzuhalten, dass die der Planung zum Neubau der A 1 zu Grunde liegenden Verkehrszahlen in den Planfeststellungsunterlage 22.1 „Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim-Daun, 2008-2009 und Planfeststellungsunterlage 22.2 Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg-Blankenheim 2015, Prognose 2030“ auf langfristigen, verlässlichen und rechtlich anerkannten Standards beruhen. Kurzfristige Entwicklungen aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse wie die angesprochene temporäre Corona-Pandemie sind nicht geeignet, seriöse und belastbare Verkehrsprognosen abzubilden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird es daher nicht erforderlich, die planfestgestellten Verkehrsuntersuchungen zu ergänzen bzw. die Verkehrsentwicklungen neu zu bewerten.

Es wird weiter vorgetragen, auf der A 1 im Bereich Manderscheid habe das tägliche Verkehrsaufkommen von 2003 bis 2016 trotz boomender Konjunktur in den letzten Jahren nur um 227 Fahrzeuge zugenommen und liege mit etwa 24.000 Fahrzeugen am Tag ziemlich genau bei der Hälfte des Durchschnittsverkehrs auf deutschen Autobahnen; das Schwerverkehrsaufkommen liege zudem noch unter dem von 2003. Der „Lückenschluss“ werde davon allenfalls ein Viertel des Verkehrs abziehen. Das realistisch zu erwartende Verkehrsaufkommen auf der A 1 liege daher je nach Streckenabschnitt zwischen 10.000 und 17.000 Fahrzeugen pro Tag und rechtfertigte nicht den Neubau einer Bundesautobahn.

Die geäußerten Zweifel sind unberechtigt und werden zurückgewiesen. Wie bereits dargelegt, kommt die offengelegte Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22.1, Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025) zu dem Ergebnis, dass zum Prognosehorizont 2025 von einer Verkehrsbelastung von 23.600 Kfz/d mit 23 % Schwerverkehrsanteil

(5.400 SV-Fz/d) für den zu betrachtenden Streckenabschnitt auszugehen ist. Eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung vom Dezember 2015 bildet den Prognosehorizont für das Jahr 2030 ab (Unterlage 22.2, Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg – Blankenheim 2015, Prognose 2030), wobei von geänderten Prognoseansätzen ausgegangen wurde. Die verminderten Ansätze sind dabei auf die zwischen den Basisjahren 2008 und 2013 bereits eingetretenen und für die Zukunft zu erwartenden Entwicklungen aus lokalen Sonderentwicklungen, der Bundesverkehrswegeplanung und den Bevölkerungsvorausberechnungen etc. zurückzuführen. Für den noch fehlenden Abschnitt der A 1 zwischen Kelberg und Blankenheim werden für das Jahr 2030 zwischen 21.300 Kfz/d und 26.200 Kfz/d ausgewiesen. Gegenüber der Verkehrsnachfrage für das Jahr 2025 bedeutet dies eine Reduzierung zwischen 10 % und 13 %. Die ausgewiesenen Belastungen für das Prognosejahr 2030 rechtfertigen somit weiterhin den Bau der A 1 als eine durchgängige Fernverkehrsverbindung für den überörtlichen Verkehr gemäß den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans mit einhergehenden Entlastungswirkungen im untergeordneten bestehenden Straßennetz.

Moniert wurde des Weiteren, die Ausweisung eines isolierten Autobahnteilstücks sei nicht zu rechtfertigen. Der Anschluss nach Norden sei nicht gesichert, das zu erwartende Verkehrsaufkommen bis zur Anschlussstelle Adenau läge unter 3.000 Kfz/d. Der Verkehr zwischen den Anschlussstellen Kelberg und Gerolstein sei noch erheblich niedriger und würde gerade das durchschnittliche Landesstraßenniveau in Rheinland-Pfalz erreichen.

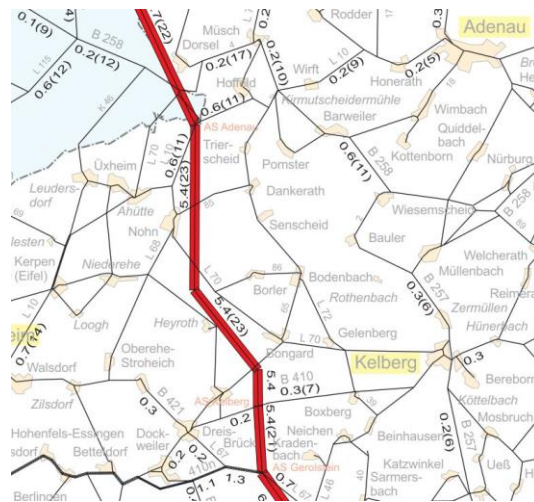
Der Einwand ist ebenfalls unbegründet. Der gesamte Autobahnlückenschluss ist mit drei Planungsabschnitten im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Damit besteht für den Straßenbaulastträger der eindeutige gesetzliche Auftrag dieses Projekt zu realisieren. Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt der BAB A 1 umfasst dabei den Neubau des südlichen Teilabschnittes von der Anschlussstelle AS Kelberg (B 410) bis zur Anschlussstelle AS Adenau (L 10) von dem insgesamt ca. 25,2 km langen Autobahnlückenschluss von der Anschlussstelle AS Kelberg (B 410) im Süden bis zur Anschlussstelle AS Blankenheim (B 51) im Norden. Mit Anschluss des Teilabschnittes an die bestehende Anschlussstelle AS Kelberg (B 410) sowie mit der provisorischen Anbindung an das untergeordnete Straßennetz (L 167 und L 10) an der AS Adenau im Bereich der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen ist der eigenständige Verkehrswert des vorliegenden Teilabschnittes gegeben. Daher kann vorliegend nicht von einem „isolierten Autobahnteilstück“ ausgegangen werden, zumal der nördliche Folgeabschnitt „AS Adenau (L 10) – AS Lommersdorf (L 115z)“ sich derzeit in der Planung durch den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen befindet. Für den Streckenabschnitt „AS Lommersdorf (L 115z) – AS Blankenheim (B 51)“ wird der von dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen eine Deckblattplanung zum ebenfalls bereits laufenden Planfeststellungsverfahren.

Hinsichtlich der angesprochenen geringen Verkehrsstärken ist auf die dem Verfahren zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22.1, Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim

– Daun 2008/2009, Prognose 2025) und die nachfolgenden Abbildungen aus der Verkehrsuntersuchung zu verweisen. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass zum Prognosehorizont 2025 von einer Verkehrsbelastung von 23.600 Kfz/d mit 23 % Schwerververkehrsanteil (5.400 SV-Fz/d) für den zu betrachtenden Streckenabschnitt auszugehen ist und den Neubau der A 1 rechtefertigt.



(Auszug U. 22.1, Abb. D8.1, DTV₂₀₂₅)



(Auszug U. 22.1, Abb. D9, SV₂₀₂₅)

In der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung vom Dezember 2015 wurde von geänderten Prognoseansätzen ausgegangen und bildet den Prognosehorizont für das Jahr 2030 ab (Unterlage 22.2, Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg – Blankenheim 2015, Prognose 2030). Die verminderten Ansätze sind dabei auf die zwischen den Basisjahren 2008 und 2013 bereits eingetretenen und für die Zukunft zu erwartenden Entwicklungen aus lokalen Sonderentwicklungen, Bevölkerungsvorausberechnungen, Bundesverkehrswegeplanung, etc. zurückzuführen. Für den noch fehlenden Abschnitt der A 1 zwischen Kelberg und Blankenheim werden für das Jahr 2030 zwischen 21.300 Kfz/d und 26.200 Kfz/d ausgewiesen. Gegenüber der Verkehrsnachfrage für das Jahr 2025 bedeutet dies zwar eine Reduzierung zwischen 10 % und 13 %, rechtfertigen aber auch weiterhin, wie bereits erläutert, die Umsetzung des verfahrensgenständlichen Lückenschlusses der A 1. Eine erneute Überprüfung der Verkehrsuntersuchung auch hinsichtlich einer Neuberechnung der Lärm- und Schadstoffauswirkungen wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

Auch die verkehrlichen und demographischen Entwicklungen am Nürburgring wurden in den Verkehrsuntersuchungen hinreichend berücksichtigt. Die dabei gewählte methodische Vorgehensweise entspricht dem zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuellen Stand der Technik und ist im Anhang der Verkehrsuntersuchung detailliert beschrieben. Dort sind insbesondere Erklärungen zu den Bearbeitungsschritten, Verkehrszählungen, Verkehrsbefragungen, Verkehrsmodelle, Kalibrierung/Validität des Modells, Korrelationsprognose und Modellprognose sowie die Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss ausführlich dargestellt. Eine Ergänzung oder gar eine Neuerstellung einer Verkehrsprognose, insbesondere im Bereich der Anschlussstelle Adenau

auch in Bezug auf das Verkehrsaufkommen am Nürburgring, ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

Weiter wird befürchtet, die heutigen Belastungen der Eifeldörfer Bongard bis Trierscheid würden generalisiert und die Entlastungen überzogen dargestellt. Der Schwerverkehr im Vulkankreis sei Ziel- und Quellverkehr zu Mineralwasserbrunnen, Rohstoffabbaugruben, Deponien sowie Fabriken und müsse auch nach dem Bau der A 1 durch die Ortsdurchfahrten der umliegenden Gemeinden fahren. Die geringen Entlastungen in den Ortsdurchfahrten würde dagegen durch nächtlichen Dauerlärm erkaufte werden. Insbesondere würden die „Schlaggeräusche“ beim Überfahren der Brückenbauwerke eine erhebliche Lärmbelastung darstellen.

Auch diesem Einwand kann unter Hinweis auf die dem Verfahren zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22.1, Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025) als auch der Aktualisierung (Unterlage 22.2, Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg – Blankenheim 2015, Prognose 2030) nicht gefolgt werden. Dort sind die Verkehrsbelastungen für maßgebende klassifizierte Streckenzüge bzw. für Bereiche ausgewiesen, in denen durch neue Anschlussstellen Änderungen der Verkehrsnachfrage zu erwarten sind.

Durch die Verkehrsverlagerung von Durchgangsverkehren vom Bestandsnetz auf die Autobahn können Entlastungen von verschiedenen Ortslagen bewirkt werden. Deutlich wird diese Wirkung in der Betrachtung der Differenzenpläne der Verkehrsuntersuchung. Eine Reduzierung der Durchgangsverkehre bedeutet in den Ortslagen gleichzeitig eine Reduzierung der Belastung von Lärm und Schadstoffemissionen. Eine nähere Betrachtung hierzu ist in der Verkehrsuntersuchung – Prognose 2025 (Unterlage 22.1) enthalten. Demnach ist unter anderem auf dem Streckenzug der L 26 – B 421 mit den Ortsdurchfahrten Hillesheim, Walsdorf, Zilsdorf, Oberehe, Dreis-Brück eine Entlastung von 700 bis 2.500 Kfz/d zu erwarten; auf dem Streckenzug der B 257 mit den Ortsdurchfahrten Adenau, Quiddelbach, Müllenbach, Zermüllen beträgt die Entlastung 1.000 bis 1.600 Kfz/d. Auch auf dem von Einwanderseite angesprochenen Streckenzug der L 72 mit den Ortslagen Bongard, Gelenberg, Bodenbach, Senscheid, Dankerath und Trierscheid und in den Ortslagen Niederehe und Nohn ist nach der Verkehrsuntersuchung mit einer Verkehrsentlastung zum Prognosehorizont 2025 zu rechnen. Eine von den Einwendern behauptete, überzogen dargestellte Verkehrsentlastung in diesem Abschnitt ist seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Im Bereich der neuen Anschlussstelle Adenau ergibt sich dagegen eine veränderte Verkehrsnachfrage. Hier ist auf bestimmten Zubringerstrecken, im Wesentlichen auf der Landesstraße L 10, mit einer Verkehrszunahme zu rechnen. Hinsichtlich möglicher Verkehrszunahmen im untergeordneten Straßennetz ist generell festzustellen, dass das öffentliche Verkehrsnetz aus Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen besteht. Über Anschlussstellen sind die Autobahnen an das untergeordnete öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Aufgrund der Widmungsfunktion der öffentlichen Straßen sind diese für den öffentlichen Verkehr jederzeit nutz-

bar und müssen entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung grundsätzlich die zu- und abfließenden Verkehre der Bundesautobahnen aufnehmen. Die Planfeststellungsbehörde sieht vorliegend keine Anhaltspunkte dafür, dass die von der A 1 bedingten Verlagerungsverkehre vom untergeordneten Straßennetz nicht aufgenommen und verkehrssicher abgewickelt werden können. Ergänzend wird hierzu auch auf die nachfolgenden Ausführungen zu „Verkehrsbelastungen auf umliegenden Straßenabschnitten“ im untergeordneten Straßennetz verwiesen.

Hinsichtlich der angesprochenen Schlaggeräusche wird erläutert, dass zwischen den Überbauten und den Widerlagern großer Straßenbrücken Fugen zum Ausgleich temperaturbedingter Ausdehnungen erforderlich sind. Damit diese von Fahrzeugen gefahrlos gequert werden können, müssen stählerne Übergangskonstruktionen (Üko) eingebaut werden. Um die beim Überfahren der Bauwerke auftretenden Geräusche so weit wie möglich zu reduzieren, werden vorliegend bei allen Bauwerken, die der Biotopvernetzung dienen, insbesondere auch bei allen Talbrücken im Zuge der Neubaustrecke der A 1, lärmoptimierte Übergangskonstruktionen Verwendung finden. Weiterhin sind auf den Brückenbauwerken Blend- und Sichtschutzwände in der Planung vorgesehen, die zusätzlich die Ausbreitung der Fugengeräusche verringern. Diesbezüglich kann auch auf die der Planung zugrundeliegende Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17.1) und auf die Erläuterungen zum Immissionsschutz in diesem Beschluss verwiesen werden. Danach liegen die errechneten Beurteilungspegel an den Wohngebäuden sowohl am Tag wie auch in der Nacht weit unter den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten.

Weiterhin wird befürchtet, bei Staus oder Unfällen auf der A 61 werde die A 1 als großräumige Umleitung genutzt und als Folge eine verkehrliche Mehrbelastung auf der B 258 hervorgerufen.

Hierzu ist auszuführen, dass Staus auf Autobahnen in der Regel aufgrund von Baustellen oder durch Unfallereignisse entstehen. Im Falle von planbaren, baustellenbedingten Verkehrseintrüchtigungen erfolgt die Verkehrsführung über festgelegte Bedarfsumleitungen, die über das angrenzende, untergeordnete Straßennetz definiert sind. Bei temporären unfallbedingten Ereignissen kann bei einer Vollsperrung der Autobahn die Verkehrsführung ebenfalls über Bedarfsumleitungen auf dem untergeordneten Straßennetz erfolgen. Im Falle einer teilweisen Sperrung von Fahrstreifen und einer dadurch bedingten möglichen Staubildung ist nicht davon auszugehen, dass Verkehrsteilnehmer je nach Fahrbeziehung weitläufige, großräumige Umwege in Kauf nehmen, um den entsprechenden Abschnitt der Autobahn zu umfahren. Wie sich die Verkehrsströme im Falle von Staus oder Unfällen auf der A 61 genau verteilen, ist nicht Bestandteil der vorgelegten Verkehrsuntersuchung und somit auch nicht belastbar prognostizierbar. Unabhängig davon könnte aber die A 1 auch diese Umleitungsverkehre und die Mehrbelastung aufgrund ihrer Widmungsfunktion als Bundesautobahn aufnehmen und verkehrssicher abwickeln.

Hinsichtlich der Darstellung der Unfallrate kann auf die Ausführungen zum Unfallgeschehen mit und ohne Lückenschluss der A 1 in der Unterlage 21 (A 1 Blankenheim – Kelberg, Lückenschluss „Nullvariante“) verwiesen werden. Danach ist gutachterlich belegt, dass die Autobahn in Bezug auf das Unfallgeschehen die mit Abstand sicherste Straßenkategorie darstellt. Der Bau von Autobahnen und die Verlagerung von möglichst hohen Verkehrsmengen des Außerortsverkehrs auf diesen verkehrssicheren Straßentyp trägt maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Mit dem Verzicht auf den Lückenschluss der A 1 würde auch auf eine wesentliche Verbesserung der Unfallrate im Bestandsnetz mit allen Konsequenzen der Unfallfolgen unterbleiben. Die Unfallraten (Unfälle pro 1 Mio. Kfz-km) belegen, dass sich das Risiko, einen Unfall mit Personenschaden zu erleiden, auf Bundesstraßen um das 3,5-fache und auf Landesstraßen sogar um das 5,5-fache höher gegenüber der Unfallrate auf Autobahnen darstellt. Das v.g. Gutachten (Unterlage 21) belegt weiterhin, dass durch den geplanten Lückenschluss, bezogen auf die Verkehrszahlen der Prognose 2025, rund 390.000 Kfz-Kilometer pro Normalwerktag auf Autobahnen verlagert werden. Gleichzeitig werden Bundes-, Landes- und Kreisstraßen um rund 590.000 Kfz-Kilometer entlastet, rund 200.000 Kfz-Kilometer können sogar komplett eingespart werden. Unter Zugrundelegung der Unfallstatistik können daher durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Autobahn und die Vermeidung von gefahrenen Kilometern Unfälle vermieden und die Verkehrssicherheit im öffentlichen Straßennetz erheblich verbessert werden.

Hinsichtlich der angenommenen Kriminalitätssteigerung an Autobahnen kann auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter Punkt IV.6.2 (Fehlerhafte Darstellung Unfälle/ Sicherheit; Erhöhung Kriminalität) verwiesen werden. Eine Steigerung der Kriminalitätsrate durch den Bau der A 1 ist danach nicht anzunehmen.

Weiter wird von Einwanderseite behauptet, die Darstellungen zur Umweltentlastung seien fehlerhaft. Zweifellos verkürze eine durchgehende Verbindung die Fahrstrecken in einem engen Korridor und entlaste insoweit auch die Umwelt; das gelte aber noch mehr für eine teilweise im Tunnel verlegte Bundesstraße. Darüber hinaus führe die Nutzung des „Lückenschlusses“ für Fahrten von Skandinavien nach Spanien / Italien zu großen Umwegen; ebenso würden die Fahrbeziehungen Aachen–Saarbrücken und Köln-Luxemburg die Umwelt zusätzlich belasten.

Hierzu wird auf die ausführlichen Erläuterungen unter Punkt IV.1. zur Erforderlichkeit des vorliegenden Straßenbauvorhabens verwiesen. Die Bundesautobahn A 1 mit einer ausgebauten Gesamtlänge von rund 730 km führt von Heiligenhafen an der Ostsee bis zur französischen Grenze bei Saarbrücken im Südwesten der Bundesrepublik. Ihre Lage im Netz der Fernstraßenverbindungen macht sie zu einer bedeutenden Nord-Süd-Achse. Im betrachteten Korridor stellt die A 1 eine Fernverkehrsverbindung zwischen der Metropolregion Rhein-Ruhr und der Europaregion Saar-Lor-Lux dar und verbindet dabei die Oberzentren Köln und Trier unmittelbar. Die überregionale Verbindungsfunktion der A 1 wird deutlich, wenn man die Belastungsumschichtungen durch die Schließung der Autobahnlücke bis in die Metropolregion Rhein-Ruhr und darüber hinaus weiterverfolgt. Änderungen der Wegewahl und damit Verlagerungen hin zur A 1 sind im Norden bis in einen Korridor zwischen Köln und Düsseldorf festzustellen.

Selbst aus der Region Belgien / Niederlande werden Verlagerungen zur A 1 von ca. 1.500 Kfz/d erwartet. Im südlichen Auswirkungsbereich ändert sich die Routenwahl hin zur A 1 bis ins Saarland und die anschließenden Teilräume der Pfalz (s. Unterlage 1, Erläuterungsbericht sowie Unterlage 22.1, Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025). Im Ergebnis können sowohl für den Transitverkehr als auch für die regionalen Verkehre die auf die A 1 verlagert werden, wesentliche positive Nutzen hinsichtlich der Verkehrsqualität als auch der Verkehrssicherheit (Verlagerung der Verkehre vom untergeordneten Verkehrsnetz B-, L- und K-Straßen) durch den Lückenschluss der A 1 festgestellt werden. Wie bereits ausgeführt, kann durch den Autobahnbau und die Verkehrsverlagerungen des Außerortsverkehrs auf diesen verkehrssicheren Straßentyp eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt werden. Die erheblich günstigere Trassierung einer Autobahn, mit großzügigen Radien und moderaten Längsneigungen, sowie die planfreie Gestaltung der Knotenpunkte, wirken sich positiv auf die Sicherheit des Verkehrsflusses aus. Das vorliegende Verkehrsgutachten zur Nullvariante (Unterlage 21) kommt weiterhin zu dem Ergebnis, dass - bezogen auf die Verkehrsprognose 2025 - durch den Lückenschluss der A 1 pro Jahr rd. 66,5 Mio. Kfz-km und damit rd. 2.861 t Kraftstoff eingespart werden und ca. 1,5 Mio. Stunden Stau/Jahr vermieden werden können. Der Lückenschluss induziert somit keinen neuen, im Sinne einer zusätzlichen Belastung anzusetzenden Verkehr, sondern entlastet das bestehende Straßennetz. Hierdurch können pro Jahr rd. 9 Tonnen Kohlenmonoxid und rd. 9.000 Tonnen des Treibhausgases Kohlendioxid eingespart werden. Somit kommt es durch die Realisierung des Lückenschlusses letztendlich nicht zu einer Erhöhung, sondern zu einer Reduzierung der Schadstoffausstöße und damit zu einer Entlastung der Umwelt. Der alternativ geforderte Ausbau bestehender Straßen entspricht dagegen auch nicht der Zielsetzung und planrechtlichen Vorgabe zum Bau des Lückenschlusses der A 1 aus dem Bundesverkehrswegeplan. Auch die Forderung den Neubau der A 1 in Tunnelbauweise umzusetzen, stellt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sowohl aus wirtschaftlicher Sicht und insbesondere auch unter Beachtung der Naturschutzbelange keine zu berücksichtigende Alternative zu der vorliegenden Planung dar.

Dem Einwand, durch den Bau der A 1 werde die Region kaum vom Schwerlastverkehr entlastet, da dieser weiterhin über die A 61 in die Rhein-Main-Region und über die B 51/A 60 nach Luxemburg/Saar/Frankreich fahren werde, kann unter Verweis auf die dem Verfahren zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung (A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025) nicht gefolgt werden. In Abbildung D 6 (P0+ Fall, Belastungen 2025, Schwerverkehr -Planungsgebiet) sowie Abbildung D9 (P1 Fall, Belastungen 2025, Schwerverkehr -Planungsgebiet) sind die entsprechenden Schwerverkehrsbelastungen dargestellt. Der sogenannte Prognose-Null-Fall Plus (P0+) beinhaltet hierbei alle im Untersuchungsraum gelegenen Straßenbaumaßnahmen, welche voraussichtlich bis zum Prognosehorizont 2025 fertig gestellt sind. Im P1-Fall werden die Maßnahmen um den Lückenschluss von der Anschlussstelle AS Blankenheim (B 51) bis zur Anschlussstelle AS Kelberg (B 410) ergänzt. Hiernach stellen sich insbesondere für die B 51 und die A 60 deutliche Belastungsreduzierungen für den Schwerverkehr ein. Die relativen Veränderungen liegen für die B 51 zwischen -12 % und -16 % und

für die A 60 bei -22 %, so dass mit der durchgehenden A 1 für diesen Bereich spürbare Änderungen im Schwerverkehr zu erwarten sind. Im Vergleich dazu bleiben die Schwerverkehrsanteile für die A 61 mit relativen Veränderungen von ca. -3 % nahezu unverändert.

Soweit von Einwanderseite bemängelt wird, im Zuge der Planung zum Neubau der A 1 hätte es keine ernsthafte Berücksichtigung einer sog. Nullvariante gegeben bzw. es läge eine fehlerhafte und veraltete Betrachtung einer Nullvariante vor, wird auf die Ausführungen im Beschluss unter IV.5. (Planungsvarianten, Vorzugsvariante) und auf die Planunterlage 21 verwiesen. Dort ist ausführlich und nachvollziehbar dargelegt, dass keine andere Linienführungsvariante erkennbar ist, die sich im Vergleich zu der vorliegenden Planungsvariante als vorzugswürdig aufdrängen würde. Dies gilt sowohl für die Nullvariante, sprich einen Verzicht auf die Verwirklichung des Vorhabens, als auch für alle anderen im Planungsprozess diskutierten Alternativen.

Soweit vorgetragen wird, im Zuge der vorliegenden Planung seien im nachgeordneten Straßennetz Anpassungs- bzw. Verbesserungsmaßnahmen durchzuführen, ist darauf zu verweisen, dass durch den Neubau der A 1 im Wesentlichen eine durchgängige Fernverkehrsverbindung für den überörtlichen Verkehr geschaffen wird. Mögliche erforderliche Änderungen und Anpassungen des nachgeordneten Bundes-, Landes- oder Kreisstraßennetzes werden von den zuständigen Straßenbaudienststellen des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz im Einzelfall betrachtet. Der konkret angesprochene Ausbau des Knotenpunktes B 258 / L 10 (Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes), befindet sich nach Auskunft der zuständigen Straßenbaudienststelle derzeit in der Planungsphase. Im Übrigen wird die Umsetzung dieser Maßnahme das hier planfestgestellte Bauvorhaben der A 1 nicht tangieren und kann auch nicht als Folge des Autobahneubaus in das vorliegende Verfahren integriert werden.

Hinsichtlich der weiter angesprochenen verkehrlichen Mehrbelastung im nachgeordneten Straßennetz wurden in den Verkehrsuntersuchungen maßgebende klassifizierte Streckenzüge bzw. Bereiche ausgewiesen, in denen Änderungen der Verkehrsnachfrage zu erwarten sind. Danach zeigen sich in weiten Bereichen des klassifizierten Straßennetzes deutliche Entlastungswirkungen, insbesondere auf dem Streckenzug L 72 mit der Ortslage Dankerath. Demgegenüber ist besonders im Bereich der AS Adenau auf der L 10 mit einer Verkehrszunahme zu rechnen. Diesbezüglich wird ergänzend auf die nachfolgenden Ausführungen zu „Verkehrsbelastungen auf umliegenden Straßenabschnitten“ verwiesen.

Die Ortsgemeinde Trierscheid trägt vor, das Verkehrsaufkommen an der AS Adenau sei fehlerhaft ermittelt worden. Die Verkehrsanalysen basierten auf Annahmen zu lokalen Infrastrukturvorhaben und auf Feststellungen zu Sonderentwicklungen aus dem Jahr 2015. Hierbei werde von der Fortführung des Status Quo gemäß den Schätzungen der Verbandsgemeinde Adenau insbesondere für den Nürburgring ausgegangen. Zudem werde für die Region lediglich ein interkommunales Gewerbegebiet, nicht aber schon damals vorhandene weitere diesbezügliche Aktivitäten entlang der AS Adenau-L 10-B 258 bis Nürburgring im Verbandsgemeindegebiet erwähnt. Die Verkehrsprognose für die VG Adenau bei PKW-Verkehr (+22.7 %) werde in der Verkehrsuntersuchung mit Blick auf wirtschaftliche Entwicklungen als „Ausreißer“ bezeichnet und entgegen dem FStrAbG/BVWP 2030 nur in Höhe von 9.8 % abgebildet.

Dem Vortrag wird widersprochen. Der Verkehrsgutachter erläutert hierzu, dass in der Prognoseberechnung grundsätzlich die Verflechtungsprognose 2030 des Bundes herangezogen wird. Das gilt uneingeschränkt für den Landkreis Ahrweiler. Diese Prognose beträgt für den Landkreis Ahrweiler 9,8 %. Das bedeutet, dass die vom Einwender aufgeführte Zuwachsrate von 9,8 % kein Widerspruch zur Verflechtungsprognose des Bundes darstellt, sondern genau diese abbildet. Auf den Ansatz der Zuwachsrate aus dem Strukturdatenmodell (+22,7 %) wird verzichtet, da dieser Zuwachs ausschließlich darauf basiert, dass der Trend der in der Vergangenheit stark steigenden Übernachtungszahlen in der VG Adenau (2007: 177.774, 2013: 233.283) auch zukünftig fortgeführt wird. Hier erscheint der für den Landkreis Ahrweiler geltende Zuwachs der Verflechtungsprognose 2030 des Bundes von 9,8 % plausibler. Bezüglich der angesprochenen Absichten zur Erschließung eines Gewerbegebietes entlang der L 10 ist anzumerken, dass bisher keine verfestigten Planungsabsichten bestehen, die sich in einem bestehenden Flächennutzungsplan oder Bebauungsplan widerspiegeln.

Auch der Forderung, die L 10 in die Trägerschaft des Bundes zu übertragen, kann nicht entsprochen werden. Nach Einschätzung des Straßenbaulastträgers ist die L 10 geeignet, den prognostizierten Verkehr aufzunehmen. Zudem handelt es sich bei der L 10 um eine klassifizierte Straße, die im Rahmen ihrer Widmung nach ihrer Verkehrsbedeutung als Landesstraße eingestuft ist und entsprechend genutzt werden kann. Landesstraßen sind Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Es ist daher davon auszugehen, dass der Verkehrsfluss auf der L 10 auch nach Verkehrsfreigabe des vorliegenden Planungsabschnitts der A 1 gewährleistet bleibt. Eine Umwidmung der L 10 zur Bundesstraße wird nicht erforderlich. Sofern eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Streckenzug L 10 gefordert wird, kann dem ebenfalls nicht entsprochen werden. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen stellt eine verkehrsbehördliche Maßnahme dar, die grundsätzlich der zuständigen Straßenverkehrsbehörde obliegt, und die von ihr außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens in eigener originärer Zuständigkeit zu entscheiden wäre.

Verkehrsbelastungen auf umliegenden Straßenabschnitten

Weitere Einwendungen haben sich damit beschäftigt, dass nach Ansicht der Betroffenen durch den Bau der A 1 auf anderen Strecken und in verschiedenen Ortsdurchfahrten im untergeordneten Straßennetz Mehrbelastungen durch Verkehrssteigerungen entstehen und zu zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen führen können.

Diesbezüglich kann zunächst auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel und auf die dem Verfahren zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchungen (Unterlage 22.1, Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025 und Unterlage 22.2, Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg – Blankenheim 2015, Prognose 2030) verwiesen werden. Danach werden durch die Verkehrsverlagerung von Durchgangsverkehren vom Bestandsnetz auf die Autobahn A 1 weitgehend Entlastungen im untergeordneten Straßennetz bewirkt. In

bestimmten Bereichen, im Wesentlichen auf dem Streckenzug der L 10, sind dagegen teilweise auch Verkehrssteigerungen zu erwarten.

Vollständigkeitshalber ist nochmals darauf hinzuweisen, dass hinsichtlich der prognostizierten verkehrlichen Belastung der A 1 dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren der sogenannte „Planfall 1 - A 1n Blankenheim-Daun“ aus der „Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim - Daun 2008/2009, Prognose 2025, vom Februar 2010“ zugrunde liegt. Dieser Planfall berücksichtigt die Umsetzung des kompletten Neubaus der A 1 (Lückenschluss) zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg mit einer entsprechend höheren Verkehrsbelastung. Dementsprechend sind die durch den Neubau der A 1 im Planungsabschnitt des AS Kelberg – AS Adenau selbst auftretenden Auswirkungen, und hier insbesondere die natur- und umweltschutzfachlichen Auswirkungen sowie die Lärm- und Luftimmissionsauswirkungen bereits mit der nach dem vollständigen Lückenschluss zwischen der AS Kelberg und der AS Blankenheim zu erwartenden maximalen Verkehrsbelastung der A 1 nach Umsetzung des kompletten Lückenschlusses ermittelt und gewürdigt worden.

Nach allgemeinen Grundsätzen des Planungsrechts ist es aber nicht erforderlich, die Auswirkungen der durchgehenden Befahrbarkeit der A 1, welche erst durch die nachfolgenden Neubauabschnitte des Lückenschlusses der A 1 bedingt sind, bereits in der Zulassungsentscheidung des vorliegenden Abschnitts zwischen der AS Kelberg – und der AS Adenau zu würdigen. Diese Auswirkungen werden gerade nicht vom vorliegenden Planungsabschnitt zum Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau ausgelöst. Die Auswirkungen, die nach Fertigstellung des kompletten Lückenschlusses entstehen, sind vielmehr erst in den nördlichen Folgeabschnitten der A 1 (AS Adenau-AS Lommersdorf und AS Lommersdorf - AS Blankenheim) abschließend zu bewerten.

Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren ist hinsichtlich der Frage möglicher verkehrlicher Wirkungen im untergeordneten Straßennetz daher allein zu würdigen, wie sich die Verkehrssituation durch mögliche Verkehrsverlagerungen bei alleiniger Umsetzung des hier festgestellten Planabschnitts der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau darstellen wird.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist hier der zukünftige verkehrliche Zustand nach dem Neubau der A 1 im Abschnitt zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau mit demjenigen zu vergleichen, der ohne die Realisierung des vorliegenden Neubauabschnitts vorliegen würde. Insbesondere sind dabei die Bereiche der L 10 zu betrachten, in denen aufgrund der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen eine Verkehrszunahme nicht von vorneherein auszuschließen ist. Von daher wurden von der Planfeststellungsbehörde, wie auch von Einwanderseite vorgetragen, insbesondere die Ortslagen Ahütte, Hoffeld, Wirft und Flesten einer diesbezüglichen Betrachtung unterzogen.

Zur Beurteilung dieser verkehrlichen Wirkungen wurde auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde vom Vorhabenträger auf der Grundlage der dem Verfahren zu Grunde liegenden Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) ein ergänzender Planfall „Fensteruntersuchung A 1 zur Zunahme des Verkehrs im nachgeordneten Netz für die Ortslagen Ahütte, Hoffeld,

Kerpen, Flesten und Wirft“ vom 29.11.2021 des Ingenieurbüros „VERTEC für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik“ über die Zunahme des Verkehrs im untergeordneten Netz der v.g. Ortslagen erstellt. Die Untersuchung zu diesem Planfall ist Bestandteil der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde.

Der ergänzenden Untersuchung ist zu entnehmen, welche Verkehrsveränderungen allein durch den hier zur Planfeststellung stehenden Neubauabschnitt der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau auf den Straßen des umliegenden Straßennetzes bezogen auf das Prognosejahr 2025 hervorgerufen werden. Aus der Darstellung der Differenzen der Verkehrszahlen mit und ohne den Ausbauabschnitt lassen sich die verkehrlichen Wirkungen des vorliegenden Planungsabschnittes der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau und die dadurch bedingten Verlagerungseffekte auf vorhandene Straßen des Bestandsnetzes zahlenmäßig ablesen.

Hierbei hat sich gezeigt, dass sich auf verschiedenen Straßen im nachgeordneten Netz eine Verkehrsreduzierung einstellen wird; dies gilt insbesondere für die Streckenzüge der L 72, L 70 und B 258. Auf weiteren Straßenzügen sind dagegen auch Verkehrszunahmen zu erwarten. Dies betrifft im Wesentlichen die L 10 beidseits der geplanten Neubautrasse der Autobahn A 1.

Hinsichtlich der Verkehrszunahmen im untergeordneten Straßennetz ist generell festzustellen, dass das öffentliche Verkehrsnetz aus Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen besteht. Über Anschlussstellen sind die Autobahnen an das untergeordnete öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Aufgrund der Widmungsfunktion der öffentlichen Straßen sind diese für den öffentlichen Verkehr jederzeit nutzbar und müssen entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung grundsätzlich die zu- und abfließenden Verkehre der Bundesautobahnen aufnehmen. Die Planfeststellungsbehörde sieht nach den Ergebnissen des Planfalls der v.g. Fensteruntersuchung keine Anhaltspunkte dafür, dass die von der A 1 bedingten Verlagerungsverkehre vom untergeordneten Straßennetz, insbesondere in den untersuchten Ortslagen, nicht aufgenommen und verkehrssicher abgewickelt werden können. Ebenso sind auch unzumutbare Lärm- und Luftschadstoffbelastungen im untergeordneten Straßennetz als Folge des Neubaus der A 1 im Abschnitt AS Kelberg – AS Adenau auszuschließen.

Mit den Auswirkungen der Verkehrszunahmen im untergeordneten Straßennetz auf die Lärm- und Schadstoffsituation hat sich die Planfeststellungsbehörde unter Kapitel E, Nrn. IX.1 und IX.2 dieses Beschlusses befasst.

Ortsdurchfahrt Ahütte im Zuge der L 10

Die Verbandsgemeinden Hillesheim und Gerolstein sowie die Ortsgemeinde Üxheim haben konkret vorgetragen, dass in der Ortsdurchfahrt Ahütte eine wesentliche und nicht zumutbare zusätzliche Erhöhung der Verkehrsbelastung gemäß den dem Verfahren zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchungen auf 5.000 Fahrzeuge pro Tag zu befürchten sei, die u.a. unzumutbare Lärmbelastungen in der Ortslage hervorrufen werden. Darüber hinaus könne die sehr

enge und unübersichtliche Ortsdurchfahrt den zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen. Zur Entlastung der Ortslage wird der Bau einer Ortsumgehung der Landesstraße 10 im Zuge der Planung der A 1 gefordert. Spätestens parallel der Planungen für den Weiterbau der beiden verbleibenden nördlichen Bauabschnitte der A 1 sei die Umsetzung einer Ortsumfahrung Ahütte im Zuge der L 10 zu berücksichtigen.

Diesbezüglich ist seitens der Planfeststellungsbehörde nochmals darauf hinzuweisen, dass die seitens der Gemeinden erwähnten 5.000 Fahrzeuge in der Ortslage Ahütte aus den dem Planfeststellungsverfahren zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchungen entnommen sind. Diese Planfälle bilden aber die Prognosewerte für den kompletten Neubau der A 1 (Lückenschluss) zwischen der AS Blankenheim und der AS Daun ab.

Auch wenn tatsächlich von einer Verkehrsbelastung in dieser Größenordnung auszugehen wäre und die Ortsdurchfahrt der Landesstraße 10 in Ahütte möglicherweise einen derartigen zusätzlichen Verlagerungsverkehr nicht aufnehmen könnte, ist wie oben bereits dargestellt darauf hinzuweisen, dass es nach den allgemeinen Grundsätzen des Planungsrechts nicht erforderlich wird, diese Auswirkungen für den Fall der durchgehenden Befahrbarkeit der A 1 bereits in der Zulassungsentscheidung des vorliegenden Abschnitts für den Neubau des Teilabschnitts der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau zu bewältigen. Die Verkehrsbelastung von 5.000 Kfz/24h wird gerade nicht durch den vorliegenden Planungsabschnitt zum Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau verursacht, sodass hier kein eindeutiger Ursachenzusammenhang (nur) mit dem vorliegenden Planungsabschnitt der A 1 gegeben ist. Die Auswirkungen der Verkehrsverlagerungen sind vielmehr erst im Zuge der Fertigstellung des kompletten Lückenschlusses in den nördlichen Folgeabschnitten der A 1 (AS Adenau-AS Lommersdorf und AS Lommersdorf - AS Blankenheim) abschließend zu betrachten und durch die dort zuständige Planfeststellungsbehörde zu bewerten. Dies trifft auch auf die Betrachtung der Lärm- und Schadstoffsituation zu.

Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren ist dagegen allein zu würdigen, wie sich die Verkehrssituation durch mögliche Verkehrsverlagerungen in der Ortsdurchfahrt Ahütte bei alleiniger Umsetzung des hier festgestellten Planungsabschnitts der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau darstellt. Diesbezüglich ist auf die eingangs beschriebene ergänzende gutachterliche Bewertung des Ingenieurbüros „VERTEC für Verkehrsplanung und -technik“ über die Zunahme des Verkehrs im untergeordneten Netz zu verweisen.

Danach wird in der Ortslage Ahütte für das Jahr 2025 eine tägliche Verkehrsbelastung von 2.500 Kfz, mit einem Schwerverkehrsanteil von 150 Fahrzeugen, prognostiziert. Dieses Verkehrsaufkommen kann nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde verkehrstechnisch von der Ortsdurchfahrt Ahütte durchaus aufgenommen und verkehrssicher abgewickelt werden. Bei der Ortsdurchfahrt Ahütte im Zuge der L 10 handelt es sich um eine klassifizierte und gewidmete Landesstraße, die im Rahmen ihrer Widmung nach ihrer Verkehrsbedeutung als Landesstraße eingestuft ist und entsprechend genutzt wird und auch genutzt werden kann. Landesstraßen („Landesstraßen I. Ordnung“) sind gemäß der Legaldefinition in § 3 Nr. 1 LStrG Rheinland-Pfalz Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr dienen oder zu

dienen bestimmt sind. An dieser Zweckbestimmung der durch die Ortslage von Ahütte verlaufenden L 10 wird sich auch zukünftig durch den Neubau der A 1 im Abschnitt AS Kelberg – AS Adenau nichts verändern.

Es ist daher davon auszugehen, dass trotz unterschiedlicher Verkehre und differierender Geschwindigkeiten der Verkehrsfluss auf der L 10 auch nach Verkehrsfreigabe des vorliegenden Planungsabschnitts gewährleistet bleibt. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass eine verkehrssichere Abwicklung des Verkehrs im Zuge der Landesstraße L 10 aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung durch den Bau der A 1 im vorliegenden Planungsabschnitt zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau nicht möglich ist, sind für die Planfeststellungsbehörde vorliegend nicht erkennbar. Im Übrigen haben die Straßenbaulastträger ihre Straßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand anzulegen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dies gilt nicht nur gemäß § 3 FStrG für den Bund als Baulastträger der Bundesautobahnen, sondern gemäß § 11 LStrG auch für das Land Rheinland-Pfalz als Straßenbaulastträger der L 10. Die Planfeststellungsbehörde darf hiernach berechtigterweise davon ausgehen, dass der Straßenbaulastträger der Landesstraße dieser gesetzlichen Verpflichtung auch hinsichtlich der Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Ahütte nachkommen würde, falls hierfür ein Bedarf ersichtlich würde. Im Übrigen gilt es auch darauf hinzuweisen, dass zur Umfahrung/Entlastung der L 10 im Bereich der OD Ahütte mit der Straßenverbindung über die Landesstraße L 70 eine Alternativroute zur Verfügung steht, die die Zubringerverkehre zur A 1 ergänzend aufnehmen kann.

Für den Fall, dass wider Erwarten Schwierigkeiten in der Ortsdurchfahrt Ahütte im Zuge der L 10 auftreten sollten, kämen gfs. verkehrsbehördliche Maßnahmen, wie etwa die Anordnung eines Durchfahrtsverbots für Schwerverkehrsfahrzeuge, durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde in Betracht.

Der von Einwanderseite erhobenen Forderung, im Zuge des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens zur Entlastung der Ortslage Ahütte eine Ortsumgehung für die Landesstraße L 10 mit in die Planfeststellung aufzunehmen, kann aus den dargelegten Gründen seitens der Planfeststellungsbehörde nicht entsprochen werden.

Die Einbeziehung einer Landesstraßen-Ortsumgehung für die Ortslage Ahütte in die vorliegende Autobahn-Planfeststellung wäre überdies auch aus Rechtsgründen ausgeschlossen. Der Bau einer Umgehung für die Gemeinde Ahütte im Zuge der Landesstraße L 10 könnte planfeststellungsrechtlich weder als notwendige Folgemaßnahme gemäß § 17c FStrG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 1 VwVfG in die Planfeststellung für den Bau der A 1 im Abschnitt AS Kelberg – AS Adenau einbezogen werden, noch würde die Regelung in § 78 Abs. 1 VwVfG in Verbindung mit § 17 Abs. 1 Satz 5 FStrG hierfür eine Rechtsgrundlage bieten (BVerwG, Urt. vom 11.07.2019 – 9 A 13.18 – BVerwGE 166, 132 ff., juris Rdnr. 34 ff.).

Nach § 17c FStrG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 1 VwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt.

Dabei ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass Folgemaßnahmen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen dürfen. Dies setzt dem Bestreben der Planfeststellungsbehörde Grenzen, in jeder Hinsicht optimale Lösungen zu entwickeln. Nicht alles, was in Bezug auf die anderen Anlagen in der Folge des Vorhabens wünschenswert und zweckmäßig erscheint, darf der Vorhabenträger in eigener Zuständigkeit planen und ausführen. Das gilt auch dann, wenn der für die andere Anlage zuständige Planungsträger mit einer weitreichenden Folgemaßnahme einverstanden ist. Hieran gemessen, würde es sich beim Bau einer Ortsumgehung für Ahütte im Zuge der Landesstraße L 10 nicht um eine notwendige Folgemaßnahme der hier festgestellten Autobahnplanung handeln. Eine solche Planung ginge über den bloßen Anschluss und eine Anpassung der A 1 an das bestehende Straßennetz wesentlich hinaus. Außerdem würde es für den Bau der Umgehungsstraße im Zuge der L 10 eines eigenen umfassenden Planungskonzepts des Landesstraßenbaulastträgers bedürfen, welches bisher weder vorliegt, noch absehbar ist.

Eine Rechtsgrundlage für eine Umgehung von Ahütte im Zuge der Landesstraße L 10 fände sich auch nicht in den Regelungen nach § 17 Abs. 1 Satz 5 FStrG in Verbindung mit § 78 Abs. 1 VwVfG. Danach wäre es zwar möglich und zulässig, im Falle einer Konstellation, bei der mehrere selbständige Vorhaben, für deren Durchführung unterschiedliche Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammentreffen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, und mindestens eines der Planfeststellungsverfahren bundesrechtlich geregelt ist, für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Diese Voraussetzungen würden hier beim Neubau der A 1 und dem Bau einer Landesstraßen-Ortsumgehung aber ebenfalls nicht erfüllt sein. Zwar würde es sich bei dem planfestgestellten Bauabschnitt der A 1 und dem Bau einer Ortsumgehung von Ahütte im Zuge der Landesstraße L 10 um zwei selbständige Vorhaben handeln, deren Durchführung unterschiedliche Planfeststellungsverfahren erfordern, einerseits nach § 17 Abs. 1 FStrG, andererseits nach § 5 Abs. 1 LStrG. Die Vorhaben würden aber nicht derart zusammentreffen, dass für sie oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Voraussetzung dafür wäre insbesondere, dass es sich um Vorhaben handelt, die nicht nur räumlich, sondern auch zeitlich zusammentreffen. An diesem von § 78 Abs. 1 VwVfG vorausgesetzten zeitlichen Zusammenhang fehlt es, wenn es für eines der selbständigen Vorhaben kein ausgearbeitetes Planungskonzept des zuständigen Vorhabenträgers gibt, das zum Gegenstand eines einheitlichen Planfeststellungsverfahrens gemacht werden könnte. Daran würde es in Bezug auf den Bau einer Ortsumgehung für Ahütte im Zuge der L 10 fehlen. Ein ausgearbeitetes Planungskonzept des Landes Rheinland-Pfalz für eine Ortsumgehung von Ahütte im Zuge der Landesstraße L 10 gab und gibt es nicht.

Aus den bereits geschilderten Gründen geht die Planfeststellungsbehörde des Weiteren davon aus, dass auch in den Ortslagen, in denen eine durch den Bau der A 1 im vorliegenden Planungsabschnitt bedingte Verkehrssteigerung nach der ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme des Ingenieurbüros „VERTEC für Verkehrsplanung und –technik“ nicht gänzlich auszuschließen ist, eine verkehrssichere Abwicklung des Verkehrs in den Ortsdurchfahrten weiterhin gegeben sein wird.

Die Einwendungen, dass als Folge des Neubaus der A 1 im Abschnitt AS Kelberg – AS Adenau unzumutbare Verkehrsbelastungen im nachgeordneten Straßennetz auftreten werden, sind folglich als unbegründet zurückzuweisen.

Weiterhin hat sich die Planfeststellungsbehörde ausführlich mit dem Thema der Verkehrsbelastungen auf umliegenden Straßenabschnitten und der dadurch bedingten Lärm- und Schadstoffauswirkungen befasst. Dabei hat sich gezeigt, dass sich die diesbezüglichen Auswirkungen in einem zumutbaren und hinnehmbaren Rahmen bewegen; hierzu wird auf die Erläuterungen zur Lärm- und Luftschadstoffsituation unter Kapitel E, Nrn. IX.1 und IX.2 dieses Beschlusses verwiesen. Die Belange der hiervon Betroffenen müssen vorliegend hinter dem öffentlichen Interesse der Allgemeinheit an der Umsetzung des vorliegenden Neubauabschnittes der A 1 zurücktreten.

Abschließende Bewertung

Abschließend stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die der Baumaßnahme zugrundeliegenden verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen, „Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025, (Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel - Saar - Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Lückenschlüsse A 64 - A 1 Nordumfahrung Trier und A 1 Blankenheim – Daun, Fenster A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009 vom Februar 2010“) und die „Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg - Blankenheim 2015, Prognose 2030, (Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel - Saar - Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Lückenschlüsse A 64 - A 1 Nordumfahrung Trier und A 1 Blankenheim – Daun, A 1 Kelberg – Daun, Verkehrsmengenprognose und Planfall 2030 vom Dezember 2015) dem Stand der Richtlinien und dem aktuellen Stand der verkehrswissenschaftlichen Praxis genügen. Bezogen auf den Bearbeitungszeitraum 2014/2015 ist die Datengrundlage der Prognoseberechnungen umfassend, aktuell und belastbar. Die verwendeten Quellen sind benannt und die methodische Vorgehensweise ist detailliert für die einzelnen Arbeitsschritte beschrieben. Nach allen Darlegungen und Erkenntnissen sind die aufgeführten Einwendungen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht geeignet, Daten, Vorgehensweise und Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg - Blankenheim 2015 (Prognose 2030), fachlich begründet in Frage zu stellen.

Nach alledem stellt sich die Kritik an den verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen des Vorhabenträgers und der hierbei angewandten Methodik als fachlich unbegründet dar. Nach den überzeugenden Darlegungen der Verkehrssachverständigen der Ingenieursozietät VERTEC erweisen sich die für das Vorhaben ermittelten Verkehrsprognosen in den einzelnen Verkehrsuntersuchungen als sach- und fachgerecht. Insgesamt werden die angeführten Verkehrszahlen und Prognosewerte von der Planfeststellungsbehörde als hinreichend aktuelle und belastbare Grundlage für die gegenständliche Planung und die Beurteilung der Projektwirkungen angesehen. Alle Einwendungen im Verfahren, welche sich mit der der Planung für den Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und AS Adenau und darüber hinaus für den Lückenschluss

der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchungen bzw. den Verkehrszahlen oder -prognosewerten befasst haben, insbesondere mit einer mangelnden Belastbarkeit, veralteten Datengrundlage oder mit einer überschätzten Verkehrsentwicklung bzw. -zunahme stellen sich hiernach als unbegründet dar und werden daher unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen zurückgewiesen.

Weiterhin sind für die Planfeststellungsbehörde auch keine konkreten Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass eine verkehrssichere Abwicklung des Verkehrs im untergeordneten Straßennetz nach Fertigstellung der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau nicht weiterhin gewährleistet werden kann.

IV.6.2 Fehlerhafte Darstellung Unfälle/ Sicherheit; Erhöhung Kriminalität

Sofern im Anhörungsverfahren vorgetragen wurde, dass die Darstellungen zu Unfällen und Sicherheit unvollständig berücksichtigt seien, ist insbesondere auf die Unterlage 21 (gutachterliche Untersuchung zur Nullvariante) der Planfeststellungsunterlagen zu verweisen. Dort sind Aussagen zum Unfallgeschehen mit und ohne Lückenschluss der A 1 ausführlich erläutert.

Landläufig gelten Autobahnen wegen einzelner spektakulärer Unfälle mit entsprechender Sensations-Berichterstattung als gefährlich; tatsächlich ist aber das Gegenteil der Fall. Die Unfallraten, also die Unfälle pro 1 Mio. Kfz-km, belegen, dass das Risiko, einen Unfall mit Personenschaden zu erleiden, auf Bundesstraßen um das 3,5-fache und auf Landesstraßen sogar um das 5,5-fache höher als auf Autobahnen ist. Die gutachterliche Untersuchung belegt, dass durch den Lückenschluss, bezogen auf die Verkehrszahlen der Prognose 2025, rund 390.000 Kfz-Kilometer pro Normalwerktag auf Autobahnen verlagert werden. Gleichzeitig werden Bundes-, Landes- und Kreisstraßen um rund 590.000 Kfz-Kilometer entlastet, rund 200.000 Kfz-Kilometer werden gar eingespart. Die Unfallstatistik zugrunde legend, kann daher der Schluss gezogen werden, dass durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Autobahn und die Vermeidung von gefahrenen Kilometern Unfälle vermieden werden und somit die Verkehrssicherheit erhöht werden kann.

Die gutachterliche Untersuchung kommt hinsichtlich des Unfallgeschehens zu dem Ergebnis, dass bei einem Verzicht auf den Lückenschluss der A 1 auf ein Straßenbauvorhaben verzichtet werden würde, welche einzelnen Menschen das Leben retten und vielen Schäden für ihre Gesundheit ersparen würde. Würde man danach das Unfallgeschehen nach verunglückten Personen ausdrücken, würde der Lückenschluss pro Jahr nach statistischer Rechnung einer Person das Leben retten, neun weitere Personen vor schweren und 36 Personen vor leichten Verletzungen als Unfallfolgen bewahren.

Zu der angenommenen Kriminalität führt die Polizei insbesondere an Autobahnen zielgerichtete Kontrollstellen zwecks Fahndungsmaßnahmen auch hinsichtlich der Bekämpfung mobiler Kriminalität durch. Die Verfolgung und Verhinderung speziell von Wohnungseinbruchdiebstählen hat bei den Polizeien der Länder und des Bundes sowohl im repressiven als auch im präventiven Bereich eine hohe Priorität. Durch diese Präventivarbeit der Polizei ist die mobile Kriminalität im Land Rheinland-Pfalz rückläufig. Aus der polizeilichen Kriminalstatistik des Landeskriminalamtes Rheinland-Pfalz geht hervor, dass Eigentumsdelikte im Jahr 2019 um 4.339 (-6,5 %) auf nunmehr 62.195 Fälle zurückgingen. Wohnungseinbruchdiebstähle nahmen dabei um 850 (-20,7 %) auf 3.248 Fälle ab (https://www.polizei.rlp.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Statistiken/_PKS_Landesweit/2019/20.03.05_Tischvorlage_PK_2020.pdf). Weiterhin ergibt sich aus der polizeilichen Kriminalstatistik 2019 des Polizeipräsidiums Trier, dass beim Wohnungseinbruchdiebstahl ein Rückgang der Fallzahlen auf einen absoluten Tiefstand im Mehrjahresvergleich zu verzeichnen ist. So sind die Fallzahlen seit 2015 von 859 bis zum Jahr 2019 mit 444 Fällen kontinuierlich zurückgegangen (https://www.polizei.rlp.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Statistiken/PKS_TR/PKS_2019_PP_Trier.pdf).

Die Einwendungen werden daher seitens der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

IV.6.3 Verschwendung von Steuergeldern

Im Anhörungsverfahren wurde mehrfach vorgetragen, dass die Baumaßnahme unwirtschaftlich und gemeinwohlschädlich und damit als Verschwendung von Steuergeldern einzustufen sei.

Dieser Argumentation kann die Planfeststellungsbehörde nicht folgen. Die Frage des wirtschaftlichen Einsatzes von Steuergeldern hängt unmittelbar mit der Notwendigkeit des Neubaus der A 1 als Lückenschluss und somit auch mit dem vorliegenden Planfeststellungsabschnitt der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau zusammen. Die Erforderlichkeit ergibt sich aus den gesetzlichen Festlegungen des Bedarfsplanes. Aufgrund des festgestellten hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist ein volkswirtschaftlicher Nutzen der vorliegenden Neubaumaßnahme gegeben und die gesamtwirtschaftliche und damit das Allgemeinwohl begründende Notwendigkeit festgestellt. Durch den Neubau der A 1 wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem gegenständlichen Straßenteilstück und im untergeordneten Straßennetz erheblich verbessert. Der Einwand der Steuerverschwendung erscheint der Planfeststellungsbehörde in diesem Falle als nicht haltbar. Im Ergebnis waren die diesbezüglichen Einwendungen somit zurückzuweisen.

IV.6.4 Wertminderung von Immobilien/ Grundstücken

Es sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass der hier festgestellte Neubau der A 1 zwangsläufig zu einer Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität führen wird. Dies gilt

auch für die vermutete Wertminderung potentieller Baulandflächen. Der hier vorliegenden Planung liegt eine Trasse zu Grunde, die weitgehend fern von Ortslagen verläuft. Auf Grund dessen treten dort keine relevanten straßenbaubedingten Immissionen nach Inbetriebnahme der A 1 auf. Selbst im Falle einer tatsächlich eintretenden Minderung der Wohnqualität kann von der vorliegenden festgestellten Planung nicht abgerückt werden. Hier geht das Gemeinwohlinteresse an einer leistungsfähigen und den verkehrlichen Erfordernissen entsprechenden großräumigen Fernstraßenverbindung den Einzelinteressen vor. Ggf. wären in diesem Falle jedoch in dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren etwaige Ansprüche zu prüfen.

Einen geltend gemachten Attraktivitätsverlust der Gemeinden dahingehend, dass Zuzüge nicht mehr erfolgen bzw. Abwanderungen aus den Gemeinden eintreten werden, teilt die Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht. Sie kann in der vorliegenden Straßenneubaumaßnahme keinen Verlust der Attraktivität der Gemeinden erkennen. Vielmehr ist die Planfeststellungsbehörde der Ansicht, dass die Region künftig besser erreichbar sein wird. Daher kann die verbesserte Infrastruktur auch positive Impulse für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinden und den Tourismus in der Region mit sich bringen.

IV.6.5 Eingriff ins Selbstverwaltungsrecht (Planungs- und Finanzhoheit)

Vor dem Hintergrund verschiedener Einwendungen von Kommunen gegen die Planung der A 1 wird zunächst darauf hingewiesen, dass das Vorbringen der Kommunen an dieser Stelle nur im Hinblick auf die Betroffenheit eigener Einrichtungen und des ihnen gemäß Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG i.V.m. Art. 49 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 der Landesverfassung Rheinland-Pfalz (LVerf RP) zustehenden Selbstverwaltungsrechts zu prüfen ist.

Das Selbstverwaltungsrecht umfasst alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft (vgl. Art. 28 Abs. 2 GG). Darunter werden alle Aufgaben verstanden, die in der örtlichen Gemeinschaft wurzeln oder spezifischen Bezug zu ihr haben und von der örtlichen Gemeinschaft bewältigt werden können. Dies betrifft zunächst die Gebietshoheit, Planungshoheit, die Organisationshoheit sowie die Personalhoheit und Finanzhoheit.

Die Kommunen haben in dem für das vorliegende Straßenbauvorhaben durchgeführten Beteiligungsverfahren insbesondere Beeinträchtigungen in der Planungs- und Finanzhoheit geltend gemacht. Dies gilt es im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Den Kommunen steht eine wehrfähige Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen zu, wenn eine eigene hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde nachhaltig gestört wird, auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten der Gemeinde nicht hinreichend Rücksicht genommen wird oder das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren eigenen Planung der Gemeinde entzieht. Grundsätzlich hat jedoch diejenige Planung Rücksicht auf die andere zu nehmen, die den zeitlichen Vorsprung hat. So muss die Gemeinde planerische Erschwernisse und planerischen Anpassungsbedarf für ihre Bauleitplanung wie auch mögliche Reduzierungen der als Wohn-

bauland geeigneten Fläche hinnehmen, wenn sie mit ihrer Planung auf die schon vorher konkretisierte und verfestigte Fachplanung, sprich das vorliegende Planfeststellungsverfahren, trifft. Nur befürchtete künftige Beeinträchtigungen der kommunalen Entwicklung (so wie von den Gemeinden dargestellt) sowie hieraus folgende faktische Belastungen der kommunalen Planung können eine Gemeinde nicht in ihrer Rechtsstellung beeinträchtigen und stellen keinen rechtlich relevanten Eingriff dar, gegen den eine Gemeinde sich zur Wehr setzen kann.

Es ist nicht erkennbar, dass die vorliegende Straßenbaumaßnahme die Planungshoheit der betroffenen Gemeinden so stark einschränken wird, dass jegliche Planungen der Gemeinden nachhaltig gestört bzw. wesentliche Teile der Gemeindegebiete von durchsetzbaren Planungen der Gemeinden entzogen würden. Im Übrigen sei an dieser Stelle anzumerken, dass von der vorliegenden Straßenbauplanung fast ausschließlich Waldflächen in Anspruch genommen werden. Inwieweit dies eine Einschränkung zur Realisierung von neuem Wohnbauland darstellt, wurde weder von den Gemeinden konkret dargelegt noch ist dies erkennbar. Außerdem hat sich der Vorhabenträger dazu bereit erklärt, die Flächen im Eigentum der jeweiligen Gemeinde zu belassen und die Umsetzung und den Erhalt der Kompensationsmaßnahmen im Wege einer dinglichen Sicherung zu gewährleisten. Das bedeutet, dass die Kommunen weiterhin Eigentümer der Flächen bleiben und eine Bewirtschaftung oder Verpachtung unter Einhaltung naturschutzfachlicher Auflagen weiterhin gegeben ist. Damit wird der Eingriff nochmals minimiert.

Im Hinblick auf die Betroffenheit der kommunalen Planungshoheit durch die Veränderungen der Verkehrsbelastung im nachgeordneten Straßennetz insbesondere im Bereich der jeweiligen Ortsdurchfahrten sowie den daraus resultierenden Lärmbelastungen für die angrenzenden überplanten Gebiete wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zum Immissionsschutz (Kapitel E, Nr. IX dieses Beschlusses) verwiesen.

Die kommunale Finanzhoheit gehört ebenfalls dem Schutz der gemeindlichen Selbstverwaltungsgarantie. Zur Bewältigung der kommunalen Aufgaben gewährt die Finanzhoheit eine eigenverantwortliche Mittelbewirtschaftung im Rahmen der Haushaltswirtschaft (Erstellung eines Haushaltsplans, mit dem die Einnahmen und Ausgaben der Gemeinde festgelegt werden). Die damit verbundene Steuer- und Abgabenhöhe ermöglicht den Gemeinden im Rahmen des Steuerfindungsrechts, Finanzquellen auszuschöpfen, um einen wesentlichen Teil der kommunalen Aufgaben durch eigene Einnahmen bestreiten zu können.

Hält eine Gemeinde einem von ihr beanstandeten Fachplanungsvorhaben eine Beeinträchtigung ihrer Finanzhoheit entgegen, so ist es hinsichtlich der Darlegung eines ggfs. hieraus abzuleitenden Abwehrrechts gegen die Planung aber nicht lediglich damit getan, irgendwelche mittelbaren finanziellen Folgen der Planung anzusprechen. Erforderlich ist vielmehr eine konkrete Darlegung bzw. der Nachweis, dass ihre Finanzspielräume infolge der Fachplanung nachhaltig in nicht mehr zu bewältigender und hinnehmbarer Weise eingeengt werden.

Die durch das vorliegende Straßenbauprojekt betroffenen Gemeinden haben lediglich eine erhebliche Beeinträchtigung ihrer Finanzhoheit geltend gemacht und dabei auf Einnahmen in forst- und jagdrechtlichen Bereichen hingewiesen. Eine konkrete Darlegung der finanziellen

Situation nach der Umsetzung der Straßenbaumaßnahme erfolgte nicht. Mithin ist nicht erkennbar, dass die vorliegende Straßenplanung in unzumutbarer und nicht mehr hinnehmbarer Weise in die Finausstattung und damit in die Finanzhoheit der Gemeinden eingreifen würde.

Dennoch wurde im Wege von Gutachten die Betroffenheit der Gemeinden (unter anderem in ihren finanziellen Belangen) geprüft. Eine derart starke Einschränkung, dass die Gemeinde anschließend ihren Aufgaben nicht mehr nachkommen könnten, ist ausgeschlossen. Im Übrigen ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger zwischenzeitlich das Verbleiben der Flächen im Eigentum der jeweiligen Kommune zugesagt hat. Siehe hierzu auch die Regelung in Kapitel C, Nr. VI.7. Somit bleiben Verpachtungen und Bewirtschaftungen der Flächen (eingeschränkt) möglich. Der Eingriff wurde dadurch weiter reduziert.

Des Weiteren schützt das Selbstverwaltungsrecht vor Maßnahmen, die das Ortsbild der Gemeinde entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken. Die Planfeststellungsbehörde hat auch diesen Belang im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Die Ortslagen befinden sich größtenteils über 1 km entfernt von der geplanten Trasse. Die bestehenden geschlossenen Wälder stellen eine zusätzliche Abschirmwirkung dar. Detaillierte Ausführungen zur Betroffenheit der jeweiligen Gemeinde auch im Hinblick auf die Prägung des Ortsbildes sind Kapitel E, Nr. XII.1 dieses Beschlusses zu entnehmen.

Die Gemeinden sind im Übrigen nicht befugt, allgemein dem öffentlichen Interesse dienende Belange oder andere öffentliche Belange, die nicht zu ihrem Aufgabenkreis gehören, geltend zu machen. Sie sind gleichfalls nicht berechtigt, als Sachwalter privater Interessen Einwendungen zu erheben.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die vorliegende Planung unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen mit den kommunalen Belangen der hier betroffenen Gemeinden vereinbar. Die gewählte Trasse sowie die unmittelbar zugehörigen Kompensationsmaßnahmen werden das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden weder gänzlich einschränken noch grundlegend behindern.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass unter keinem der von gemeindlicher Seite vorgebrachten Gesichtspunkten eine Verletzung der gemeindlichen Selbstverwaltungsgarantie auszumachen ist.

Selbst wenn aber - entgegen den vorstehenden Feststellungen - mit der hier festgestellten Straßenplanung im Hinblick die hier vorgebrachten Planeinwände tatsächlich so nachhaltige Auswirkungen auf Rechtspositionen der Gemeinden einhergehen würden, dass eine Verletzung ihres kommunalen Selbstverwaltungsrechts anzunehmen wäre, würde dies der Zulässigkeit der vorliegenden Straßenplanung dennoch nicht entgegenstehen, weil das Gewicht der für das Straßenbauvorhaben sprechenden und an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses ausführlich dargelegten Belange nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch in diesem Falle höher zu bewerten und der Straßenplanung auch dann Vorrang einzuräumen wäre.

V. Entwässerung/ Gewässerschutz

Im Zuge des Neubaus der A 1, Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau werden verschiedene wasserwirtschaftliche Maßnahmen erforderlich.

Die ursprüngliche Planung sah entsprechend den geltenden gesetzlichen Regelungen die Dimensionierung der Regenrückhaltebecken für ein 5-jährliches Regenereignis vor.

Die Dimensionierung der Entwässerungsanlagen wurde – wie bereits dargelegt – auf ein 50-jährliches Regenereignis erweitert und die Planunterlagen entsprechend angepasst. Den Regenrückhaltebecken werden nun außerdem (anstelle der ursprünglich geplanten Absetzanlagen) Retentionsbodenfilteranlagen, bestehend aus einem Geschiebeschacht und dem Retentionsbodenfilterbecken, vorgeschaltet. Diese Modifizierung der Entwässerungsplanung geht damit deutlich über die üblichen Bemessungsansätze und über die Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke hinaus und führt zu einem verbesserten Rückhalte- und Abflussverhalten des von der Autobahn abfließenden Niederschlagswassers. Im Übrigen entspricht sie auch den geltenden Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 21). Zusätzlich wird das Einbringen von straßenbürtigen Schadstoffen in Oberflächenwasser- bzw. Grundwasserkörper im Vergleich zur ursprünglichen Entwässerungsplanung noch weiter reduziert. Die jeweils zusätzlich vorgesehene Retentionsbodenfilteranlage erzielt einen hohen Wirkungsgrad bei der Reinigungsleistung in Bezug auf die abfiltrierbaren Stoffe mit einer Korngröße 0,45 µm bis 63 µm und ermöglicht einen effektiven Feststoffrückhalt. Zum Schutz der Gewässer bei Havarien werden Leichtflüssigkeiten in einem Auffangraum innerhalb des Geschiebeschachtes zurückgehalten.

Die Drosselwassermenge der Regenrückhaltebecken wurde dementsprechend ebenfalls angepasst. Der Drosselabfluss erfolgt (unverändert) bei den Regenrückhaltebecken I, II, V und VI über eine Basisentleerung für Niedrigabflüsse (Grunddrossel) sowie einer darüber liegenden Drosselleitung für Hochwasserereignisse (Hauptdrossel). Bei den Regenrückhaltebecken III und IV erfolgt der Drosselabfluss weiterhin aufgrund der niedrigen Drosselwassermenge nur über eine Drosselöffnung. Auch unverändert bleibt der Betrieb der Becken mit einem Dauerstau von 2,0 m und auch die Besonderheit des Regenrückhaltebeckens VI mit Trennwänden im Dauerstaubereich zur Reduzierung der Durchflussgeschwindigkeit. Es werden (wie bereits ursprünglich geplant) Ausstiegstreppen und eine Umzäunung mit Toren für die Betriebswege vorgesehen. Ein Kontrollschacht mit Absperrschieber im Zu- und Ablauf ermöglicht, dass die Becken für Wartungsarbeiten außer Betrieb genommen werden können und der Abfluss im Falle einer unerwarteten Wasserverunreinigung aus dem Staubecken unterbrochen werden kann. Die Retentionsbodenfilterbecken und die Regenrückhaltebecken werden außerdem mit Notüberlaufschwelen ausgestattet.

Im Einzelnen stellt sich die Entwässerungssituation wie folgt dar:

Das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahnflächen wird gesammelt und über Rinnen, Mulden und Rohrleitungen den geplanten 6 Regenrückhaltebecken (RRB) zugeführt. Anschließend erfolgt von den jeweiligen Regenrückhaltebecken die Einleitung in den Nohner Bach und Grünbach. Die Einleitungen der Regenrückhaltebecken I, II und III fließen in den

Nohner Bach. Die Abflüsse der Regenrückhaltebecken IV, V und VI werden in den Grünbach geleitet.

Der Entwässerungsabschnitt 1 (Bau-km 4+920 bis Bau-km 7+950) mit etwa 12,6 ha entwässert im Tiefpunktbereich von Bauwerk 04 in das westlich der A 1 geplante Regenrückhaltebecken I.

Das Regenrückhaltebecken I besteht insbesondere aus den 3 Anlageteilen Geschiebeschacht im Dauerstau zum Grobstoffrückhalt mit fester Tauchwand und Auffangraum für Leichtflüssigkeiten, Retentionsbodenfilterbecken zum Feststoffrückhalt von abfiltrierbaren Stoffen (AFS63) und Regenrückhaltebecken (RRB) mit Dauerstau zur Gewährleistung der hydraulischen Anforderungen. Das Retentionsbodenfilterbecken (RBF) wird als Erdbecken hergestellt. Nach der Versickerung durch den Filterkörper wird das Wasser gereinigt und gedrosselt in Drainsaugern abgeleitet und anschließend über einen Drainsammler über ein Ablaufbauwerk in das Regenrückhaltebecken eingeleitet. Bei Vollerfüllung des Retentionsbodenfilterbeckens erfolgt die Entlastung über eine Notüberlaufschwelle direkt in das Regenrückhaltebecken. Das Volumen des Regenrückhaltebeckens ist (wie schon ausgeführt) für eine Überschreitungshäufigkeit von 50 Jahren ausgelegt.

Der anschließende Entwässerungsabschnitt von Bau-km 7+950 bis Bau-km 9+725 entwässert bei Bau-km 9+400 östlich der A 1 in das Regenrückhaltebecken II. Das Regenrückhaltebecken II besteht ebenfalls aus den bereits genannten Anlageteilen und sieht die selbigen Abläufe und Funktionen wie das Regenrückhaltebecken I vor.

Der relativ kurze Entwässerungsabschnitt 3 zwischen den Bauwerken BW 09 und BW 12 sieht die Entwässerung in das Regenrückhaltebecken III vor, welches östlich der A 1 vor der Talbrücke Nohner Bach Süd vorgesehen ist. Der Aufbau und die Funktionen des Regenrückhaltebeckens sind identisch mit den Regenrückhaltebecken I und II.

Bei Bau-km 10+950 befindet sich das Regenrückhaltebecken IV, welches das anfallende Oberflächenwasser des Entwässerungsabschnittes 4 (Bau-km 10+830 bis Bau-km 11+920) aufnehmen wird und gleichermaßen wie die zuvor beschriebenen Regenrückhaltebecken aufgebaut ist.

Der Entwässerungsabschnitt 5, der das anfallende Oberflächenwasser zwischen Bau-km 11+920 und Bau-km 13+725 enthält, entwässert kurz vor dem Bauwerk 14 (bei Bau-km 11+950) westlich der A 1 in das Regenrückhaltebecken V. Auch hier ist der Aufbau mit den anderen Regenrückhaltebecken gleichzusetzen. Der Zulauf erfolgt – anders als in der ursprünglichen Planung vorgesehen – um eine Haltung versetzt. Diese marginale Anpassung wirkt sich jedoch in keinsten Weise auf die Funktion oder den Ablauf aus.

Der anschließende Abschnitt bis zum Bauende (Bau-km 15+466), der auch die beiden vorgesehenen PWC-Anlagen beinhaltet, entwässert in das Regenrückhaltebecken VI (Bau-km 13+650). Das Regenrückhaltebecken ist weitestgehend deckungsgleich mit dem Regenrückhaltebecken V. Auch hier ist der Zulauf um eine Haltung versetzt. Die vorgesehenen Trenn-

wände im Dauerstaubereich bewirken die Reduzierung der Durchflussgeschwindigkeit. Obwohl der Drosselabfluss von 150 l/s auf 90 l/s reduziert wird, bleibt das System des Wasserabflusses mit Grunddrossel, Hauptdrossel und Notüberlauf bestehen.

Die Änderungen (Erhöhung auf 50-jährliches Regenereignis sowie die Anlage von Retentionsbodenfilteranlagen) wurden im Übrigen in die Planunterlagen aufgenommen und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht (siehe auch Kapitel E, Nr. III dieses Beschlusses). Die Obere Wasserbehörde hat im Rahmen des ergänzenden Verfahrens mit Schreiben vom 08.12.2022 nochmals ganz ausdrücklich ihr Einvernehmen zur geänderten Planung erteilt.

V.1. Gewässerbenutzungen

Die geplante Baumaßnahme beruht auf einem Entwässerungskonzept, das die Einleitung über die vorgesehenen Regenrückhaltebecken I bis VI in Oberflächengewässer beinhaltet. Somit werden die Benutzungstatbestände im Sinne von § 9 WHG erfüllt und bedürfen daher einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

Hinsichtlich der Einleitung des Oberflächenwassers in oberirdische Gewässer wird dem Vorhabenträger gemäß § 8 WHG die Erlaubnis zur Gewässerbenutzung im Sinne von § 9 WHG erteilt (siehe Kapitel A, Nr. IV dieses Beschlusses). Die Erlaubnis konnte von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens gemäß § 12 WHG erteilt werden, da mit dem Straßenbauvorhaben und den hier vorgesehenen Einleitungen nach Maßgabe der dem Vorhabenträger erteilten Auflagen und Nebenbestimmungen (siehe Auflagen in Kapitel C, Nr. IV dieses Beschlusses) keine schädlichen Gewässerveränderungen verbunden sind und sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften der Erlaubniserteilung nicht entgegenstehen. Das zur Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis erforderliche Einvernehmen der Oberen Wasserbehörde nach § 19 Abs. 3 WHG wurde von dieser mit Schreiben vom 26.10.2018 und 08.12.2022 bei entsprechender Berücksichtigung verschiedener Auflagen erklärt.

V.2. Gewässerausbau

Im Rahmen der vorliegenden Planung sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen, die einen Gewässerausbau im Sinne von § 67 WHG darstellen. Hierbei handelt es sich zum einen um Maßnahmen, die Bestandteil des Entwässerungskonzepts der Fahrbahn sind (Herstellung von Regenrückhaltebecken, Verlegung kleinerer Gewässer) und zum anderen um naturschutzfachliche Maßnahmen (Anlage von Stillgewässern).

Die hierfür erforderlichen wasserrechtlichen Regelungen konnten von der Planfeststellungsbehörde im Kapitel A, Nr. IV dieses Beschlusses mit getroffen werden. Die Planfeststellungsbehörde durfte die Gewässerausbaumaßnahmen zulässigerweise mit in die vorliegende Planfeststellung mit einbeziehen, da sie zur Umsetzung des Gesamtvorhabens erforderlich waren, eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte Erhöhung von Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen

nicht zu besorgen ist, sie sich in der Abwägung mit anderen öffentlich-rechtlichen und/oder privaten Belangen als vereinbar erweisen und ihnen auch keine sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgehen. Die Obere Wasserbehörde hat dem zugestimmt.

V.3. Anlagen am Gewässer

Die geplanten Bauwerke 03A, 04, 07A, 07B, 9, 13A, 13B, 14 und 17 stellen gemäß § 36 WHG i.V.m. § 31 LWG genehmigungspflichtige Anlagen an einem Gewässer dar, da insoweit jeweils die Errichtung einer neuen Anlage an oder über einem oberirdischen Gewässer vorgesehen ist. Dem Vorhabenträger werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss die hierfür notwendigen Genehmigungen im Sinne der vorgenannten Vorschriften erteilt (siehe Kapitel A, Nr. IV dieses Beschlusses).

Die Genehmigungen konnten unter Berücksichtigung verschiedener Auflagen (s. Kapitel C, Nr. IV dieses Beschlusses) erteilt werden, weil mit diesen baulichen Maßnahmen im Bereich der Gewässer keine schädlichen Gewässeränderungen verbunden sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist und gemäß § 31 Abs. 2 LWG keine erheblichen Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke und Anlagen zu erwarten sind, die nicht vermieden oder kompensiert werden. Die Obere Wasserbehörde hat auch hierzu - unter Berücksichtigung verschiedener Auflagen - ihr Einvernehmen mit Schreiben vom 26.10.2018 bzw. 08.12.2022 erteilt.

V.4. Maßnahmen in Schutzgebieten

Das Straßenbauvorhaben hat keine Berührungspunkte mit Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG) oder Heilquellenschutzgebieten (§ 53 WHG). Überschwemmungsgebiete nach § 78 WHG sind vorhabenbedingt ebenfalls nicht betroffen.

V.5 Wasserrahmenrichtlinie

Die vorliegende Straßenbaumaßnahme genügt den wasserrechtlichen Anforderungen des Europäischen Gemeinschaftsrechts und der hierzu ergangenen bundesrechtlichen Umsetzungsbestimmungen. Das Vorhaben steht unter Berücksichtigung der von der Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss getroffenen wasserrechtlichen Regelungen und der vorstehenden Ausführungen unter Kapitel E, Nr. V mit den Umweltzielen der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und den entsprechenden Bewirtschaftungszielen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Einklang.

V.5.1 Rechtlicher Rahmen

Das WHG normiert rechtliche Zielvorgaben für die Bewirtschaftung von Oberflächengewässern und des Grundwassers. Oberirdische Gewässer sind gemäß § 27 Abs. 1 des WHG so

zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. § 47 Abs. 1 WHG enthält entsprechende Bewirtschaftungsziele auch für das Grundwasser. Danach ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden, wobei zu einem guten mengenmäßigen Zustand insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung gehört. § 31 WHG eröffnet Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen für Oberflächengewässer. Hinsichtlich zulässiger Ausnahmen von den in § 47 Abs. 1 WHG für das Grundwasser formulierten Bewirtschaftungszielen verweist § 47 Abs. 3 WHG auf die entsprechende Anwendung der Ausnahmeregelungen für Oberflächengewässer in § 31 Abs. 2 WHG.

Die in den §§ 27 und 47 WHG normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote wurden zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii, Buchst. b Ziff. i bis iii der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1 - Wasserrahmenrichtlinie) - WRRL - in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen. Die in den §§ 31 und 47 WHG eröffneten Ausnahmen gehen auf die entsprechenden Ausnahmeregelungen in Art. 4 Abs. 6 bis 8 WRRL zurück. Die Bestimmungen in Art. 4 Abs. 6 WRRL beschreiben Ausnahmen für eine vorübergehende Verschlechterung des Zustandes von Wasserkörpern. Art. 4 Abs. 7 WRRL eröffnet weitergehende Ausnahmen von den in Art. 4 Abs. 1 a) und b) WRRL beschriebenen Umweltzielen.

Die in den §§ 27 Abs. 1 und 47 Abs. 1 WHG zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 WRRL normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote sind nach der einschlägigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und des BVerwG keine bloßen Zielvorgaben für die Gewässerbewirtschaftung. Sie enthalten insofern nicht nur einen materiell-rechtlichen Prüfungsmaßstab, sondern darüber hinaus auch zwingende Vorgaben für die Zulassung von Vorhaben und das behördliche Zulassungsverfahren. Infolgedessen müssen Sie bei der Zulassung eines Projekts - auch im Rahmen der Planfeststellung eines fernstraßenrechtlichen Vorhabens nach § 17 FStrG - beachtet werden (vgl. EuGH, Urteil vom 1. Juli 2015 - C-461/13 - Rdnr. 50 f.; BVerwG, Urteile vom 11. August 2016 - 7 A 1.15 - BVerwGE 156, 20 Rn. 160 und vom 10. November 2016 - 9 A 18.15 - BVerwGE 156, 215 Rn. 96). Danach sind die zuständigen Behörden verpflichtet, im Laufe des Genehmigungsverfahrens, und somit vor dem Erlass einer Entscheidung, zu prüfen, ob das Projekt negative Auswirkungen auf die Gewässer haben kann, die den Pflichten zuwiderlaufen, die Verschlechterung des Zustands der Oberflä-

chen- und Grundwasserkörper zu verhindern und diesen Zustand zu verbessern. Die diesbezüglichen Angaben hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde vorzulegen; sie müssen so beschaffen sein, dass die Auswirkungen des Projekts auf die Gewässer anhand der insbesondere in Art. 4 Abs. 1 WRRL vorgesehenen Kriterien und Pflichten geprüft werden können. Die Genehmigung für ein Vorhaben ist danach - vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme - zu versagen, wenn eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers zu erwarten ist oder der gute Zustand bzw. das gute ökologische Potenzial und der gute chemische Zustand eines Oberflächenwasserkörpers zum maßgeblichen Zeitpunkt nach WRRL nicht erreicht werden können. Gemäß dem in Art. 4 Abs. 1 WRRL und den §§ 27 und 47 WHG normierten Prüfmaßstab liegt eine Verschlechterung des Zustandes vor, wenn sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der WRRL um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Befindet sich die betreffende Qualitätskomponente bereits aktuell in der niedrigsten Stufe, dann stellt jede Verschlechterung dieser Qualitätskomponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers dar. Die vorbeschriebenen, für die Oberflächenwasserkörper geltenden Rechtsgrundsätze sind im Grundsatz ebenso auch für das Grundwasser heranzuziehen und eine entsprechende Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die im Planbereich vorkommenden Grundwasserkörper nach Maßgabe der einschlägigen Vorgaben des Art. 4 Abs. 1 b) WRRL bzw. § 47 WHG vorzunehmen. Der Europäische Gerichtshof hat dies mit Urteil vom 28. Mai 2020 - C-535/18 – klargestellt und den Bewertungsmaßstab für die Prüfung der Verschlechterung von Grundwasser präzisiert. Danach ist Art. 4 Abs. 1 Buchst. b Ziff. i der WRRL dahin auszulegen, dass von einer projektbedingten Verschlechterung des chemischen Zustands eines Grundwasserkörpers sowohl dann auszugehen ist, wenn mindestens eine der Qualitätsnormen oder einer der Schwellenwerte im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2006/118/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zum Schutz des Grundwassers vor Verschmutzung und Verschlechterung (ABl. 2006 L 372 S. 19), welche im nationalen Recht in der Grundwasserverordnung ihren rechtlichen Niederschlag gefunden hat, überschritten wird, als auch dann, wenn sich die Konzentration eines Schadstoffs, dessen Schwellenwert bereits überschritten ist, voraussichtlich erhöhen wird. Die an jeder Überwachungsstelle gemessenen Werte sind individuell zu berücksichtigen (EuGH, Urteil vom 28. Mai 2020 - C-535/18 - Rn. 119; BVerwG, Urteil vom 30. November 2020 – 9 A 5.20 -, BVerwGE 170, 378 Rn. 38; Urteil vom 24. Februar 2021 – 9 A 8.20 -, Buchholz 451.91 Europ.UmweltR Nr. 80, Rn. 25 und Urteil vom 06. Oktober 2022 – 7 C 4.21 -, juris Rn. 50).

V.5.2 Die Planung steht mit den Umweltzielen der WRRL bzw. den Bewirtschaftungszielen des WHG in Einklang

Den vorbeschriebenen gemeinschaftsrechtlichen (Art. 4 WRRL) sowie bundeswasserrechtlichen (§§ 27 ff. und 47 ff. WHG) Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz trägt die vorliegende Zulassungsentscheidung Rechnung. Geschützt sind nach den vorgenannten gemeinschaftsrechtlichen und bundesrechtlichen Bestimmungen der WRRL und des WHG

Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper. Gemäß Artikel 2 Nr. 10 WRRL sind Oberflächenwasserkörper „ein einheitlicher und bedeutender Abschnitt eines Oberflächengewässers, z. B. ein See, ein Speicherbecken, ein Strom, Fluss oder Kanal, ein Teil eines Stromes, Flusses oder Kanals, ein Übergangsgewässer oder eines Küstengewässerstreifens“. Grundwasserkörper sind nach der Legaldefinition gemäß Artikel 2 Nr. 11 WRRL „ein abgegrenztes Grundwasservolumen innerhalb eines oder mehrerer Grundwasserleiter“. Die Planung verstößt weder gegen das dort normierte Verschlechterungsverbot für Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper noch läuft sie dem Verbesserungsgebot für diese Oberflächenwasser- bzw. Grundwasserkörper zuwider.

Mit Blick auf die konkrete planerische Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens, unter Berücksichtigung der hierbei getroffenen technischen Vorkehrungen sowie unter Beachtung der im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserfachbehörden im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss ergänzend erteilten wassertechnischen Auflagen und Nebenstimmungen sind anlage-, bau- und betriebsbedingte schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen auszuschließen. Projektwirkungen, die sich in rechtserheblicher Weise schädlich auf die in Art. 4 WRRL bzw. §§ 27 und 47 WHG benannten Umweltziele auswirken würden, sind weder in Bezug auf Oberflächengewässerkörper hinsichtlich deren ökologischen und chemischen Zustands noch im Hinblick auf den mengenmäßigen oder chemischen Zustand von Grundwasserkörpern zu erwarten.

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen seines Vorhabens auf die im Planbereich vorhandenen Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper im Hinblick auf alle vorhabensbedingten Wirkpfade hinreichend geprüft (vgl. auch Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie aus 2018 sowie die ergänzende Überprüfung aus dem Jahre 2022).

Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt der A 1 zwischen der AS Kelberg und AS Adenau sind die Oberflächenwasserkörper „Ahabach“ und „Trierbach“ potenziell von dem Bauvorhaben betroffen. Der Nohner Bach ist Teil des Oberflächenwasserkörpers „Trierbach“. Neben den Oberflächenwasserkörpern, die direkt durch das Bauvorhaben betroffen sind, sind auch Fließgewässer betroffen, die selbst keine berichtspflichtigen Gewässer sind. Da diese Gewässer in Oberflächenwasserkörper münden, wurden mögliche indirekte Wirkungen der hier planfestgestellten Straßenbaumaßnahme in Bezug auf die nachfolgenden Oberflächenwasserkörper geprüft. Der Grünbach und Pützertbach sind selbst keine berichtspflichtigen Gewässer. Sie münden jedoch in den Oberflächenwasserkörper „Ahabach“. Ebenso sind der Hollerseifen und weitere vom Vorhaben betroffene namenlose Nebenbäche keine berichtspflichtigen Gewässer, münden aber in den Nohner Bach als Teil des Oberflächenwasserkörpers Trierbach.

Im Planungsabschnitt sind außerdem Grundwasserkörper potenziell von dem Bauvorhaben betroffen. Dies betrifft den Grundwasserkörper „Ahr 1, Quelle“, der den größten Teil des Autobahnabschnittes umfasst. Im Süden reicht die A 1 auf einem sehr kleinen Teilstück in den Grundwasserkörper „Lieser 1, Quelle“ hinein.

Für das Schutzgut „Wasser“ sind die relevanten Bestandsdaten für die Ermittlung der Umweltauswirkungen dargelegt worden. Die Aufarbeitung der Bestandssituation umfasst eine hinreichende Beschreibung der Bestandssituation, eine Bestandsbewertung, eine Beschreibung der Vorbelastungen und der Wirkfaktoren des Straßenbauvorhabens sowie eine Beschreibung der entsprechenden wassertechnischen (Schutz-) Maßnahmen sowie eine Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens. Die durch das Vorhaben betroffenen Wasserkörper (Grund- und Oberflächenwasserkörper) wurden identifiziert und der Zustand der Oberflächenwasserkörper sowie des Grundwassers beschrieben. Dem Vorhaben liegt auch eine hinreichende Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die im Wirkungsbereich der Planung vorkommenden Oberflächenwasser- und Grundwasserkörper zugrunde. Es werden die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Wasser“ detailliert beschrieben und die danach festgestellten vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser“ im Hinblick auf die Schädlichkeit und Ausgleichbarkeit bewertet.

Der Sachverständige hat die Auswirkungen des Vorhabens auf die im Planbereich vorhandenen Oberflächenwasser- und Grundwasserkörper im Rahmen seines Fachbeitrags anhand folgender Schritte überprüft:

1. Identifizierung der vom Vorhaben betroffenen Wasserkörper (Oberflächen- und Grundwasserkörper)
2. Beschreibung des derzeitigen chemischen und ökologischen Zustands bzw. Potenzials des betroffenen Oberflächenwasserkörpers sowie des mengenmäßigen und chemischen Zustands des Grundwasserkörpers
3. Erfassung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Oberflächen- und Grundwasserkörper und deren Qualitätskomponenten
4. Abschließende Bewertung der Auswirkungen

Der Fachbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass sich der Oberflächenwasserkörper „Trierbach“ in einem mäßigen, der Oberflächenwasserkörper „Ahabach“ in einem guten ökologischen Zustand befinden. Der chemische Zustand beider Wasserkörper wird abgesehen vom Parameter Quecksilber in der Biota als gut eingestuft. Eine Verschlechterung des ökologischen oder des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper „Trierbach“ und „Ahabach“ kann ausgeschlossen werden (§ 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Auch die Erreichung eines guten ökologischen und eines guten chemischen Zustandes wird nicht beeinträchtigt (§ 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Die Oberflächenwasserkörper werden durch die geplante Baumaßnahme nicht gefährdet. Einleitungen in die Oberflächengewässer werden dem Stand der Technik entsprechend vorgereinigt und nur gedrosselt abgegeben.

Das Vorhaben führt außerdem zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand der betroffenen Grundwasserkörper „Ahr 1, Quelle“ und „Lieser 1, Quelle“. Die am Ziel des guten chemischen Grundwasserzustandes orientierte Entwicklung des Grundwassers

wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Auch gegen das Verbesserungsgebot des § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG wird nicht verstoßen. Der gute quantitative Zustand des Grundwassers verändert sich nicht, eine Verbesserung des Zustandes wird aufgrund der getroffenen Vorsorgemaßnahmen im Rahmen des Entwässerungskonzepts nicht behindert.

Des Weiteren ist anzumerken, dass die ursprünglich vorgesehene Entwässerungsplanung modifiziert wurde (siehe Kapitel E, Nr. V dieses Beschlusses). Die Dimensionierung der Entwässerungsanlagen, die ursprünglich gemäß den bis dahin geltenden Richtlinien für die Gestaltung der Straßenentwässerungsanlagen (siehe die vom Bundesverkehrsministerium mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau - ARS-Nr. 21/2005 vom 18. November 2005 eingeführten „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil I: Entwässerung, RAS-Ew, Ausgabe 2005“) richtlinienkonform auf ein 5-jähriges Niederschlagsereignis ausgerichtet war, wurde im Rahmen der Deckblattplanung 2022 auf ein 50-jährliches Regenereignis ausgerichtet und entsprechend angepasst. Die sechs in der Planung enthaltenen Regenrückhaltebecken werden bezüglich ihrer jeweiligen Rückhaltevolumina entsprechend erweitert. Den Regenrückhaltebecken werden nun außerdem (anstelle der ursprünglich geplanten Absetzanlagen) Retentionsbodenfilteranlagen, bestehend aus einem Geschiebeschacht und dem Retentionsbodenfilterbecken, vorgeschaltet.

Diese Modifizierung der Entwässerungsplanung geht deutlich über die üblichen Bemessungsansätze und über die Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke hinaus (vgl. die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau - ARS-Nr. 06/2022 – vom 04. März 2022 eingeführten „Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 21)“, welche die RAS-Ew 2005 ersetzt haben) und führt zu einem verbesserten Rückhalte- und Abflussverhalten des von der Autobahn abfließenden Niederschlagswassers. Zusätzlich wird das Einbringen von straßenbürtigen Schadstoffen in Oberflächenwasser- bzw. Grundwasserkörper im Vergleich zur ursprünglichen Entwässerungsplanung noch weiter reduziert.

Aufgrund der Änderungen wurden ergänzend zu dem bereits vorliegenden Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie die möglichen Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die genannten Wasserkörper von einem Sachverständigen nochmals überprüft und als Ergebnis aus Sicht der Planfeststellungsbehörde überzeugend dargelegt, dass die beantragte Planung mit den wasserrechtlichen Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG bzw. der WRRL auch weiterhin und insbesondere durch die vorgesehenen Retentionsbodenfilteranlagen in Einklang steht.

Dies gilt auch für die von Einwenderseite thematisierten Parameter Blei, Benzo[a]pyren, Chlorid und BSB₅ und wurde in der Überprüfung des Fachbeitrags ausführlich dargelegt. Der Sachverständige führt in seiner Überprüfung aus, dass bezüglich der betroffenen Oberflächenwasserkörper die entsprechenden Messdaten für den Parameter Blei und Chlorid vorliegen, Daten für BSB₅ fehlen jedoch im Oberflächenwasserkörper Ahbach; an Daten zu Benzo[a]pyren fehlt es bei beiden Oberflächenwasserkörpern.

Mögliche Auswirkungen durch Benzo[a]pyren und BSB₅ wurden deshalb durch die Zusatzbelastung vor dem Hintergrund der Messbarkeit beurteilt. Der Sachverständige stellt zutreffend

dar, dass berechnete Konzentrationsveränderungen nur dann zu einer Verschlechterung des chemischen oder ökologischen Zustands führen können, wenn sie messtechnisch nachweisbar sind. Das bedeutet, dass für Stoffe und Qualitätskomponenten, für die keine Erhöhung prognostiziert wird, auch keine Nacherfassung von fehlenden Daten erforderlich ist. Mit dieser Bewertung bewegt sich der Sachverständige auf der Linie der Rechtsprechung des BVerwG, die es auch in Einklang mit der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (vgl. Urt. vom 01. Juli 2015 - C-461/13 - Rn. 68) für zulässig erachtet, die Beurteilung der projektbedingten Wirkungen an fachlich begründeten Grenzen zu orientieren, die sich auf die praktische Messbarkeit bzw. Nachweisbarkeit von Auswirkungen beziehen (vgl. BVerwG, Urt. vom 10. November 2016; Buchholz 451.91 Europ. UmweltR Nr. 68 Rn. 109; Urt. vom 12. Juni 2019 - 9 A 2.18 - Westumfahrung Halle-II - juris, Rn. 144; siehe auch „LAWA-Handlungsempfehlung“ Ziff. 2.5, S. 35 der Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) vom 16./17. März 2017).

Die vom Sachverständigen vorgelegten Ergebnisse zeigen für den Oberflächenwasserkörper Trierbach keine Überschreitung der Umweltqualitätsnorm von Blei und der Orientierungswerte für BSB₅ und Chlorid sowie ebenfalls keine signifikante Zunahme der Konzentration von Benzo[a]pyren nach der Einleitung aus den Retentionsbodenfilteranlagen I bis III in den Nohner Bach.

Für den Oberflächenwasserkörper Ahabach wurden ebenfalls keine Überschreitung der Umweltqualitätsnorm von Blei und des Orientierungswertes für Chlorid sowie ebenfalls keine signifikante Zunahme der Konzentration von BSB₅ und Benzo[a]pyren nach Einleitung aus den Retentionsbodenfilteranlagen IV bis VI in den Grünbach festgestellt.

Die erneute Prüfung möglicher Auswirkungen kommt somit zu dem Ergebnis, dass eine Verschlechterung sowohl des ökologischen als auch des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper Trierbach und Ahabach sicher ausgeschlossen werden kann.

Bezüglich der betroffenen Grundwasserkörper ist anzumerken, dass es bei der Versickerung aufgrund der Filterung durch die belebte Bodenzone zu keinen Überschreitungen der Schwellenwerte nach Anlage 2 der GrwV kommen wird. Der mengenmäßige Zustand der beiden betroffenen Grundwasserkörper verschlechtert sich aufgrund des geringen Anteils an neuversiegelter Fläche zur Gesamtfläche nicht. Die Gesamtfläche des Grundwasserkörpers „Ahr 1, Quelle“ mit 226,9 km² wird lediglich um 0,11 % tangiert. Bei dem Grundwasserkörper „Lieser 1, Quelle“ liegt das Verhältnis zur gesamten Fläche von 283,2 km² sogar nur bei 0,004 %. Auch bei der Überprüfung des chemischen Zustands der beiden betroffenen Grundwasserkörper konnten negative Auswirkungen ausgeschlossen werden. Die entsprechenden Werte im Grundwasserkörper „Ahr 1, Quelle“ von Nitrat (37,34 mg/l) und Chlorid (61 mg/l) liegen deutlich unter den in Anlage 2 der GrwV angegebenen Schwellenwerten von 50 mg/l bzw. 250 mg/l. Gleiches gilt für den Grundwasserkörper „Lieser 1, Quelle“ mit Werten von 0,25 mg/l für Nitrat und 84 mg/l für Chlorid.

Im Ergebnis kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festgehalten werden, dass durch die Planung keine schädlichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Wasser“ im Sinne von

Art. 4 WRRL und der §§ 27 und 47 WHG verursacht werden. Die vorliegende Zulassungsentcheidung trägt den unter vorstehender Nummer V.5.1 beschriebenen gemeinschaftsrechtlichen (Art. 4 WRRL) sowie bundeswasserrechtlichen (§§ 27 ff. und 47 ff. WHG) Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz Rechnung. Sie verstößt weder gegen das dort normierte Verschlechterungsverbot für Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper noch läuft sie dem Verbesserungsgebot für diese Wasserkörper bzw. Grundwasserkörper zuwider. Mit Blick auf die konkrete planerische Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens, unter Berücksichtigung der hierbei getroffenen technischen Vorkehrungen sowie unter Beachtung der im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserfachbehörden im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss ergänzend erteilten wassertechnischen Auflagen und Nebenstimmungen sind anlage-, bau- und betriebsbedingte schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen auszuschließen. Dies hat die erneute Überprüfung des Sachverständigen nochmals nachvollziehbar dargelegt. Projektwirkungen, die sich in rechtserheblicher Weise schädlich auf die in Art. 4 WRRL bzw. §§ 27 und 47 WHG benannten Umweltziele auswirken würden, sind hiernach unter Berücksichtigung des bei dieser Bewertung anzuhaltenden Bewertungsmaßstabes weder in Bezug auf Oberflächenwasserkörper hinsichtlich deren ökologischen und chemischen Zustands noch im Hinblick auf den mengenmäßigen oder chemischen Zustand von Grundwasserkörpern zu erwarten.

Mithin ist die Planung nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in ihrer Gesamtheit mit den vorgenannten wasserrechtlichen Vorgaben vereinbar.

V.5.3 Die Planung wäre auch bei einem Verstoß gegen die Umweltziele der WRRL bzw. die Bewirtschaftungsziele des WHG zulässig (Ausnahmezulassung)

Weitergehende Betrachtungen am Maßstab der WRRL und der entsprechenden Umsetzungsbestimmungen des WHG wären angesichts des vorstehenden Ergebnisses somit an sich nicht mehr erforderlich. Gleichwohl gilt es (vorsorglich) darauf hinzuweisen, dass das vorliegende Straßenbauvorhaben auch dann zulässig wäre, wenn man - entgegen den vorstehenden Ausführungen - von einer Verschlechterung von Oberflächenwasserkörpern und Grundwasserkörpern bzw. einem Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot bzw. Verbesserungsgebot im Sinne von Art. 4 Abs. 1 a) und b) WRRL i.V.m. §§ 27 ff. und 47 WHG auszugehen hätte.

Art. 4 Abs. 7 WRRL bzw. § 31 WHG eröffnen Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen für Oberflächengewässer. Wird bei einem oberirdischen Gewässer der gute ökologische Zustand nicht erreicht oder verschlechtert sich sein Zustand, verstößt dies gemäß Art. 4 Abs. 7 WRRL / § 31 Abs. 2 WHG nicht gegen die Bewirtschaftungsziele nach Art. 4 Abs. 1 a) und b) WRRL i.V.m. §§ 27 und 28 WHG, wenn dies auf einer neuen Veränderung der physischen Gewässereigenschaften oder des Grundwasserstands beruht, die Gründe für die Veränderung von übergeordnetem öffentlichen Interesse sind oder wenn der Nutzen der neuen Veränderung für die Gesundheit oder Sicherheit des Menschen oder für die nachhaltige Entwicklung größer ist als der Nutzen, den die Erreichung der Bewirtschaftungsziele für die Umwelt und die Allgemeinheit hat. Des Weiteren müssen die Ziele, die mit der Veränderung des Gewässers verfolgt

werden, nicht mit anderen geeigneten Maßnahmen erreicht werden können, die wesentlich geringere nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben, technisch durchführbar und nicht mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden sind. Schließlich müssen auch alle praktisch geeigneten Maßnahmen ergriffen werden, um die nachteiligen Auswirkungen auf den Gewässerzustand zu verringern. Hinsichtlich zulässiger Ausnahmen von den in § 47 Abs. 1 WHG für das Grundwasser formulierten Bewirtschaftungszielen verweist § 47 Abs. 3 WHG auf die entsprechende Anwendung der Ausnahmeregelungen für Oberflächengewässer in § 31 Abs. 2 WHG.

Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen kann ein Vorhaben selbst bei negativen Auswirkungen im Sinne von Art. 4 Abs. 1 a) oder b) der WRRL bzw. der §§ 27 und 47 WHG zulässig sein. Der europäische Gesetzgeber hat mit der Normierung der vorstehend genannten Ausnahmeveraussetzungen in Art. 4 Abs. 7 WRRL eine mit der Abweichungsprüfung bei erheblichen Eingriffen in europäische Schutzgebiete (Art. 6 Abs. 4 FFG-RL, § 34 BNatSchG) oder der Ausnahmeprüfung nach Art. 12 bis 16 FFH-RL und Art. 5, 9 Vogelschutz-RL, § 45 Abs. 7 BNatSchG bei Erfüllung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG vergleichbare Ausnahmeregelung auch für das Wasserregime geschaffen. Die hierbei anzuhaltenden Voraussetzungen sind vom Prüfungsansatz ähnlich wie bei der Ausnahmeprüfung bei unverträglichen Eingriffen in ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder der Vogelschutz-RL (über Art. 7 FFH-RL) oder einer Ausnahmeprüfung im Artenschutz. Diese Ausnahmeregelungen sind Ausdruck des auch im Gemeinschaftsrecht anerkannten Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, der Eingriffe in die europäischen Umweltschutzgüter prinzipiell dann gerechtfertigt sieht, wenn sie durch entsprechende zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt sind, zumutbare Alternativen nicht zur Verfügung stehen und vor diesem Hintergrund der Eingriff in die Schutzgüter angemessen ist. Dieser Gedanke hat erkennbar auch in der Regelung des Art. 4 Abs. 7 WRRL seinen Niederschlag gefunden. Die Mitgliedstaaten verstoßen nach Art. 4 Abs. 7 WRRL (i.V.m. den entsprechenden Bestimmungen in den §§ 31 Abs. 2 und 47 Abs. 3 WHG) somit nicht gegen Art. 4 Abs. 1 a) und b) WRRL, wenn das Nichterreichen eines guten Grundwasserzustandes, eines guten ökologischen Zustands oder gegebenenfalls eines guten ökologischen Potenzials oder das Nichtverhindern einer Verschlechterung des Zustands eines Oberflächen- oder Grundwasserkörpers die Folge von neuen Änderungen der physischen Eigenschaften eines Oberflächenwasserkörpers oder von Änderungen des Pegels von Grundwasserkörpern ist, oder das Nichtverhindern einer Verschlechterung von einem sehr guten zu einem guten Zustand eines Oberflächenwasserkörpers die Folge einer neuen nachhaltigen Entwicklungstätigkeit des Menschen ist und die folgenden Bedingungen erfüllt sind: Es werden alle praktikablen Vorkehrungen getroffen, um die negativen Auswirkungen auf den Zustand des Wasserkörpers zu mindern. Es werden des Weiteren die Gründe für die Änderungen im Einzelnen dargelegt. Die Gründe für die Änderungen sind von übergeordnetem öffentlichem Interesse und/oder der Nutzen, den die Verwirklichung der in Art. 4 Abs. 1 WRRL genannten Ziele für die Umwelt und die Gesellschaft hat, wird übertroffen durch den Nutzen der neuen Änderungen für die menschliche Gesundheit, die Erhaltung der Sicherheit der Menschen oder die nachhaltige Entwicklung. Schließlich können die nutzbringenden Ziele, denen diese Änderungen des Wasserkörpers

dienen sollen, aus Gründen der technischen Durchführbarkeit oder aufgrund unverhältnismäßiger Kosten nicht durch andere Mittel, die eine wesentlich bessere Umweltoption darstellen, erreicht werden (EuGH, Urteil vom 01. Juli 2015 - C- 461/13 - „Weservertiefung“, juris Rdnr. 44 ff.; Urteil vom 04. Mai 2016 - C-346/14 – „Wasserkraftwerk Schwarze Sulm“, juris Rdnr. 64 ff.). Unter Hinweis auf die EuGH-Entscheidung vom 04. Mai 2016 hat auch das BVerwG in seinem Urteil vom 03. November 2020 - 9 A 12/19 - „Fehmarnbeltquerung“, juris Rn. 826 ff. darauf hingewiesen, dass auch der Europäische Gerichtshof davon ausgeht, dass die wasserrechtliche Zulassung eines Vorhabens, das im übergeordneten öffentlichen Interesse liegt, gemäß Art. 4 Abs. 7 WRRL im Wege der Ausnahme trotz eines Verstoßes gegen das Verschlechterungsverbot möglich ist. Überdies hat es betont, dass nicht nur bei Änderungen der physischen Eigenschaften eines Oberflächenwasserkörpers und des Grundwassers, sondern auch hinsichtlich des chemischen Zustands die Erteilung einer Ausnahme nach § 31 Abs. 2 WHG (Art. 4 Abs. 7 WRRL) zulässig wäre, wenn etwa die für den chemischen Zustand von Oberflächengewässern maßgeblichen besonders strengen Umweltqualitätsnormen (JD-UQN) der OGewV nicht eingehalten werden könnten. Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass dann, wenn Ausnahmen nur bei der Veränderung der physischen Gewässereigenschaften in Betracht kämen, dagegen Veränderungen der chemischen Gewässereigenschaften vom Wortlaut dieser Regelungen nicht erfasst würden, eine derartige, wasserwirtschaftlich nicht begründbare Ungleichbehandlung physischer und chemischer Veränderungen als willkürlich erscheinen und dem Gleichheitssatz widersprechen würde und letztlich auch mit dem verfassungs- und unionsrechtlich verankerten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht vereinbar wäre. Deshalb ist davon auszugehen, dass nach dem Willen des europäischen und deutschen Gesetzgebers auch für Verschlechterungen der chemischen Qualitätskomponenten ebenfalls eine Ausnahmeregelung in analoger Anwendung des Art. 4 Abs. 7 und des § 31 Abs. 2 WHG eröffnet ist.

Die dort normierten Ausnahmevoraussetzungen wären bei der vorliegenden Straßenplanung erfüllt. Bei der Konzeption der Planung und ihrer technischen Ausgestaltung wurde darauf geachtet, dass die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Zustand der Oberflächenwasserkörper und der Grundwasserkörper so gemindert werden, dass Beeinträchtigungen auf den Gewässerzustand bzw. den Zustand der Oberflächen- und Grundwasserkörper weitestgehend vermieden werden. Zusammen mit den in diesem Planfeststellungsbeschluss zusätzlich angeordneten Schutzmaßnahmen (s. hierzu Kapitel C, Nr. IV dieses Beschlusses) sind alle notwendigen praktischen Vorkehrungen getroffen, damit nachteilige Auswirkungen auf Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper auf ein unvermeidbares Minimum reduziert werden. Weitere planerische bzw. technische Optionen, mit denen die Auswirkungen auf den Gewässerzustand noch besser und noch nachhaltiger kompensiert werden könnten, sind nicht ersichtlich. Die letztlich noch verbleibenden Projektauswirkungen wären nur dann vollständig vermeidbar, wenn man auf die Ausführung des vorliegenden Straßenbauvorhabens gänzlich verzichten würde.

Die Rechtfertigung der hier planfestgestellten Straßenbaumaßnahme leitet sich einerseits aus der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und des dort für das Vorhaben festgestellten „vordringlichen Bedarfs“ ab. Andererseits ergibt sie sich daraus, dass

die Baumaßnahme gemessen an den sich aus § 3 FStrG ergebenden Anforderungen, wonach der (jeweilige) Straßenbaulastträger der Bundesfernstraßen diese nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder in sonstiger Weise zu verbessern hat, „vernünftigerweise geboten“ ist. Dem solchermaßen umschriebenen gesetzlichen Auftrag wird der Vorhabenträger mit der Planung und dem Bau der Autobahn A 1 im hier festgestellten Planungsabschnitt gerecht. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die ausführlich dargelegten Gründe, die den Straßenbaulastträger zu der hier in Rede stehenden Neubaumaßnahme bewogen haben, in Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die genannten, für das Vorhaben sprechenden Gründe erweisen sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in der Abwägung mit den Umweltzielen der WRRL in Bezug auf die von der Planung berührten Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper als übergeordnet bzw. als vorrangig. Dies gilt umso mehr, als mit dem Bauvorhaben nur vergleichsweise geringe Auswirkungen für die beschriebenen Umweltziele verbunden wären.

Somit ist festzustellen, dass das Vorhaben nach Art. 4 Abs. 7 WRRL und den Bestimmungen der §§ 31 Abs. 2 sowie 47 Abs. 3 WHG auch dann zulässig wäre, wenn von einer vorhabenbedingten Verschlechterung des ökologischen und/oder chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper „Trierbach“ und „Ahabach“ bzw. des mengenmäßigen und/oder chemischen Zustands der Grundwasserkörper „Ahr 1, Quelle“ und „Lieser 1, Quelle“ im Planbereich bzw. einem Verstoß gegen das Verbesserungsgebot in Bezug auf diese Gewässerbestandteile im Sinne von Art. 4 Abs. 1 a) und/oder b) WRRL bzw. §§ 27 und 47 WHG auszugehen wäre. Dies würde nicht nur dann gelten, wenn von einer längerfristigen bzw. dauerhaften Verschlechterung des Gewässers bzw. Grundwassers auszugehen wäre, sondern erst recht, wenn vorhabenbedingt nur eine vorübergehende Verschlechterung von kurzer Dauer ohne langfristige Folgen für den Gewässer- bzw. Grundwasserzustand anzunehmen wäre, und hierdurch das Verschlechterungsverbot nach Art. 4 Abs. 1 a) und b) WRRL ebenfalls als erfüllt anzusehen wäre.

V.5.4 Zusammenfassende Feststellung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Vorgaben der WRRL bzw. des WHG

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass das Straßenbauvorhaben mit den in Art. 4 Abs. 1 WRRL bzw. §§ 27 und 47 WHG beschriebenen wasserrechtlichen Umwelt- und Bewirtschaftungszielen für Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper in Einklang steht. Die Planung verstößt weder gegen die dort normierten Verschlechterungsverbote für Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper, noch läuft sie dem Verbesserungsgebot für diese Oberflächenwasserkörper bzw. Grundwasserkörper zuwider. Überdies wäre das Vorhaben auch gemäß den Ausnahmebestimmungen in Art. 4 Abs. 7 WRRL bzw. der §§ 31 Abs. 2 sowie 47 Abs. 3 WHG zulässig.

V.6 Wasserrechtliches Fazit

Zu der zur Durchführung des Entwässerungskonzeptes erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigung sowie zu der zur Einleitung des Niederschlagswassers erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 8 WHG hat die Obere Wasserbehörde mit Schreiben vom 26.10.2018 bzw. 08.12.2022 unter Berücksichtigung verschiedener Auflagen, die in diesen Beschluss aufgenommen wurden (vgl. Kapitel C, Nr. IV), ihr Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG erklärt. Schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen i. S. d. § 12 Abs. 1 WHG sind durch die vorgesehene Baumaßnahme somit nicht zu erwarten. Dies wird auch von der mit der Änderungsplanung vorgelegten Ergänzung bzw. Überprüfung des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie nochmals bestätigt. Die vorgesehenen Straßenentwässerungs- und Wasserschutzmaßnahmen sind ausreichend und vernünftigerweise geboten.

Im Rahmen der Prüfung des § 12 Abs. 1 WHG ist damit auch dem Verschlechterungsverbot i. S. d. § 27 WHG bzw. § 47 WHG und dem diesen Bestimmungen zu Grunde liegenden europäischen Gemeinschaftsrecht Rechnung getragen worden. Damit erfüllt die festgestellte Planung in jeder Hinsicht die gemeinschaftsrechtlichen sowie die bundes- und landeswasserrechtlichen Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz.

V.7 Behandlung der Einwendungen zum Thema Entwässerung / WRRL

Im Rahmen der Planoffenlage 2018 sowie der ergänzenden Planoffenlage 2022 haben verschiedene Privateinwender sowie anerkannte Naturschutzvereinigungen Einwendungen zur wasserrechtlichen Verträglichkeit des Vorhabens vorgebracht. Die Einwendungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurückzuweisen. Hierzu ist im Einzelnen Folgendes auszuführen:

V.7.1 Hochwasserrisiko

Es wurde von Seiten der Einwender ein stark steigendes Hochwasserrisiko durch die Anlegung von Fahrbahnen, Parkplätzen etc. befürchtet.

Hierzu ist anzumerken, dass der Vorhabenträger eine Planänderung vorgenommen hat. Die Änderungen enthalten die Erweiterung der Entwässerungsanlagen sowie die Anlage von Retentionsbodenfilteranlagen. Die einzelnen Entwässerungseinrichtungen stehen in Einklang mit den Vorgaben des inzwischen geltenden wassertechnischen Regelwerks der REwS 21.

Im Rahmen der Modifizierung der Entwässerungsanlagen wurden die 6 Regenrückhaltebecken auf die Kapazität eines 50-jährlichen Niederschlagsereignisses baulich erweitert. Damit geht die Planung deutlich über die üblichen Bemessungsansätze und über die Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke hinaus und führt zu einem noch besseren Rückhalte- und Abflussverhalten des von der Autobahn abfließenden Niederschlagswassers.

Es wurde auch den Anforderungen des Verschlechterungsverbots nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ausreichend Rechnung getragen. Die bereits in ihrer ursprünglichen

Fassung vorgelegte Planung stand im Einklang mit den einzuhaltenden Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie. Die nun vorgesehenen Retentionsbodenfilteranlagen reduzieren das Einbringen von straßenbürtigen Schadstoffen in Oberflächenwasser- bzw. Grundwasserkörper zusätzlich.

Insgesamt wird der Abfluss des Niederschlagswassers durch die ausreichend dimensionierten bzw. über das erforderliche Mindestmaß hinausgehenden Entwässerungseinrichtungen soweit gedrosselt, dass dieser dem ursprünglich natürlichen Abfluss entsprechen kann und damit keine Hochwasserbelastung im Bereich der Vorfluter erfolgt. Ein steigendes Hochwasserrisiko kann insbesondere durch die deutliche Erweiterung der Rückhalteinrichtungen von einem 5-jährlichen Regenerereignis auf ein 50-jährliches Regenerereignis ausgeschlossen werden.

Im Rahmen der ergänzenden Offenlage wurde von Einwenderseite dargelegt, dass die Bedenken hinsichtlich möglicher Hochwasserrisiken trotz der vorgesehenen Vergrößerung der Regenrückhaltebecken weiter fortbestehen. Sämtliche Entwässerungsanlagen entlang der A 1 müssten unter Berücksichtigung der künftig verstärkt zu erwartenden Starkregen neu berechnet und entsprechend vergrößert werden.

Hierzu wird seitens der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass alle vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen der schadlosen Ableitung, Reinigung und Speicherung (mit nachfolgend zeitlich gepufferter Einleitung in die entsprechenden Vorfluter) des anfallenden Straßenoberflächenwassers dienen. Die geplanten Regenrückhaltebecken sind Bestandteil dieser Entwässerungseinrichtungen.

Die Regenrückhaltebecken erfüllen im Gegensatz zu Hochwasserrückhaltebecken nicht die Funktion eines gezielten Hochwasserschutzes. Auch die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Obere Wasserbehörde hat in ihrem Schreiben vom 31.01.2022 ausdrücklich klargestellt *„dass die im Zuge des geplanten Lückenschlusses der Autobahn A 1 herzustellenden Regenrückhaltebecken ausschließlich der Speicherung von Niederschlagswasser zur Vermeidung einer Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses und der damit verbundenen Schäden durch eine hydraulische Überlastung des von einer Einleitung betroffenen Gewässers dienen. Eine gezielte Hochwasserschutzfunktion ist nicht deren Zweckbestimmung und insbesondere für ein übergeordnetes Gewässersystem kann eine solche durch diese kleinräumigen wasserwirtschaftlichen Ausgleichsmaßnahmen auch nicht erreicht werden.“* (s. Anlage 2 der „Vorbemerkungen zur Deckblattplanung“).

Die Entwässerungseinrichtungen des festgestellten Autobahnabschnitts sind ausreichend dimensioniert. Hinsichtlich der angesetzten Niederschlagsmenge geht ihre Bemessung sogar deutlich über die Vorgaben des einschlägigen Regelwerks der REwS 21 hinaus. Mithin ist nicht erkennbar, dass mit der Straßenbaumaßnahme ein gesteigertes Hochwasserrisiko einhergehen würde. Die diesbezüglichen Einwände sind daher unbegründet.

V.7.2 Schadstoffbelastung von Gewässern

Es wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragen, dass der Bau der Autobahn (trotz Regenrückhaltebecken) durch den geänderten Wasserabfluss und die zusätzlichen Mengen straßenspezifischer Schadstoffe die anliegenden Bäche und die gesamte Ahr schädigen wird.

Der Vorhabenträger hat die projektbedingten Wirkungen auf die im Untersuchungsraum befindlichen Fließgewässer umfassend untersucht und in den Planunterlagen dargelegt (vgl. auch Unterlage 19.4.4). Jegliche Beeinträchtigungen durch Einleitungen aus den Entwässerungsanlagen oder durch Stickstoffeinträge können ausgeschlossen werden.

Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die wassertechnischen Untersuchungen entsprechend der Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 21) durchgeführt wurden. Die Dimensionierung der Entwässerungsanlagen wurde – wie bereits mehrfach dargelegt – auf ein 50-jährliches Regenereignis erweitert. Den Regenrückhaltebecken werden nun außerdem (anstelle der ursprünglich geplanten Absetzanlagen) Retentionsbodenfilteranlagen, bestehend aus einem Geschiebeschacht und dem Retentionsbodenfilterbecken, vorgeschaltet. Diese Modifizierung der Entwässerungsplanung geht damit deutlich über die üblichen Bemessungsansätze hinaus und führt zu einem verbesserten Rückhalte- und Abflussverhalten des von der Autobahn abfließenden Niederschlagswassers. Das Einbringen von straßenbürtigen Schadstoffen in Oberflächenwasser- bzw. Grundwasserkörper wird noch weiter reduziert. Die jeweils zusätzlich vorgesehene Retentionsbodenfilteranlage erzielt im Übrigen einen hohen Wirkungsgrad bei der Reinigungsleistung in Bezug auf die abfiltrierbaren Stoffe mit einer Korngröße 0,45 µm bis 63 µm und ermöglicht einen effektiven Feststoffrückhalt. Zum Schutz der Gewässer bei Havarien werden Leichtflüssigkeiten in einem Auffangraum innerhalb des Geschiebeschachtes zurückgehalten.

Die Konzeption, Lage und Bemessung der Regenrückhaltebecken sowie die Anforderung an die Reinigungsleistung/ Qualität des abfließenden Wassers wurde mit der Oberen Wasserbehörde abgestimmt und entspricht den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie. Die Ergebnisse wurden sowohl im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie als auch in der FFH-Verträglichkeitsprüfung „Ahrtal“ ausführlich dargestellt. Mögliche Beeinträchtigungen von Gewässerlebensräumen durch Salz- oder Chlorideinträge konnten bei der Einhaltung der strengen Vorsorgewerte ausgeschlossen werden.

Auch im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie sowie in der Ergänzung des Fachbeitrages wurden sämtliche straßenspezifische Schadstoffe des Anhangs 6 und des Anhangs 8 der Oberflächengewässerverordnung (OGewV) betrachtet. Für alle relevanten Schadstoffe wurden die Schadstoffkonzentrationen an den Einleitstellen sowie an den Messstellen des Oberflächenwasserkörpers berechnet. Eine Verschlechterung des ökologischen oder des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper „Trierbach“ und „Ahbach“ kann ausgeschlossen werden. Dies gilt auch hinsichtlich der von Einwenderseite angesprochenen Parameter Blei, Benzo[a]pyren, Chlorid und BSB₅. Die Erreichung der WRRL-Ziele wird durch die Straßenbaumaßnahme nicht gefährdet.

Hinsichtlich des angesprochenen Mikroplastiks und des Reifenabriebs liegen keine Mängel an den Planunterlagen und den zugehörigen Untersuchungen vor. Mikroplastikpartikel von Reifenabrieb und Fahrbahnmarkierungen, die über die Straßenentwässerung in Gewässer gelangen können, sind nach aktueller Rechtslage kein Bewertungsparameter für den Gewässerzustand. Weder die Wasserrahmenrichtlinie noch die Verordnungen zur Wasserrahmenrichtlinie enthalten Vorgaben für diese Partikel. Ebenso wenig ist nach der Oberflächengewässerverordnung eine Betrachtung von Feinstaub, bzw. Rußpartikeln, Graphit, Asbest, lungengängigen Glasfaserpartikeln, Verschleißschutzmitteln in Motorölen, Frostschutzmitteln von Scheibenwischanlagen, Kühlflüssigkeiten des Motors und oberflächenaktiven Stoffen sowie von Komplexmitteln und Tensiden geboten, worauf es hier nur der Vollständigkeit halber ebenfalls hinzuweisen gilt.

Im Übrigen kommt es aufgrund der vorgesehenen Filterung durch die belebte Bodenzone auch nicht zu Überschreitungen der Schwellenwerte nach Anlage 2 der GrwV. Der mengenmäßige Zustand verschlechtert sich aufgrund des geringen Anteils an neuversiegelter Fläche zur Gesamtfläche der beiden Grundwasserkörper nicht.

Die vorliegenden Untersuchungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und ausgewogen. Es gibt auch nach Prüfung der Sach- und Rechtslage keinen Anlass, an der Richtigkeit der dort gemachten Aussagen zu zweifeln.

Auch sind die geäußerten Zweifel hinsichtlich des Feinstaubes, der sich außerhalb der Regenrückhaltebecken absetzen und bei Niederschlägen in die Bäche eingetragen werden soll, unbegründet.

Der Vorhabenträger hat die Konzentration der Luftschadstoffe überprüft. Bei der Ermittlung der Beeinträchtigungen und des Kompensationsbedarfs unter Berücksichtigung des trassennahen Raums bis 25 m wurde diesem Einwand bereits Rechnung getragen.

Der Wirkraum bezüglich staubförmiger Schadstoffimmissionen wurde im trassennahen Bereich beidseitig des Fahrbahnrandes auf 25 m festgelegt. In dieser „25-m-Zone“ können allgemein stärkere stoffliche Belastungen auftreten. Wirkungsrelevant können verkehrsbedingte Schadstoffe sein, die aus Abgasen und Abrieb (Straßenoberfläche, Reifen, Bremsen, Emission von Platingruppenelementen aus Abgaskatalysatoren usw.) stammen und sich teils in den obersten Horizonten straßennaher Böden, teils – in geringerem Maß – in und auf den Pflanzen akkumulieren. Potenziell von besonderer Relevanz sind hierbei Cadmium, Kupfer, Blei und Zink insbesondere aus Reifenabrieb sowie PAK (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) aus Fahrbahnabrieb. Es ist jedoch aus empirischen Untersuchungen an Autobahnen zu entnehmen, dass relevante Konzentrationen von Schwermetallen und PAK in schädigenden Dosierungen nur in den ersten 5-10 Metern vom Fahrbahnrand nachgewiesen werden können. Erhöhte Bleikonzentrationen im Bodenfeststoff wurden nicht festgestellt, da sich die Blei-Emissionen seit Jahren stark verringert haben.

Die vorliegende Planung sieht auf den Talbrücken jeweils 2 m hohe Wände („Spritzschutzwände“) vor, die eine Schutzfunktion durch die Vermeidung von Schadstoffverdriftungen durch

Sprühfahnen entfalten. Luftschadstoffe, die sich auf dem Boden ablagern, werden dort absorbiert und gelangen somit nicht in die Gewässer. Damit verbleiben die schadstoffbedingten Wirkungen über den Luft- oder den Wasserpfad innerhalb des unmittelbaren Nahbereiches der geplanten Autobahn. Relevante weiterreichende Wirkungen können ausgeschlossen werden.

Stickstoffeinträge sind jedoch aufgrund ihrer eutrophierenden Wirkung von besonderer Relevanz. Gegenüber Stickstoffeinträgen empfindliche Lebensräume wurden deshalb sowohl in den Verträglichkeitsprüfungen als auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan in den Blick genommen und die Möglichkeit von Beeinträchtigungen ausführlich untersucht. Im Ergebnis wurde festgehalten, dass die Erhaltungsziele, teilweise unter Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen, nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Weiterhin wurde der Feinstaub im Rahmen der Luftschadstoffuntersuchung gemäß der Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) beurteilt. Für 7 repräsentative Standorte im Nahbereich der geplanten Straßenbaumaßnahme wurden die Luftschadstoffkonzentrationen berechnet. Die vorhandenen nächtlichen Kaltluftabflüsse wurden ergänzend untersucht, um deren Einfluss auf die Luftschadstoffsituation beurteilen zu können. Sie führten im Ergebnis zu keinen signifikanten Erhöhungen der berechneten Luftschadstoffkonzentrationen an den Immissionsorten. Die Bewertung der Schadstoffimmissionen nach der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen deutlich unterschritten werden. Dies hat auch die im Verlauf des Anhörungsverfahrens durchgeführte Aktualisierung der Luftschadstoff-Untersuchung, Bewertung RLuS 2012 - Fassung 2020, HBEFA 4.1 vom Juni 2021 sowie die Aktualisierung „Luftschadstoff-Untersuchung Vergleich HBEFA 4.1 mit HBEFA 4.2“ vom Oktober 2022 bestätigt.

Von Seiten der Einwender wurde insbesondere auf die geplante Talbrücke Hollerseifen hingewiesen, die sich im hochsensiblen Bereich befindet. Hier werden nachhaltige Schäden der artenreichen Amphibienfauna durch Schadstoffeinträge befürchtet sowie die massiven Quellbachfließänderungen stark kritisiert.

Wie bereits den Planunterlagen zu entnehmen ist, wurden die sensiblen Quellbachbereiche als Bautabuzonen (Maßnahme V 6) ausgewiesen und somit vor direkten baubedingten Beeinträchtigungen geschützt. Die vorgesehene bauzeitliche Entwässerung dient vorrangig der Sammlung und Lenkung des Niederschlagswassers der noch ungenutzten Brückenbauwerke und ggf. zur Lenkung der Entwässerung während der Grundwasserhaltung zur Erstellung der Brückenpfeiler. Durch die Vermeidungsmaßnahme V 7 „Schutz und Sicherung von Böden sowie Grund- und Oberflächenwasser“ werden baubedingte Schadstoffeinträge und damit schädigende Auswirkungen auf die Amphibienfauna im Hollerseifen und Nohner Bach wirksam vermieden.

Außerdem ist klarzustellen, dass hinsichtlich der Quellbäche von nicht wesentlichen und lediglich sehr kleinräumigen Veränderungen der Abflüsse der Oberflächengewässer auszugehen ist. Im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie wurde ausführlich erläutert, wie die Abflusswege modelliert wurden. Eine massive Abflussänderung ist hier nicht ersichtlich.

Insgesamt erweisen sich die vorgetragenen Zweifel an den Untersuchungen und der Vorwurf, dass beispielsweise der Feinstaub und Schadstoffeinträge unzureichend bzw. gar nicht geprüft wurde, als unbegründet. Das Vorbringen der Einwender führt keinesfalls dazu, die fachliche Richtigkeit der Gutachten in Zweifel zu ziehen. Die der festgestellten Planung zugrundeliegenden Gutachten und daraus resultierenden Schutzmaßnahmen wurden sach- und fachgerecht erstellt und genügen in jeder Hinsicht den rechtlichen Anforderungen. Die für das vorliegende Straßenbauvorhaben erstellten Gutachten und Planungsunterlagen sind nach dem aktuellen Stand der Technik einwandfrei erarbeitet worden und wurden einleuchtend begründet. Im Übrigen liegt die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben in Art. 4 der Wasserrahmenrichtlinie sowie den bundesdeutschen Umsetzungsbestimmungen in § 27 und § 47 WHG vor.

V.7.3 Erweiterung von Wasserschutzgebieten

Seitens der Einwender wurde darauf hingewiesen, dass sich der südliche Teil der Autobahn im Einzugsgebiet des Ahbaches befindet. In der Ahbachschleife wird Trinkwasser gefördert, sodass die Planung entsprechend den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) überarbeitet werden müsse. Außerdem wurde gefordert, das Einzugsgebiet zu erweitern und zum Wasserschutzgebiet zu erklären.

Zunächst ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde darzulegen, dass die Ausweisung von Wasserschutzgebieten sowie die Durchführung von den dazu erforderlichen Verfahren nicht im Ermessen des Vorhabenträgers oder der Planfeststellungsbehörde liegt, sondern diese von der Struktur- und Genehmigungsdirektion als Obere Wasserbehörde durchgeführt werden.

Der Vorhabenträger hat die Planung der A 1, Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau mit der Oberen Wasserbehörde im Vorhinein abgestimmt, obwohl keine vorhandenen oder geplanten Wasserschutzgebiete betroffen sind. Die Anwendung der RiStWag war hier nicht erforderlich.

Im Übrigen wird auf die bereits mehrfach dargelegten wassertechnischen Untersuchungen inklusive dem Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie verwiesen. Dort wurden mögliche Beeinträchtigungen der Gewässer bzw. der Oberflächen- und Grundwasserkörper ausgeschlossen. Auch die Beeinträchtigung des Feuerbaches kann ausgeschlossen werden, da dieser zwischen der bestehenden A 1 und der Ortslage Dreis, südlich der Anschlussstelle Kelberg und damit außerhalb des Plan- und Untersuchungsgebietes verläuft.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erweisen sich die Darstellungen des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie, deren Ergänzung und die wassertechnischen Untersuchungen als

zutreffend. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die vorliegende Planung mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben in Art. 4 der Wasserrahmenrichtlinie sowie den bundesdeutschen Umsetzungsbestimmungen in § 27 und § 47 WHG vereinbar ist.

V.7.4 Fehlerhafter Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. des Verzichtes auf den Erörterungstermin wurden unter anderem Einwände zur wasserrechtlichen Verträglichkeit des Vorhabens und hier speziell zum „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ vorgebracht. Zu diesen Einwänden hat der Vorhabenträger auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde eine fachliche Stellungnahme des mit der Erstellung des Fachbeitrags beauftragten Sachverständigen eingeholt. Außerdem wurde die Entwässerungsplanung aufgrund neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse, höchstrichterliche Rechtsprechungen und neue Richtlinien überprüft und geändert. Insbesondere durch das Hochwasserereignis im Ahrtal wurden die vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen nochmals in den Fokus genommen. Die Prüfung konzentrierte sich hierbei im Wesentlichen auf die Fragestellung, welche Auswirkungen das Ahrhochwasser vom Sommer 2021, die aktuellen Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und die neuen Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS, Ausgabe 2021) auf die Entwässerungsplanung der Autobahn haben. Dabei wurde auch ein Deckblatt zum Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erstellt.

Im Einvernehmen mit der SGD Nord, Obere Wasserbehörde wurde anschließend die Häufigkeit des Bemessungsniederschlags von dem bisher geplanten 5-jährlichen Niederschlagsereignis auf ein 50-jährliches Niederschlagsereignis erhöht; die Regenrückhaltebecken wurden entsprechend angepasst. Zusätzlich wurden die Regenrückhaltebecken mit Retentionsbodenfilteranlagen ausgestattet, die eine noch deutlich erhöhte Reinigungsleistung erbringen und somit die Einträge aus dem Straßenabwasser in die Einleitgewässer weiter minimieren. Der Großteil der straßenbürtigen Stoffe kann schon deshalb nicht zu einer Überschreitung der relevanten Umweltqualitätsnormen führen, weil aufgrund der Reinigungsleistung der Retentionsbodenfilteranlagen (Retentionsbodenfilter stellen derzeit die beste Reinigungstechnik in Bezug auf die Straßenabflüsse dar) die Ablaufkonzentration bzgl. dieser Parameter unterhalb der entsprechenden Umweltqualitätsnorm liegt.

Die vorgebrachten Einwände sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insbesondere unter Berücksichtigung der erweiterten Entwässerungsplanung, dem dazu ergänzenden Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie sowie der fachlichen Stellungnahme des Sachverständigen als unbegründet zurückzuweisen. Hierzu ist im Einzelnen Folgendes auszuführen:

Die Bedenken bezüglich der Anhaltung der Hälfte von den Umweltqualitätsnormwerten sind bereits durch die Ergänzung des Fachbeitrags ausgeräumt worden. Die Berechnungen wurden entsprechend den zwischenzeitlich aktuelleren Vorgaben durchgeführt und werden in der Unterlage 19.5a (Deckblatt zum Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie) ausführlich dargestellt.

Die Festlegung der Grenz- und Schwellenwerte, die ebenfalls angezweifelt werden, liegen weder im Ermessen des Vorhabenträgers noch der Planfeststellungsbehörde. Die Grenz- und Schwellenwerte sind in der jeweiligen Verordnung zu den Wasserkörpern vorgegeben. Zusätzlich ist die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) bei der Erstellung des Fachbeitrages zu beachten. Auch diese enthält Schwellenwerte, die der Vorhabenträger einzuhalten hat. In dem für das vorliegende Straßenbauvorhaben erstellten Fachbeitrag ist die zu diesem Zeitpunkt geltende LAWA eingeflossen. Gleiches gilt für die Ergänzung des Fachbeitrages (Unterlage 19.5a), in der die aktuell geltende LAWA berücksichtigt wurde.

Auch die aus Einwendersicht fehlende Einhaltung der Vorgaben zum Phasing-Out (schrittweise Reduzierung von Einleitungen) bei Oberflächenwasserkörpern und das Gebot der Trendumkehr (Umkehr aller signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen) im Hinblick auf die Grundwasserkörper weisen keinen Mangel an der vorliegenden Planung bzw. an den erstellten Fachgutachten auf.

Das sogenannte „Phasing-Out-Ziel“ (schrittweise Reduktion prioritärer Stoffe) der WRRL ist nicht zu berücksichtigen, da es nach aktueller Rechtsprechung für eine derartige Emissionsbegrenzung keine den Anforderungen des Art. 16 Abs. 2 WRRL genügende Methodik gibt. Der Fachbeitrag sowie deren Ergänzung enthalten die bewertungsrelevanten Angaben und Prognosen für sämtliche Stoffe, die für die Einstufung des chemischen Zustands der Oberflächengewässer nach § 6 OGewV maßgeblich sind. Eine darüberhinausgehende Verpflichtung besteht nicht. Die sogenannte Phasing-Out-Verpflichtung für prioritäre Stoffe nach Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. iv i.V.m. Art. 16 Abs. 8 Satz 1 WRRL ist derzeit nicht in einer vollziehbaren Weise konkretisiert, sodass zwingende Vorgaben zur schrittweisen Verringerung nicht bestehen, und die subsidiäre Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Ergreifung eigener Maßnahmen nach Art. 16 Abs. 8 Satz 2 WRRL mangels Unbedingtheit und hinreichender Bestimmtheit im Erlaubnisverfahren nicht unmittelbar anwendbar ist (BVerwG, Urteil vom 02. November 2017 - 7 C 25.15 - Buchholz 445.41 § 27 WHG 2010 Nr. 3 Rn. 53 ff.; Urteil vom 24. November 2021, a.a.O. Rn. 85) .

Das Trendumkehrgebot (§ 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG) gilt für Grundwasserkörper als weiteres selbständiges Bewirtschaftungsziel, nach dem alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlichen Tuns umgekehrt werden sollen, wenn die zuständige Behörde den Grundwasserkörper als gefährdet eingestuft hat (§ 10 GrwV). Das Trendumkehrgebot bezieht sich auf den chemischen Zustand der Grundwasserkörper und knüpft bereits unterhalb der Schwellenwerte der Stoffe und Stoffgruppen nach Anlage 2 der GrwV an. Es fordert „die Einleitung von Schadstoffen nach dem aktuellen Stand der Technik zu begrenzen und dies in der Genehmigung auch sicherzustellen“. Dies wird über das Regelwerk des Straßenbaus sichergestellt. Die im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie behandelten Grundwasserkörper sind nicht gefährdet, da die Bewirtschaftungsziele bereits erreicht sind. Auch von daher ist keine Trendumkehr zu beachten.

Insgesamt wird außerdem die veraltete Datengrundlage kritisiert. Hierzu ist nochmals festzuhalten, dass der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie aktualisiert wurde und insbesondere auf

der Grundlage des aktuell gültigen 3. Bewirtschaftungsplanes (2022 - 2027) bzw. einer ergänzenden Abfrage bei den zuständigen Wasserwirtschaftsämtern erstellt wurde. Die aktuelle Berechnung im Jahre 2021 mit Messwerten aus den Jahren 2017 bis 2019 ergaben ebenfalls keine Überschreitungen der Umweltqualitätsnormen der Stoffe nach den Anlagen 6 und 8 der OGewV bzw. keine messbare Erhöhung der Schadstoffkonzentration. Auch die Prüfung von Auswirkungen auf das Grundwasser sind aktuell. Der Fachbeitrag legt die derzeit gültige Grundwasserverordnung 2010 (mit letzter Aktualisierung in 2017) zugrunde.

Soweit sich Einwender auf die Klarstellung des EuGH beziehen, wonach „die an jeder Überwachungsstelle gemessenen Werte individuell zu berücksichtigen sind“, wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der äußerst geringfügigen projektbedingten Einträge von Schadstoffen in das Grundwasser über den jeweiligen Bodenfilter eine Verschlechterung des Zustands der nächstgelegenen Grundwassermessstellen mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann. Mit der vom EuGH vorgenommenen Klarstellung wurden im Übrigen keine neuen Normen gesetzt. In dem dort verhandelten Fall war der Einfluss auf die Brauchbarkeit des Grundwassers an der nächstgelegenen Messstelle unzureichend betrachtet worden. Damit bestanden die Voraussetzungen nicht, an die die Annahme einer irrelevanten Verschlechterung von Teilen des Grundwasserkörpers geknüpft ist.

Des Weiteren liegen nach Auffassung der Einwender die Messstellen außerhalb des Bereichs, der eigentlich zu messen wäre. Bis zur Messstelle seien die Schadstoffe schon längst verdünnt. Die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke bilden die Grundlage der vorliegenden wassertechnischen Untersuchungen (Unterlage 18a). Die Konzeption, Lage und Bemessung der Regenrückhaltebecken sowie die Anforderung an die Reinigungsleistung / Qualität des abfließenden Wassers wurde mit der Oberen Wasserbehörde abgestimmt und entspricht den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie. Nach der „Handlungsempfehlung Verschlechterungsverbot“ des LAWA-AR ist der Bezugspunkt für das Verschlechterungsverbot der Wasserkörper insgesamt und nicht eine einzelne Gewässerstrecke oder die Einleitstelle. Entscheidend ist die Beurteilung an der repräsentativen Messstelle. Diese Messstellen wurden vom Land Rheinland-Pfalz, und nicht vom Sachverständigen, eingerichtet, da sie als „repräsentativ“ für die Zustandserfassung der jeweiligen Oberflächenwasserkörper angesehen werden. Im Übrigen ist im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 19.5) sowie in der Ergänzung zum Fachbeitrag (Unterlage 19.5a) dargelegt, dass die Schwellenwerte und die Umweltqualitätsnormen der OGewV sowohl an den Einleitstellen als auch an den Messstellen nicht überschritten werden.

An dieser Stelle wird ergänzend festgestellt, dass vom Sachverständigen entsprechende Schadstoffberechnungen für die relevanten straßenspezifischen Stoffe durchgeführt wurden, bei denen entsprechend der Studie der Ingenieurgesellschaft für Stadthydrologie (IfS) und der Behandlung des Straßenoberflächenabflusses mittels Retentionsbodenfilter Schwellenwertüberschreitungen bzw. Überschreitungen von Umweltqualitätsnormen nicht ausgeschlossen werden können. Dies sind die Parameter Benzo(a)pyren, Blei, Chlorid und Biologischer Sauerstoffbedarf in 5 Tagen (BSB₅).

Zentraler Eingangsparameter der vorgenommenen Mischungsberechnungen bildeten die Angaben aus der Entwässerungsplanung, insbesondere die Fahrbahnflächen, von denen durch den Betrieb und Verkehr Emissionen ausgehen. Des Weiteren wurden die Daten zur aktuellen Vorbelastung der Oberflächenwasserkörper „Trierbach“ und „Ahabach“ mit den genannten Stoffen in den Geoportalen der Länder Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen für die repräsentativen Gütemessstellen nach WRRL recherchiert.

Für den Parameter Benzo(a)pyren liegen jedoch keine Analysenergebnisse vor. Aus diesem Grund wurde für die Modellrechnungen statt der vormals geltenden JD-UQN von 0,05 µg/l die ab dem 22.12.2021 greifende, wesentlich geringere JD-UQN von 0,00017 µg/l angesetzt, um dem Gebot der Konfliktbewältigung gerecht werden zu können, welches erfordert, dass die Planfeststellung der strengeren Neuregelung bereits Rechnung trägt.

Zudem fehlen auch für den Ahabach Untersuchungsergebnisse für den Parameter BSB₅, so dass hier der Schwellenwert von 3 mg/l angesetzt wurde.

Die Mischungsrechnungen wurden für beide Datengrundlagen bzw. für die unterschiedlichen Abflüsse durchgeführt. Zudem erfolgten auch Untersuchungen für den „Nohner Bach“ (Mündung), da es sich bei dem Gewässer um ein sog. berichtspflichtiges Gewässer nach der Wasserrahmenrichtlinie handelt. Für diesen wurde jedoch keine eigene Messstelle eingerichtet, sondern seine Güte bildet sich an der repräsentativen Messstelle im „Trierbach“ ab.

Im Ergebnis der Untersuchung konnte festgestellt werden, dass bei beiden untersuchten Abflussszenarien keine messbaren Überschreitungen der jeweiligen Schwellenwerte oder Umweltqualitätsnormen bezüglich der Parameter Benzo(a)pyren, Blei, Chlorid und Biologischer Sauerstoffbedarf in 5 Tagen (BSB₅) auftreten.

Da infolge fehlender Messwerte die JD-UQN bei dem Parameter Benzo(a)pyren als Vorbelastung gewählt wurde, sind im Planzustand Konzentrationen oberhalb der Umweltqualitätsnorm ermittelt worden, die jedoch in beiden Wasserkörpern und auch im Nohner Bach messtechnisch nicht nachweisbar sind. Als nachweisbar können 20 % der JD-UQN angesetzt werden, d. h. eine Zunahme der Konzentration um 0,000034 µg/l. Für den Ahabach liegen zudem keine Messungen für den Parameter BSB₅ vor. Hier wurde ebenso der Schwellenwert von 3 mg/l als Vorbelastung angesetzt. Im Ergebnis berechnet sich erneut keine messtechnisch nachweisbare Zunahme der Konzentration.

Die Planfeststellungsbehörde merkt abschließend an, dass das Verschlechterungsverbot zwar auf Rechtsfolgen bezogen ist, knüpft aber gleichwohl an eine nachteilige Veränderung tatsächlicher Verhältnisse an, und zwar auch für die Erhöhung der Konzentration von Schadstoffen in der Wasserphase; auf eine nur rechnerisch ableitbare, gegebenenfalls minimale Erhöhung kann es daher nicht ankommen.

Aus Einwendersicht seien die Flüsse als Abwasserkanäle mit einkalkuliert worden. Jedoch sei trotz hoher Fließgeschwindigkeit mit Ablagerungen und folglich mit schädlichen Wirkungen zu rechnen. Es werden anhand des Ahabachs die Bedenken der Einwender detailliert dargelegt. Dabei wird auf den Parameter Chrom eingegangen.

Mögliche projektbedingte Wirkungen auf die Fließgewässer wurden vor allem in der FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) „Ahrtal“ (Unterlage 19.4.4) geprüft. Beeinträchtigungen durch Einleitungen aus den Entwässerungsanlagen oder durch Stickstoffeinträge konnten begründet ausgeschlossen werden. Die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke wurden eingehalten. Die Konzeption, Lage und Bemessung der Regenrückhaltebecken sowie die Anforderung an die Reinigungsleistung / Qualität des abfließenden Wassers wurde im Übrigen mit der SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Trier abgestimmt und entsprechen den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

Wie der Sachverständige außerdem überzeugend darlegt, belegen die im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie zitierten Werte der Schadstoffkonzentration, das Deckblatt zum Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie wie auch weitere Untersuchungen, dass in der Nähe von Einleitungsstellen Chromgehalte gemessen werden, die deutlich unter der Umweltqualitätsnorm von 640 mg/kg liegen. Weiterhin ist dem Sachverständigen bekannt, dass eine Erhöhung der Schwermetalldeposition selbst bei unbehandelten Straßenabfluss-Einleitungen lokal eng begrenzt auftritt. Auch in der aktuellen Untersuchung der Ingenieurgesellschaft für Stadthydrologie wird belegt, dass selbst bei direkter Einleitung des Straßenabflusses keine Überschreitung der Umweltqualitätsnorm von Chrom (nach Anlage 6 OGWV) zu befürchten ist, da die Konzentration von Chrom im Straßenabfluss deutlich unter der Umweltqualitätsnorm liegt.

Durch die Reinigungswirkung der für das vorliegende Straßenbauvorhaben geplanten Sedimentationsanlagen und insbesondere durch die noch bessere Reinigungswirkung der Retentionsbodenfilteranlagen wird darüber hinaus eine sehr hohe Rückhaltung von Chrom gewährleistet. Eine Verschlechterung des chemischen Zustands durch betriebsbedingte Überschreitung der Umweltqualitätsnorm von Chrom kann daher ausgeschlossen werden. Eine vorhabenbedingte Überschreitung der Umweltqualitätsnorm von Chrom oder eine weitere Verschlechterung für den Fall einer (hier ausgeschlossenen) bestehenden Überschreitung der Umweltqualitätsnorm ist aufgrund der zu geringen Konzentration von Chrom in den Straßenabwässern auszuschließen. Von daher ist eine Erfassung der fehlenden Messwerte zu Chrom im Ahbach nicht erforderlich.

Auch die Bewertung des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper wird in Zweifel gezogen und dabei Bezug auf Quecksilber genommen. Das Umweltbundesamt sehe für die meisten Gewässer keinen guten chemischen Zustand.

Die Einstufung des ökologischen wie chemischen Zustandes erfolgt durch die zuständigen Fachbehörden des Landes. Der vorliegende Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie bzw. das ergänzte Deckblatt übernimmt lediglich die Daten des Landesamtes für Umwelt Rheinland-Pfalz. Die Daten der Bundesanstalt für Gewässerkunde beruhen ebenfalls auf den Meldungen der Landesämter. Im Übrigen ist Quecksilber der Grund für den nicht guten chemischen Zustand. Quecksilber stellt jedoch keinen straßenbürtigen Schadstoff dar, sodass durch das Vorhaben keine Verschlechterung des Parameters erwirkt wird. Die restlichen (straßenbürtigen) Schadstoffe zur Beurteilung des chemischen Zustandes der Anlage 8 der OGWV werden

nach Behandlung in den Entwässerungsanlagen und die Einleitung in den Oberflächenwasserkörper nicht überschritten, wodurch sich der chemische Zustand nicht verschlechtert und das fristgerechte Erreichen des guten Zustandes nicht verhindert wird.

Es ist darüber hinaus anzumerken, dass der chemische Zustand auch durch die bundesweite Überschreitung von Quecksilber in Biota bei jeglichen Oberflächenwasserkörpern als nicht gut eingestuft wurde. Im Bewirtschaftungsplan (2022 - 2027) erfolgt daher zur weiteren Differenzierung weiterer Schadstoffbelastungen zusätzlich eine Beurteilung des chemischen Zustandes ohne Berücksichtigung von Quecksilber. Danach wird der chemische Zustand von den Oberflächenwasserkörpern „Trierbach“ und „Ahabach“ als gut eingestuft.

Auch bezüglich der Grundwasserkörper wird ergänzend darauf hingewiesen, dass eine Überschreitung des Schwellenwertes für Quecksilber gutachterlich geprüft und ausgeschlossen werden konnte.

Außerdem sei aus Sicht der Einwender zu prüfen, welche Wirkzusammenhänge in Bezug auf die Oberflächen- und Grundwasserkörper bestehen. Diese Forderung wird sowohl auf die vorgesehenen Verlegungen der Gewässer als auch auf die baulingte Flächeninanspruchnahme und die betriebsbedingten Auswirkungen bezogen. Aus Einwendersicht seien keine Maßnahmen bezüglich des Verbesserungsgebots vorgesehen.

Der Sachverständige legt nachvollziehbar dar, dass das sogenannte „Phasing-Out-Ziel“ (schrittweise Reduktion prioritärer Stoffe) der WRRL nicht zu berücksichtigen ist, weil es nach aktueller Rechtsprechung derzeit für eine derartige Emissionsbegrenzung keine den Anforderungen des Art. 16 Abs. 2 WRRL genügende Methodik gibt. Das Trendumkehrgebot gilt für Grundwasserkörper als weiteres selbständiges Bewirtschaftungsziel, nach dem alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlichen Tuns umgekehrt werden sollen, wenn die zuständige Behörde den Grundwasserkörper als gefährdet eingestuft hat (§ 10 GrwV). Das Trendumkehrgebot bezieht sich auf den chemischen Zustand der Grundwasserkörper und knüpft bereits unterhalb der Schwellenwerte der Stoffe und Stoffgruppen nach Anlage 2 der GrwV an. Durch die Einhaltung der geltenden Regelwerke erfolgen die Einleitungen nach dem aktuellen Stand der Technik. Die Grundwasserkörper sind durch die vorliegende Straßenbaumaßnahme nicht gefährdet, da die Bewirtschaftungsziele bereits erreicht sind.

Von Einwenderseite wird bezugnehmend auf den „Vorsorgeschutz“ eine aktuelle und angemessene Prüftiefe und den erforderlichen Prüfumfang für die Auswirkungsprognosen gefordert.

Der Besorgnisgrundsatz nach § 62 Abs. 1 WHG sieht vor, dass Anlagen im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen so zu beschaffen, errichten, unterhalten, zu betreiben und stillzulegen sind, dass eine nachteilige Veränderung der Eigenschaften von Gewässern nicht zu besorgen ist. Die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke bilden die Grundlage der vorliegenden wassertechnischen Untersuchungen. Die Konzeption, Lage und Bemessung der Regenrückhaltebecken sowie die Anforderung an die Reinigungsleistung / Qualität des abfließenden Wassers wurde mit der SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft

und Bodenschutz Trier als Obere Wasserbehörde abgestimmt und entspricht den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie. Die zu erwartenden Konzentrationen wurden vorschriftsgemäß berechnet. Aufgrund fehlender Vorbelastungswerte an der repräsentativen Messstelle des „Ahbaches“ wurden Vorbelastungswerte an der Messstelle Bad Bodendorf herangezogen. Der Sachverständige erläutert hierzu, dass die Messstelle Bad Bodendorf flussabwärts der repräsentativen Messstelle des „Ahbaches“ liegt. Dadurch wurden die Vorbelastungswerte sogar überschätzt und die Gesamtbelastung liegt weiter oberhalb der Messstelle Bad Bodendorf deutlich niedriger und unterschreitet ebenso die Umweltqualitätsnormen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Vorgehensweise nicht zu beanstanden. Im Übrigen wird durch die vorgesehenen Retentionsbodenfilteranlagen mit sehr hoher Reinigungsleistung der Schadstoffgehalt bezüglich Chrom, Zink und Kupfer soweit verringert, dass eine Überschreitung der Umweltqualitätsnormen dieser Stoffe bereits im abfließenden Wasser ausgeschlossen werden kann. Eine Beeinträchtigung des Oberflächenwasserkörpers ist daher ebenfalls auszuschließen. Die Messung dieser Schadstoffe war daher zur Beurteilung der projektbedingten Auswirkungen nicht erforderlich.

Im Weiteren wird von Einwenderseite die zu erteilende Benutzungserlaubnis in Frage gestellt. Diese dürfe nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so geringgehalten werde, wie es nach dem Stand der Technik möglich sei. Im vorliegenden Projekt sei (eventuell aus Kostengründen) eine Reinigung der Einleitungen umgangen worden. Die Errichtung von Regenrückhaltebecken, die lediglich einer Drosselung diene, sei zu hinterfragen.

Die Benutzungserlaubnis konnte von der Planfeststellungsbehörde erteilt werden. Die Entwässerungsplanung entspricht dem aktuellen Stand der Technik und erfüllt die Anforderungen des WHG. Insbesondere der Einbau von Retentionsbodenfiltern und die erweiterte Dimensionierung der Regenrückhaltebecken (Erhöhung der Jährlichkeiten) lassen keine Zweifel entstehen, die der Erteilung der Benutzungserlaubnis entgegenstehen würden. Es handelt sich bei den vorliegenden Entwässerungsanlagen im Übrigen auch nicht um bloße Regenrückhaltebecken, sondern um Behandlungsanlagen.

Das Entwässerungskonzept wurde außerdem mit der SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Trier als Obere Wasserbehörde abgestimmt und entspricht den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

Außerdem wird von den Einwendern die Dimensionierung der Regenrückhaltebecken als unzureichend angesehen. Die durch den Klimawandel bedingten Starkregenereignisse sowie die sich bildende Schlammschicht in den Regenrückhaltebecken seien unbedingt zu berücksichtigen.

Die Dimensionierung der Regenrückhaltebecken wurde – wie bereits mehrfach erwähnt – erweitert. Das (entsprechend den geltenden Regelwerken) zu Grunde gelegte 5-jährliche Regenereignis wurde vom Straßenbaulastträger auf ein 50-jährliches Regenereignis erhöht. Damit werden die Entwässerungsanlagen deutlich leistungsfähiger als gesetzlich vorgeschrieben hergestellt. Die Retentionsbodenfilteranlagen gewährleisten ausreichende Wirkungsgrade zur Rückhaltung von Schadstoffen. Die Schadstoffe werden auch bei Starkregenereignissen in

der Bodenzone gefiltert, welche mittels Schilfbewuchs zum einen einer Selbstreinigung unterliegt, zum anderen vor Abschwemmen geschützt ist. Der Abfluss liegt unterhalb der Bodenzone. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, dem Straßenbaulastträger eine darüber hinaus gehende Dimensionierung der Regenrückhaltebecken aufzuerlegen.

Von Einwenderseite wird dargelegt, dass im Niederschlagsabfluss viele Schadstoffe als Feinpartikel gebunden seien. Im Einzugsbereich sei mit erhöhten Kupfer-, Zink-, oder auch Bleibelastungen sowie Schwermetallen (wie Chrom und Cadmium) zu rechnen. Die vorgesehene Sedimentierung sei zu gering, da das belastete Niederschlagswasser die restlichen Schadstoffeinträge weiter transportieren würde.

Durch die Retentionsbodenfilteranlagen mit sehr hoher Reinigungsleistung bezüglich Chrom, Zink und Kupfer wird der Schadstoffgehalt soweit verringert, dass eine Überschreitung der Umweltqualitätsnormen dieser Stoffe bereits im abfließenden Wasser nicht überschritten wird. Eine Beeinträchtigung des Oberflächenwasserkörpers ist daher auszuschließen. Die Messung dieser Schadstoffe ist daher zur Beurteilung der projektbedingten Auswirkungen nicht erforderlich.

Ferner wird von Einwenderseite vorgetragen, dass das Streusalz und der Chlorid-Eintrag in den Regenrückhaltebecken nicht behandelt werden können. Die aufgelösten Salze würden sowohl in Gewässer als auch in den Boden ungehindert weitergetragen.

Im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie werden für die Beurteilung einer möglichen Beeinträchtigung von Oberflächenwasserkörpern durch Chlorid die Werte des Anhang 7 der OGWV zugrunde gelegt. Darin sind Jahresmittelwerte über 3 Jahre angegeben, die für den guten ökologischen Zustand eingehalten werden sollen. Es liegt eine differenzierte Modellierung der Chlorid-Konzentration in den Oberflächenwasserkörpern vor. Darin werden u.a. die im Winterdienst ausgebrachten Salzmengen, die behandelte Straßenfläche, die Witterungsverhältnisse und die Abflussverhältnisse in den Gewässern berücksichtigt. Der Gutachter kommt zum Ergebnis, dass vorhabenbedingt nur ein geringer Anstieg der Chlorideinträge zu erwarten ist und die Werte der OGWV eingehalten werden.

Auch eine Verschlechterung der Zustände der Grundwasserkörper kann ausgeschlossen werden. Durch die Versickerung wird anders als bei anderen Stoffen keine Rückhaltung des Chlorids erreicht. Aufgrund des geringen Anteils des versickerten Wassers und der Größe des Wasserkörpers sowie einer Vorbelastung von 17-28 mg/l ist keine Erhöhung des Chloridgehalts im Grundwasser oder gar eine Überschreitung des Schwellenwertes von 250 mg/l der GrwV zu befürchten.

Außerdem stellen die Einwender die Frage, inwieweit die Regenrückhaltebecken vor Grundbruchgefahr in den Hanglagen gesichert werden sollen. Die Lage und Dimensionierung der Regenrückhaltebecken entsprechen den gültigen Richtlinien und Vorschriften. Eine Grundbruchgefahr konnte ausgeschlossen werden.

Es wird außerdem gefordert, dass bestmögliche Maßnahmen zur Vermeidung von Chlorid-Einträgen in FFH-Fließgewässer (hier LRT 3260) zu ergreifen seien. Dies sei auch trotz fehlender gesetzlichen Regelungen zwingend erforderlich. Es wird außerdem bemängelt, dass

Maßnahmen lediglich für prüfrelevante FFH-Gebiete vorgenommen werden. Eine Belastung der nicht schutzwürdigen Gebiete habe auch Auswirkungen auf die unmittelbar angrenzenden geschützten Gebiete. Mögliche Beeinträchtigungen durch Chlorid-Einträge sollen im ganzen Wirkungsbereich geprüft werden. In diesem Zusammenhang wird von Einwanderseite auch auf den Eintrag von Tausalzen eingegangen.

Die Tausalzproblematik wird im Tausalzgutachten (Unterlage 16.6.12) sowie im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Unterlagen 19.5 und 19.5a) umfassend abgearbeitet. Dort werden sowohl die Auswirkungen auf die relevanten Vorgaben der OGewV (Anlage 7 der OGewV), welche sich auf den Jahresdurchschnitt beziehen, als auch auf Spitzenbelastungen abgestellt. Dabei wurde nachvollziehbar ermittelt, dass keine relevante Verschlechterung stattfindet. Wie der Gutachter im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie darstellt, erfolgt die Entwässerung der Trasse zum größten Teil über Beckenanlagen, die das Wasser gereinigt in die Oberflächengewässer einleiten. Nur ein geringer Anteil des Fahrbahnwassers wird als Spritzwasser und über die ableitenden Gräben und Mulden versickert. Beim Durchfließen der Bodenpassage werden die Schadstoffe gefiltert und abgebaut. Die in wissenschaftlichen Untersuchungen ermittelten Schadstoffkonzentrationen von Sickerwasser aus Straßenabflüssen liegen unter den Schwellenwerten der Grundwasserverordnung.

Bezüglich der Oberflächenwasserkörper werden – wie bereits dargestellt – für die Beurteilung einer möglichen Beeinträchtigung durch Chlorid die Werte des Anhang 7 der OGewV zugrunde gelegt. Der Gutachter kommt zum Ergebnis, dass vorhabenbedingt nur ein geringer Anstieg der Chlorideinträge zu erwarten ist und die Werte der OGewV eingehalten werden. Eine Beurteilung von Chlorid-Höchstkonzentrationen ist nach OGewV nicht vorgesehen. Diese erfolgt vielmehr in den FFH-Verträglichkeitsprüfungen. Dort wird belegt, dass auch die sehr vorsorglichen Schwellenwerte im Rahmen des FFH-Gebietsschutzes für kurzzeitige Spitzenkonzentrationen hinsichtlich der Empfindlichkeit von Gewässerorganismen eingehalten werden. Da die Becken im Dauerstau betrieben werden, wird das Salz über das Jahr verteilt an den Vorfluter abgegeben, womit Spitzenbelastungen abgedämpft werden.

Im Weiteren wird von Einwanderseite moniert, dass bei der Betrachtung der Schadstoffeinträge für die vorliegende Planung häufig nur mit Annahmen argumentiert werde. Hier seien auch Vorbelastungen wie beispielsweise die erhöhten Einträge von Nitrat durch die Landwirtschaft zu berücksichtigen.

Nach der aktuellen wissenschaftlichen Zusammenstellung der Immissionsbezogenen Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen (IfS) werden in Straßenabflüssen durchschnittliche Nitratgehalte von 1,3 mg/l erreicht. Spitzenwerte sind mit 11,38 mg/l dokumentiert. Somit ist eine Überschreitung der Jahresdurchschnitt-Umweltqualitätsnorm von Nitrat von 50 mg/l entsprechend Anlage 8 OGewV ausgeschlossen.

Dier Einwander monieren, dass die Einleitstellen so verteilt wurden, dass mehrere Fließgewässer betroffen seien und somit die jeweilige Chlorid-Konzentration in den Gewässern geringgehalten werde. Er gibt zu bedenken, dass die Chlorid-Konzentration in der Summe gleichbliebe und damit trotzdem eine enorme Belastung der Wasserkörper gegeben sei.

Die Mischungsrechnungen wurden sowohl an den Einleitstellen als auch den Messstellen durchgeführt. Der Gutachter legt nachvollziehbar dar, dass durch das Vorhaben sowohl an der Einleitstelle wie auch an der repräsentativen Messstelle die Schwellenwerte der OGewV eingehalten werden. Die berechneten Konzentrationserhöhungen führen nicht zu einer Überschreitung der Umweltqualitätsnormen und halten damit das Verschlechterungsverbot ein. Durch die zusätzliche Anlage von Retentionsbodenfilterbecken wird die bestmögliche Reinigungswirkung der Straßenabwässer erreicht.

Des Weiteren wird von Einwenderseite dargestellt, dass es an der Prüfung von Beeinträchtigungen durch Mikroplastik fehle.

Mikroplastikpartikel von Reifenabrieb und Fahrbahnmarkierungen, die über die Straßenentwässerung in Gewässer gelangen können, sind nach geltender Rechtslage kein Bewertungsparameter für den Gewässerzustand. Weder die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, noch die Verordnungen zur Wasserrahmenrichtlinie enthalten Vorgaben für diese Partikel.

Unabhängig davon ist durch die Behandlung des Straßenabwassers in Retentionsbodenfilteranlagen auch eine starke Rückhaltung von Mikroplastik anzunehmen. Untersuchungen zur Rückhaltung von Mikroplastik in Kläranlagen belegen eine Entfernung allein durch die mechanische Reinigungsstufe von 90 %. Durch die nachgeschaltete Sandfiltration wurde eine Gesamtreinigungsleistung von > 99,99 % erreicht. Eine vergleichbar hohe Reinigungsleistung kann auch für Retentionsbodenfilteranlagen angenommen werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie sowie die Ergänzung zum Fachbeitrag daher als sachgerecht an. Es liegen keine fehlerhaften Prüfungen der Wasserkörper nach den einzuhaltenden Regelungen und Bestimmungen vor.

Die Eutrophierung, die die Anreicherung von Nährstoffen in einem Ökosystem bezeichnet, wird von Einwenderseite im Zusammenhang mit der vorliegenden Straßenbaumaßnahme ausführlich dargelegt. Auch hier wird eine langfristige Schädigung der Gewässer gesehen; insbesondere auch die Auswirkungen auf Organismen.

Der Gutachter hat im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie auch die Einleitungen hinsichtlich der Auswirkungen auf den Sauerstoffgehalt der betroffenen Oberflächenwasserkörper bewertet. Aufgrund der langen Ableitungstrecke zwischen den Regenrückhaltebecken und der Einleitung, der intensiven Verwirbelung in Gefällstrecken und dem breitflächigen Auslauf besteht ein intensiver Luftkontakt, der zu einer Sauerstoffanreicherung der Fahrbahnabwässer vor Einleitung in die Gewässer führt. Mit der Einleitung der Straßenabwässer ist daher keine Verminderung des Sauerstoffgehaltes in den Oberflächenwasserkörpern zu erwarten. Die Fließgeschwindigkeit der hier betroffenen Mittelgebirgsbäche bedingt darüber einen höheren Eintrag von Sauerstoff in das Gewässer. Sauerstoffzehrende Prozesse sind meist nur in eutrophen und langsam fließenden Gewässern der Niederungen relevant. Der Gutachter dokumentiert die Sauerstoffwerte des „Ahbaches“ und des „Trierbaches“. Die Messwerte belegen, dass die Mindestgehalte nach der Anlage 7 der OGewV in den Wasserkörpern nicht unterschritten werden.

Nach Auffassung der Einwender sei es nicht zulässig, bei einer Überschreitung von Parameterwerten (wie Nährstoffparameter) im Ist-Zustand Straßenabwasser einzuleiten, das zu einer messbaren Erhöhung der betreffenden Nährstoffkonzentration führt.

Eine solche messbare Erhöhung ist jedoch vorliegend auszuschließen. Zum einen ist, wie im Fachbeitrag angeführt, der Beitrag der Straße im Vergleich zur Landwirtschaft oder – wo vorhanden – der Beitrag von Kläranlagen sehr gering (wodurch die rechnerische Erhöhung nicht messbar ist), zum anderen werden Nährstoffe im Straßenabwasser im Zuge der Behandlung in den Entwässerungsanlagen bzw. durch dabei ablaufende natürliche Prozesse (Nitrifizierung, Denitrifizierung) auf ein schon rechnerisch irrelevantes Maß reduziert.

Nach Behandlung der Straßenabwässer in Retentionsbodenfilteranlagen ist eine Überschreitung der Werte für Nährstoffe nach Anlage 7 OGeWV ausgeschlossen. Bei der Behandlung durch Retentionsbodenfilter (RBF) sind nur noch die Parameter Benzo[a]pyren (B[a]p), Blei (Pb), Chlorid und biologischer Sauerstoffbedarf nach 5 Tagen (BSB5) zu betrachten. Die Frachtmengen aller anderen straßenbürtigen Stoffe sind im Ablauf des RBF bereits unterhalb der Orientierungswerte bzw. Umweltqualitätsnormen der Anlagen 6 bis 8 der OGeWV (siehe Unterlage 19.5a, Kap 3.5). Beispielsweise ist die Ablaufkonzentration von Ortho-Phosphat-Phosphor nach Behandlung im RBF 0,03 mg/l. Eine Überschreitung des Wertes von 0,08 mg/l ist damit ausgeschlossen.

Von Einwenderseite wird kritisiert, dass giftige, schwer abbaubare organische Stoffe und Schwermetalle nicht ausreichend geprüft wurden.

Im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 19.5) sowie im Deckblatt zum Fachbeitrag (Unterlage 19.5a) sind ausschließlich die betriebsbedingten Auswirkungen der Einleitung von straßenbürtigen Stoffen auf die Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper zu betrachten. Die von den Einwendern genannten bromierten Diphenylether (PDBE) gehören zu den Stoffen zur Beurteilung des chemischen Zustands nach Anlage 8 der OGeWV. Sie sind aber keine Stoffe, die durch den Straßenbetrieb produziert werden. Insofern sind diese Schadstoffe im vorliegendem Fachbeitrag nicht zu berücksichtigen. Der Fachbeitrag sowie das zugehörige Deckblatt berücksichtigen des Weiteren alle Maßnahmen, die von Seiten der Wasserwirtschaft zur Erreichung der Ziele der WRRL vorgesehen sind.

Hinsichtlich des von Einwenderseite angesprochenen Eintrags von Pestiziden (durch Pflanzenschutzmittel) kann darauf hingewiesen werden, dass diese nicht zu den straßenbürtigen Stoffen gehören und damit nicht bei der Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit der Wasserrahmenrichtlinie zu prüfen sind. Im Übrigen ist der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln bei der Pflege der Straßenebenenflächen nicht zulässig und auch nicht vorgesehen.

Es wird weiterhin moniert, dass Schwermetalle und Metabolite teilweise nicht in der Prüfung vom Vorhabenträger enthalten seien.

Der Gutachter belegt im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie nachvollziehbar, dass die Schwellenwerte sowohl an den Einleitstellen als auch an den Messstellen nicht überschritten werden. Die Konzentration nimmt von der Einleitstelle bis zur Messstelle weiter ab. Der Fachbeitrag sowie das zugehörige Deckblatt berücksichtigen außerdem alle straßenbürtigen

Schadstoffe, die entsprechend den Anlagen der OGewV für den Gewässerzustand relevant sind. Das schließt auch Stoffe ein, die an den Messstellen der Wasserkörper bislang nicht gemessen wurden.

Von Einwanderseite wird die Aussage des Gutachters in Frage gestellt, dass durch die Versickerung in Mulden keine Verlagerung der Schwermetalle in die Böschung bzw. ins Grundwasser stattfindet.

Der Gutachter hat nachvollziehbar dargelegt, dass Schwermetalle durch die Versickerung in der belebten Bodenzone gebunden werden. Da sie kaum vom Sickerwasser eluierbar sind, ist die im Grundwasser ankommende Konzentration sehr gering und liegt unterhalb der Grenzwerte der GrwV. Dieses Verhalten ist umfangreich wissenschaftlich untersucht und belegt.

Von Einwanderseite werden – entgegen der Aussagen des Gutachters – die Auswirkungen auf Flora und Fauna als relevant gesehen.

Die geplante Behandlung der Abwässer ist mit einer Reinigung verbunden. Nach wissenschaftlichen Untersuchungen (IfS) bestehen je nach Behandlungsanlage unterschiedliche stoffspezifische Wirkungsgrade hinsichtlich der Schadstoffrückhaltung. Beispielsweise beträgt die Rückhaltung von Kupfer bei üblichen Sedimentationsanlagen im Dauerstau 32 %, bei entsprechenden Anlagen mit optimiertem Zulauf 67 %. Bei Retentionsbodenfilteranlagen ist der Wirkungsgrad mit 72 % weiter optimiert.

Die Beurteilung der Auswirkungen auf Flora und Fauna erfolgt im Fachbeitrag nach den entsprechenden Werten der Anlagen der OGewV und entspricht damit den fachlichen und rechtlichen Vorgaben der WRRL.

Von Einwanderseite wird moniert, dass die geschützten Quellbereiche bzw. deren besondere Fauna und Flora nicht untersucht wurde.

Die nach § 30 BNatSchG geschützten Quellbereiche wurden innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1) berücksichtigt. Der ökologische Zustand der Fließgewässer wurde im Rahmen der Biotoptypenkartierung erfasst und ist in Abbildung 10 im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1) dargestellt. In der „Tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation“ (Unterlage 9.4) sind die durch die Planung verursachten Eingriffe in Gewässer/ Quellbereiche zusammen mit den jeweils vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ausreichend dargestellt. Die sensiblen Quellbachbereiche sind als Bautabuzonen (Vermeidungsmaßnahme 6) vor direkten baubedingten Beeinträchtigungen geschützt. Die bauzeitliche Entwässerung dient vorrangig der Sammlung und Lenkung des Niederschlagswassers der noch ungenutzten Brückenbauwerke und ggf. zur Lenkung der Entwässerung während der Grundwasserhaltung zur Erstellung der Brückenpfeiler. Baubedingter Schadstoffeintrag wird durch die Maßnahme „Schutz und Sicherung von Böden sowie Grund- und Oberflächengewässer“ (Vermeidungsmaßnahme 7) vermieden. Schädigende Auswirkungen auf die Amphibienfauna im Hollerseifen und Nohner Bach können so wirksam vermieden werden.

Hinsichtlich der Quellbäche wird außerdem im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie von nicht wesentlichen und lediglich sehr kleinräumigen Veränderungen der Abflüsse der Oberflächengewässer ausgegangen. Diese Aussage ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Des Weiteren wird von Einwanderseite dargestellt, dass an das Grundwasser hohe Anforderungen zu stellen seien, da dies auch zur Trinkwassergewinnung genutzt würde.

Durch die Trasse der A 1 werden keine vorhandenen oder geplanten Wasserschutzgebiete betroffen. Ein Ausbau nach den Vorgaben der „Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag) ist deshalb nicht erforderlich.

Außerdem hat der Gutachter zutreffend dargelegt, dass beim Durchfließen der Bodenpassage die Schadstoffe bereits gefiltert und abgebaut werden. Die in wissenschaftlichen Untersuchungen ermittelten Schadstoffkonzentrationen von Sickerwasser aus Straßenabflüssen liegen unter den Schwellenwerten der Grundwasserverordnung. Eine Überschreitung der Schwellenwerte der Grundwasserordnung ist damit ausgeschlossen. Die Prüfung von Auswirkungen auf die betroffenen Grundwasserkörper kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass eine Verschlechterung des derzeit guten mengenmäßigen und chemischen Zustands der Grundwasserkörper auszuschließen ist. Das Bauvorhaben steht auch nicht der fristgerechten Erreichung eines guten Zustands der Grundwasserkörper entgegen.

Im Übrigen erfolgte die vorliegende Planung in enger Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde (SGD Nord, Regionalstellen Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz und Trier). Eine mangelnde Untersuchung von Auswirkungen auf das Grundwasser ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht festzustellen.

Im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie wurden mögliche Auswirkungen auf den chemischen Zustand von Ahbach und Grünbach geprüft. Die Ergebnisse zu den Auswirkungen durch die einzelnen Parameter wurden von Einwanderseite in Frage gestellt.

Die von den Einwendern genannten Schadstoffe Benzol, DEHP, Naphthalin, Benzo[a]pyren, Nonyl- und Octylphenol gehören zu den prioritären Stoffen nach Anlage 8 der OGewV. Nach Anlage 8 Abs. 2 der OGewV sind diese Stoffe zu überwachen, sofern es Einleitungen oder Einträge dieser Stoffe im Einzugsgebiet der für den Oberflächenwasserkörper repräsentativen Messstelle gibt. Da es keine Hinweise auf entsprechende Einleitungen gibt, wurden diese Stoffe nicht im Messprogramm der zuständigen Behörden erfasst.

Die im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie vorliegende Beurteilung wurde auf der Grundlage der zwischenzeitlich ergänzten Retentionsbodenfilterbecken nochmal überprüft. Dabei wurde auch mangels vorhandener Messdaten die Annahme getroffen, dass die Umweltqualitätsnorm der Stoffe bereits erreicht ist. Die Berechnungen ergaben keine messbare Erhöhung der Stoffkonzentration in den Oberflächenwasserkörpern durch die Einleitungen über die Straßenentwässerungsanlagen. Eine Verschlechterung des chemischen Zustands kann damit weiterhin ausgeschlossen werden.

Eine Verschlechterung der Grundwasserkörper durch den Eintrag von Benzol, DEHP, Naphthalin, Benzoapyren, Nonyl- und Octylphenol konnte ebenfalls ausgeschlossen werden. Die Geringfügigkeitsschwellenwerte werden nicht erreicht.

Die Einwender leiten aus den vom Gutachter thematisierten Vorsorgemaßnahmen ab, dass der Zustand des (in diesem Zusammenhang zitierten) Grundwasserkörpers „Lieser 1, Quelle“ nicht gut sei.

Die vom Gutachter beschriebenen Vorsorgemaßnahmen sind Bestandteil des Bewirtschaftungsplanes und stehen nicht im Zusammenhang mit der vorliegenden Straßenbaumaßnahme. Sie stellen keine Kompensations- oder Vermeidungsmaßnahmen im Rahmen des vorliegenden Vorhabens dar. Im Übrigen steht die Straßenbaumaßnahme nicht der Erreichung dieses Bewirtschaftungsziels entgegen.

Es wird moniert, dass auch kurzzeitige Überschreitungen dem Ökosystem schaden würden.

Der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie sowie die Ergänzung zum Fachbeitrag richten sich streng nach den gesetzlichen Vorgaben der OGWV 2016. Darin sind je nach Stoff Schwellenwerte als Jahresmittelwerte, als zulässige Höchstkonzentrationen oder als Mindestkonzentration (z.B. für Sauerstoff) angegeben, deren Einhaltung in vorliegendem Fachbeitrag sowie in dem Deckblatt zum Fachbeitrag belegt wird. Strengere Beurteilungswerte, die über den gesetzlichen Rahmen hinausgehen, sind für den Anwendungsfall im Fachbeitrag nicht geboten.

In den FFH-Verträglichkeitsprüfungen werden für Chlorid noch strengere Vorsorgewerte für besonders empfindliche Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie und Gewässerlebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie zugrunde gelegt, deren Einhaltung in den FFH-VP belegt wird.

Von Einwenderseite wurde dargelegt, dass durch die Verdriftung von Schadstoffen durch Spritzwasser und möglichen Seitenwind an den geplanten Brücken schädliche Inhalte des Straßenoberflächenwassers in die unter den Brücken befindlichen Gewässern gelangen werden. Es wurde kritisiert, dass diese Überlegung nicht in die Prüfung miteinbezogen worden sei. Der Gutachter hat diesbezüglich erläutert, dass lediglich ein sehr kleiner Teil des Spritzwassers auf den Talbrücken über die Spritzschutzwände in die Umgebung gelangt und weitläufig verteilt wird. Gleichzeitig erfolgt im Gewässer der Weitertransport der im Spritzwasser enthaltenen Schadstoffe mit einer entsprechenden Verdünnung. Der resultierende Schadstoffeintrag ist so gering, dass er nicht Gegenstand einer vertiefenden Betrachtung ist.

Die Einwender führen des weiteren aus, dass Sedimente nicht vollständig zurückgehalten würden und deshalb in die Gewässer gelangen werden. Dies müsse vermieden werden.

Wie bereits vom Gutachter im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie und dessen Ergänzung dargestellt wurde, werden betriebsbedingte Sedimenteinträge durch die vorgesehenen Retentionsbodenfilterbecken und die nachfolgenden Fließstrecken sowie den breitflächigen Auslauf über Versickerungsmulden zurückgehalten. Grobe Sedimente werden durch die Vorschalung eines Geschiebeschachtes zurückgehalten. Durch die zwischenzeitliche Ergänzung mit

Retentionsbodenfilterbecken wird sogar ein Wirkungsgrad von bis zu 95 % erreicht. Mit den geplanten Retentionsbodenfilterbecken mit vorgeschalteten Geschiebeschächten entspricht die Entwässerungsplanung dem aktuellen technischen Stand.

Es wird außerdem auf Untersuchungen von Aquaplus (2011) Bezug genommen und dabei Auswirkungen von Chrom (z. B. in den Ahabach) befürchtet. Es wird hinterfragt, warum für den Parameter Chrom bei dem Oberflächenwasserkörper Ahabach keine Untersuchungsergebnisse vorliegen.

Die vom Sachverständigen zitierten Werte der Schadstoffkonzentration aus der Literaturstudie von Aquaplus (2011) (wie auch weitere Untersuchungen) belegen, dass in der Nähe von Einleitungsstellen Chromgehalte gemessen werden, die deutlich unter der Umweltqualitätsnorm von 640 mg/kg liegen. Weiter ist bekannt, dass eine Erhöhung der Schwermetalldeposition selbst bei unbehandelten Straßenabfluss-Einleitungen lokal eng begrenzt auftritt. Die von Aquaplus (2011) herangezogenen Untersuchungen im Kanton Aargau ergaben an zwei Autobahn-Einleitungsstellen keine signifikanten Unterschiede oberhalb und unterhalb der Einleitungen. Auch in der aktuellen Untersuchung von IfS wird belegt, dass selbst bei direkter Einleitung des Straßenabflusses keine Überschreitung der Umweltqualitätsnorm von Chrom (nach Anlage 6 der OGeV) zu befürchten ist, da die Konzentration von Chrom im Straßenabfluss deutlich unter der Umweltqualitätsnorm liegt.

Durch die Reinigungswirkung der Sedimentationsanlagen und insbesondere durch die noch bessere Reinigungswirkung der Retentionsbodenfilteranlagen wird darüber hinaus eine sehr hohe Rückhaltung von Chrom gewährleistet. Eine Verschlechterung des chemischen Zustands durch betriebsbedingte Überschreitung der Umweltqualitätsnorm von Chrom wird daher ausgeschlossen.

Eine vorhabenbedingte Überschreitung der Umweltqualitätsnorm von Chrom oder eine weitere Verschlechterung für den Fall einer (hier nicht anzunehmenden) bestehenden Überschreitung der Umweltqualitätsnorm ist aufgrund der zu geringen Konzentration von Chrom in den Straßenabwässern auszuschließen. Von daher ist eine Erfassung der fehlenden Messwerte zu Chrom im Ahabach nicht erforderlich.

Soweit von Einwanderseite Beeinträchtigungen aufgrund von Gefahrguttransporten befürchtet werden, so ist darauf hinzuweisen, dass die straßenverkehrsrechtliche Regelung für Gefahrguttransporte nicht der Planfeststellungsbehörde obliegt. Da das vorliegende Verfahren auch keinen Straßentunnel enthält, bei dem ggf. bautechnische Probleme für die Durchleitung von Gefahrguttransporten zu bewältigen wären, sind für das festgestellte Vorhaben keine Vorgaben für den Transport von Gefahrgütern zu treffen oder vorwegzunehmen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich der chemische und ökologische Zustand der betroffenen Oberflächenwasserkörper durch das Vorhaben nicht verschlechtert (§ 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Bei der Beurteilung, ob eine Verschlechterung des Gewässerzustands beziehungsweise eine Behinderung der Verbesserung vorhabenbedingt zu erwarten ist, sind Schutzvorkehrungen sowie vorgesehene kompensatorische Maßnahmen mit einzubeziehen.

Einleitungen in Oberflächengewässer werden vorgereinigt und nur gedrosselt abgegeben. Durch die zusätzliche Ausstattung des Entwässerungssystems mit Retentionsbodenfilteranlagen, welche dem derzeit besten verfügbaren Stand der Technik entsprechen, wird ausreichend sichergestellt, dass eine direkte Einleitung von Oberflächenwasser der A 1 im vorliegend planfestgestellten Abschnitt zwischen der AS Adenau und der AS Kelberg in die betroffenen Oberflächenwasserkörper vermieden wird. Auch ein Problem im Hinblick auf die Versiegelung – z.B. mit Blick auf den mengenmäßigen Zustand der Grundwasserkörper – entsteht nicht.

Der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie sowie die Ergänzung zum Fachbeitrag kommen nachvollziehbar zu dem Schluss, dass die vorliegende Straßenbaumaßnahme zu keiner signifikanten Erhöhung des Oberflächenabflusses führt. Eine stoffliche Belastung von Oberflächengewässern wird durch die beschriebenen Vorkehrungen vermieden. Die zum Erreichen der Bewirtschaftungsziele (des aktuellen Bewirtschaftungsplans 2022 – 2027) erforderlichen Maßnahmen werden nicht verhindert.

Neben den Oberflächenwasserkörpern sind Grundwasserkörper durch das Vorhaben betroffen, so dass hier die Maßgaben des § 47 Abs. 1 WHG zur Anwendung gelangen. Das Vorhaben hat keine nachteiligen Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand der Grundwasserkörper. Die am Ziel des guten chemischen Grundwasserzustandes orientierte Entwicklung des Grundwassers wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Unabhängig davon, ob bei den betroffenen Grundwasserkörpern ein signifikanter und anhaltender Trend ansteigender Schadstoffkonzentration besteht, würde ein solcher durch die vorgesehenen Maßnahmen im Rahmen des Entwässerungskonzeptes nicht verschärft. Das Vorhaben steht einer Trendumkehrung nicht entgegen (§ 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Auch gegen das Verbesserungsgebot des § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG wird nicht verstoßen. Der Zustand des Grundwassers verändert sich nicht, eine Verbesserung des chemischen Zustandes wird aufgrund der getroffenen Vorsorgemaßnahmen im Rahmen des Entwässerungskonzeptes nicht behindert. Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen des § 47 WHG sind nicht erforderlich.

Im Rahmen der ergänzenden Planoffenlage wurde nochmals vorgetragen, dass die vorliegende Planung das Verschlechterungsverbot nach der Wasserrahmenrichtlinie missachtet.

Unter dem Punkt „Oberflächenwasserkörper und § 30-Biotope“ wurde kritisiert, dass die Oberflächenwasserkörper Trierbach und Ahbach durch mögliche Wirkungen betroffen seien. Nach Auffassung der Einwender würde die Untersuchung und Prüfung wichtiger Teile des Oberflächenwasserkörpers fehlen, in denen die WRRL ebenfalls gelten würde (nur seien diese teils nicht berichtspflichtig): Oberläufe, Quellbäche und Quellen, gleichzeitig § 30er Biotope. Diese würden verlegt und teils überbaut sowie durch Einleitung von Straßenabwässern beeinträchtigt. Diese Biotope würden weder beprobt noch biologisch untersucht, obwohl deren Besiedlung und ökologische Bedeutung bekannt sei. So würden einzelne Kleingewässer wie Quellen in Anspruch genommen (überbaut) und somit zerstört, ohne deren Besiedlung und ökologische Wertigkeit im Einzelnen zu kennen. Diese seien oft nach § 30 geschützte Biotope. Die vielfachen, direkt betroffenen Quellen und Quellbäche würden nicht erwähnt. Auch hier würde

das Verschlechterungsverbot gelten, es würde aber keine ökologische Betrachtung von Bestand und Auswirkungen stattfinden.

Hierzu ist Seitens der Planfeststellungsbehörde auszuführen, dass sich der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie sowie das dazugehörige Deckblatt nach den einschlägigen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) und nach der aktuellen Rechtsprechung richtet. Nach der „Handlungsempfehlung Verschlechterungsverbot“ der LAWA ist der Bezugspunkt für das Verschlechterungsverbot der Wasserkörper insgesamt und nicht eine einzelne Gewässerstrecke oder die Einleitstelle. Entscheidend ist die Beurteilung an der repräsentativen Messstelle. Dies wird auch in der ständigen Rechtsprechung des BVerwG bestätigt.

Der Schutz nach § 30 BNatSchG ist nicht Gegenstand der Wasserrahmenrichtlinie und muss daher nicht im „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ behandelt werden. Die nach § 30 BNatSchG geschützten Quellbereiche sind innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1) berücksichtigt. Die Bewältigung möglicher Eingriffe erfolgt im Rahmen der Eingriffsregelung im Landschaftspflegerischen Begleitplan.

Die Einwender kritisierten darüber hinaus, dass der Eintrag von Mikroplastik und Belastungen der Gewässer und Böden v.a. durch Reifenabrieb nicht erwähnt würden.

Hierzu ist anzumerken, dass der „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ sowie das dazugehörige Deckblatt die Oberflächenwasserkörper entsprechend den Umweltqualitätsnormen in den Anlagen 6 und 8 der OGewV und den Schwellenwerten für die allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten in der Anlage 7 der OGewV bewertet. Darin sind keine Schwellenwerte oder Grenzwerte für Mikroplastik enthalten, die für eine Beurteilung möglicher Auswirkungen berücksichtigt werden können.

Der vorliegende „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ richtet sich nach den gesetzlichen Grundlagen. Darüber hinaus gehende Anforderungen bestehen nicht. Eine Betrachtung von Mikroplastik ist daher nicht erforderlich.

Unabhängig davon ist durch die Behandlung des Straßenabwassers in Retentionsbodenfilteranlagen auch eine starke Rückhaltung von Mikroplastik anzunehmen. Untersuchungen zur Rückhaltung von Mikroplastik in Kläranlagen belegen eine Entfernung allein durch die mechanische Reinigungsstufe von 90 %. Durch die nachgeschaltete Sandfiltration wurde eine Gesamtreinigungsleistung von > 99,99% ermittelt. Eine vergleichbar hohe Reinigungsleistung kann auch für Retentionsbodenfilteranlagen angenommen werden.

Nach Auffassung der Einwender würden die vielfachen Sedimenteinträge unterschätzt, welche allein schon durch Schweb- und Trübstoffe trotz Absetzbecken (welche bei großen Starkregenereignissen nur begrenzt wirksam seien) zu einer Kolmation der Gewässer führen könnten. Da die Gewässersohle als „Lunge“ der Gewässer dann schnell verstopft sei, sei das Regenerationsvermögen durch Anoxie der Gewässersohle und entsprechendem Absterben von Kleinlebewesen und/oder Larven- und Eistadien stark vermindert und könne bzw. würde langfristig gestört sein.

Hierzu ist anzumerken, dass die geplanten Entwässerungsanlagen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke, wie z.B. der Richtlinien für die Entwässerung von Straßen, REwS (2021) bilden die Grundlage der vorliegenden wassertechnischen Untersuchungen (Unterlage 18a).

Als Vorstufe der einzelnen Retentionsbodenfilteranlagen werden jeweils Geschiebeschächte angeordnet. Im Sammelraum des Geschiebeschachtes setzen sich die Grobstoffe ab und werden zurückgehalten.

Auf und in der Filterschicht (Filterkörper mit Filtervegetation (Schilf)) des Retentionsbodenfilterbeckens finden physikalisch-chemische und biologische Reinigungsprozesse statt. Das Oberflächenwasser wird durch Versickerung in den Filterkörper von AFS63 (abfiltrierbare Stoffe mit Korngrößen 0,45 µm bis 63 µm [Feinanteil]) gereinigt und gedrosselt in Drainsaugern abgeleitet und einem Drainsammler zusammengeführt. Der Drainsammler führt das Wasser über ein Ablaufbauwerk mit einem Drosselorgan in das Regenrückhaltebecken.

Die Retentionsbodenfilteranlagen ermöglichen einen effektiven Feststoffrückhalt und bieten in Bezug auf den Rückhalt von AFS63 eine große Reinigungsleistung. Die Reinigungsleistung einer Retentionsbodenfilteranlage hat einen AFS63-Wirkungsgrad von 95 %.

Eine Vermischung von Straßenoberflächenwasser und Wasser aus den einzelnen Einzugsgebieten der Gewässer findet nicht statt.

Durch die Auslegung auf ein 50-jähriges Niederschlagsereignis werden auch extreme Starkregenereignisse zurückgehalten und behandelt.

Durch die hohe Reinigungsleistung der Entwässerungsanlagen ist eine Beeinträchtigung der Oberflächenwasserkörper durch Trübstoffe und Sedimenteinträge ausgeschlossen.

Während der Bauphase werden die Gewässer durch die Ausweisung von Bautabuzonen (Maßnahme V 6, Darstellung in Unterlage 9.2) sowie bauzeitliche Entwässerungsanlagen vor Sedimenteinträgen geschützt.

Kritisiert wurde von Einwenderseite auch, dass die Prüfung möglicher Auswirkungen zu folgendem Ergebnis kommt:

„Eine Verschlechterung des ökologischen oder des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper Trierbach und Ahbach kann ausgeschlossen werden. Das Bauvorhaben steht der fristgerechten Erreichung eines guten Zustands der Oberflächenwasserkörper nicht entgegen.“

Hier würde insbesondere eine summarische Betrachtung der einzelnen Schädigungen fehlen. Durch die Summenwirkung der vielen Beeinträchtigungen inklusive der Kleingewässer könne eine Verschlechterung nicht ausgeschlossen werden. Außerdem würden nach § 30 geschützte Biotope beeinträchtigt oder zerstört.

Hierzu ist Seitens der Planfeststellungsbehörde darauf hinzuweisen, dass im Deckblatt zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 19.5a) dargelegt wird, dass es zu keinerlei Überschreitungen bzw. zu keinen messbaren Konzentrationserhöhungen der Parameter oder

Orientierungswerte nach Anlagen 6 bis 8 OGewV infolge der Einleitungen aus den Entwässerungsanlagen kommt. Weitere Auswirkungen auf die Oberflächenwasserkörper sind nicht relevant. Die Bewertung der Schadstofffrachten erfolgt dabei für die Entwässerungsanlagen I - III summarisch für den Trierbach und für die Entwässerungsanlagen IV – VI summarisch für den Ahbach. Eine Verschlechterung der Oberflächenwasserkörper wird dabei ausgeschlossen.

Wie bereits dargelegt, richtet sich der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie sowie das dazugehörige Deckblatt nach den einschlägigen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) und nach der aktuellen Rechtsprechung. Nach der „Handlungsempfehlung Verschlechterungsverbot“ der LAWA ist der Bezugspunkt für das Verschlechterungsverbot der Wasserkörper insgesamt und nicht eine einzelne Gewässerstrecke oder die Einleitstelle. Entscheidend ist die Beurteilung an der repräsentativen Messstelle. Dies wird auch in der ständigen Rechtsprechung des BVerwG bestätigt.

Der Schutz nach § 30 BNatSchG ist nicht Gegenstand der Wasserrahmenrichtlinie und muss daher nicht im „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ behandelt werden. Die nach § 30 BNatSchG geschützten Quellbereiche sind innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1) berücksichtigt. Die Bewältigung möglicher Eingriffe erfolgt im Rahmen der Eingriffsregelung im Landschaftspflegerischen Begleitplan.

Zum Thema „Grundwasserkörper“ wurde vorgetragen, dass durch die geplante A 1 die Grundwasserkörper Ahr 1 und Lieser 1 durch mögliche Wirkungen betroffen sind. Die Einwender kritisierten, dass die Entsiegelung im Vergleich zur Neuversiegelung so verschwindend gering sei, dass sie vernachlässigt werden könne. Dies sei in Zeiten des Insektensterbens, der immer stärker zurückgehenden Grundwasserneubildung sowie einer entstehenden, geforderten Kreislaufwirtschaft nicht zu verantworten. Es müsse mindestens die neu versiegelte Fläche auch entsiegelt werden.

Hierzu ist anzumerken, dass nach dem 3. Bewirtschaftungsplan 2022-2027 bei beiden betroffenen Grundwasserkörpern der mengenmäßige Zustand gut ist. Die Beurteilung der Auswirkungen der Neuversiegelung auf den mengenmäßigen Zustand beruht im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie nicht auf dem Verhältnis der Versiegelung zur Entsiegelung, sondern auf dem geringen Anteil der neuversiegelten Fläche zur Gesamtfläche der Grundwasserkörper. Diese beträgt beim Grundwasserkörper „Ahr 1, Quelle“ 0,11 % und beim Grundwasserkörper „Lieser 1, Quelle“ 0,004 %. Diese geringen Anteile sind nach den überzeugenden Darlegungen des Sachverständigen des Vorhabenträgers nicht geeignet den mengenmäßigen Zustand der Grundwasserkörper zu verschlechtern.

Der Hinweis auf das Insektensterben ist im Zusammenhang mit der Grundwasserneubildung bzw. dem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie nicht nachvollziehbar.

Die Einwender tragen ferner vor, dass der Eintrag von Schadstoffen sowie die (zeitweise) Überschreitung von Grenzwerten bei der Beurteilung regelmäßig zu einer Bagatellisierung der

Belastung führen würde. Dies könne nicht nachvollzogen werden, gerade auch bei der Belastung durch Mikroplastik über den Reifenabrieb.

Seitens der Planfeststellungsbehörde ist hierzu auszuführen, dass die Versickerung durch die belebte Bodenzone vergleichbar mit der Wirkung eines Retentionsbodenfilters ist. Die Schadstoffkonzentrationen im Sickerwasser sind nach der Bodenpassage bereits unterhalb der Schwellenwerte der Anlage 2 der GrwV und führen damit nicht zu einer Überschreitung der Schadstoffkonzentration im Grundwasser selbst.

Der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie bewertet die Oberflächenwasserkörper entsprechend den Umweltqualitätsnormen in den Anlagen 6 und 8 der OGewV und den Schwellenwerten für die allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten in der Anlage 7 der OGewV. Darin sind keine Schwellenwerte oder Grenzwerte für Mikroplastik enthalten, die für eine Beurteilung möglicher Auswirkungen berücksichtigt werden können.

Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt wurde und hier nochmals hervorzuheben ist, ist eine Betrachtung von Mikroplastik daher nicht erforderlich. Unabhängig davon ist durch die Behandlung des Straßenabwassers in Retentionsbodenfilteranlagen auch eine starke Rückhaltung von Mikroplastik anzunehmen. Untersuchungen zur Rückhaltung von Mikroplastik in Kläranlagen belegen eine Entfernung allein durch die mechanische Reinigungsstufe von 90 %. Durch die nachgeschaltete Sandfiltration wurde eine Gesamtreinigungsleistung von > 99,99% ermittelt. Eine vergleichbar hohe Reinigungsleistung kann auch für Retentionsbodenfilteranlagen angenommen werden.

Von Einwenderseite wurde darüber hinaus bemängelt, dass auf die Erwärmung des Grundwasserkörpers durch die vielen versiegelten Asphaltflächen nicht eingegangen und auch die entsprechenden Auswirkungen nicht beurteilt würden. Dabei sei bekannt, dass neben der Erwärmung durch den Klimawandel eine zusätzliche Erwärmung durch Teerflächen negative Auswirkungen auf die Grundwasserlebensgemeinschaften habe (Reinigungs- und Filtereffekte gingen evtl. zurück).

Hierzu ist auszuführen, dass die Erwärmung nach der Grundwasserverordnung keinen Parameter zur Beurteilung des Zustandes der Grundwasserkörper darstellt. Hier ist lediglich der chemische und der mengenmäßige Zustand ausschlaggebend. Unabhängig davon ist durch die sehr geringe Menge des versickerten Wassers, der Sickerstrecke und der Größe des Grundwasserkörpers keine messbare Erwärmung des Grundwasserkörpers zu erwarten.

Kritisiert wurde von den Einwendern auch, dass die Prüfung möglicher Auswirkungen zu folgendem Ergebnis kommt:

„Eine Verschlechterung des derzeit guten mengenmäßigen und chemischen Zustands der Grundwasserkörper kann ausgeschlossen werden. Das Bauvorhaben steht der fristgerechten Erreichung eines guten Zustands der Grundwasserkörper nicht entgegen.“

Hier fehle neben der summarischen Betrachtung der einzelnen Schädigungen die Auswirkung von Mikroplastik und der Erwärmung sowie der Reduktion der Grundwasserneubildungsrate

zusätzlich zu den Einflüssen des Klimawandels. Durch diese Auswirkungen könne eine Verschlechterung des Grundwasserkörpers nicht ausgeschlossen werden.

Seitens der Planfeststellungsbehörde ist hierzu auszuführen, dass die Schwellenwerte der Anlage 2 der Grundwasserverordnung durch die Filterung des Straßenabflusswassers in der belebten Bodenzone weiterhin im Grundwasser unterschritten werden.

Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt, richtet sich der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie streng nach den gesetzlichen Grundlagen. Darüber hinaus gehende Anforderungen bestehen nicht. Insbesondere eine Betrachtung von Mikroplastik ist nicht erforderlich. Auch die Temperatur des Grundwasserkörpers stellt laut Grundwasserverordnung keinen zu betrachtenden Parameter dar, es ist nur der chemische und mengenmäßige Zustand zu betrachten.

Die Grundwasserneubildung wird aufgrund des bereits guten Zustandes sowie des geringen Verhältnisses von Neuversiegelung zu gesamter Grundwasserkörperfläche in beiden Fällen nicht beeinträchtigt. Eine Verschlechterung für beide Grundwasserkörper kann sowohl für den chemischen als auch den mengenmäßigen Zustand ausgeschlossen werden.

Die Kritik der Einwender, dass bei der Planung der Regenrückhaltebecken (RRB) die qualitativ höherwertige Versickerungsfähigkeit des bestehenden Waldes bei der Dimensionierung nicht berücksichtigt worden sei, ist nicht zutreffend.

Die Dimensionierung der RRB mit Retentionsbodenfilteranlagen ist in Unterlage 18a, Wassertechnische Untersuchungen (Deckblattplanung) in Anhang 4a aufgeführt. Die Ermittlung der Rückhaltevolumina der RRB erfolgte gemäß DWA-Regelwerk, Arbeitsblatt A 117, Richtlinien für die Bemessung, die Gestaltung und den Betrieb von Regenrückhaltebecken (2013).

Im Vorfeld der Berechnungen wurden zu den maßgebenden Einleitstellen die Teileinzugsgebiete eines jeden RRB ermittelt, wie sie sich einmal vor dem Bau des Streckenabschnittes A 1 und einmal nach Fertigstellung der Straße darstellen (s. Unterlage 18a, Tab. 4).

Den ermittelten Teilflächen des Trassenkörpers, d. h. Fahrbahn / Mittelstreifen, Flächen der Bankette / Böschungen, werden als Grundlage zur Dimensionierung sogenannte Abflussbeiwerte zugeordnet (s. Unterlage 18a, Seiten 19/20). Die Abflussbeiwerte sind für versiegelte bzw. befestigte Flächen „hydraulisch“ ungünstiger als die für Wald- oder Feldflächen. Von daher fließt die Beschaffenheit der Geländeoberfläche in die Dimensionierung der RRB mit ein.

Bereichsweise wird Wasser aus dem natürlichen Gelände in Versickerungsgräben gefasst (s. Unterlage 18a Deckblatt Wassertechnische Untersuchung, Punkt 2.2.3).

Zu Erhöhung der Retention und der Versickerung werden kolkartige Vertiefungen an der Einleitungsstelle von Gräben und Rohren angeordnet. Durch diese Kleinrückhaltungen wird ein breitflächiges Ausfließen ins Gelände begünstigt und die Versickerung erhöht (s. Unterlage 18a Deckblatt Wassertechnische Untersuchung, Punkt 2.2.4).

Bei den Regenrückhaltebecken werden zur Erhöhung der Retention und der Versickerung kolkartige Vertiefungen an den Einleitungsstellen angeordnet. Der Ausfluss erfolgt dann breitflächig ins Gelände. Eine direkte Gewässereinleitung ist an keiner Stelle vorgesehen. Die v.g. Maßnahmen führen das anfallende Wasser somit vor Ort dem Wasserkreislauf wieder zu.

V.7.5 Sicherung der Trinkwasserversorgung/ Gefährdung von Trinkwasserbrunnen

Im Rahmen der ergänzenden Offenlage 2022 wurden Einwendungen wegen einer möglichen Gefährdung der Trinkwasserversorgung, z.B. der drei vom Zweckverband Trinkwasserversorgung Eifel betriebenen Trinkwasserbrunnen in der Ahbachschleife und des geplanten Redundanzbrunnens erhoben. Darüber hinaus wurde gefordert, das Wasserschutzgebiet in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband und der SGD Nord zu erweitern. Ferner wurde empfohlen, das Autobahnabwasser und die Behandlungsanlagen in das Nohner-Bach-System zu verlegen und auf die PWC-Anlage an dieser Stelle zu verzichten.

Die Einwender legten dar, dass die jetzige Autobahnplanung auf ca. 5 km mit einer überbauten Fläche von ca. 14 ha das Wassereinzugsgebiet des Grünbachs, welcher kurz danach in den Ahbach mündet, durchschneiden würde. 3- 4 km unterhalb der Grünbachmündung in den Ahbach lägen in der Ahbachschleife die Brunnen Trinkwasserbrunnen Nohn IV und III und Ahütte II. Zwischen den Brunnen Nohn IV und Nohn III gäbe es eine natürliche Bachschwinde, in Trockenzeiten würde der Bach in den Lücken des Kalkgesteins verschwinden.

In Trockenzeiten sei eine Vermischung des Grundwassers der Kalkmulde mit dem Bachwasser nicht auszuschließen. Ein konsequenter Schutz des ganzen Einzugsgebietes sei dringend notwendig, auch vor einer Kontaminierung des Grundwassers mit Keimen, was zum Bau von teuren Aufbereitungsanlagen und schon jetzt auf fast regelmäßige Notabschaltung des Brunnens Nohn IV in Trockenzeiten führen würde. Diese Gefährdung der Trinkwasserversorgung würde sich durch die A 1 weiter erhöhen.

Ferner würden nicht alle Schadstoffe in den geplanten Rückhaltebecken im Grünbachtal zurückgehalten. Die Becken seien nicht auf Schutz des Trinkwassers ausgelegt, denn sie lägen nicht in einem formell ausgewiesenen Trinkwasserschutzgebiet. Faktisch sei das Einzugsgebiet des oberen Ahbachtals (mit dem Grünbachtal) nach der Richtlinie über die Ausweisung von Trinkwasserschutzgebieten aber Trinkwasserschutzgebiet, da das gesamte oberirdische Einzugsgebiet auszuweisen sei. Aus diesem Grund sei das Autobahnprojekt und die Entwässerung nach den Richtlinien für Straßenbau in Trinkwasserschutzgebieten zu planen.

Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass eine besondere Gefahr von der geplanten „unbewirtschafteten Park- und Rastanlage mit WC-Gebäude (PWC-Anlage)“ ausgehe, deren Entwässerung unklar sei. Die Einwender führten beispielhaft an, dass das Trinkwasser der Stadt Blankenheim bei ansonsten hervorragender Qualität vor ca. 15 Jahren über lange Zeit eine Belastung mit Keimen aufgewiesen hätte, was erst nach Schließung der Parkplätze an der B 51 oberhalb der Trinkwassergewinnungsanlage zurückgegangen sei.

Nach Einschätzung der Einwender würde auch von kurzen starken Gewitterregen nach Trockenzeiten eine große Gefahr für die Trinkwasseranlagen ausgehen, da dabei die Schadstoffe von den Fahrbahnen abgeschwemmt, die gesammelten Schadstoffe in den Rückhaltebecken aufgewirbelt und im Grünbach und im Ahbach verteilt würden. Daher müssten die Bäche und Randstreifen im oberen Trierbachtal eigentlich alle als Wasserschutzzone II ausgewiesen werden.

Es wurde kritisiert, dass sich der allgemeine Zustand des Grünbaches und des Trierbachs und letztlich der Ahr durch den Autobahnbau summarisch weiter verschlechtern würde. Der Eingriff durch die Einschnitte der Autobahn in den Wasserhaushalt führe auch durch die steilen Böschungen zu weiterem schnellem Abfluss und würde auch die Landschaftsränder neben der Autobahn noch weiter austrocknen.

Zudem hätte sich der Grundwasserstand in der Kalkmulde seit 1980 im Jahresverlauf bereits durchschnittlich um 3 m gesenkt, mit Tiefstständen in 2018 und 2019. Infolge der Flächenversiegelung und Bodenverdichtung durch das Projekt und in Verbindung mit der bereits feststellbaren generell niedrigeren Grundwasserneubildung sei eine weitere Absenkung zu befürchten. Dann müsste die Wasserförderung in der Kalkmulde angepasst und die Fördermenge reduziert werden. Dies würde dem Vorrang der Sicherheit der regionalen Trinkwasserversorgung und auch hier dem Verschlechterungsverbot der Wasserrahmenrichtlinie widersprechen.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme unter anderem ausgeführt, dass die Planung und Ausweisung von Wasserschutzgebieten sowie die Durchführung der dazu notwendigen Rechtsverfahren der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Nord als Oberer Wasserbehörde des Landes Rheinland-Pfalz obliegt. Die Planung der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau ist in enger Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde (SGD Nord, Regionalstellen Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz und Trier) erfolgt.

Durch die Trasse der A 1 sind keine vorhandenen oder geplanten Wasserschutzgebiete betroffen, ein Ausbau nach den Vorgaben der „Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag) ist nicht erforderlich.

Der „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ (Unterlage 19.5.1) vom 03.04.2018 kommt zu folgendem Ergebnis:

„Eine Verschlechterung des ökologischen oder des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper Trierbach und Ahabach kann ausgeschlossen werden. Das Bauvorhaben steht der fristgerechten Erreichung eines guten Zustands der Oberflächenwasserkörper nicht entgegen.“

und

„Eine Verschlechterung des derzeit guten mengenmäßigen und chemischen Zustands der Grundwasserkörper kann ausgeschlossen werden. Das Bauvorhaben steht der fristgerechten Erreichung eines guten Zustands der Grundwasserkörper nicht entgegen.“

Auf Grundlage der neuen „Richtlinien für die Entwässerung von Straßen - REwS 2021“ wurde die Entwässerungsplanung der A 1 vom Straßenbaulastträger im Rahmen der Deckblattplanung überprüft und auf die aktuellen Vorgaben angepasst. Die Ausführung der Beckenanlagen erfolgt nunmehr in Form von vorgeschalteten Geschiebeschächten mit Auffangraum für Leichtflüssigkeiten als Vorstufe, Retentionsbodenfilterbecken (RBF) zur Behandlung des anfallenden Straßenoberflächenwassers (SOW) sowie den eigentlichen Regenrückhaltebecken.

Mit der vorgesehenen Anlage von RFB an Stelle von Absetzbecken erhöht sich der Wirkungsgrad der Reinigungsleistung des anfallenden SOW signifikant.

Die neuen Vorgaben zur Wasserrahmenrichtlinie wurden vom Straßenbaulastträger in dem „Deckblatt zum Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ berücksichtigt und führten im Wesentlichen dazu, dass alle bisher geplanten Regenrückhaltebecken (RRB) zusätzlich noch mit Retentionsbodenfilteranlagen ausgestattet werden, die eine noch deutlich erhöhte Reinigungsleistung erbringen und somit die Einträge aus dem Straßenabwasser in die Einleitgewässer weiter minimieren.

Dementsprechend konnte von Seiten der Gutachter im „Deckblatt zum Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ (Unterlage 19.5.1a) vom 12.08.2022 bestätigt werden:

„Für beide Oberflächenwasserkörper werden Verschlechterungen des ökologischen und chemischen Zustands ausgeschlossen. Das Vorhaben steht der Erreichung eines guten chemischen Zustands nicht entgegen.“

und

„Für beide Grundwasserkörper sind Verschlechterungen des mengenmäßigen und chemischen Zustandes auszuschließen.“

Im Hinblick auf die befürchtete Gefährdung durch die Park- und Rastanlage wird darauf hingewiesen, dass bei der unbewirtschafteten Park- und Rastanlage mit WC-Gebäude (PWC-Anlage) grundsätzlich eine getrennte Ableitung von anfallendem Niederschlags- und Schmutzwasser erfolgt. Das anfallende Niederschlagswasser wird in Mulden und Entwässerungsrinnen gefangen und über Rohrleitungen der Streckenentwässerung der A 1 zugeführt.

Das in den WC-Gebäuden anfallende Schmutzwasser wird in einer Schmutzwasserleitung gefasst und über eine Abwasserdruckleitung im Bankett eines vorhandenen, westlich der Strecke gelegenen parallelen Wirtschaftsweges in Richtung Gewerbegebiet „Brück“ geleitet. Dort wird die Abwasserleitung an die bestehenden Entsorgungsleitungen des Gewerbegebietes angebunden.

Die erforderlichen Versorgungsleitungen für die PWC-Anlage (Trinkwasser, Strom) verlaufen ebenfalls entlang des o. g. Wirtschaftsweges. Die geplanten Ver- und Entsorgungsleitungen sind in den Lageplänen Unterlage 5, Blätter Nrn. 12 bis 14 eingetragen.

Das Ver- und Entsorgungskonzept wurde mit den Verbandsgemeindewerken Daun abgestimmt. Eine besondere Gefahr bzgl. der vorgesehenen PWC-Anlage ist seitens des Vorhabenträgers nicht erkennbar.

Ferner besteht auch keine besondere Gefährdung der Trinkwasseranlagen durch Gewitterregen nach Trockenzeiten. Die durch die Deckblattplanung geänderte Ausgestaltung der Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Geschiebeschächten mit Auffangraum für Leichtflüssigkeiten als Vorstufe und Retentionsbodenfilterbecken zur Behandlung des anfallenden Stra-

ßenoberflächenwassers wird die Leistungsfähigkeit der Rückhaltebecken wesentlich verbessern. Die „kurzen, starken Gewitterregen“ können insbesondere durch die vergrößerten Rückhaltevolumina der Becken aufgefangen werden.

Darüber hinaus wurde von den Einwendern moniert, dass beim Bau einer Autobahn Staubwolken entstehen würden, die gewöhnlicher Weise bauseits mit Wasser gebunden würden. Das Wasser würde aus praktischen Gründen vor Ort entnommen und würde damit den Grundwasserspiegel unter Umständen in einem Maße reduzieren, dass die Versorgung mit Trinkwasser in dieser Region zumindest über Monate nicht mehr sichergestellt werden könnte. Bei einem so trockenen Sommer wie 2018 und 2022 würde das nicht nur der Landwirtschaft vor Ort Probleme bereiten, sondern konkret auch die Trinkwasserbrunnen bei Nohn gefährden.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu erläutert, dass es während der Bauphase zu erhöhter Staubentwicklung durch den Baubetrieb kommen kann. Die bauausführende Firma wird aber dann verpflichtet, durch Wässerung der Baustelle diese Beeinträchtigung weitmöglichst zu minimieren. Die Erforderlichkeit einer Wässerung wird durch die örtliche Bauüberwachung festgelegt. Sollte eine Wässerung der Baustelle erforderlich sein, gibt es für die Baufirmen zwei Möglichkeiten:

- a) Das Wasser wird aus dem öffentlichen Versorgungsnetz entnommen. Dies bedarf einer Genehmigung durch den zuständigen Wasserversorger, in der festgelegt wird, wieviel Wasser in welchem Zeitraum entnommen werden darf.
- b) Das Wasser wird über Pumpen aus einem geeigneten Oberflächengewässer entnommen. Auch dies bedarf einer Genehmigung durch die zuständige Wasserwirtschaftsverwaltung, in der festgelegt wird, wieviel Wasser in welchem Zeitraum an welcher Stelle entnommen werden darf.

Es ist daher nicht davon auszugehen, dass durch Staubentwicklungen während der Bauphase und dadurch ggf. erforderlich werdende Wässerungsmaßnahmen eine Gefährdung der Trinkwasserversorgung oder der Trinkwasserbrunnen verursacht wird. Durch die geplanten wassertechnischen Maßnahmen ist der Schutz der Trinkwasserbrunnen gewährleistet.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Ausführungen des Straßenbaulastträgers als sachgerecht und schließt sich ihnen vollinhaltlich an. Durch die vorliegend festgestellte Planung wird die Trinkwasserversorgung in der Region nicht gefährdet und es werden keine erheblichen negativen Beeinträchtigungen von Trinkwasserbrunnen verursacht.

VI. Forstliche Belange

Im Zuge des Vorhabens werden forstwirtschaftlich genutzte Waldflächen in Anspruch genommen. Die Kompensation des Waldflächenverlustes erfolgt entsprechend § 7 Abs. 2 LNatSchG in erster Linie durch die ökologische Aufwertung von Waldbeständen.

So werden z. B. im Maßnahmenkomplex Barsberg auf einer Fläche von ca. 178 ha Maßnahmen wie z. B. die Wiederaufforstung von Laubwald, der Umbau von Nadelwald zu Laubmischwald sowie Extensive Waldnutzung mit Waldrefugium umgesetzt. Die Maßnahmen im Maßnahmenkomplex 21 (Barsberg) befinden sich bereits in der Umsetzung durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben; sie wurden als „bevorratete Kompensationsmaßnahmen“ i. S. v. § 16 Abs. 1 BNatSchG anerkannt.

Aus § 1 LWaldG ergibt sich das gesetzliche Gebot der Walderhaltung, d.h. dass gemäß § 14 Abs. 2 LWaldG für alle unvermeidbaren Waldinanspruchnahmen eine flächengleiche Ersatzaufforstung (waldrechtlicher Ausgleich) zu erfolgen hat. Der Walderhaltungsgrundsatz im rheinland-pfälzischen Landeswaldgesetz bezieht sich generell auf alle Waldeigentumsarten. Mögliche finanzielle Entschädigungen des Waldeigentümers sind rein privatrechtlicher Natur und ersetzen die forstfachliche Forderung aus dem LWaldG heraus nach flächengleicher Ersatzaufforstung nicht.

Seit Oktober 2014 kann in Landkreisen mit einem Bewaldungsanteil von über 35 % auf eine Ersatzaufforstung verzichtet werden zugunsten sogenannter waldaufwertender Maßnahmen bestehender Waldbestände (Schreiben des MULEWF vom 9. Oktober 2014, Nachhaltiges Landnutzungsmanagement / Anwendung des § 14 LWaldG). Dies trifft im vorliegenden Verfahren zu, da der Waldanteil in den von der Planung betroffenen Landkreisen Vulkaneifel (45 %) und Ahrweiler (51,8 %) deutlich über dem Landesdurchschnitt in Rheinland-Pfalz mit 42 % liegt. Daher handelt es sich bei dem Untersuchungsgebiet um ein waldreiches Gebiet.

Die durch die Planung verursachten Waldinanspruchnahmen könnten nur durch einen Verzicht auf das Bauvorhaben vermieden werden. Bei Abwägung aller Belange überwiegt allerdings das Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung der Straßenbaumaßnahme gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Walderhaltung sowie den Interessen der betroffenen Waldbesitzer. Dem Vorhabenträger wurde daher im Wege der Konzentrationswirkung mit diesem Planfeststellungsbeschluss die Genehmigung zur Umwandlung von Wald nach § 14 Abs. 1 Nr. 1 LWaldG sowie zur Neuaufforstung von Wald nach § 14 Abs. 1 Nr. 2 LWaldG erteilt (vgl. Kapitel A, Nr. IX des Beschlusses).

In den Planunterlagen sind folgende waldverbessernde Maßnahmen mit einer Gesamtfläche von rund 519 ha vorgesehen:

Entwicklung von strukturreichen Eichenwäldern	42 ha
Entwicklung von Waldrand	58 ha
Extensive Waldnutzung mit Waldrefugium	121 ha
Strukturierung von Nadelwald/Laubmischwald	41 ha
Umbau von Nadelwald zu Laubmischwald	116 ha
Strukturierung von Laubwald	93 ha

Entwicklung von Bruch- und Sumpfwald	15 ha
Entwicklung von Bachuferwald	15 ha
Umbau von Nadelwald in Bachuferwald	18 ha
Gesamtfläche ca.	519 ha

Hinzu kommen noch die Maßnahmen „Wiederaufforstung von Laubwald“ mit ca. 30 ha und „Neuaufforstung von Laubwald“ mit ca. 12 ha Fläche sowie die Aufforstung von Lagerflächen, die während des Baus benötigt werden, mit ca. 5 ha Fläche.

Mit den im Rahmen der Planung vorgesehenen Maßnahmen ist damit sowohl dem naturschutzrechtlichen als auch dem walddrechtlichen Ausgleich Genüge getan.

VII. Jagd

VII.1 Jagdliche Belange

In den gegen die Planung vorgebrachten Einwendungen wurden unter anderem auch jagdliche Belange bzw. die Auswirkungen der Planung auf das Jagdrecht thematisiert. Hierzu ist zunächst festzustellen, dass von der Straßenplanung und deren Trassenführung verschiedene Jagdbezirke tangiert werden. Das Jagdrecht unterscheidet zwischen Eigenjagdbezirken und Gemeinschaftlichen Jagdbezirken. Von Eigenjagdbezirken spricht man dann, wenn zusammenhängende Grundflächen mit einer land-, forst- oder fischereiwirtschaftlich nutzbaren Fläche von 75 Hektar im Eigentum ein und derselben Person oder einer Personengemeinschaft stehen. Dagegen umfassen alle zu einer Gemeinde oder einer abgesonderten Gemarkung, aber nicht zu einem Eigenjagdbezirk gehörenden Grundflächen mit einer Mindestgröße von 250 Hektar einen genossenschaftlichen Jagdbezirk. Eigenjagdbezirke sind im Bereich der vorliegenden Planung nicht ausgewiesen und daher von der Straßenbaumaßnahme nicht betroffen. Allerdings hat die Baumaßnahme räumliche Berührung mit verschiedenen genossenschaftlichen Jagdbezirken.

Im Rahmen der planerischen Abwägung sind die Auswirkungen der Planung auf die von ihr berührten gemeinschaftlichen Jagdbezirke berücksichtigt worden. Zu jedem Jagdbezirk sind auf Veranlassung des Vorhabenträgers Gutachten erstellt worden. Der damit beauftragte Jagdsachverständige hat hierzu zunächst geprüft und festgestellt, dass keiner der im Wirkungsbereich der Baumaßnahme gelegenen genossenschaftlichen Jagdbezirke straßenbaubedingt in seiner Eigenständigkeit gefährdet wird. Auch unter Berücksichtigung der mit der Straßenbaumaßnahme einhergehenden Flächenverkleinerungen bleiben die Jagdbezirke als solche erhalten. Gleichwohl wurde berücksichtigt, dass es zu Beeinträchtigungen der Jagdausübung in den vorhandenen Jagdbezirken kommen wird. Zusätzlich zu den reinen Flächenverlusten der Jagdbezirke verringert sich durch den Verlust von Lebensraum für das Wild der Jagdertrag. Überdies kann es auch zu einer Minderung des Jagdertrags auf den verbleibenden – von dem Vorhaben nicht unmittelbar betroffenen – Flächen kommen, wenn die Jagd

infolge der Zerschneidungswirkungen des Vorhabens erschwert wird und auch nachteilige Wirkungen auf den Wildbestand der verbleibenden Flächen auftreten. In den eingeholten Jagdgutachten wurden diese Auswirkungen der Planung einer näheren Betrachtung unterzogen und entsprechende Entschädigungsansprüche dem Grunde nach festgestellt, über welche in dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Entschädigungsverfahren abschließend zu entscheiden sein wird.

Die Erschwernisse bei der Jagdausübung sind im öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens hinzunehmen. Nach § 5 Abs. 2 BJagdG unterbrechen Straßen nicht den Zusammenhang von Jagdflächen. Die auf Jagdflächen zulässigen anderweitigen – auch verkehrlichen – Nutzungen sind, auch wenn sie die Jagd faktisch erschweren, als Eigenart des jeweiligen Bezirks hinzunehmen. Dass die praktische Durchführung der Jagd an bestimmte Gegebenheiten im Gelände angepasst werden muss, schränkt das Jagdausübungsrecht nicht ein, sondern bestimmt nur seine Modalitäten. Mögliche Erschwernisse bei der Jagdausübung und eventuelle Jagdwertminderungen, die durch den Bau der Straße wegen der Lärmbeeinträchtigungen, möglichen Tierverlusten und durch Verringerung der Austauschbeziehungen außerhalb des Jagdreviers hervorgerufen werden könnten, sind unvermeidbar, im Hinblick auf die Vorrangigkeit der Straßenplanung und der für sich sprechenden öffentlichen Belange von den Jagdausübungsberechtigten bzw. Jagdgenossen jedoch hinzunehmen. Zur Begründung der gewählten Planung wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses verwiesen.

Die nachteiligen Wirkungen auf die Jagd sind zwangsläufige Folge der Inanspruchnahme von Grundeigentum für das Vorhaben, sowohl hinsichtlich der Autobahntrasse selbst als auch hinsichtlich der benötigten Kompensationsflächen und daher grundsätzlich zu entschädigen. Dies gilt auch für die Gemeinschaftsjagd, denn auch das Jagdausübungsrecht der Jagdgenossenschaften ist ein vermögenswertes Recht, das der jeweiligen Jagdgenossenschaft zusteht und den Schutz von Art. 14 GG genießt.

Die Jagdgenossenschaft ist eine Körperschaft, der die Grundeigentümer des Jagdbezirks angehören (§ 9 Abs. 1 Satz 1 BJagdG). Diese Abspaltung des Jagdrechts vom Eigentum des einzelnen Grundeigentümers und die Übertragung des Jagdrechts auf die verselbstständigte Gemeinschaft der Jagdgenossen ändert jedoch nichts daran, dass sich der vorhabenbedingte Entzug von Flächen, auf denen die Jagd bislang ausgeübt werden konnte, gegenüber der Jagdgenossenschaft als Entzug eines Rechts ähnlich dem Eigentumsentzug bei einem Grundeigentümer darstellt.

Die mit der vorliegenden Straßenplanung einhergehenden Beeinträchtigungen des Jagdrechts bzw. des Jagdausübungsrechts in den genossenschaftlichen Jagdbezirken werden nach Maßgabe des geltenden Entschädigungsrechts zu entschädigen sein. Bei der Bemessung der zu leistenden Entschädigung sind neben den Beeinträchtigungen der Jagd, die auf die Inanspruchnahme von Flächen durch das Vorhaben selbst entfallen, auch solche Beeinträchtigungen zu berücksichtigen, die während der Bauzeit und nach Realisierung des Vorhabens an den verbleibenden Flächen im Jagdbezirk der betroffenen Jagdgenossenschaften entstehen.

Den Belangen der Jagdgenossenschaften wird folglich durch die Entschädigungspflicht vollumfänglich Rechnung getragen.

VII.2 Beeinträchtigung der Jagdbezirke; Verlust von Einnahmen aus der Jagdpacht

Die eingegangenen Einwendungen Privater, die Stellungnahmen der Gemeinden sowie das Vorbringen der Jagdgenossenschaft Nohn, die den Entzug von Jagdflächen und Minderungen des Jagdertrags oder sonstige Beeinträchtigungen des Jagdrechts thematisieren, werden unter Hinweis auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. VII dieses Beschlusses zurückgewiesen. Hinsichtlich der straßenbaubedingten Beeinträchtigungen jagdrechtlicher Belange überwiegt das öffentliche Interesse an dem Neubau der A 1 das entgegenstehende Interesse von Jagdgenossenschaften, der Gemeinden und der Jagdpächter an einem unbeeinträchtigten Erhalt der Jagdreviere. Gebietsdurchschneidungen sind bei der vorliegenden Straßenbaumaßnahme unumgänglich. Mögliche Erschwernisse bei der Jagdausübung und eventuelle Wertminderungen, die durch den Bau der Straße hervorgerufen werden könnten, vermögen einen Verzicht auf den Straßenbau nicht zu begründen. Die Belange der Jagd treten hinter dem Vorhaben und den damit verfolgten Planungszielen zurück. Hiervon unberührt bleibt die Entschädigungspflicht des Vorhabenträgers hinsichtlich der mit der Planung einhergehenden Beeinträchtigungen des Jagdrechts der Jagdausübungsberechtigten, worüber allerdings erst im Rahmen des Entschädigungsverfahrens zu befinden sein wird.

Hinsichtlich der Geltendmachung von jagdlichen Beeinträchtigungen auf Seiten der Jagdpächter ist Folgendes zu ergänzen:

Die Jagdpacht vermittelt wegen ihrer Nachrangigkeit gegenüber den Rechten der Jagdgenossenschaft dem Jagdpächter keine direkte Rechtsposition. Der Inhalt des Jagdrechts i. S. des § 1 BJagdG - nämlich wildlebende Tiere zu hegen, die Jagd auf sie auszuüben und sie sich anzueignen - steht originär allein dem Inhaber eines Eigenjagdbezirks oder der Jagdgenossenschaft zu. Auf den Jagdpächter geht dieses Recht nur kraft des obligatorischen Vertrages über. Der Jagdpächter ist deswegen nicht anders als ein sonstiger obligatorisch Berechtigter zu behandeln; er hat nicht das öffentlich-rechtliche Abwehrrecht gegen die Straßenplanung, das der Jagdgenossenschaft zusteht. Er ist deswegen in seiner Eigenschaft als Pächter grundsätzlich nicht befugt, gegen Beeinträchtigungen der Jagdausübung durch Planvorhaben vorzugehen.

Wenn in Einwendungen auch die Entschädigung für Wild- und Verbißschäden gefordert wird, sind diese Einwendungen ebenfalls zurückzuweisen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der Bau und der Betrieb der A 1 bzw. des vorliegenden Abschnittes nicht kausal für derartige Schäden, so dass kein Entschädigungsanspruch besteht.

Nach alledem ist den jagdrechtlichen Belangen und den Auswirkungen der Planung auf das Jagdrecht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde umfassend Rechnung getragen. Ein Rechtsanspruch auf Unterlassen oder Modifizierung der Planung kann aus den hier geltend gemachten jagdrechtlichen Einwendungen nicht hergeleitet werden. Die Einwendungen sind

vielmehr unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen insgesamt als unbegründet zurückzuweisen.

VIII. Landwirtschaftliche Belange

VIII.1 Allgemeines

Durch den Neubau der A 1 im Abschnitt von der Anschlussstelle Adenau bis zur Anschlussstelle Kelberg einschließlich der erforderlichen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen werden auch Flächen beansprucht, die bisher landwirtschaftlich genutzt werden. Neben den Belangen des Natur- und Umweltschutzes sind somit auch diejenigen der Landwirtschaft im Rahmen der Abwägung einzubeziehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgetragenen Einwendungen zu diesem Themenkomplex ausführlich betrachtet und mit den weiteren Belangen, die durch die Straßenplanung berührt werden, sowie den Gesichtspunkten, die für den Neubau der A 1 sprechen, abgewogen. Dabei ist sie rechtsfehlerfrei zu dem Ergebnis gelangt, dass die Landwirtschaft bei der Planung in ausreichendem Umfang berücksichtigt wurde.

Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass der Straßenbaulastträger den betroffenen Eigentümern angeboten hat, die Umsetzung und Erhaltung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen im Wege einer dinglichen Sicherung (Grunddienstbarkeit) zu gewährleisten und die Flächen im Eigentum der derzeitigen Eigentümer zu belassen. Eine Bewirtschaftung der Flächen kann daher weiterhin eingeschränkt – unter Beachtung der jeweiligen naturschutzfachlichen Auflagen - erfolgen.

Diese Vorgehensweise entspricht dem Schutzgedanken des Art. 14 Grundgesetz, da so ein Minimum an Beeinträchtigungen von privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahme erreicht werden kann und der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Der Straßenbaulastträger wurde darüber hinaus durch die Planfeststellungsbehörde in Kapitel B, Nr. 11 zusätzlich verpflichtet, auf entsprechenden Antrag der Eigentümer Grundstücksflächen, bei denen lediglich eine dingliche Sicherung vorgesehen ist, bzw. die nur teilweise in Anspruch genommen werden sollen, doch vollständig zu erwerben, wenn eine weitere wirtschaftliche Nutzung der Fläche sonst nicht mehr gewährleistet wäre; in diesen Fällen ist der Erwerb aus der Sicht der Betroffenen der mildere Eingriff, so dass der Straßenbaulastträger aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insoweit entsprechend verpflichtet werden konnte.

Bei der Konzeption der Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen wurde auch den Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG hinsichtlich einer Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange Rechnung getragen. Im Zuge der Planungsphase konnten in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde große Flächen für Offenlandmaßnahmen verlagert werden. Hierzu zählen die

Bereiche des Maßnahmenkomplexes „Waldkönigen“ mit rd. 33 ha sowie der Maßnahmenkomplex „Nerother Kopf“ mit rd. 64 ha, so dass eine Reduzierung der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen im unmittelbaren Umfeld der Straßenplanung von nahezu 100 ha erreicht werden konnte.

Die verbleibenden Maßnahmen sind auf das unbedingt notwendige Maß reduziert worden und in Art, Umfang und Lage zwingend erforderlich, um die durch den Straßenbau bedingte Konflikte zu kompensieren.

Die nun verbleibende Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen ist für die Umsetzung der Planung einschließlich der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen zwingend erforderlich und kann nicht weiter reduziert werden. Der notwendige Flächenbedarf ergibt sich zum einen für den Neubau der Straße und zum anderen aus den in den jeweiligen Fachbeiträgen nachvollziehbar abgeleiteten Beeinträchtigungen der betroffenen Fauna und Flora und den dadurch erforderlich werdenden landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen. Weiterhin wird das vorhandene Wirtschaftswegenetz wiederhergestellt. Somit ist insgesamt von einer auf das absolut notwendige Mindestmaß beschränkten Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen auszugehen.

Insofern waren die Einwendungen und Bedenken, die sich allgemein gegen den Umfang der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen wandten, als sachlich unbegründet zurückzuweisen, soweit ihnen nicht durch die in Kapitel C dieses Beschlusses formulierten Nebenbestimmungen oder Planänderungen stattgegeben wurde.

Im Verfahren wurde von einigen betroffenen Landwirten auch eine Existenzgefährdung ihrer landwirtschaftlichen Betriebe geltend gemacht.

Generell kann die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen im Zuge von Straßenausbauvorhaben dazu führen, dass unter Umständen einzelne Grundstückseigentümer derart stark betroffen werden, dass ihre landwirtschaftlichen Betriebe in ihrer Existenz gefährdet oder gar vernichtet werden können. Dies gilt uneingeschränkt für Vollerwerbsbetriebe. Für Betriebe, die lediglich im Nebenerwerb geführt werden, gilt dies nur, soweit sie von ihrer Größe, ihrer Ausstattung und ihres betrieblichen Konzeptes jederzeit in Form eines Vollerwerbsbetriebes zur alleinigen Existenzsicherung des Inhabers genutzt werden könnten. In diesen Fällen wird besonders stark in die durch die Art. 12 und 14 GG geschützten Rechtspositionen der betroffenen Personen eingegriffen; in der Rechtsprechung wurden daher besondere Anforderungen an den Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit eines solchen Eingriffs entwickelt, die bei der Planfeststellung zu berücksichtigen sind. Die Planfeststellungsbehörde muss das Gewicht der insoweit vorgetragenen Einwendungen richtig ermitteln und mit den sonstigen öffentlichen und privaten Belangen fehlerfrei abwägen. Außerdem ist zu beachten, dass der private Belang eines einzelnen betroffenen landwirtschaftlichen Betriebes dann zu einem öffentlichen Belang

„erstarken“ kann, wenn durch eine Vielzahl durch das Bauvorhaben ausgelöster Existenzgefährdungen nachhaltig in die regionale Wirtschaftsstruktur eingegriffen wird.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Grundsätze bei ihrer Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens angehalten. Den Belangen der im Planbereich von dem Vorhaben betroffenen Landwirtschaft wurde umfassend Rechnung getragen. So wurde für 8 landwirtschaftliche Betriebe, die im Anhörungsverfahren eine mögliche Existenzgefährdung vorgetragen haben, ein entsprechendes Gutachten durch einen von der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen erstellt. Diese Gutachten wurden den jeweiligen Einwendern zur Verfügung gestellt. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird auf die Widergabe der Einzelheiten der Sachverständigengutachten an dieser Stelle verzichtet.

Die Gutachten kamen zu dem Ergebnis, dass durch den Neubau der A 1 im Abschnitt von der Anschlussstelle Adenau bis zur Anschlussstelle Kelberg bei keinem der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe vorhabenbedingt eine Existenzgefährdung verursacht wird. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Gutachten als sachgerecht und nachvollziehbar und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Auf die Ausführungen zu den jeweiligen Privatbetroffenen in Kapitel E dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Doch auch für den Fall, dass bei einem oder evt. auch mehreren landwirtschaftlichen Betrieben Zweifel hinsichtlich der Bewertung der Existenzgefährdung anzumelden wären, etwa weil sich die Erheblichkeit des straßenbaubedingt verursachten Eingriffs für den Betrieb entgegen den gutachterlichen Feststellungen gravierender darstellen sollte, würde dies der Planfeststellung der hier in Rede stehenden Neubaumaßnahme gleichwohl nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit an einem Neubau der A 1 im Abschnitt von der Anschlussstelle Adenau bis zur Anschlussstelle Kelberg auch unter Inkaufnahme möglicher Existenzgefährdungen einzelner Betriebe den entgegenstehenden Interessen der Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. Die möglichen Folgen der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe wären dabei in Kauf zu nehmen, da größere Änderungen der Planung, die zu einer Abwendung der Existenzgefährdung vorgenommen werden müssten, im Interesse der Ausgewogenheit der Planung nicht in Betracht kommen. In diesen Fällen wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche bis zu einem Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes reichen könnten.

VIII.2 Flurbereinigungsverfahren

Im Planungsbereich werden Flurbereinigungsverfahren nach den Bestimmungen des Flurbereinigungsgesetzes durchgeführt. Dadurch können die durch den Neubau der A 1 hervorgerufenen Grundstücksinanspruchnahmen auf einen größeren Kreis von Eigentümern verteilt und somit für jeden einzelnen Betroffenen erträglicher gestaltet werden.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Verfahren:

1. **Dreis-Brück/ Dockweiler:**

Hierbei handelt es sich um ein vereinfachtes Flurbereinigungsverfahren gem. § 86 FlurbG. Die Grundbuchberichtigung ist 2018 erfolgt, die Schlussfeststellung ist am 09.08.2021 erfolgt. Das Verfahren ist seit dem 05.10.2021 rechtskräftig und unanfechtbar.

2. **Kirchspiel Bodenbach**

Dieses Verfahren begann ursprünglich als Unternehmensflurbereinigungsverfahren gem. § 87 FlurbG, wurde jedoch am 16.08.2016 auf ein vereinfachtes Flurbereinigungsverfahren gem. § 86 FlurbG umgestellt. Die davon betroffenen Grundstücksflächen sind in den Grunderwerbsunterlagen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens noch mit den „Alteigentümern“ aufgelistet; in den Stellungnahmen des Straßenbaulastträgers zu den Einwendungen, die sich auf Flächen im Flurbereinigungsverfahren Kirchspiel Bodenbach beziehen, wurden jedoch bereits die neuen Flächenzuteilungen und Eigentumsregelungen des DLR Eifel zu Grunde gelegt. Die Ausführungsanordnung ist seit dem 20.12.2021 rechtskräftig und unanfechtbar.

3. **Nohn**

Dieses Verfahren begann ursprünglich als Unternehmensflurbereinigungsverfahren gem. § 87 FlurbG, wurde jedoch am 04.10.2019 auf ein vereinfachtes Flurbereinigungsverfahren gem. § 86 FlurbG umgestellt. Die davon betroffenen Grundstücksflächen sind in den Grunderwerbsunterlagen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens noch mit den „Alteigentümern“ aufgelistet; in den Stellungnahmen des Straßenbaulastträgers zu den Einwendungen, die sich auf Flächen im Flurbereinigungsverfahren Nohn beziehen, wurden jedoch bereits die neuen Flächenzuteilungen und Eigentumsregelungen des DLR Eifel zu Grunde gelegt.

Mit Ausnahme des Flurbereinigungsverfahrens Dreis-Brück/ Dockweiler, das bereits in der oben gelegten und hier festgestellten Planung eingearbeitet ist, sind diese Flurbereinigungsverfahren noch nicht in einem solchen Verfahrensstand, dass ihre Ergebnisse in die Abwägung des hier festgestellten Planes final einbezogen werden konnten. Alle durch den Bau der A 1 hervorgerufenen Auswirkungen wurden daher bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abschließend in ihrer Problemstellung bewältigt. Der Hinweis auf die Flurbereinigungsverfahren ist lediglich nachrichtlich; allerdings ist aufgrund des Verfahrensstandes davon auszuge-

hen, dass durch die Flurbereinigungsverfahren die durch die vorliegende Planung verursachten Eingriffe in landwirtschaftlich genutzte Flächen abgemildert und für die Betroffenen erträglicher gestaltet werden können.

Sofern sich in Folge der fortgeschrittenen Flurbereinigungsverfahren die in den offen gelegten Planunterlagen dargestellten Grundstücksdaten zwischenzeitlich geändert haben, sind die aktuellen Daten maßgebend. Maß und Umfang der Grundstücksinanspruchnahme ergeben sich jedoch unverändert aus den festgestellten Plänen. Auf die Ausführungen zu den jeweiligen Privatbetroffenen in Kapitel E dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

IX. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)

IX.1 Erläuterungen zur Lärmsituation

Zu den im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigenden Belangen gehört auch die Lärmsituation. Die hierzu vorgenommene Prüfung nach Maßgabe der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen führt im vorliegenden Fall zu der Feststellung, dass das mit diesem Beschluss festgestellte Vorhaben mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar ist. Hierbei wurden sowohl die grundsätzliche Linienführung der Straße als auch die durch den Lärmschutz aufgeworfenen Probleme berücksichtigt. Die Gestaltung des Vorhabens im Einzelnen sowie die in den Planunterlagen enthaltenen und im Auflagenteil dieses Beschlusses angeordneten Maßnahmen stellen sicher, dass keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz. 2 VwVfG i.V.m. §§ 41 ff. BImSchG ohne Ausgleich verbleiben.

IX.1.1 Rechtsgrundlagen und Berechnungsgrundlagen

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach den gesetzlichen Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Weiterhin ist entsprechend §§ 41 ff BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen darüber hinaus durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen, dass hierdurch keine schädlichen oder erheblich belästigenden Lärmeinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt jedoch nur insoweit, als die Kosten einer Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen dürfen. Für den Fall, dass die in der Rechtsverordnung nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG festzulegenden Immissionsschutzgrenzen dennoch überschritten werden, hat nach § 42 BImSchG der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage einen An-

spruch auf angemessene Entschädigung in Geld für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der Anlage als zumutbar anzusehen ist.

Von der Möglichkeit, Immissionsschutzgrenzen festzulegen, hat der Gesetzgeber mit der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) Gebrauch gemacht. Die 16. BImSchV findet gemäß Artikel 1 § 6 und Artikel 3 der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Immissionsschutzgesetzes vom 04. November 2020 (BGBl. 2020, S. 2334) in ihrer bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren Anwendung, da der Antrag auf Verfahrensdurchführung bereits vor Ablauf des 01. März 2021 gestellt worden ist. Dementsprechend dürfen nach § 2 Abs. 1 der genannten Verordnung beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen die folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

Gebietskategorie	Grenzwerte (Tag / Nacht)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57 / 47 dB(A)
reine und allgemeine Wohngebiete	59 / 49 dB(A)
Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete	64 / 54 dB(A)
Gewerbegebiete	69 / 59 dB(A)

In welche Gebietskategorie die betroffenen Gebäude einzustufen sind, beurteilt sich zunächst an Hand vorliegender Bebauungspläne. Im Außenbereich sind genehmigte oder zulässig vorhandene bauliche Anlagen wie Mischgebiete zu schützen. Sofern keine verbindlichen Bauleitpläne für bestimmte Gebiete oder Anlagen vorliegen, so ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich der tatsächlichen Gegebenheiten mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebiete zu ermitteln.

Weiterhin hat der Ordnungsgeber in § 3 und der dortigen Anlage 1 der 16. BImSchV auch das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel nach Maßgabe der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS 90, Kapitel 4.0 (VkBl. 1990, Nr. 7 vom 14. April 1990 unter lfd. Nr. 79) verbindlich vorgeschrieben. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die hier zu treffende Entscheidung herangezogen werden, sind nach dieser Berechnungsmethode ermittelt worden. Maßgebend für die von dem Vorhaben zu erwartenden Lärmbelastungen ist u.a., welche Verkehrsmengen die A 1 (neu) künftig aufweisen wird.

Mit dem Aspekt der zu erwartenden Verkehrsbelastungen hat sich die Planfeststellungsbehörde bereits in den „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ (Kapitel E, Nr. IV) ausführlich beschäftigt; auf die dortigen Ausführungen und auf die der Planung zugrundeliegenden verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Der Straßenbaulastträger hat die nach Inbetriebnahme der festgestellten Neubaustrecke zu erwartenden schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche in einer Schalltechnischen Untersuchung überprüft. Die Berechnung der Beurteilungspegel wurde für die am ungünstigsten gelegenen Wohnhäuser der anliegenden Ortslagen entlang der Neubaustrecke durchgeführt. Die Untersuchung der Lärmsituation hat ergeben, dass kein Anlass besteht, dem Straßenbaulastträger die Durchführung aktiver oder passiver Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen, weil die nach den §§ 41, 43 BImSchG i.V.m. § 2 der 16. BImSchV als maßgeblich festgesetzten Beurteilungskriterien beim Neubau von Straßen nicht erfüllt sind. Der Straßenbaulastträger konnte daher nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbebauung verpflichtet werden. Einzelheiten sind aus den beigefügten schalltechnischen Untersuchungen (vgl. Unterlagen 17.1 und 7) zu entnehmen.

IX.1.2 Lärmsituation der direkt betroffenen Siedlungsbereiche

Die schalltechnische Untersuchung umfasst den Neubau der A 1 zwischen den Anschlussstellen Kelberg und Adenau. Ziel der Untersuchung ist es, insbesondere die angrenzende Bebauung der Ortslagen Üxheim, Trierscheid, Nohn, Borler, Heyroth, Bongard und Dreis-Brück auf Lärmbeeinträchtigungen durch den Neubau der A 1 im vorliegenden Planungsabschnitt zu untersuchen und eventuell notwendige Lärmschutzmaßnahmen aufzuzeigen.

Die Berechnung der Beurteilungspegel wurde für die lärmtechnisch am ungünstigsten gelegenen Wohnhäuser der jeweils an der Neubaustrecke der A 1 anliegenden Ortslagen und der entsprechenden Bebauung durchgeführt. Die Ergebnisse der repräsentativen Immissionsorte konnten auch auf die weiter entfernten Bereiche und Wohnbebauungen übertragen werden, da mit zunehmender Entfernung der Beurteilungspegel abnimmt und die näher gelegene Bebauung auch zusätzlich abschirmende Wirkung haben kann. Untersuchungen weiter entfernt liegender Wohnhäuser wurden daher grundsätzlich nicht mehr erforderlich. Einzelheiten sind der schalltechnischen Untersuchung und den Übersichtslageplänen zur schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen. Zur Ermittlung der Beurteilungspegel wurden die Verkehrszahlen aus der festgestellten Verkehrsuntersuchung 2008/2009, Prognose 2025 vom Februar 2010 zu Grunde gelegt. Das dort, gegenüber der Verkehrsuntersuchung vom Dezember 2015 mit dem Prognosehorizont 2030, ermittelte „höhere“ Verkehrsaufkommen stellt gewissermaßen aus Sicht des Immissionsschutzes ein verkehrliches Worst-Case-Szenario zu Gunsten der Planungsbetroffenen dar. Im Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen bleibt festzuhalten, dass durch die ortslagenferne Trassierung der A 1 die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte in den betrachtenden Ortslagen deutlich unterschritten werden. Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge im Sinne der 16. BImSchV werden somit nicht erforderlich. Soweit von Einwenderseite explizit die eigene individuelle Lärmsituation an einzelnen Gebäuden vorgetragen wird, kann diesbezüglich ergänzend auf die entsprechenden Ausführungen über die Ergänzenden Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen in Kapitel E Nr. XII des Beschlusses verwiesen werden.

IX.1.3 PWC-Anlage

Im Bereich von Bau-km 14+200 bis Bau-km 14+500 ist beidseitig der A 1 eine unbewirtschaftete Rastanlage mit WC-Gebäuden und Erholungsflächen (PWC-Anlage) vorgesehen. Die der vorliegenden Planung zu Grunde liegende PWC-Anlage ist Ergebnis eines Abstimmungsprozesses zwischen den beiden Bundesländern Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen sowie dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hinsichtlich der Schaffung der erforderlichen Parkkapazität und Stellplatzermittlung für LKW im Gesamtkonzept der A 1 vom AD Vulkaneifel bis zur AS Blankenheim. Mit jeweils 19 LKW- und 20 PKW-Stellplätzen je Seite (einschließlich zweier Parkstände für mobilitätsbeeinträchtigte Personen) wird die Stellplatznachfrage mit der geplanten PWV-Anlage bedarfsgerecht berücksichtigt. Die Grundform entspricht der Regellösung aus Anhang 9, Musterplan A 1 gemäß den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS), Ausgabe 2011.

Die Planung der Anlage verfolgt insbesondere das Ziel, die Anzahl der Lkw-Stellplätze entlang der A 1 zu erhöhen und den Bedarf entsprechend den generellen Vorgaben des Bundesfernstraßengesetzes abzudecken. Gemäß § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die A 1 ist eine durchgehende Fernstraßenverbindung von Heiligenhafen an der Ostsee bis zur französischen Grenze bei Saarbrücken im Südwesten der Bundesrepublik. Ihre Lage im Netz der Fernstraßenverbindungen macht sie zu einer bedeutenden Nord-Süd-Achse. Zu einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand gehört nicht nur die ausreichende Leistungsfähigkeit des Autobahnnetzes selbst, sondern beispielsweise auch Stellplatzanlagen die Gelegenheiten für Pausen bieten und insbesondere Berufskraftfahrern die Möglichkeit einräumen, die gesetzlich geregelten Lenkzeiten einzuhalten.

Bei der Planung der vorgesehenen PWC-Anlage sind zum Schutz der LKW-Fahrer vor dem vom Straßenverkehr ausgehenden Autobahnlärm weiterhin Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Danach wird sowohl entlang der östlich als auch der westlich der A 1 gelegenen PWC-Anlage eine Kombination von Lärmschutzwall / Lärmschutzwand hergestellt. Die Ausbaulänge der Lärmschutzanlage beläuft sich auf ca. 240 m bzw. 220 m. Die Gesamthöhe beträgt 3,50 m und setzt sich zusammen aus einem 1,00 m hohen Lärmschutzwall sowie einer 2,50 m hohen Lärmschutzwand. Dies entspricht den Vorgaben des „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II“ vom 27. August 2009, wonach zum Schutz der LKW-Fahrer während der Ruhezeiten an Rastanlagen auf Bundesautobahnen eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden soll.

Die PWC-Anlage mit den vorgesehenen Lärmschutzanlagen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zur Erhöhung der Erholungsqualität auf der unbewirtschafteten Rastanlage erforderlich, um eine Verbesserung der Lärmsituation der Verkehrsteilnehmer und insbesondere der LKW-Fahrer während ihrer Ruhezeiten zu erreichen. Die Rastanlage mit WC-Gebäuden und Erholungsflächen ist unter funktionalen Gesichtspunkten Teil des Straßenkörpers im Sinne des § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG und somit Bestandteil der Bundesautobahn.

IX.1.4 Behandlung der Einwendungen zum Gesamtkomplex Lärmschutz

Lärmmessungen

Soweit die Durchführung von Lärmmessungen gefordert wird, entspricht dies nicht den gesetzlichen Regelungen. Im Rahmen schalltechnischer Untersuchungen ist der Beurteilungspegel gem. § 3 der 16. BImSchV nach den Vorgaben der Anlage 1 zu § 3 zu berechnen. Diese Berechnungsmethode wurde den vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen auch zu Grunde gelegt. Eine Verpflichtung des Straßenbaulastträgers zur Durchführung von Lärmmessungen anstelle von Berechnungen ist nicht erforderlich und auch nicht möglich.

Zum einen ist der Straßenbaulastträger im Hinblick auf die Beurteilung der Lärmsituation an die Vorgaben der 16. BImSchV und den RLS 90 gebunden, so dass die maßgeblichen Beurteilungspegel nach der dort beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern berechnet werden müssen. Zum anderen ist es nur durch Berechnungen möglich, ein allgemein gültiges und vergleichbares Ergebnis zu erhalten, damit eine Gleichbehandlung der durch den Straßenverkehrslärm betroffenen Bürger gewährleistet werden kann.

Ergänzend ist darüber hinaus zu bemerken, dass bei Lärmmessungen auch lediglich eine kurzzeitige Situation erfasst wird, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren ständig erhebliche Veränderungen erfahren kann. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden der RLS 90 auf langfristigen und empirischen Untersuchungen. Berechnungen können somit - im Gegensatz zu Messungen - allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse liefern und gewährleisten somit eine Gleichbehandlung der vom Lärm betroffenen Bürger. Das Rechenmodell der RLS 90 geht zugunsten der Betroffenen stets von der räumlich und meteorologisch denkbar ungünstigsten Situation (z.B. einer Mitwindlage) aus. In der Regel liegt daher der errechnete Beurteilungspegel über dem Ergebnis von Vergleichsmessungen. Im Übrigen wären Messungen der Lärmsituation zum gegenwärtigen Zeitpunkt darüber hinaus auch in tatsächlicher Hinsicht ausgeschlossen, da die A 1 im festgestellten Planungsabschnitt noch nicht fertiggestellt ist.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass bei schalltechnischen Untersuchungen nur solche Formeln und Werte für die Berechnung des Beurteilungspegels verwendet werden dürfen, die in der 16. BImSchV und den RLS 90 beschrieben sind oder auf der Grundlage dieser Vorschriften eingeführt wurden. Auch der Forderung, eine lärmtechnische Überprüfung zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Autobahnabschnittes durch einen unabhängigen Gutachter vornehmen zu lassen entspricht nicht den Vorgaben der 16. BImSchV.

Die Einwendungen erweisen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als insgesamt unbegründet und waren daher zurückzuweisen.

Forderung nach Einbeziehung weiterer Ortslagen in die Schalltechnische Untersuchung

Die Forderung, weitere Ortslagen in die vorliegende Untersuchung mit einzubeziehen und schalltechnisch zu überprüfen, ist zurückzuweisen.

Wie bereits ausgeführt, wurde für die angrenzende Bebauung im Umfeld der Straßenneubau- maßnahme eine schalltechnische Berechnung an repräsentativen Immissionsorten durchge- führt. Nach den Ergebnissen dieser Berechnungen werden im Neubaubereich der A 1 vorlie- gend keine Schallschutzmaßnahmen für die angrenzende Bebauung erforderlich, da die vor- geschriebenen Grenzwerte an den untersuchten repräsentativen Gebäuden deutlich unter- schritten werden.

Insbesondere werden auch keine Schallschutzmaßnahmen in den von Einwenderseite ange- sprochenen Ortslagen Dorsel, Müsch, Insul und Lommersdorf erforderlich, da diese außerhalb des Wirkungsbereichs des vorliegenden Planfeststellungsabschnitts der A 1 zwischen der AS Kel- berg und der AS Adenau liegen. Aufgrund der Lage und der Entfernung zur vorliegend fest- gestellten Trasse sind in den Ortslagen im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt keine Lärmbetroffenheiten im Sinne der 16. BImSchV zu erwarten. Mögliche Betroffenheiten, die durch die Weiterführung der A 1 zwischen der AS Adenau und der AS Blankenheim entstehen können, sind dann in den dort durchzuführenden Genehmigungsverfahren festzustellen zu behandeln.

Anwendbarkeit der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)

Auch der Forderung, die TA Lärm bei der Beurteilung der baubedingten Lärmsituation anzu- wenden, kann nicht entsprochen werden.

Hierzu ist darauf zu verweisen, dass für den Bau von Straßen ausdrücklich die §§ 41, 43 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV anzuwenden sind. Dagegen ist die TA Lärm als allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 48 BImSchG erlassen worden. Insofern handelt es sich bei den §§ 41, 43 BImSchG und der 16. BImSchV um spezialgesetzliche Regelungen, die beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen den allgemeinen Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der TA Lärm vorgehen. Die dem Verfahren zugrunde- liegende schalltechnische Untersuchung nach der 16. BImSchV hat ergeben, dass beim Neu- bau der A 1 im planfestgestellten Planungsabschnitt an allen untersuchten Gebäuden die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten und deutlich unterschritten werden. Lärmvorsorgemaßnahmen zu Lasten des Straßenbaulastträgers werden somit im festgestell- ten Planungsabschnitt nicht erforderlich. Die Einwendungen erweisen sich als unbegründet und sind daher zurückzuweisen.

Überlagerungslärm – kumulative Betrachtung

Von Einwenderseite wird vorgetragen, dass der Verkehrslärm der A 1 sich zu bereits vorhandenen Lärmquellen (z.B. landwirtschaftliche Betriebe, Verkehrslärm im untergeordneten Verkehrsnetz, Fluglärm) addiere. Dies sei in der schalltechnischen Untersuchung entsprechend zu berücksichtigen.

Hinsichtlich einer Überlagerung der Lärmpegel der geplanten A 1 mit bereits vorhandenen Lärmquellen (sog. Summenbildung) ist zunächst auf § 41 BImSchG zu verweisen. Danach sind grundsätzlich lediglich die durch den Bau bzw. wesentliche Änderung des Verkehrsweges verursachten Immissionen zu berücksichtigen. Diese Vorgehensweise ist auch in der Rechtsprechung anerkannt. Ausnahmen von diesem Grundsatz können nach Ansicht des Gerichts dann geboten sein, wenn die Lärmbeeinträchtigungen insgesamt zu Gesundheitsgefahren oder Eingriffen in die Substanz des Eigentums führen. Im vorliegenden Fall ist jedoch nicht ersichtlich, dass sich im Rahmen einer Summenpegelbildung eine Lärmbelastung ergibt, welche die Grenze zur Gesundheitsgefährdung überschreiten würde, zumal durch die ortslagenferne Trassierung der A 1 die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte beim Bau der A 1 in allen Ortslagen gemäß den planfestgestellten schalltechnischen Untersuchungen deutlich unterschritten werden. Auch eine gesundheitsgefährdende baubedingte Lärmbelastung in Folge von Verkehrszunahmen im weiteren Straßennetz ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Insoweit wird auch auf die entsprechenden Ausführungen in diesem Kapitel verwiesen. Des Weiteren werden auch die Bedenken, dass vorhandene Gewerbebetriebe wegen der Immissionsbelastung der A 1 nicht mehr vergrößert oder gar nicht umgesetzt werden können, von der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen. Wie bereits dargelegt, ist der Beurteilungspegel für Straßenbauvorhaben gemäß § 3 der 16. BImSchV zu berechnen. Das Verfahren zur Berechnung der Beurteilungspegel ist in der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV vorgegeben. Danach ist bei der Berechnung nur auf die durch den neugebauten Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen; eine Berücksichtigung weiterer Lärmemittenten ist nicht vorgesehen. Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege wird bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung somit nicht bewertet. Auch bleiben Industrie- und Gewerbegeräusche unberücksichtigt, da auch durch die Andersartigkeit dieser Geräusche keine Summenbildung mit den Straßenverkehrsgeräuschen ohne weiteres möglich ist. Solche Lärmauswirkungen wären dann in dem jeweiligen hinzukommenden Genehmigungsverfahren zu beurteilen und zu bewältigen.

Anwendung der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS 90)

Soweit eine Lärmberechnung nach der neuen (aktuellen) RLS 19 gefordert wird, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Übergangsbestimmungen in § 6 der am 01.03.2021 in Kraft getretenen „Zweiten Verordnung zur Änderung des Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ vom 04.11.2020 (BGBl. I, S. 2334). Danach ist der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens nach den Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung

zu berechnen, wenn vor Ablauf des 1. März 2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt worden ist. Da der Antrag für das vorliegende Verfahren vor dem 1. März 2021 vorgelegen hat, sind hier nicht die Vorgaben der RLS 19, sondern noch die der RLS 90 anzuwenden. Der Vorhabenträger kann somit nicht verpflichtet werden, diesbezüglich die Lärmberechnung nochmals zu überprüfen.

Hinnehmbarkeit von Baulärm und Transport

Von Einwenderseite werden Lärmsteigerungen in verschiedenen Ortslagen insbesondere durch den Baubetrieb und durch den zu erwartenden Baustellenverkehr befürchtet.

Die Planfeststellungsbehörde verweist zu diesem Punkt darauf, dass die hierbei auftretenden Verkehrslärmimmissionen nicht nach dem gesetzlichen Regelungssystem des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV zu beurteilen sind. Der Anwendungsbereich des § 41 BImSchG erstreckt sich nämlich nur auf schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, die von dem eigentlichen, von der Planrechtfertigung gedeckte Straßenbauvorhaben, ausgehen und die nach der Natur der Sache erst ab der Verkehrsfreigabe der jeweiligen Straße entstehen können. Die Verordnung erfasst demnach ausdrücklich nicht die Bauphase und vorliegend auch nicht die Lärmauswirkungen durch den Baubetrieb.

Auch wenn im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich keine Aussagen hinsichtlich der Bauausführung zu treffen sind, ist folgendes auszuführen: Baustellen unterliegen nach dem BImSchG keiner Genehmigungspflicht. Es gelten daher die Betreiberpflichten für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 22 Abs. 1 BImSchG. Danach sind Baustellen insbesondere so zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen verhindert und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Für die Beurteilung der Schädlichkeit von Baulärm ist gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) heranzuziehen. Diesbezüglich hat die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall mit den Auflagen in Kapitel C, Nr. VI dieses Beschlusses zum Schutz der Nachbarschaft eine entsprechende Regelung getroffen. Durch die dem Baulastträger dort auferlegten Maßnahmen ist sichergestellt, dass unter Beachtung des aktuellen Standes der Technik (§ 4 FStrG) unzumutbare Belästigungen und Nachteile für die Betroffenen grundsätzlich ausgeschlossen werden können. Insoweit bestand keine Notwendigkeit, dem Baulastträger weitere Schutzmaßnahmen aufzuerlegen. Sollten dennoch wider Erwarten unvermeidbare und unzumutbare schädliche Einwirkungen von der Baustelle ausgehen, haben die Betroffenen gfs. einen Entschädigungsanspruch gegen den Baulastträger. Insofern ist auf das vom Planfeststellungsverfahren getrennte, eigenständige Entschädigungsverfahren zu verweisen; von diesen Überlegungen wird aber die grundsätzliche Zulässigkeit des vorgesehenen Neubaus der A 1 nicht in Frage gestellt. Demzufolge erweisen sich die diesbezüglichen Forderungen als unbegründet und werden zurückgewiesen.

Schlaggeräusche

Es wird bemängelt, die „schussähnlichen Schlaggeräusche“ beim Überfahren der Dehnungsfugen der Brücken seien hinsichtlich der entstehenden Lärmbelastung nicht berücksichtigt worden. In dieser Hinsicht sei zu beanstanden, dass die Lärmschutzuntersuchungen die Impulsgeräusche unberücksichtigt gelassen haben, die beim Überfahren der Fahrbahnübergänge an den Brückenbauwerken entstanden.

Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die für die vorliegende Planung durchgeführten Verkehrslärmuntersuchungen nach Maßgabe der geltenden Lärmschutzvorschriften vorgenommen wurden. Die für die vorliegende Autobahnplanung maßgeblichen Vorgaben sind in den §§ 41 ff. BImSchG und der auf Grundlage von § 43 BImSchG erlassenen 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und deren Anlage 1 sowie in dem in den RLS 90 (Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990) festgelegten Berechnungsverfahren normativ und damit rechtsverbindlich festgelegt. Entsprechend den dortigen rechtlichen Vorgaben wurden die Lärmberechnungen nach Maßgabe des durch § 3 der 16. BImSchV i.V.m. Anlage 1 dieser Verordnung vorgeschriebenen Berechnungsverfahrens durchgeführt und die Beurteilungsspiegel ermittelt. Dieses Regelwerk und das hierdurch vorgegebene Berechnungsverfahren, welches den Stand der bei der Straßenplanung anzuhaltenden Lärmtechnik darstellen, sehen vor, dass beispielsweise Korrekturfaktoren für Geschwindigkeit, Steigung und Straßenoberfläche bei den Lärmberechnungen berücksichtigt werden und auch weitere Faktoren wie die topographische Gegebenheiten oder auch Reflexionen in die Berechnung einfließen. Die Vorgaben für das Berechnungsverfahren verlangen dagegen keine besondere Berücksichtigung der hier angesprochenen Schlaggeräusche. Die Verkehrslärmschutzverordnung stellt nur auf Mittelungspegel ab. Die Beschaffenheit einzelner Geräusche wird nicht berücksichtigt. Einen Korrekturfaktor für Impulsgeräusche durch Fugen an den Fahrbahnübergängen von Brücken sehen daher weder die 16. BImSchV noch die von ihr in Bezug genommenen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - (RLS-90) vor. Die Ermittlung der Beurteilungswerte ohne besondere Berücksichtigung der durch die Fahrbahnübergänge hervorgerufenen Impulsgeräusche entspricht somit dem verordnungsrechtlich vorgeschriebenen Verfahren. Dem Verordnungsgeber steht nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte, die die Zumutbarkeitsgrenze des § 41 Abs. 1 BImSchG konkretisieren, ein weiter Einschätzungs-, Wertungs-, und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt. Der mit dem Regelungsauftrag der Verordnungsermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG verbundene Spielraum würde erst überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet. Dass dies der Fall sein würde, ist nicht erkennbar. Vielmehr ist die Anwendung des durch die vorgenannten Rechtsgrundlagen verordnungsrechtlich vorgegebenen und des auf die vorliegende Straßenplanung anzuwendenden Berechnungsverfahrens nach § 3 der 16. BImSchV i.V.m. Anlage 1 der 16. BImSchV i.V.m. den RLS 90 nicht zu beanstanden. Diese rechtlichen Vorgaben für die Lärmermittlung spiegeln die sachkundigen und allgemein gültigen Erkenntnisse der Lärmforschung wieder und liefern insofern aussagekräftige und allgemein gültige Kriterien, wann die von einer neuen oder auszubauenden Straße ausgehenden Lärmbelastungen für Anwohner nicht mehr zumutbar sind.

Ungeachtet dieser rechtlichen Vorgaben hat der Baulastträger erläutert, dass sich zwischen den Überbauten und den Widerlagern großer Straßenbrücken Fugen zum Ausgleich temperaturbedingter Ausdehnungen befinden. Damit diese von Fahrzeugen gefahrlos gequert werden können, müssen stählerne Übergangskonstruktionen eingebaut werden. Um die beim Überfahren der Bauwerke auftretenden Geräusche so weit wie möglich zu reduzieren, werden vorliegend bei allen Bauwerken die der Biotopvernetzung dienen, insbesondere auch bei allen Talbrücken im Zuge der Neubaustrecke der A 1, lärmoptimierte Übergangskonstruktionen nach den Vorgaben des „Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“ (MAQ 2022; Ausgabe 2022 der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen; vormals MAQ 2008) eingebaut, so dass - über die oben beschriebenen rechtlichen Vorgaben hinaus - auch die Lärmbelästigung der Anwohner durch impulsartigen Lärm beim Überfahren der Brückenübergänge reduziert werden kann.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die in der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1) errechneten Beurteilungspegel an den repräsentativen Wohngebäuden im Bereich der Neubaustrecke der A 1 sowohl am Tag wie auch in der Nacht weit unter den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten liegen. Die auf den Brückenbauwerken geplanten Blend- und Sichtschutzwände verringern dabei zusätzlich die Ausbreitung der Fugengeräusche. Zudem existieren keine normierten Grenzen bzw. Vorgaben für die Berücksichtigung der hier in Rede stehenden Impulsgeräusche. Auch ist nicht ersichtlich, dass die durch das Überfahren der Fahrbahnübergänge entstehenden Geräusche einzeln oder auch in ihrer Summe ein unzumutbares Maß überschreiten könnten, welches nicht mehr hinnehmbar wäre. Dass die an die Brückenbauwerke angrenzende Bebauung, so denn eine solche überhaupt im Nahbereich der Brücken vorhanden ist, schlechterdings unzumutbaren Lärmauswirkungen durch die angesprochenen Schlaggeräusche ausgesetzt sein würde, vermag die Planfeststellungsbehörde daher nicht zu erkennen.

Erstellung Lärmaktionsplan

Hinsichtlich der Frage, ob im Zuge der Planung ein Lärmaktionsplan erstellt bzw. berücksichtigt wurde, ist folgendes zu erläutern:

Rechtliche Grundlage für die Erstellung von Lärmaktions- bzw. Lärminderungsplanungen ist die europäische Umgebungslärmrichtlinie („Richtlinie des europäischen Parlamentes und des Rates 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“) und deren Umsetzung in nationales Recht. Die erwähnte Lärmaktionsplanung liegt nach § 47e (1) BImSchG in der Zuständigkeit der Gemeinden. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden durch die Kommunen Maßnahmen festgelegt und umgesetzt, um die Lärmbelastung der Bevölkerung zu verringern. Verpflichtungen für den Straßenbaulastträger, Lärmaktionspläne aufzustellen oder Kosten für in den Lärmaktionsplänen dargestellte Schallschutzmaßnahmen an Straßen zu tragen, resultieren daraus nicht.

Die Erforderlichkeit zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Neubaus der A 1 richtet sich im vorliegenden Fall, wie oben bereits dargelegt, ausschließlich nach den Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV.

Flüsterasphalt

Im Anhörungsverfahren wurde mehrfach vorgetragen beim Neubau der A 1 den Einbau von sog. Flüsterasphalt vorzusehen.

Wie bereits ausgeführt, ist nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen festzuhalten, dass durch die ortslagenferne Trassierung der A 1 die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte in den betrachtenden Ortslagen deutlich unterschritten werden. Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge im Sinne der 16. BImSchV werden somit nicht erforderlich. Zusätzliche Maßnahmen wie der Einbau von offenporigem Asphalt ist demnach nicht erforderlich und auch nicht vorgesehen.

Lärmschutzmaßnahmen Trierscheid

Ergänzend zu den vorstehenden Ausführungen haben die Ortsgemeinde Trierscheid und weitere Einwender nachfolgende Lärm Aspekte bemängelt. Diesbezüglich hat der Straßenbaulastträger in einer lärmtechnischen Stellungnahme ausführlich entgegnet. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den nachvollziehbaren fachlichen Darlegungen an.

Dimensionierung Lärmschutz

Soweit vorgetragen wird, die Dimensionierung zum Lärmschutz sei nicht ausreichend und entspreche nicht dem Stand der Technik, ist dies zurückzuweisen.

Wie bereits dargelegt, wurde die dem Verfahren zugrundeliegende schalltechnische Untersuchung nach den einschlägigen und gültigen Rechts- und Berechnungsgrundlagen durchgeführt. Dabei wurde für repräsentative Wohnhäuser in den Ortslagen entlang der Neubaustrecke der A 1 eine Berechnung der Beurteilungspegel durchgeführt. Diese hat ergeben, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte im Planungsbereich der A 1 deutlich unterschritten werden. Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge im Sinne der 16. BImSchV werden somit nicht erforderlich. Auch die für die Ortslage Trierscheid ermittelten Immissionspegel liegen mit 42,7 dB(A) am Tag und mit 38,3 dB(A) in der Nacht liegen mit 21,3 dB(A) bzw. 15,7 dB(A) deutlich unter den maßgeblichen Grenzwerten. Lärmschutzmaßnahmen werden daher nicht erforderlich.

Hinsichtlich der angesprochenen „Lärmschutzwände“ auf Brücken ist klarzustellen, dass es sich bei den auf den Bauwerken vorgesehenen Wänden um reine Sichtschutz- und Blendeschutzwände handelt. Die Anforderungen gemäß der ZTV-Lsw 06 (Zusätzliche Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen) haben hier

entsprechend keine Gültigkeit. Im Übrigen wurden die Sichtschutz- und Blendschutzwände mit ihrer Geometrie in der Schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.

Dehnungsfugen

Hinsichtlich der von den Einwendern angesprochenen Dehnungsfugen der Brücken wird dargelegt, dass sich zwischen den Überbauten und den Widerlagern großer Straßenbrücken Fugen zum Ausgleich Temperatur bedingter Ausdehnungen befinden. Damit diese von Fahrzeugen gefahrlos gequert werden können, müssen stählerne Übergangskonstruktionen (Üko) eingebaut werden. Um die beim Überfahren der Bauwerke auftretenden Geräusche so weit wie möglich zu reduzieren, werden vorliegend bei allen Bauwerken die der Biotopvernetzung dienen, insbesondere auch bei allen Talbrücken im Zuge der Neubaustrecke der A 1, lärmoptimierte Übergangskonstruktionen Verwendung finden.

Die errechneten Beurteilungspegel an den lärmtechnisch am ungünstigsten gelegenen Wohngebäuden liegen, wie vorstehend erläutert, auch im Bereich der Ortslage Trierscheid sowohl am Tag wie auch in der Nacht weit unter den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten. Bei der Berechnung wurden auch die geplanten Blend- und Sichtschutzwände, die zusätzlich die Ausbreitung der Fugengeräusche verringern, bei allen Brücken berücksichtigt. Diesbezüglich kann auch auf die obigen Ausführungen zu den „Schlaggeräuschen“ verwiesen werden.

Reduzierung Längsneigung

Die Ortsgemeinde Trierscheid trägt vor, dass gemäß den Ausführungen in den Planunterlagen die Linien- und Höhenführung der A 1 aufgrund der bewegten Topographie und in der Abwägung der daraus resultierenden baulichen Eingriffe die maximale Längsneigung für die zu Grunde liegende Entwurfsklasse (EKA 1 A, max s = 4,0 %) geringfügig überschritten werden; tatsächlich ergäben sich aber Überschreitungen von bis zu 20 %. Insofern wird gefordert, die Längsneigung für den gesamten Streckenabschnitt auf die zulässigen 4 % zu reduzieren.

Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme hierzu erläutert, dass gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008) die bei der für die A 1 zu Grunde liegende empfohlene Höchstlängsneigung für die Entwurfsklasse EKA 1 A bei 4,0 % liegt. Diese empfohlene Längsneigung werde vorliegend in folgenden drei Bereichen überschritten:

- TS-Punkt (Tangentenschnittpunkt) km 6+280,820 – TS-Punkt km 7+830,553: s= 4,64 %; Länge der Geraden zwischen Wanneneende und Kuppenbeginn: 595,382 m
- TS-Punkt km 9+483,951 – TS-Punkt km 10+628,608: s= 4,55 %; Länge der Geraden zwischen Wanneneende und Kuppenbeginn: 102,497 m
- TS-Punkt (Tangentenschnittpunkt) km 13+499,746 – TS-Punkt km 16+022,608: s= 4,85 %; Länge der Geraden zwischen Wanneneende und Kuppenbeginn: 205,207 m

In der Summe wird somit auf einer Länge von rd. 903 m der geraden Steigungsabschnitte (ohne Abrundungsbereiche in den Kuppen und Wanneneenden), in denen die Längsneigung von

4,0 % überschritten wird. Bezogen auf die Gesamtlänge des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes von rd. 10,5 km ergibt dies einen Streckenanteil von ca. 8,6 % mit überschrittener Längsneigung.

Die Überschreitungen der Höchstlängsneigungen sind ursächlich der bestehenden Topographie geschuldet. In Abwägung mit einer Verbesserung der Geländeanpassung, einer Verringerung der Eingriffe in das Umfeld und in die Landschaft sowie einer Reduzierung der Baukosten können gegenüber den empfohlenen Höchstlängsneigungen höhere Längsneigungen angesetzt werden. Dies ist in der RAA 2008, Kapitel 5.3.1 Längsneigungen so beschrieben und wird im Falle der A 1 auch vorliegend als sinnvoll erachtet.

Einen weiteren Zwangspunkt für die Wahl der Längsneigung bildet die abschnittsübergreifende Gradienten im Bereich der Anschlussstelle AS Kelberg (B 410). Der unter Verkehr befindliche südliche Abschnitt AS Daun (B 257) – AS Kelberg (B 410) weist eine Höchstlängsneigung von $s = 4,75 \%$ auf. Somit ist die abschnittsübergreifende Streckencharakteristik in puncto Längsneigung als einheitlich zu bewerten.

Darüber hinaus wurde den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen unter Berücksichtigung der geringfügigen Überschreitungen der Höchstlängsneigungen in den drei oben beschriebenen Teilbereichen im Jahr 2014 sowohl vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur als auch vom Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz zugestimmt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der nachvollziehbaren fachlichen Stellungnahme des Vorhabenträgers an. Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird aufgrund der dargelegten lediglich geringfügigen partiellen Überschreitungen der Längsneigung keine Reduzierung der Längsneigung im vorliegenden Planungsabschnitt erforderlich. Vielmehr kann mit den vorliegend höheren Längsneigungen die Geländeanpassung verbessert und Landschaftseingriffe verringert werden. Einschränkungen der Verkehrssicherheit durch die Überschreitungen der Längsneigung werden von der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen.

Wertminderung

Von verschiedenen Einwendern wird befürchtet, dass durch den Neubau der A 1 im vorliegenden Abschnitt Wertminderungen durch den entstehenden Verkehrslärm beim Betrieb der Straße an den Wohngebäuden entstehen, die durch entsprechende Entschädigungen oder gar Gebäudeübernahmen durch den Straßenbaulastträger auszugleichen sind.

Diese Einwendungen erweisen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als unbegründet und sind daher mit der folgenden Begründung zurückzuweisen:

Hinsichtlich der Lärmbetroffenheiten ist erneut auszuführen, dass nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte im Bereich der Wohnbebauungen deutlich unterschritten werden, sodass nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde im direkten Ausbaubereich der A 1 keinerlei unzumutbare Beeinträchtigungen auf die angrenzenden Grundstücke zu erwarten sind. Sofern im Außenwohnbereich unzumutbare

Lärmeinwirkungen durch Überschreiten der Tagesgrenzwerte entstehen sollten, wäre der Baulastträger zur Zahlung entsprechender Entschädigungen verpflichtet (siehe Nr. 23 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97). Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass etwaige Entschädigungsfragen jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem separaten, der Planfeststellung nachgeordneten Entschädigungsverfahren geregelt werden.

Auch der entstehende Lärm unterhalb der Grenzwerte wurde in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde mit eingestellt. Nach alledem konnten die Einwendungen hinsichtlich der befürchteten Wertminderungen und entsprechenden Entschädigungsforderungen keinen Erfolg haben.

Zusätzliche Lärmbelastung durch Zubringerverkehre / Lärmschutz in Folge von Verkehrszunahmen im weiteren Straßennetz

Auch die geäußerten Zweifel, die Region werde durch Zubringerverkehre aufgrund des Neubaus der A 1 in nicht hinnehmbarer Weise zusätzlich durch Lärm und Schadstoffe belastet, sind unberechtigt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist wiederholt darauf zu verweisen, dass der Regelungsbereich des § 41 BImSchG sowie der 16. BImSchV nach ihrem Wortlaut eindeutig nur auf den direkten Neu- bzw. Ausbaubereich eines Straßenbauvorhabens bezogen ist. Dies wird auch in den Verkehrslärmrichtlinien deutlich, die eine direkte Anwendung der 16. BImSchV ohne wesentliche bauliche Änderungen auf konkret benannte Ausnahmefälle (sog. Sackgasen-Regelung) beschränken. Dementsprechend wären Lärmbetroffenheiten außerhalb des eigentlichen Planfeststellungsbereiches grds. nicht zu betrachten. Nichtsdestotrotz hat sich die Planfeststellungsbehörde einer solchen Betrachtung nicht verschlossen und die Belange der Anwohner im nachfolgenden Straßennetz ebenfalls in die Abwägung einbezogen.

Hierbei hat sich die Planfeststellungsbehörde davon leiten lassen, ob der im Bereich der Ortsdurchfahrten zu erwartende Verkehrsanstieg als „erheblich“ bzw. „wesentlich“ einzustufen ist und ob diesbezüglich ein eindeutiger Ursachenzusammenhang mit der hier festgestellten Straßenbaumaßnahme der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau besteht.

Zur Beurteilung des Kriteriums der Kausalität liegt der Planfeststellungsbehörde ein ergänzender Planfall „Fensteruntersuchung A 1 zur Zunahme des Verkehrs im nachgeordneten Netz für die Ortslagen Ahütte, Hoffeld, Kerpen, Flesten und Wirft“ vom 29.11.2021 des Ingenieurbüros „VERTEC für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik“ über die Zunahme des Verkehrs im untergeordneten Netz der v.g. Ortslagen vor, die auf der Datengrundlage der dem Verfahren zu Grunde liegenden Verkehrsuntersuchung (Prognose 2025) erstellt wurde. Die Untersuchung ist Bestandteil der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde.

Die ergänzende Untersuchung zeigt, welche Verkehrsveränderungen allein durch den hier zur Planfeststellung stehenden Neubauabschnitt der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau auf den Straßen des umliegenden Straßennetzes hervorgerufen werden. Hiermit kann

abgebildet werden, welche Verkehrssituation im Bereich der Ortsdurchfahrten ohne Bau der A 1 im Prognosejahr 2025 vorherrschen wird und wie sich die Situation zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe des Planungsabschnittes der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau darstellen wird.

Wie bereits in Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses hinsichtlich der Verkehrsbelastungen auf umliegenden Straßenabschnitten dargelegt, sind insbesondere im Zuge der L 10 Verkehrszunahmen zu erwarten. Nach der Fensteruntersuchung kommt es danach in den Ortslagen Ahütte, Hoffeld, Flesten und Wirft zu Verkehrszunahmen, die auf den Neubau des vorliegenden Planungsabschnitts der A 1 mit der Anschlussstelle Adenau zurückzuführen sind. Insofern ist bei den genannten Ortsdurchfahrten eine Ursächlichkeit der Autobahnplanung für die dortigen Verkehrsveränderungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht mit hinreichender Sicherheit auszuschließen.

Im Zuge der Planfeststellung war zu prüfen und abzuwägen, ob die zu erwartende Verkehrszunahme unter Lärmgesichtspunkten möglicherweise als „erheblich“ einzustufen ist. Bei der Beurteilung der Erheblichkeit ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde angemessen, sich daran zu orientieren, wie sich die zu erwartende Verkehrszunahme hinsichtlich der damit verbundenen Lärmimmissionen quantitativ und qualitativ darstellt. Insofern kann hinsichtlich der Beurteilung der Verkehrslärmauswirkungen die 16. BImSchV mit ihren Vorgaben für die Annahme eines „erheblichen baulichen Eingriffs“ und einer „wesentlichen Änderung“ im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV als Orientierung dienen.

Hiernach ist eine Steigerung des Verkehrslärms dann als „wesentlich“ einzustufen, wenn sich die Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erhöhen. Dem liegt die Erwägung zu Grunde, dass eine Zunahme des Verkehrslärms erst ab einer Größenordnung von 3 dB(A) für das menschliche Ohr überhaupt wahrnehmbar ist. In der Sache bedeutet eine Erhöhung der Lärmbelastung um 3 dB(A) eine Verdoppelung der Verkehrsmenge. Die Planfeststellungsbehörde hält demnach die Ermittlung der konkreten Auswirkungen dann für erforderlich, wenn sich der Lärm um mindestens um 3 dB(A) erhöht und zugleich die in § 2 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese Bewertung als sachgerecht.

Zur Beurteilung dieser Thematik liegt der Planfeststellungsbehörde eine ergänzende schalltechnische Stellungnahme des Landesbetriebes Mobilität Trier vor, aus der erkennbar ist, in welcher Weise sich die zu erwartenden Verkehrssteigerungen im nachfolgenden Straßennetz auf die Lärmsituation in den vorgenannten Ortsdurchfahrten auswirken. Die Stellungnahme ist Bestandteil der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde.

Hierbei hat sich gezeigt, dass in den Ortslagen Ahütte, Flesten und Wirft in keinem Fall eine Erhöhung der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) zu erwarten ist; vielmehr liegt der höchste zu erwartende Lärmzuwachs bei 1,9 dB(A) und bewegt sich somit unterhalb der vorgenannten Hörbarkeitsschwelle.

Im Bereich der Ortslage Hoffeld wird der Lärm-Beurteilungspegel bei den zu erwartenden Verkehrssteigerungen auf der L 10 zwar an zwei repräsentativen Immissionsorten um 3 dB(A)

erhöht. Allerdings werden dabei die nach § 2 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht mit den ermittelten Immissionspegeln von maximal 48,0 dB(A) am Tag und 41,6 dB(A) in der Nacht deutlich unterschritten.

Für die Ortslage Kerpen konnte auf eine ergänzende Lärmbetrachtung verzichtet werden, da in diesem Bereich der L 10 keine Verkehrserhöhung zu erwarten ist.

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass als kausale Folge des Neubaus der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau im nachfolgenden Straßennetz keine Verkehrssituation eintreten wird, mit der eine „wesentliche“ Verkehrslärmerhöhung einhergeht. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher keinen Anlass, dem Straßenbaulastträger ergänzende Lärmschutzmaßnahmen aufzuerlegen. Die gleichwohl zu erwartenden Zunahmen der Verkehrslärmimmissionen bewegen sich im zumutbaren Rahmen und geben keinen Anlass zu einer Änderung oder gar gänzlichen Aufgabe des Vorhabens zum Bau der A 1 im vorliegenden Bauabschnitt. Dies gilt auch unter dem Aspekt etwaiger Luftschadstoffauswirkungen, auf die an anderer Stelle noch näher eingegangen wird.

IX.1.5 Gesamtabwägung zum Bereich Lärmschutz

Im Ergebnis ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzuhalten, dass das mit diesem Beschluss festgestellte Neubauvorhaben der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau unter Lärmschutz Gesichtspunkten ein ausgewogenes Konzept darstellt und die Belange der Bevölkerung hinsichtlich des Schutzes vor Verkehrslärm ausreichend gewahrt sind.

Die von der A 1 ausgehenden Lärmauswirkungen auf die der Straße benachbarte Wohnbebauung wurden in einer Schalltechnischen Untersuchung überprüft. Nach dem Ergebnis dieser Untersuchung sind keine unzumutbaren Lärmauswirkungen auf die angrenzende Bebauung zu erwarten. Der Straßenbaulastträger konnte daher nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet werden.

Auch eine Belastung der umliegenden Gemeinden im Umfeld der A 1 durch Verkehrszunahmen und damit einhergehenden Lärmsteigerungen wurde in einer ergänzenden Schalltechnischen Untersuchung überprüft. Auch danach sind keine unzumutbaren Lärmauswirkungen zu erwarten, sodass der Baulastträger auch in diesen Bereichen nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet werden konnte.

Die Planfeststellungsbehörde hat über die Vorgaben der 16. BImSchV hinaus auch den Straßenverkehrslärm unterhalb der dortigen Grenzwerte berücksichtigt. Im Rahmen der Abwägung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte konnte der unterhalb der Grenzwerte verbleibende Verkehrslärm jedoch auch nicht dazu führen, dem Straßenbaulastträger Lärmschutzmaßnahmen aufzuerlegen oder gar gänzlich von der Planung Abstand zu nehmen. Dies leitet sich insbesondere daraus ab, dass sich die von der Straßenbaumaßnahme ausgehenden unmittelbaren Lärmwirkungen für die Nachbarschaft weit unterhalb der normativ festgelegten

Grenzwerte bewegen und die mittelbaren Lärmwirkungen im nachgeordneten Straßennetz kein unzumutbares und in der Abwägung nicht mehr hinnehmbares Maß übersteigen.

Des Weiteren sieht die Planfeststellungsbehörde das Straßenbauvorhaben unabhängig von der Frage eines etwaigen Lärmschutzes dem Grunde nach als notwendig an. Selbst wenn entgegen der vorstehenden Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde Lärmschutzmaßnahmen angezeigt wären, blieben hiervon die Notwendigkeit des Bauvorhabens und die Grundzüge der Planung unberührt. Das festgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

IX.2 Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen

IX.2.1. Rechtsgrundlagen und Bewertung der Luftschadstoffbelastung

Nach § 50 BImSchG sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit als möglich zu vermeiden. Dies gilt nicht nur für Belastungen durch Verkehrslärm, sondern auch für Belastungen durch straßenverkehrsbedingte Luftschadstoffe. Diesbezüglich sind, basierend auf der Umsetzung EU-rechtlicher Vorschriften, mit der 39. BImSchV Grenz- und Leitwerte zum Schutz insbesondere der menschlichen Gesundheit und der Umwelt festgesetzt worden. Die Frist der Umsetzung der „Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa“ (RL 2008/50/EG) ist am 11.06.2010 ausgelaufen. Die Vorgaben der Richtlinien sind inzwischen in der 39. BImSchV in nationales Recht umgesetzt worden; die 39. BImSchV ist am 06.08.2010 in Kraft getreten und findet somit auch auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren Anwendung. In der Richtlinie und darauf aufbauend der 39. BImSchV wird erstmals auch ein neuer Grenzwert für Feinstaubpartikel PM_{2,5} festgelegt, der seit dem 01.01.2015 einzuhalten ist.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau wurden die zu erwartenden Schadstoffbelastungen unter Zugrundelegung der aktuellen Rechtsentwicklungen im Rahmen einer Schadstoffuntersuchung (Luftschadstoffuntersuchung, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, vom 02. September 2015) überprüft.

Berechnungsgrundlage dieser Luftschadstoffuntersuchung sind die „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung - RLuS 2012“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Das in diesen Richtlinien angegebene Ausbreitungsmodell ist für zwei- und mehrstreifige Straßen entwickelt worden, die keine oder nur aufgelockerte Randbebauung aufweisen und geländegleich liegen. Zusätzlich sind Immissionsabschätzungen im Einflussbereich von Lärmschirmen möglich. Die RLuS 2012 wurde mit Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 29/2012 des BMVBS am 3.1.2013 herausgegeben und dessen Anwendung für die Bundesfernstraßen empfohlen. Dem verwendeten PC-Berechnungsverfahren zur RLuS 2012 liegt das Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) in der Version 3.1 zugrunde.

Für die Luftschadstoffberechnungen wurde das PC-Berechnungsverfahren zu den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung - RLuS 2012“ vom Ingenieurbüro Lohmeyer, Karlsruhe eingesetzt. Verwendet wurde die Programmversion 1.4.

Da die geplante Trasse der A 1 im bewegten Gelände der Eifel liegt, wurde ergänzend der Einfluss möglicher Kaltluftabflüsse auf die Luftschadstoffsituation gutachterlich untersucht. Für die Simulation der Kaltluftströme wurde das vom Deutschen Wetterdienst entwickelte Programm KLAM_21 verwendet, das die grafische Darstellung der zeitlichen Entwicklung von bodennahen Kaltluftflüssen in schwachwindigen und klaren Nächten ermöglicht.

Die für die Berechnung der Schadstoffbelastung maßgebenden Verkehrszahlen wurden der verfahrensgegenständlichen Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009,

Prognose 2025, vom Februar 2010 entnommen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass das dort, gegenüber der Verkehrsuntersuchung vom Dezember 2015 mit den Prognosehorizont 2030, ermittelte „höhere“ Verkehrsaufkommen gewissermaßen aus Sicht des Immissions-schutzes ein verkehrliches Worst-Case-Szenario zu Gunsten der Planungsbetroffenen dar-stellt.

Vorliegend wurden für 7 repräsentative Standorte im Nahbereich der geplanten Neubautrasse der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau die Luftschadstoffkonzentrationen nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ für den Planfall 2025 berechnet.

Das Luftschadstoffgutachten kommt danach zu dem Ergebnis, dass die Luftschadstoffleitkom-ponenten NO_2 , PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ deutlich unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV für Jahresmittelwerte liegen und auch die maximal zulässige Anzahl der Tageswertüberschrei-tungen im Bereich der nächstgelegenen Bebauung entlang der Trasse der A 1 deutlich unter-schritten werden. Auch die untersuchten nächtlichen Kaltluftabflüsse führen im Ergebnis zu keinen signifikanten Erhöhungen der berechneten Luftschadstoffkonzentrationen an den Im-missionsorten.

Die Berechnung der v.g. Emissionen basierte auf der Datengrundlage des „Handbuches für Emissionsfaktoren (HBEFA)“, Version 3.1. Nach einem regulären Update der Emissionsfakto-ren im Juli 2014 (HBEFA 3.2) wurde im Mai 2017 das HBEFA 3.3 veröffentlicht. In diesem Update wurden insbesondere die NO_x Faktoren für Euro 4, 5 und 6 Diesel-PKW aktualisiert. Aufgrund der Änderungen der Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen wurde daher eine ergänzende „Luftschadstoff-Untersuchung, Bewertung HBEFA 3.3“ erstellt.

Weiterhin wurden während des laufenden Planfeststellungsverfahrens die neuen Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS 2012, Fassung 2020) mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/2021 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infra-struktur eingeführt. Aufgrund des PC- Programms zu diesen Richtlinien sind nunmehr die aktu-ellen Emissionsfaktoren des HBEFA 4.1 zu berücksichtigen. Zur Beurteilung der Luftschad-stoffsituation auf Basis der aktuellen Emissionsfaktoren des HBEFA 4.1 liegt der Planfeststel-lungsbehörde ebenfalls eine entsprechende ergänzende gutachterliche „Luftschadstoff-Unter-suchung, Bewertung RLU S 2012-Fassung 2020, HBEFA 4.1“ vor. Die ergänzende Untersu-chung ist Bestandteil der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde.

Am 31.01.2022 wurde das „Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA)“ mit der Version 4.2 erneut aktualisiert, daher erfolgte eine weitere Überarbeitung der Luftschadstoff-Unter-suchung. Die ergänzende gutachterliche Betrachtung „Luftschadstoff-Untersuchung Vergleich HBEFA 4.1 mit HBEFA 4.2“ vom Oktober 2022 ist ebenfalls Bestandteil der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde.

Als Ergebnis der vorgenannten ergänzenden Luftschadstoffuntersuchungen (Bewertung nach HBEFA 3.3, HBEFA 4.1 und HBEFA 4.2) ist festzustellen, dass sowohl die Immissionsgrenz-werte der Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen im Bereich

der nächstgelegenen Bebauung entlang der Neubautrasse der A 1 weiterhin deutlich unterschritten werden.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet abschließend die vorliegenden Luftschadstoffgutachten als sachgerecht und schließt sich den dortigen Ergebnissen vollinhaltlich an. Dem Straßenbaulastträger mussten daher keine speziellen Schutzmaßnahmen in Bezug auf die Luftschadstoffbelastung aufgegeben werden.

Schließlich wurden von der Planfeststellungsbehörde auch die unterhalb der Grenzwerte liegenden Schadstoffbelastungen berücksichtigt. Diese konnten im Rahmen der Abwägung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte jedoch nicht dazu führen, dem Straßenbaulastträger Maßnahmen aufzuerlegen oder vollständig von der Planung Abstand zu nehmen. Selbst wenn man aber an dieser Einschätzung Zweifel hegen müsste, würde dies gleichwohl keinen durchschlagenden Planungsfehler nach sich ziehen können. Vielmehr hätte die Planfeststellungsbehörde in diesem Falle berechtigterweise davon ausgehen können und dürfen, dass gemäß der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Einhaltung der Grenzwerte außerhalb der Planfeststellung mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung nach § 47 BImSchG durch die zuständigen Immissionsschutzbehörden ggfs. sichergestellt werden könnte. Anhaltspunkte dafür, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV im Bereich vorhandener Bebauung auf diese Weise nicht eingehalten werden könnten, sind nicht ersichtlich.

IX.2.2 Behandlung der Einwendungen zur Luftschadstoffproblematik

Soweit generell vorgetragen wird, der Bau der Autobahn induziere neue Autoverkehre und erhöhe die Abgas- und CO₂-Ausstöße, ist insbesondere auf das Verkehrsgutachten zur Nullvariante zu verweisen (vgl. Unterlage 21). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass - bezogen auf die Verkehrsprognose 2025 - durch den Lückenschluss der A 1 pro Jahr rd. 66,5 Mio. Kfz-km und damit rd. 2.861 t Kraftstoff eingespart werden können. Mit der Projektumsetzung ist des Weiteren die Vermeidung von 1,5 Mio. Stunden Stau/Jahr verbunden. Der Lückenschluss induziert somit keinen neuen, im Sinne einer zusätzlichen Belastung anzusetzenden Verkehr, sondern entlastet dagegen das bestehende Straßennetz. Hierdurch können pro Jahr rd. 9 Tonnen Kohlenmonoxid und rd. 9.000 Tonnen des Treibhausgases Kohlendioxid eingespart werden und somit die Schadstoffausstöße im Allgemeinen reduziert werden.

Kumulative Schadstoffbetrachtung

Beurteilungsrelevant für die Berechnung der Luftschadstoffsituation ist die Schadstoffgesamtbelastung, die sich aus der verkehrsbedingten Zusatzbelastung aus dem geplanten Neubauvorhaben der A 1 und der lokalen Schadstoff-Hintergrundbelastung bzw. der Vorbelastung zusammensetzt. Die Vorbelastung entsteht durch Überlagerungen von Immissionen aus verschiedenen Schadstoffquellen. Diese können u.a. den Emittenten Industrie, Verkehr, Hausbrand und Landwirtschaft zugeordnet werden. Die Hintergrundbelastung wurde in der dem

Verfahren zugrundeliegenden Luftschadstoffuntersuchung mit Hilfe von Messwerten vorhandener, geeigneter Messstationen ermittelt und bei den Berechnungen der Schadstoffbelastungen berücksichtigt. Weiterhin wurde nach Ziffer 4.1 der RLuS 2012 auf die in Tabelle A 1 im Anhang A der Richtlinie aufgeführten Schätzwerte zurückgegriffen (vgl. Unterlage 17.2).

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wurden die Berechnungen der Luftschadstoffe auch unter dem Gesichtspunkt der Hintergrundbelastung in der Luftschadstoffuntersuchung detailliert und nachvollziehbar dargelegt. Ergänzende kumulative Schadstoffbetrachtungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

Messungen

Die Forderung, die Schadstoffbelastung sei durch Messungen zu bestimmen, ist zurückzuweisen. Schadstoffmessungen entsprechen nicht den gesetzlichen Regelungen. Die Werte werden nach der oben beschriebenen Methodik grundsätzlich berechnet, um ein allgemein gültiges Ergebnis zu erzielen, zumal eine Messung dagegen lediglich ein nicht repräsentatives Einzelfallereignis abbilden könnte. Im Übrigen werden mit Hilfe der Rechenmodelle zu Gunsten der Betroffenen regelmäßig höhere Werte als bei Messungen ermittelt. Messungen der Schadstoffsituation wären zum gegenwärtigen Zeitpunkt darüber hinaus auch in tatsächlicher Hinsicht ausgeschlossen, da die A 1 im festgestellten Planungsabschnitt noch nicht gebaut ist und somit Messungen rein tatsächlich auch gar nicht durchgeführt werden könnten.

Zusätzliche Schadstoffbelastung durch Verkehrszunahmen im weiteren Straßennetz

Darüber hinaus wurde vorgetragen, durch den Bau der A 1 komme es insbesondere im Bereich der Anschlussstelle Adenau im Verlauf der L 10 zu einer Verkehrszunahme im untergeordneten Straßennetz mit einhergehenden zusätzlichen Schadstoffbelastungen.

Wie bereits vorstehend unter den Ausführungen zu den Lärmauswirkungen dargelegt, liegt der Planfeststellungsbehörde eine ergänzende „Fensteruntersuchung A 1 zur Zunahme des Verkehrs im nachgeordneten Netz für die Ortslagen Ahütte, Hoffeld, Kerpen, Flesten und Wirft“ vom 29.11.2021 des Ingenieurbüros „VERTEC für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik“ über die Zunahme des Verkehrs im untergeordneten Netz der v.g. Ortslagen vor. Aus der Untersuchung ergibt sich, welche verkehrliche Veränderungen kausal durch den hier vorliegenden Bauabschnitt der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau im untergeordneten Straßennetz hervorgerufen werden. Danach war festzustellen, dass baubedingte Verkehrszunahmen im Zuge der L 10 und in der Ortslage Flesten nicht gänzlich auszuschließen waren. Nach den Ergebnissen der Fensteruntersuchung beträgt die aufgrund der Verkehrszunahmen prognostizierte maximale Verkehrsbelastung in den Ortslagen Ahütte und Wirft danach 2.500 Kfz/Normalwerktag.

Wie bereits ausgeführt, ist als Berechnungsgrundlage zur Bestimmung der konkreten zusätzlichen Schadstoffbelastung die „Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder

mit lockerer Randbebauung - RLuS 2012- Fassung 2020“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen maßgebend. Gegenstand der Richtlinien ist die Abschätzung der Immissionsbelastungen an Straßenabschnitten mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit >50 km/h. Ferner findet diese Vorschrift insbesondere nur für Verkehrsstärken ab einer Größenordnung von >5.000Kfz/24h Anwendung, da nach der o.g. Richtlinie bei Verkehrsstärken unter 5.000 Kfz/24h auch im straßennahem Bereich keine kritischen Kfz-bedingten Schadstoffbelastungen zu erwarten sind (Siehe Kapitel 1, Nr. 1.3 „Anwendungsbedingungen“ der RLuS 2012-Fassung 2020). Die in den v.g. Ortslagen des nachgeordneten Straßennetzes zu erwartende Verkehrsbelastung bewegt sich vorliegend deutlich unterhalb dieser Eingangsverkehrsmenge von >5.000Kfz/24h.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde war es daher nicht geboten, dem Straßenbaulastträger spezielle Schutzmaßnahmen aufzugeben bzw. weitergehende Untersuchungen anzustellen, da aufgrund der relativ geringen Verkehrsbelastungen in den relevanten Ortslagen gesundheitsgefährdende Schadstoffbelastungen aufgrund der Verkehrszunahmen im weiteren Straßennetz ausgeschlossen werden können. Die möglicherweise zu erwartenden Zunahmen der Schadstoffbelastungen durch die Realisierung der vorliegenden Planung bewegen sich im zumutbaren Rahmen und geben keinen Anlass zu einer Änderung oder gar zur gänzlichen Aufgabe des Vorhabens zum Neubau der A 1 im vorliegenden Planungsabschnitt zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau.

X. Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes

Beim Neubau der A 1, AS Kelberg bis AS Adenau sind die einschlägigen natur- und umweltschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Dabei ergibt sich folgendes Prüfungssystem:

- Die Eingriffsregelung in §§ 14 – 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6-10 ff. LNatSchG. Die Eingriffsregelung gilt für naturschutzrechtliche Eingriffe vor allem des Fachplanungsrechts.
- Für besonders geschützte Landschaftsteile (z. B. Naturparke, Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, Biosphärenreservate, etc.) sehen die gesetzlichen Bestimmungen in §§ 20 ff. BNatSchG i.V.m. §§ 11 ff LNatSchG besondere Zulassungsanforderungen vor.
- Der gesetzliche Biotopschutz wird in § 30 BNatSchG geregelt.
- Sonderregelungen ergeben sich für Vorhaben, die nach den Bestimmungen des Bundes- bzw. des Landesnaturschutzgesetzes (§§ 32 ff. BNatSchG i.V.m. § 17 f. LNatSchG) Auswirkungen auf Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und europäische Vogelschutzgebiete haben können (Habitat- und Vogelgebietsschutz – Natura 2000).

- Neben den Gebietsschutz für Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Vogelschutzgebiete treten die Anforderungen an den europäischen und nationalen Artenschutz, wie sie sich aus den §§ 44 ff, 67 BNatSchG, Art. 12 bis 16 FFH-RL und Art. 5 bis 7 und 9 VS-RL sowie §§ 22 ff LNatSchG ergeben (Artenschutz).
- Nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung müssen ferner die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden.
- Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG (§ 9 Abs. 2 LKSG) i.V.m. § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG.

X.1 Eingriffsregelung

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung beinhaltet ein fünfstufiges Prüfungssystem:

- Das gesetzliche Anforderungsprofil in §§ 14, 15 BNatSchG i.V.m §§ 6-10 ff LNatSchG bezieht sich auf Eingriffe i.S.d. § 14 Abs. 1 BNatSchG bzw. § 6 LNatSchG i.V.m. § 1 Nr. 2 der Landesverordnung über die Bestimmung von Eingriffen in Natur und Landschaft.
- Es besteht die primäre Verpflichtung des Eingriffsverursachers, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) (Vermeidungsgebot).
- Sekundär besteht die Verpflichtung des Eingriffsverursachers, unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (§ 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG).
- Verbleiben Beeinträchtigungen, erfolgt eine bipolare naturschutzrechtliche Abwägung zwischen den für das Vorhaben streitenden Belangen und den beeinträchtigten Naturschutzbelangen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Der Eingriff darf nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege anderen Belangen im Range vorgehen.
- Wird ein Eingriff in Natur und Landschaft zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (Ersatzzahlung; § 15 Abs. 6 BNatSchG, § 7 Abs. 5 LNatSchG).

X.1.1 Vermeidung / Ausgleich / sonstige Kompensation

Nach den Bestimmungen des Landesnaturschutzgesetzes ist der Straßenbulasträger zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (sog. „Vermeidungsgebot“). Dadurch sollen die Schutzgüter Natur und Landschaft so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden. Es ist jedoch offensichtlich, dass ein Projekt wie der Neubau der A 1, AS Kelberg - AS Adenau nicht ohne Eingriff in Natur und Landschaft verwirklicht werden kann.

Die Vorgaben für die Durchführung von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen sind in § 15 BNatSchG sowie § 7 LNatSchG geregelt. Der Straßenbulasträger hat diese gesetzlichen Vorgaben eingehalten. Der Vorhabensträger hat streng darauf geachtet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden werden. Mit Blick auf diese Vorgehensweise ist dem sich aus § 15 Abs. 1 BNatSchG ergebenden naturschutzfachlichen Vermeidungsgebot in umfassender Weise Rechnung getragen.

Das Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplans (s. Unterlage 19.1) berücksichtigt sowohl die wiederherzustellenden Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes als auch die besonderen Artenschutzanforderungen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen / CEF-Maßnahmen) und weitere spezialgesetzliche Anforderungen z. B. aus dem Natura 2000-Gebietsschutz (Schadensbegrenzungsmaßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele).

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde bei der Entwicklung der Lage und Höhe der Trasse sowie insbesondere bei der Lage und Dimensionierung der Querungsbauwerke eine größtmögliche Vermeidung von Beeinträchtigungen der Naturhaushaltsfunktionen angestrebt, insbesondere die größtmögliche Schonung bedeutender Biotope und Habitate waren hier Ziel.

Insgesamt 16 Querungsbauwerke (Talbrücken, Grünunter-, Grünüberführungen) sind in ihrer Dimensionierung und Positionierung geeignet, Zerschneidungswirkungen und Kollisionen insbesondere für Fledermäuse, Vögel und die Wildkatze zu verhindern. Bei Bauwerk Nr. 8 ist die Mitführung eines Forstwegs geplant; dadurch ist die Zugänglichkeit der freien Landschaft für die örtliche Bevölkerung und andere Erholungssuchende gewährleistet. Alle Bauwerke ermöglichen Wanderbewegungen von Tieren z.B. auch im Zusammenhang mit künftigen Arealverschiebungen von Arten im Zuge des Klimawandels. Zudem sind weitere, teilweise spezielle gebiets- und artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, die Beeinträchtigungswirkungen der Trasse vermeiden bzw. vermindern (u.a. Maßnahmen zum Kollisionschutz, Bauzeitenmanagement).

Zur Kontrolle der Umsetzung der erforderlichen Vorgaben der bauzeitlichen Schutzmaßnahmen wird im gesamten Streckenabschnitt eine Begleitung der Vorbereitung und Durchführung der Bauarbeiten unter umwelt- und naturschutzfachlichen Aspekten in Form einer ökologischen Baubegleitung (Umweltbaubegleitung - UBB) vorgesehen. Mit dieser Maßnahme wird insbesondere den besonderen Anforderungen des europäischen Gebietsschutzes und des Artenschutzes im Untersuchungsgebiet Rechnung getragen.

Die Kompensation von Beeinträchtigungen erfolgt für Ausgleichsmaßnahmen im engen räumlichen und funktionalem Zusammenhang in gleichartiger Weise (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Dabei wird die beeinträchtigte Funktion des Naturhaushaltes durch entsprechende Maßnahmen in räumlicher Nähe zum Eingriff wiederhergestellt. Für nicht ausgleichbare Eingriffe erfolgen Ersatzmaßnahmen, für die die betroffene Naturhaushaltsfunktion in gleichartiger Weise wiederhergestellt wird und der Suchradius für die erforderlichen Maßnahmen auf den gesamten betroffenen Naturraum (naturräumliche Haupteinheit) ausgedehnt werden kann. Wenn im betroffenen Bezugsraum weder eine landschaftsgerechte Wiederherstellung, noch Neugestaltung möglich ist, wird in benachbarten, möglichst ähnlichen Bezugsräumen das Landschaftsbild als Ersatz neu gestaltet.

Entsprechend § 7 LNatSchG werden Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der räumlich-funktionalen Anforderungen aus § 15 Abs. 2 BNatSchG, auf Flächen in Natura 2000-Gebieten, auf Flächen für Maßnahmen zur Verbesserung des ökologischen Gewässerzustands (...) auf Flächen in geschützten Teilen von Natur und Landschaft sowie auf den dafür vorgesehenen Flächen in Landschaftsplänen und Grünordnungsplänen festgelegt.

Die übergeordneten Inhalte des Maßnahmenkonzeptes abgeleitet aus § 7 LNatSchG sind:

- Aufrechterhaltung traditioneller Wegebeziehungen (§ 7 Abs. 3 Nr. 7 LNatSchG)
- Wiederherstellung und Vergrößerung von Lebensräumen (§ 7 Abs. 3 Nr. 1 u. 7 LNatSchG)
- Landschaftliche Einbindung (Sichtverschattung) und Neuentwicklung des Landschaftsbildes entsprechend der historischen Bezüge
- Entsiegelung (§ 7 Abs. 3 Nr. 4 LNatSchG)

Landschaftspflegerische Maßnahmen sind in einer Größenordnung von ca. 780,71 ha vorgesehen (ca. 500,50 ha Ausgleichsmaßnahmen, ca. 280,21 ha Ersatzmaßnahmen). Diese beinhalten:

- ca. 9,3 ha Maßnahmen zur Schadensbegrenzung zur Verhinderung des Eintretens erheblicher Beeinträchtigungen auf FFH-LRT oder Arten des Anhangs II der FFH-RL („FFH-Maßnahmen“)
- ca. 90,62 ha CEF-Maßnahmen zur Abwendung des Eintretens von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG („Artenschutz-Maßnahmen“)
- ca. 146,37 ha FCS-Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes geschützter Arten („Artenschutz-Maßnahmen“)

Nach Abschluss der Entwicklungspflege der Maßnahmen erfolgt regelmäßig (mindestens im Abstand von 5 Jahren) eine Pflege- und Funktionskontrolle der umgesetzten Maßnahmen hin-

sichtlich der in den Maßnahmenblättern beschriebenen Ziele (s. hierzu Unterlage 9.3). Bezüglich der Gesamtbeurteilung des Eingriffs stehen einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme von ca. 96,17 ha, einer Funktionsminderung durch Störung von Lebensräumen im Wald und Offenland auf insgesamt ca. 96,61 ha und einer Zerschneidung auf ca. 10,5 km ein Kompensationsumfang von ca. 780,71 ha gegenüber.

Der Vorhabenträger hat für die mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft im Rahmen seiner hier festgestellten Planung nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben umfassende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die Eingriffe vollständig kompensiert.

Nicht ausgleichbar oder ersetzbar sind im vorliegenden Fall lediglich die Eingriffe ins Landschaftsbild, die durch die Brückenpfeiler der Talbrücken

- BW 04 (Talbrücke Nohner Bach Nord)
- BW 05 (Talbrücke K 85)
- BW 09 (Talbrücke Nohner Bach Süd)
- BW13 A/B (Talbrücke Heyroth)
- BW 16 (Talbrücke Bongard)
- BW 17 (Talbrücke Pützertbach)

verursacht werden (s. § 6 Abs. 1 S. 3 LKompVO: „Nicht ausgleichbar oder ersetzbar sind Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, die von Mast- oder Turmbauten verursacht werden, die höher als 20 Meter sind...“). Der Verursacher des Eingriffs hat daher für diesen Eingriff Ersatz in Geld zu leisten (Ersatzzahlung gem. § 15 Abs. 6 BNatSchG, § 7 Abs. 5 LNatSchG).

Da die Errichtung der Brücken bzw. der Brückenpfeiler in dem in den Planunterlagen vorgesehenem Umfang für die Umsetzung der vorliegenden Baumaßnahme zwingend erforderlich ist, ist der damit verbundene Eingriff ins Landschaftsbild nicht vermeidbar. Der Straßenbaulastträger wurde daher zur Zahlung einer entsprechenden Ersatzzahlung verpflichtet (s. Kapitel A, AX). Die Ermittlung der Höhe der Ersatzzahlung erfolgte nach den Vorgaben des § 7 Abs. 4 Nr. 1 LKompVO und wurde mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Obere Naturschutzbehörde, abgestimmt.

Detaillierte Ausführungen zu den vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen können dem Fachbeitrag Naturschutz, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht (Unterlage 19.1), den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3), sowie der Tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Unterlage 9.4) entnommen werden.

Alle vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Kompensationskonzept verfolgten Zielsetzungen zu erfüllen. Die dazu in Anspruch genommenen Flächen sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes in jedem Einzelfall

auch geeignet, die Wirksamkeit der dort vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Im Übrigen stellen sich die naturschutzfachlichen Maßnahmen auch im Hinblick auf die Belange und Interessen der Grundstückseigentümer und -nutzer als verhältnismäßig dar. Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen sind konkret erforderlich, um die durch den Neubau der A 1, AS Kelberg – AS Adenau verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren. Das vorliegende Konzept gewährleistet, dass die vorhabenbedingten Eingriffe nicht zu erheblichen Nachteilen für den Naturhaushalt führen und das Landschaftsbild entsprechend wiederhergestellt wird. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden mit der ihnen zukommenden Gewichtung in der Planung berücksichtigt. Die mit der Straßenplanung verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die vorgesehenen landespflegerischen Maßnahmen vollständig kompensiert. Damit wird den Vorgaben des BNatSchG und des LNatSchG in vollem Umfang entsprochen.

Bei der Konzeption der Maßnahmen wurden auch die Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG hinsichtlich der Minimierung der Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen berücksichtigt. Innerhalb der Planung wurde die Bodenbonität der beanspruchten landwirtschaftlichen Maßnahmenflächen anhand der Bodenwertzahlen überprüft mit dem Ergebnis, dass keine im Sinne des Gesetzes wertvollen landwirtschaftlichen Flächen beansprucht werden. Darüber hinaus konnten die Auswirkungen von Eingriffen in landwirtschaftlich genutzte Flächen durch die im Planungsbereich durchgeführten Flurbereinigungsverfahren abgemildert werden (s. auch Kapitel E, Nr. VIII.2).

Mit Blick auf die agrarstrukturellen Belange wurde somit dem Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG umfassend Rechnung getragen.

Selbst wenn mit dem der Planung zu Grunde liegenden Kompensationskonzept keine vollständige Kompensation der mit der Planung verbundenen Eingriffe möglich wäre, würden die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege diesen gegenüber vorgehen. Die Vorschriften des § 15 Abs. 5 BNatSchG wären hierbei ebenfalls berücksichtigt. Die Planung entspricht ebenfalls den Vorgaben der Neuregelung des § 7 LNatSchG, da sich alle Kompensationsflächen in Natura 2000-Gebieten und auf Flächen in geschützten Teilen von Natur und Landschaft sowie auf den dafür vorgesehenen Flächen in Landschaftsplänen und Grünordnungsplänen befinden. Der Fachbeitrag Naturschutz wurde mit der zuständigen oberen Naturschutzbehörde abgestimmt und hinsichtlich der naturschutzfachlichen Planunterlagen das Einvernehmen hergestellt.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde entspricht das planfestgestellte Vorhaben nach Maßgabe der Planunterlagen sowie der im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen in seiner Gesamtheit den Maßgaben der Eingriffsregelung.

X.1.2 Zulassung des Eingriffs

Der mit dem Straßenbauvorhaben einhergehende Eingriff in Natur und Landschaft wird hiermit gemäß §§ 14, 15 und 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6 – 10 LNatSchG zugelassen. Die Entscheidung ergeht gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 LNatSchG im Einvernehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde, die dem Vorhaben zugestimmt hat.

X.2 Geschützte Teile von Natur und Landschaft

Die Planung berücksichtigt auch die rechtlichen Vorgaben für den Eingriff in die von der Planung betroffenen besonders geschützten Landschaftsteile.

X.2.1 Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG)

Das Landschaftsschutzgebiet „Rhein-Ahr-Eifel“, welches durch Rechtsverordnung vom 23.05.1980 ausgewiesen wurde, ragt in den östlichen Untersuchungsraum hinein. Gem. § 4 Abs. 2 dieser Rechtsverordnung ist es ohne Genehmigung der Landespflegebehörde u.a. verboten, Neu- oder Ausbaumaßnahmen im Straßen- und Wegebau durchzuführen. Eine Genehmigung nach der Landschaftsschutzgebietsverordnung ist im vorliegenden Fall nicht erforderlich, da diese gem. § 4 Absatz 5 der Rechtsverordnung durch den bislang geltenden Raumordnerischen Entscheid für das Vorhaben aus dem Jahre 1986 ersetzt wird (vgl. hierzu auch die Stellungnahme der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Obere Naturschutzbehörde vom 26.10.2018). Unbeschadet dessen würde eine nach § 4 Abs. 2 Nr. 10 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet erforderliche Genehmigung auch mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt werden können, weil die Straßenbaumaßnahme dem Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes nicht zuwiderlaufen bzw. etwaige Beeinträchtigungen des Schutzzwecks durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie unter Berücksichtigung der von der Planfeststellungsbehörde verfügbaren Auflagen vermieden bzw. vollständig ausgeglichen werden können.

X.2.2 Naturpark (§ 27 BNatSchG)

Große Teile des Untersuchungsraums liegen im „Naturpark Vulkaneifel“, welcher mit Landesverordnung vom 07.05.2010 ausgewiesen wurde (GVBl. Nr. 8, S. 85 ff vom 16.06.2010). Gem. § 8 Abs. 1 dieser Landesverordnung ist es ohne Genehmigung der Naturschutzbehörde u.a. verboten, Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Straßen oder Wegen sowie von sonstigen Verkehrsanlagen durchzuführen. Gem. § 8 Abs. 3 wird die Genehmigung nach § 8 Abs. 1 durch die nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Zulassung ersetzt, wenn die zuständige Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen erklärt hat. Die Obere Naturschutzbehörde hat das erforderliche Einvernehmen mit Schreiben vom 26.10.2018 erteilt, so dass die Ausnahme genehmigung im Wege der Konzentrationswirkung zulässigerweise im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilt werden konnte (vgl. Kapitel A, Nr. VIII dieses Beschlusses). Die

hierfür erforderlichen Voraussetzungen liegen vor, weil die mit der Maßnahme verbundenen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks des o.g. Naturparks entsprechend den Vorgaben in der Landesverordnung für das Gebiet vermieden bzw. vollständig ausgeglichen werden können.

X.2.3 Gesetzlich geschützte Biotop (§ 30 BNatSchG/ § 15 LNatSchG)

Im Untersuchungsraum kommen mehrere nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG geschützte Biotop vor. Die Berührungspunkte des Straßenbauvorhabens mit den gesetzlich geschützten Biotopen wurden im Rahmen der Bilanzierung des Fachbeitrags Naturschutz erfasst (vgl. hierzu S. 139 des Landschaftspflegerischen Begleitplans, Unterlage 19.1) und werden durch verschiedene landschaftspflegerische Maßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung vollständig kompensiert.

Mit der Novelle des BNatSchG vom 18.8.2021 wurden u. a. Magere Flachland-Mähwiesen und Streuobstwiesen unter den gesetzlichen Schutz nach § 30 Abs. 2 Pkt. 7 gestellt. In einer ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme „Beurteilung des gesetzlichen Biotopschutzes“ vom 20.04.2023, die Bestandteil der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde ist, wurde daher überprüft, ob und inwieweit diese weitergehende gesetzliche Unterschutzstellung Auswirkungen auf die vorliegend festgestellte Planung hat.

Seitens des Gutachters wurde festgestellt, dass Streuobstwiesen im Untersuchungsgebiet der A1 nicht vorkommen und damit auch nicht betroffen sind. Gesetzlich geschützte Magere Flachland-Mähwiesen sind im Vergleich zur Darstellung in den festgestellten Unterlagen in einem Umfang von ca. 0,187 ha zusätzlich betroffen. Diese Beeinträchtigung kann jedoch durch die großflächig geplanten Ausgleichsmaßnahmen zur Entwicklung von Extensivgrünland kompensiert werden. Zusätzliche Kompensationsmaßnahmen sind daher nach der überzeugenden Bewertung des Sachverständigen nicht erforderlich.

Durch die Eingriffe in die gesetzlich geschützten Biotop werden Verbotstatbestände nach § 30 Abs. 2 BNatSchG bzw. § 15 Abs. 2 LNatSchG erfüllt. Da die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen nur teilweise als Ausgleichsmaßnahmen gewertet werden können, konnte für das Straßenbauvorhaben keine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG erteilt werden, da diese Vorschrift einen Ausgleich der Eingriffe voraussetzt; vielmehr war die Erteilung einer Befreiung gem. § 67 BNatSchG erforderlich. Voraussetzung hierfür ist gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG, dass dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 67 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 BNatSchG) oder die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist (§ 67 Abs. 1, Satz 1, Nr. 2 BNatSchG). Da die vorliegende Straßenbaumaßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich ist (s. hierzu auch die ent-

sprechenden Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses), sind die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 BNatSchG nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gegeben; Gleiches würde auch für den Befreiungstatbestand nach § 67 Abs. 1, Satz 1, Nr. 2 BNatSchG („unzumutbare Belastung“) gelten. Eine Befreiung von den Verbotstatbeständen des § 30 Abs. 2 BNatSchG bzw. des § 15 Abs. 2 LNatSchG konnte daher zulässigerweise erteilt werden (vgl. Kapitel A, Nr. VII dieses Beschlusses).

X.3 Artenschutz

Das Vorhaben genügt auch den zwingend zu beachtenden Anforderungen des besonderen Artenschutzrechts.

X.3.1 Allgemeines

Nach §§ 44 ff BNatSchG i.V.m. § 22 ff LNatSchG ist das Vorhaben hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die in seinem Wirkungsbereich vorkommenden besonderen und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten zu überprüfen. Auf Grund der Vorgaben des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) im Urteil vom 10. Januar 2006 (C-98/03) wurde das Bundesnaturschutzgesetz zum 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2873), in Kraft getreten am 18. Dezember 2007, geändert. Durch diese Neufassung des Bundesnaturschutzgesetzes hat der Bundesgesetzgeber die gemeinschaftsrechtlichen Regelungen zum besonderen Artenschutz, die sich aus der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen vom 21. Mai 1992, ABl. EG Nr. L 206/7) sowie der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten vom 02. April 1979, ABl. EG Nr. L 103) in ihrer jeweils geltenden Fassung ergeben, in das nationale Recht umgesetzt. Auch die aktuell geltende Fassung des Bundesnaturschutzgesetzes enthält entsprechende Bestimmungen zum besonderen Artenschutz.

Die Vorschrift des § 44 BNatSchG normiert artenschutzrechtliche Verbotstatbestände. Nach Abs. 1 (Zugriffsverbote) ist es verboten:

- „1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.“

Artenschutzrechtliche Verbote können sich zudem auch aus § 44 Abs. 2 BNatSchG (Besitzverbote) ergeben. Hiernach ist es auch verboten, Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten in Besitz oder Gewahrsam zu nehmen, in Besitz oder Gewahrsam zu haben oder zu be- oder verarbeiten.

Diese Verbote werden für Eingriffsvorhaben und damit auch für Straßenbauprojekte durch den § 44 Abs. 5 BNatSchG ergänzt; danach gelten die artenschutzrechtlichen Verbote bei nach § 15 Abs. 1 unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft sowie nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässigen Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 S. 1 nur für die in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten, die heimischen europäischen Vogelarten gemäß Art. 1 Vogelschutzrichtlinie sowie für solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 aufgeführt sind. Nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG liegt bei diesen Arten ein Verstoß gegen 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. Nach Nr. 2 des § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen 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. Nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG ist das Verbot nach Absatz 1 Nummer 3 nicht erfüllt, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten gemäß § 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Dabei sind auch die Bestimmungen des § 24 LNatSchG (Nestschutz) zu beachten.

Werden Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 und 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten erfüllt, ist das Vorhaben artenschutzrechtlich grundsätzlich unzulässig. Allerdings können die festgestellten Verbotstatbestände bei Vorliegen be-

stimmter Voraussetzungen überwunden und trotz der Verbote eine Projektzulassung ausgesprochen werden. Dafür müssen die Ausnahmevoraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

Nach Satz 1 dieser Vorschrift können von den Verboten des § 44 im Einzelfall bei Vorliegen bestimmter Gründe Ausnahmen zugelassen werden. Bei Straßenbauvorhaben kommen hier die Tatbestände der Nummern 4 und 5 in Betracht. Nach Nr. 4 kann eine Ausnahme im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt ausgesprochen werden. Hier ist insbesondere der Ausnahmegrund der „öffentlichen Sicherheit“ von Relevanz. Der Begriff der „öffentlichen Sicherheit“ ist unionsrechtlich auch in Art. 9 Abs. 1 Buchstabe a der EU-Vogelschutzrichtlinie enthalten und bedarf einer weiteren Auslegung. Der im Begriff der öffentlichen Sicherheit angelegte Schutz des Staates ist außer auf bereits vorhandene auch auf in Planung befindliche Einrichtungen zu erstrecken. Deshalb sind geplante Verkehrsinfrastrukturprojekte, die öffentliche Zwecke erfüllen, einer Ausnahme nach Nr. 4 zugänglich. Hierüber hinaus kann gemäß Nr. 5 die Ausnahmeerteilung auch aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art gerechtfertigt sein. Bei beiden Tatbeständen ist im Sinne einer bipolaren Abwägung mit den gegenläufigen Belangen des Artenschutzes darzulegen, dass die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen auch unter Berücksichtigung des konkreten Ausmaßes vorhabenbedingter artenschutzrechtlicher Betroffenheiten überwiegen.

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 darf eine Ausnahme überdies nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie weitergehende Forderungen enthält. Ferner sind Art. 16 Abs. 3 der FFH-Richtlinie und Art. 9 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie zu beachten.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass für die Zulassung eines Straßenbauvorhabens im Wege der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG drei Voraussetzungen kumulativ vorliegen müssen. Es muss nachgewiesen werden, dass:

- das Vorhaben im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt bzw. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, gerechtfertigt ist
- zumutbare Alternativen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen, nicht gegeben sind, und
- keine Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes der Population einer Art zu erwarten ist bzw. bei derzeitigem schlechten Erhaltungszustand eine Verbesserung nicht behindert wird.

Unter Berücksichtigung des Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie bedeutet dies bei Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie:

- das Vorhaben darf zu keiner Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes führen und
- das Vorhaben darf bei Arten, die sich derzeit in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden, diesen nicht weiter verschlechtern.

Bei europäischen Vogelarten darf das Vorhaben den aktuellen Erhaltungszustand nicht verschlechtern.

Der Straßenbaulastträger hat die möglichen Auswirkungen auf die geschützten Arten unter Berücksichtigung der vorgenannten artenschutzrechtlichen Vorgaben durch das sachverständige Planungsbüro „FÖA Landschaftsplanung GmbH“ aus Trier im Rahmen des „Artenschutzfachbeitrags für die europarechtlich geschützten Arten“ vom 19.03.2018 ermitteln und darstellen lassen (s. Unterlage 19.2.1). Diese Untersuchung war Bestandteil der Planunterlagen, die vom 23.07.2018 bis 22.08.2018 offen gelegen haben.

Aufgrund entsprechender Einwendungen wurde 2020 auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde seitens der Sachverständigen des Vorhabenträgers eine nochmalige aktuelle Überprüfung der örtlichen Verhältnisse durchgeführt. Hierzu wurde durch das Ingenieurbüro FÖA Landschaftsplanung eine entsprechende Habitatpotenzialanalyse erstellt („Habitatpotenzialanalyse 2020“ vom 24.06.2021); diese ist Bestandteil der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde. Bei dieser Habitatanalyse handelt es sich um kein neues bzw. zusätzliches Naturschutzgutachten. Vielmehr ging es bei dieser Betrachtung allein darum, den Einwand unzureichender Datenaktualität in der Örtlichkeit nochmals zu überprüfen.

Die Sachverständigen stellten fest, dass für Reptilien, Säugetiere, Fledermäuse und Schmetterlinge keine wesentlichen Veränderungen der Habitatpotenziale ermittelt werden konnten. Das Habitatpotenzial für planungsrelevante Amphibien hat sich im gesamten Untersuchungsraum eher verschlechtert, so dass im Ergebnis keine Änderungen / Aktualisierungen der Maßnahmen aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan notwendig sind. Bei den planungsrelevanten Vogelarten konnte festgestellt werden, dass sich das Habitatpotenzial für den Raubwürger im Untersuchungsgebiet aufgrund natürlicher Sukzession vorwiegend verschlechtert hat. Leicht verbessert hingegen hat sich das Habitatpotenzial für die Leitart Mittelspecht, da dieser vom verbesserten Nahrungsangebot aufgrund des Borkenkäferbefalls der absterbenden Fichten profitiert.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich das Habitatpotenzial im Untersuchungsgebiet nur unwesentlich verändert hat. Die bestehenden Kartierungen und Bewertungen des Habitatpotenzials haben daher nach wie vor Bestand.

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde wurde 2023 eine nochmalige Überprüfung der örtlichen Verhältnisse durch den Sachverständigen des Vorhabenträgers mit Blick auf verschiedene artenschutzrechtliche Fragen vorgenommen. Die entsprechende „Stellungnahme zu Einzelfragen des Artenschutzes“, aktuelle Kartierungen des Raufußkauzes sowie des Raubwürgers und ein Artensteckbrief für den Wolf (des Büros FÖA vom Mai/ Juni 2023) sind Bestandteil der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass keine wesentlichen Änderungen eingetreten sind, die zu einer gänzlich anderen Bewertung der artenschutzrechtlichen Fragen führen würden. Sofern bei einzelnen Arten geringfügige Ergänzungen der ohnehin vorgesehenen artenschutzrechtlichen Maßnahmen angezeigt waren, wurden diese zum einen in Kapitel A entsprechend gewürdigt sowie in Kapitel C dieses Beschlusses dem Vorhabenträger entsprechende Auflagen erteilt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird ergänzend auf die „Stellungnahme zu Einzelfragen des Artenschutzes“ vom Mai/ Juni 2023 verwiesen.

Unter Berücksichtigung des vorgeschilderten Verfahrensganges stellt sich die artenschutzrechtliche Situation aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nunmehr wie folgt dar:

X.3.2 Untersuchung zu Auswirkungen auf die geschützten Arten (§ 44 ff. BNatSchG)

Das Straßenbauvorhaben hat hinsichtlich in seinem Wirkungsbereich vorkommender besonderer und streng geschützter Tierarten die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zur Folge, jedoch nur in dem in vorstehendem Kapitel A.VI festgestellten und im vorliegenden Kapitel E.X.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses begründeten Ausmaß.

Nach den vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen sowie unter Berücksichtigung der hierzu vorgenommenen fachgutachterlichen Prüfungen ist festzustellen, dass in Anbetracht der konkreten Ausgestaltung der Baumaßnahme, der in der Planung enthaltenen naturschutzfachlichen Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen, der in diesem Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen zur Anpassung und Ergänzung des naturschutzfachlichen Maßnahmenkonzeptes (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. III) sowie unter Einbeziehung sämtlicher naturschutzfachlicher Bewertungen des Naturschutzsachverständigen (nur) für die Tierarten Mittelspecht (*Dendrocopos medius*) und Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*) artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Nach den überzeugenden fachlichen Feststellungen der Sachverständigen des Vorhabenträgers kann für den Mittelspecht und die Bechsteinfledermaus das Eintreten der Verbotsstatbestände aufgrund von Lebensraumverlust resp. Funktionsminderungen im Nahrungshabitat nicht abgewendet werden; Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), die vorgezogen durchgeführt werden und bis zum Eingriffszeitpunkt ihre volle Funktion erfüllen, sind bei diesen an reife Wälder gebundenen Arten nicht möglich. Entsprechend den Darlegungen des Sachverständigen des Büros FÖA in der „Stellungnahme zu Einzelfragen des Artenschutzes“ vom Juni 2023 geht die Planfeststellungsbehörde im Übrigen davon aus, dass in Bezug auf die

Feldlerche (*Alauda arvensis*) und den Schwarzspecht (*Dryocopus martius*) der Beschädigungs- bzw. Zerstörungstatbestand gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt sein könnte. Unter Berücksichtigung der bereits im Rahmen des Maßnahmekonzepts vorgesehenen Maßnahmen kann jedoch zulässigerweise eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ausgesprochen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A, AVI auch für die Feldlerche und den Schwarzspecht eine entsprechende Ausnahme von dem Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erteilt.

In Bezug auf die Geburtshelferkröte (*Alytes obstetricans*) und die Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) und die für diese Arten vorzunehmenden Fang- und Umsiedlungsmaßnahmen ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde das Fangverbot gem. § 44 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Gleiches gilt auch für das Besitzverbot gem. § 44 Abs. 2 Satz Nr. 1 BNatSchG, welches im Hinblick auf die mit diesen Maßnahmen notwendigerweise verbundene Inbesitznahme der Tiere in Rede stehen könnte. Die Planfeststellungsbehörde vertritt allerdings die Auffassung, dass das mit diesen Maßnahmen verbundene kurzzeitige Fangen und Inbesitznehmen der Tiere weder vom Fangverbot noch vom Besitzverbot gemäß den genannten Vorschriften erfasst wird. In Bezug auf das in § 44 Abs. 1 Nr. BNatSchG normierte Fangverbot sieht sich in dieser Bewertung durch die zwischenzeitliche Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I. S. 3434) und die dortige Neuregelung des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG sowie die hierzu ergangene Rechtsprechung des BVerwG (Siehe Urteil vom 07. Juli 2022 – 9 A 1.21 – zur A 20 Jaderberg -Westerstede, juris Rn. 100) bestätigt. Die Regelung besagt, dass das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vorliegt, 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. Das BVerwG sieht diese Regelung des nationalen Artenschutzrechts auch im Einklang mit dem europäischen Gemeinschaftsrecht und hier namentlich mit der Regelung des Art. 12 Abs. 1 Buchst. a FFH-RL, die ebenfalls nicht schon die kurzzeitige, sondern nur die endgültige Entnahme aus dem Naturhaushalt verbieten und überdies nur ein absichtsvolles Handeln unterbinden will, was bei einer zum Schutze der Tiere vorzunehmenden Fang- und Umsiedlungsmaßnahme jedoch gerade nicht beabsichtigt wird. Das BVerwG verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass es auch der Auffassung der EU-Kommission entsprechen würde, dass das Fangen und die damit verbundenen nur vorübergehenden Beeinträchtigungen im Rahmen von CEF-Maßnahmen keinen vorsätzlichen Verstoß gegen Art. 12 FFH-RL darstellen, da sie darauf abzielen, Schädigungen der Funktion, Qualität und Integrität der hiervon betroffenen Arten so weit wie möglich zu vermeiden (BVerwG, Urt. vom 07. Juli 2022 a.a.O. Rn. 101).

Sofern man gleichwohl in Bezug auf die Umsiedlung der Geburtshelferkröte sowie der Haselmaus - vorsorglich - von der Einschlägigkeit des Fangverbotstatbestandes des § 44 Abs. 5

Satz 2 Nr. 2 BNatSchG und auch vom Eingreifen des Besitzverbotes gemäß § 44 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ausgehen, sprich annehmen wollte, dass bei der Geburtshelferkröte sowie der Haselmaus im Hinblick darauf, dass im Zusammenhang mit der Umsiedlung der Tiere in ein Ausweichhabitat (Maßnahmen V 4.1 d und V 8 für die Geburtshelferkröte sowie Maßnahme V 4.1 c für die Haselmaus) und dem damit einhergehenden Einfangen und der Inbesitz- oder Ingewahrsamnahmen der Tiere sowohl das Fang- als auch das Besitzverbotes erfüllt sein würden, würde dies der Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens dennoch nicht entgegenstehen, weil auch bei dieser - hier nur unterstellten - Konstellation das Vorhaben im Wege der Ausnahmezulassung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden konnte. Gleiches würde auch gelten, falls man davon ausgehen müsste, dass nicht alle Exemplare der Geburtshelferkröten- bzw. Haselmauspopulationen bei der Umsiedlungsmaßnahme vollständig abgefangen werden können und/oder einzelne Tiere nach Baubeginn in den Eingriffsbereich wieder einwandern und ggf. getötet werden könnten, baubedingt auch der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt sein könnte, obgleich der Tötungstatbestand gemäß der gesetzlichen Klarstellung in § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt sein würde, wenn das baubedingte Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht würde, was mit den in Kapitel C.III.21 verfüigten Auflagen zur Durchführung der Umsiedlungsmaßnahmen sichergestellt wäre.

Hinsichtlich sonstiger Tierarten kann das Vorliegen artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sicher ausgeschlossen werden.

Nach diesen Feststellungen wäre das Vorhaben im Hinblick darauf, dass für verschiedene Tierarten Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 und/oder Abs. 2 BNatSchG erfüllt sind bzw. nicht ausgeschlossen werden können, an sich artenschutzrechtlich unverträglich.

X.3.3 Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Die Zulässigkeit des Vorhabens ist dennoch gegeben, da für das Bauvorhaben trotz der festgestellten bzw. unterstellten Erfüllung von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 und Abs. 2 BNatSchG im Wege der Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 und Satz 2 BNatSchG und vorsorglich auch im Wege einer Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG die artenschutzrechtliche Zulässigkeit attestiert werden kann. Die hierfür erforderlichen gesetzlichen Voraussetzungen sind erfüllt.

Diesbezüglich wurde zunächst geprüft, ob die Zulassung einer Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG entsprechend den Vorgaben des § 45 Abs. 7 BNatSchG möglich wäre. Voraussetzungen hierfür sind

im Falle betroffener Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie:

- die Darlegung, dass die Gewährung einer Ausnahme für die Durchführung des Vorhabens zu keiner Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes im Land

Rheinland-Pfalz führt bzw. dass sich der jetzige ungünstige Erhaltungszustand im Endergebnis nicht weiter verschlechtern wird und

- keine zumutbaren Alternativen gegeben sind.

im Falle betroffener europäischer Vogelarten:

- die Darlegung, dass die Gewährung einer Ausnahme für die Durchführung des Vorhabens zu keiner Verschlechterung des jetzigen Erhaltungszustandes im Land Rheinland-Pfalz führt und
- keine zumutbaren Alternativen gegeben sind.

Weiterhin müssen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art für das Vorhaben sprechen oder das Vorhaben im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich sein.

Das Vorhaben ist „im Interesse der öffentlichen Sicherheit“ bzw. „aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ gerechtfertigt

Um eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zulassen zu können, muss das Vorhaben „im Interesse der öffentlichen Sicherheit“ erforderlich bzw. aus „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ gerechtfertigt sein. Beide Ausnahmegründe sind bei der vorliegenden Planung gegeben; das Vorhaben ist - die Ausnahmeentscheidung jeweils selbständig tragend - sowohl im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG) als auch aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG) gerechtfertigt.

Die Planfeststellungsbehörde geht hierbei davon aus, dass der im Ausnahmetatbestand des § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG in Bezug genommene Begriff der „öffentlichen Sicherheit“, der überdies unionsrechtlich auch in Art. 9 Abs. 1 Buchstabe a) der EU-Vogelschutzrichtlinie und auch in Art. 16 Abs. 1 c) der FFH-Richtlinie enthalten ist, weit und dahingehend auszulegen ist, dass er auch den Schutz des Staates und der sonstigen Träger öffentlicher Gewalt und kollektiver Schutzgüter umfasst. Der im Begriff der „öffentlichen Sicherheit“ angelegte Schutz des Staates erstreckt sich nicht nur auf bereits vorhandene, sondern auch auf in Planung befindliche Einrichtungen des Staates. Einer Ausnahme „im Interesse der öffentlichen Sicherheit“ gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG sind deshalb auch öffentliche (staatliche) Verkehrsinfrastrukturprojekte, die öffentliche Zwecke erfüllen, zugänglich. Was den weiteren Ausnahmetatbestand des § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG anbelangt, lässt sich die Planfeststellungsbehörde davon leiten, dass aus der Qualifizierung in § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG, wonach es sich bei den dort angesprochenen öffentlichen Belangen um „zwingende Gründe“ handeln muss, abzuleiten ist, dass nur besonders schwerwiegende öffentliche Belange als Ausnahmerechtfertigung im Sinne dieses Ausnahmetatbestandes in Betracht kommen. Es muss sich hierbei aber nicht um unausweichliche Sachzwänge handeln. Gemeint

ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln. Einen eben solchen Maßstab wird man im Übrigen auch bei der Prüfung des Ausnahmetatbestandes des § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG - „im Interesse der öffentlichen Sicherheit“ - anzulegen haben.

Hieran gemessen liegen hier die beiden vorgenannten Ausnahmetatbestände vor. Die planfestgestellte Autobahnplanung ist sowohl aus „aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses“ als auch „im Interesse der öffentlichen Sicherheit“ in Abwägung mit den hier in Rede stehenden artenschutzrechtlichen Belangen geboten. Die „zwingenden Gründe“ bzw. das „Interesse der öffentlichen Sicherheit“ ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst. Die Planfeststellungsbehörde hat die besonderen Gründe, welche den Neubau der A 1 im Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau rechtfertigen, in Kapitel E, Nr. IV ausführlich dargelegt. Dort sind die maßgeblichen Gesichtspunkte, aus denen sich das Erfordernis der Straßenbaumaßnahme ableitet, im Einzelnen ausgeführt. Insbesondere ist hier auf die Ausweisung des Vorhabens in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz hinzuweisen, die deutlich macht, dass der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat. Es stimmt mit den Darstellungen des aktuell gültigen Bedarfsplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen als Anlage zum 6. FStrAbG vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3354) überein, der auf dem Bundesverkehrswegeplan 2030 aufbaut. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung einem Planvorhaben einen besonderen Stellenwert verleiht, der in der Interessenabwägung mit hohem Gewicht zu Buche schlägt. Das planfestgestellte Vorhaben steht mit den Zielen des Bundesfernstraßengesetzes im Einklang und ist erforderlich. Wie auch alle anderen in den Bedarfsplan aufgenommenen Straßenbauvorhaben entspricht der Neubau der A 1 gemäß § 1 Abs. 2 FStrAbG den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Nach § 1 Abs. 2 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Diese gesetzliche Bedarfsfestsetzung entfaltet Verbindlichkeit für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG, die Planfeststellung nach § 17 FStrG und für ein Gericht, welches ggfs. über die Planung zu befinden hat. Gemäß § 5 Abs. 3 InfGrGG ist für Neu-, Ausbau- und Erhaltungsvorhaben der Bundesautobahnen das FStrAbG mit dem diesem Gesetz als Anlage beigefügten Bedarfsplan seit dem 01. Januar 2021 auch für die Autobahngesellschaft des Bundes als Gesellschaft privaten Rechts verbindlich. Bereits hieraus folgt, dass der Neubau der A 1 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Adenau aus Gründen des Gemeinwohls notwendig ist. Das Vorhaben war schon im vorausgegangenen Bedarfsplan 2004 im „Vordringlichen Bedarf“ ausgewiesen. Die Dringlichkeitsfeststellung vom Gesetzgeber wurde somit nachfolgend auch im (aktuellen) Bedarfsplan 2016 nochmals ausdrücklich bestätigt. Mit seiner Ausweisung im geltenden (und auch vormaligen) Bedarfsplan hat der Bundesgesetzgeber den Bedarf und damit die Erforderlichkeit des Neubaus des vorliegenden Teilabschnitts der Autobahn A 1 anerkannt und festgestellt.

Hierüber hinaus leitet sich das besondere Erfordernis des hier festgestellten Ausbaus der A 1 - ungeachtet seiner Ausweisung im Bedarfsplan und der Rechtswirkungen des § 1 Abs. 2 FStrAbG - auch daraus ab, dass die Baumaßnahme gemessen an den sich aus § 3 FStrG

ergebenden Anforderungen, wonach der Straßenbaulastträger der Bundesfernstraßen diese nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder in sonstiger Weise zu verbessern hat, geboten ist. Dem solchermaßen umschriebenen gesetzlichen Auftrag wird der Vorhabenträger mit der Planung und dem Bau der Autobahn A 1 im hier festgestellten Planungsabschnitt gerecht. Neben den Bundesstraßen sind Bundesautobahnen als Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) öffentliche Straßen, die gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Dieser Zielsetzung entspricht der Vorhabenträger mit der Planung und dem Bau des vorliegenden Autobahnabschnitts. Der Abschnitt ist Teil eines Lückenschlusses zur Vervollständigung einer derzeit noch rd. 25 km umfassenden Lücke zwischen Kelberg in Rheinland-Pfalz und Blankenheim in Nordrhein-Westfalen im Zuge der ansonsten bereits auf einer Länge von rd. 730 km durchgängig bestehenden Autobahn A 1 zwischen der französischen Grenze bei Saarbrücken im Saarland und Heiligenhafen an der Ostsee. Im Zusammenwirken mit allen anderen bereits unter Verkehr befindlichen bundesdeutschen Autobahnen bildet die Autobahn A 1 im Verbund mit den angeschlossenen untergeordneten Straßen ein zusammenhängendes Verkehrs- bzw. Autobahnnetz, welches einem weiträumigen Verkehr dient oder zu dienen bestimmt ist. Ihre Lage im Netz der Fernstraßenverbindungen macht sie zu einer bedeutenden Nord-Süd-Achse. Dabei berührt und verbindet die A 1 wichtige Ballungszentren und Wirtschaftsräume miteinander. In ihrer Fortsetzung nach Süden besteht eine durchgängige Fernstraßenverbindung bis ans Mittelmeer bei Marseille. Die A 1 verbessert die Verbindung der Metropolregionen Rhein-Ruhr mit der Region Frankfurt/Rhein-Main und nach Fertigstellung der B 50-neu auch der Metropolregion RheinNeckar. Die Verkehrsbeziehungen von Nordrhein-Westfalen/Rheinland-Pfalz in die Europaregion Großregion SaarLorLux, bestehend aus der Region um Trier, dem Saarland, Luxemburg sowie Teilen Frankreichs werden ebenfalls deutlich verbessert. Der Lückenschluss verbessert die Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland. Hierzu verbindet der Fernstraßenlückenschluss der A 1 die Oberzentren in Nordrhein-Westfalen (Köln, Bonn, Aachen, sowie Mönchengladbach, Düsseldorf und Wuppertal) mit dem Oberzentrum Trier in Rheinland-Pfalz und Saarbrücken im Saarland. Die A 1 bildet zusammen mit den Autobahnen A 2, A 3 und A 4 das Netz kontinental bedeutenden Autobahnen. Über die nationale Bedeutung hinaus ist die A 1 auch transeuropäisch ein wesentlicher Baustein zur Bewältigung wichtiger und umfangreicher Transitströme zwischen den nord- und südwesteuropäischen Ländern. Das Vorhaben ist von gemeinsamem europäischem Interesse, da die A 1 wichtiges Bindeglied im transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) ist. Die A 1 verknüpft die TEN-V-Netzkorridore Skandinavien-Mittelmehr / Nordsee-Ostsee und Nordsee-Mittelmeer. Durch den Lückenschluss der A 1 wird die Verkehrsverbindung von Nordosten nach Südwest verbessert und entlastet somit das das Straßennetz im TEN-V-Netzkorridor Rhein-Alpen. Mit dem hier festgestellten Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Adenau in Rheinland-Pfalz wird ein weiteres Teilstück in der noch bestehenden Lücke der Autobahn A 1 realisiert. Damit wird die mit der Autobahn A 1 verfolgte verkehrliche Zielsetzung, eine dem weiträumigen Verkehr dienende bzw. zu dienen bestimmte durchgängige

Verkehrsverbindung zwischen dem Südwesten und dem Nordosten der Bundesrepublik Deutschland zu schaffen, konsequent weiterverfolgt. Mit der abschnittswisen Verwirklichung einer solchen durchgängigen Fernverkehrsverbindung, zu der der hier in Rede stehende Autobahnabschnitt als zukünftiger Bestandteil der Autobahn A 1 einen weiteren maßgeblichen Beitrag leistet, wird der Vorhabenträger in besonderer Weise seinem gesetzlichen Auftrag nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG gerecht, die Bundesautobahnen nach seiner Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dadurch, dass dem weiträumigen Verkehr ein weiterer Autobahnabschnitt der A 1 zur Verfügung gestellt und gleichzeitig das untergeordnete Straßennetz von diesem Verkehr entsprechend entlastet wird, werden mit dem Straßenneubauvorhaben die Verkehrsverhältnisse in vorstehendem Sinne verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht. Die Verbindung der Mittelzentren erfolgt derzeit über das bestehende Bundes- und Landes- und Kreisstraßennetz im Bereich der Autobahnücke. Durch den Lückenschluss der A 1 werden die vorhandenen Mittelzentren in Rheinland-Pfalz (Daun, Wittlich und Gerolstein) verkehrsgünstig mit zentralen Orten in Nordrhein-Westfalen verknüpft (Euskirchen, Mechernich, Erftstadt, Brühl, Wesseling, Düren und Heinsberg). Darüber hinaus werden wesentliche regionale Effekte, von der Entlastung bestehender Ortsdurchfahrten über die Bündelung von Durchfahrtsverkehren bis hin zu Verbesserung der angeschlossenen Teilräume der Eifel erwirkt. Aufgrund der bisherigen Lücke im Netz der A 1 finden im großräumigen Verkehr Verkehrsverlagerungen in das untergeordnete Straßennetz statt. Die Verkehrsteilnehmer müssen durch das nicht geschlossene Autobahnnetz auf bestehende Bundes- und Landesstraßen ausweichen und somit erhebliche Umwege in Kauf nehmen. Mit diesen Ausweichverkehren geht eine starke Belastung der Ausweichstrecken und insbesondere der Ortsdurchfahrten einher, die sich insbesondere in Form von Umweltbelastungen durch Lärm und Schadstoffemissionen und volkswirtschaftliche Einbußen ausdrücken. Insbesondere im regionalen Streckennetz des Planungsgebietes zwischen der AS Kelberg und der AS Blankenheim führt das Fehlen des Lückenschlusses zu einer Belastung des Landesstraßennetzes, einschließlich der dortigen Ortsdurchfahrten. Durch den Lückenschluss der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg können insbesondere die parallel der A 1 verlaufenden regionalen Bestandsstrecken erheblich vom Verkehr entlastet werden. Die Vervollständigung der A 1 bewirkt eine Entlastung des nicht bedarfsgerecht ausgebauten Bestandsstraßennetzes insbesondere durch den vorhanden überregionalen Schwerverkehr. Mit dem vorliegenden Neubau der Bundesautobahn A 1, zwischen der Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau, als Teil des Lückenschlusses der A 1 wird ein bedeutender Teil des Netzschlusses im Fernstraßennetz verwirklicht. Der Lückenschluss zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg ist geeignet, zu einer Verbesserung der überregionalen Verkehrsbeziehungen und des Fernverkehrs beizutragen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erheblich zu verbessern. Im Übrigen wird durch die Schließung der Lücke der A 1 die Erreichbarkeit der Region wesentlich verbessert und somit auch die regionale Wirtschaft und der Tourismus gestärkt. Durch die Verbesserung des Straßennetzes wird die Ansiedlung von Gewerbegebieten in der Region lukrativer gestaltet und somit die Schaffung neuer Arbeitsplätze erleichtert. Insgesamt ist nochmals festzuhalten, dass der Straßenbaulastträger hierdurch seinem gesetzlichen Auftrag

nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG Rechnung trägt, die „Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen“.

Diese für den Bau der A 1 im Abschnitt Kelberg bis AS Adenau sprechenden Gründe sind geeignet, die entgegenstehenden artenschutzrechtlichen Belange zu überwinden. In der bipolaren Abwägung mit den mit dem Vorhaben einhergehenden artenschutzrechtlichen Auswirkungen sind diese Gründe von solch „überragendem Gewicht“, dass sie sich gegenüber den festgestellten bzw. zu erwartenden konkreten artenschutzrechtlichen Projektwirkungen durchzusetzen und diese als Gründe „im Interesse der öffentlichen Sicherheit“ und als „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 BNatSchG zu überwinden vermögen.

Hinsichtlich der hier einzustellenden artenschutzrechtlichen Projektwirkungen und deren Umfangs kann hier auf die diesbezüglichen Feststellungen des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses und die detaillierten Ausführungen in den mit festgestellten Planunterlagen und den naturschutzfachlichen Untersuchungen der Sachverständigen des Vorhabenträgers verwiesen werden. In diesem Zusammenhang kann hier namentlich auf die dortigen detaillierten Ausführungen zu den jeweils artspezifisch behandelten bau-, anlage- und betriebsbedingten Projektwirkungen und deren Bewertung in Bezug auf die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sowie auf die (vorsorglichen) Feststellungen zum Vorliegen der Ausnahmevoraussetzungen der Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG verwiesen werden. Bei der Gewichtung der artenschutzrechtlichen Projektauswirkungen im Abgleich mit den für das Straßenbauvorhaben streitenden - oben ausführlich dargelegten – Gründen war insbesondere der besondere Gesichtspunkt, dass der vorliegende Autobahnabschnitt einer der letzten Abschnitte zur vollständigen Schließung der derzeit noch bestehenden 25 km großen Lücke im ansonsten bereits auf einer Länge von 730 km fertiggestellten Autobahnverbindung der A 1 zwischen Saarbücken und Heiligendamm darstellt und es eine nicht zu vertretende Entscheidung darstellen würde, wenn dieser wichtige Lückenschluss an artenschutzrechtlichen Belangen scheitern müsste. Hier war namentlich auch zu würdigen, dass die festgestellten artenschutzrechtlichen Projektwirkungen lediglich bei einigen wenigen Arten die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zur Folge haben und bei den sonstigen Arten, bei denen keine Verbotstatbestände erfüllt werden, die Projektwirkungen auf einen nicht tatbestandsrelevanten Umfang beschränkt bleiben (Siehe Kapitel A.VI. des Planfeststellungsbeschlusses). Ebenso wurde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vom Vorhabensträger zutreffend dargelegt, dass dieser bei der Plangestaltung unter Berücksichtigung der planerischen Zwangspunkte und unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt hat. Bei der Gewichtung der für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen gegenüber dem artenschutzrechtlichen Integritätsinteressen war zudem neben der - nachfolgend noch zu erörternden - Alternativlosigkeit des Vorhabens auch zu berücksichtigen, dass durch die im Maßnahmenkonzept der Planung vorgesehenen artspezifischen Maßnahmen gleichwohl die Populationserhaltung der betroffenen Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet sichergestellt ist, worauf im Folgenden ebenfalls noch einzugehen ist. Hierzu tragen auch die vorgesehenen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen bei. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist danach

im Ergebnis der bipolaren Abwägung zwischen den für das Vorhaben sprechenden Gründen des „Interesses der öffentlichen Sicherheit“ bzw. den „zwingende Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses“ gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG und dem Integrationsinteresse der artenschutzrechtlich geschützten Arten festzustellen, dass die für das Vorhaben sprechenden Gründe von solch überragendem Gewicht sind, dass sie das artenschutzrechtliche Integrationsinteresse überwiegen.

Diese Bewertung ist auch nicht mit Blick auf den im Verfahren vorgebrachten Einwand infrage zu stellen, dass vor dem Hintergrund des globalen Klimawandels und der mit dem Straßenbau generell verbundenen Verfehlung der Klimaziele im Rahmen der bipolaren Abwägung artenschutz- (und auch habitatschutz-)rechtlichen Ausnahmeprüfung (§ 45 Abs. 7 Satz 1 und § 34 Abs. 3 BNatSchG) für ein Straßenbauvorhaben niemals „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ bejaht werden könnten, mit der Folge, dass auch für kein Straßenbauvorhaben eine Ausnahmegenehmigung nach diesen Ausnahmeregelungen erteilt werden könnte. Wie in der Rechtsprechung bereits klargestellt wurde, ist es nicht gerechtfertigt, die verkehrlichen Belange aus Gründen des Klimaschutzes geringer zu gewichten. Im Gegensatz zur allgemeinen fachplanerischen Gesamtabwägung, die alle von der Planung berührten Aspekte und Interessen in den Blick zu nehmen hat, stellt die im Rahmen des § 45 Abs. 7 Satz 1 BNatSchG (gleiches würde auch für die habitatschutzrechtliche Vorschrift des § 34 Abs. 3 BNatSchG gelten) vorzunehmende Interessenabwägung eine bipolare Abwägung dar, bei der den für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen ausschließlich die entgegenstehenden artenschutzrechtlichen Belange gegenübergestellt und gewichtet werden. Für eine zusätzliche Berücksichtigung der Anforderungen des globalen Klimaschutzes als einen weiteren selbständigen Gemeinwohlbelang besteht hier nach der Konzeption der gesetzlichen Ausnahmeregelung hingegen kein Raum. Ebenso wenig führt der Gesichtspunkt des Klimaschutzes dazu, dass der Verkehrsbedarf als solcher von geringerem öffentlichem Interesse wäre. Es besteht kein rechtliches Erfordernis, bei der Gewichtung des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens den Verkehrsbedarf unter Klimaschutzgesichtspunkten in Zweifel zu ziehen.

Nach alledem sind die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Gründe geeignet, auch im Bereich des Artenschutzes das Vorliegen von Gründen „im Interesse der öffentlichen Sicherheit“ sowie „zwingender Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses“ zu begründen. Diese Gründe stellen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als derart gewichtig dar, dass sie auch die mit dem Vorhaben verbundenen artenschutzrechtlichen Auswirkungen zu überwinden vermögen.

Durchführung des Vorhabens führt nicht zu einer Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes bzw. nicht zu einer weiteren Verschlechterung eines evtl. jetzigen ungünstigen Erhaltungszustandes

Nach § 45 Abs. 7 BNatSchG darf eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG nur dann zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Population einer Art nicht verschlechtert bzw. bei derzeitigem schlechten Erhaltungszustand eine Verbesserung nicht behindert wird.

Im Artenschutzfachbeitrag vom 19.03.2018 ist unter Punkt 9 „Zusammenfassung“ nachvollziehbar dargelegt, dass für die Tierarten, für die die Verbotstatbestände erfüllt sind (Bechsteinfledermaus, Mittelspecht), der Erhaltungszustand der Populationen von Mittelspecht und Bechsteinfledermaus - auch aufgrund der auf die betroffene Population zielenden Maßnahmen - nicht dauerhaft bzw. längerfristig verschlechtert wird. Die Bestandsaufnahmen weisen lokal (im Untersuchungsraum) auf einen günstigen Erhaltungszustand der Population hin. Durch FCS-Maßnahmen (Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes: Altholzerhalt, Pflege und Verjüngung mit Hauptbaumart Eiche, Pflege und Entwicklung strukturierter Waldbestände, Nutzungsverzicht von Altholz bzw. Anreicherung mit alten Bäumen, Bewirtschaftung mit Schirmschlag / mittelwaldartige Bewirtschaftung) auf verschiedenen Maßnahmenflächen wird mittelfristig eine Optimierung der Lebensräume und Lebensraumstrukturen des Mittelspechtes und der Bechsteinfledermaus erwartet, sodass zusätzliche Habitate entstehen. Die Erfolgsprognose für die Maßnahmen ist günstig, weil die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Entwicklung der Zielarten belegt sind.

Die Planfeststellungsbehörde geht gem. den Darlegungen des Naturschutzsachverständigen in der „Stellungnahme zu Einzelfragen des Artenschutzes“ des Büros FÖA vom Juni 2023 davon aus, dass bei den Vogelarten Feldlerche und Schwarzspecht der Zerstörungs- bzw. Beschädigungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt sein könnte, dass für die beiden Vogelarten aber gleichwohl die Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen würden. Auf die Ausnahmeerteilung in Kapitel A, AVI wird verwiesen.

Bei den Tierarten Haselmaus und Geburtshelferkröte sind nach dem Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung und nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Verbotsstatbestände i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 und Abs. 2 BNatSchG zwar nicht erfüllt. Soweit die Planfeststellungsbehörde in Bezug auf die hier vorgesehenen Umsiedlungsmaßnahmen dennoch vorsorglich die Erfüllung von Verbotstatbeständen bei der Geburtshelferkröte und der Haselmaus unterstellt hat, kann gleichwohl - wie in Kapitel A, Nr. VI bestimmt - eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für die Umsiedlung in Ersatzhabitate und vorsorglich auch für die evt. Erfüllung von Verbotstatbeständen i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 BNatSchG erteilt werden. Nach den Aussagen der fachlichen Gutachten wird auch für diese beiden Arten bestätigt, dass vorhabenbedingt unter Berücksichtigung der vorgesehenen landespflegerischen Maßnahmen keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen eintritt.

In dem Artenschutzbeitrag des Vorhabenträgers vom 19.03.2018 wurden bei den Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie zu jeder Art der aktuelle Erhaltungszustand in der kontinentalen biogeographischen Region aufgelistet, dem sodann die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Populationen der Art in Rheinland-Pfalz gegenübergestellt wurden. Für die Tierarten, bei denen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt sind (Bechsteinfledermaus) bzw. von der Planfeststellungsbehörde (vorsorglich) unterstellt wurden (Haselmaus und Geburtshelferkröte) ist hiernach festzustellen, dass bei diesen Arten vorhabenbedingte Auswirkung auf den Erhaltungszustand der Populationen der Arten in Rheinland-Pfalz unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Sicherungs-, Gestaltungs- bzw. Ausgleichsmaßnahmen ausgeschlossen werden können. Entsprechende Feststellungen sind auch für die Vogelarten gemäß Art. 1 der VS-RL zu treffen. Auch bei den europäischen Vogelarten wurden in den artenschutzrechtlichen Fachbeiträgen neben den Verbotstatbeständen die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Populationen der Art in der biogeographischen Region Rheinland-Pfalz dargestellt. Für die Vogelarten, bei denen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt sind (Mittelspecht, Feldlerche, Schwarzspecht), ist unter Einbeziehung der in der Planung vorgesehenen FCS-Maßnahmen ebenfalls keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der Art in der biogeographischen Region Rheinland-Pfalz zu erwarten.

Entsprechende Feststellungen konnten schließlich auch hinsichtlich aller sonstigen im Wirkraum der Planung vorkommenden Tier- bzw. Vogelarten getroffen werden, bei denen nach den Feststellungen des Sachverständigen und auch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt werden. Im Rahmen einer vorsorglichen Prüfung konnte jedoch auch in Bezug auf diese Arten festgestellt werden, dass unter Einbeziehung von Vermeidungs-, Sicherungs-, Gestaltungs- bzw. Ausgleichsmaßnahmen keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der jeweiligen Art in der biogeographischen Region Rheinland-Pfalz verursacht würde, falls in Bezug auf solche Arten im Hinblick auf bau-, anlage oder betriebsbedingte Auswirkungen ebenfalls von der Erfüllung von Verbotstatbeständen auszugehen wäre. Die Planfeststellungsbehörde hält diese gutachterlichen Bewertungen für sachgerecht und macht sich die Ergebnisse zu eigen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet es daher für zulässig, Ausnahmen auch für die Fälle auszusprechen, dass entgegen den der Planung zugrundeliegenden naturschutzfachlichen Bewertungen der Sachverständigen des Vorhabenträgers und ungeachtet der vorgesehenen Vermeidungs-, Schadensminderungs- und CEF-Maßnahmen von der Erfüllung von Artenschutzverboten nach § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG auszugehen wäre und die einzelnen bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen abweichend zu den diesbezüglichen Feststellungen der Sachverständigen zu den einzelnen Tierarten zu beurteilen sein würden. Damit wird für die Konstellation Vorsorge getroffen, dass man hinsichtlich den Bewertungen des Sachverständigen zu jeder einzelnen Tierart und den hierzu im einzelnen festgestellten Projektwirkungen Zweifel haben müsste, sodass auch in dieser Hinsicht von einer hieraus resultierenden Erfüllung von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG auszugehen wäre. Diese Vorgehensweise, trotz des festgestellten Nichtvorliegens von Verboten nach § 44

Abs. 1 und 2 BNatschG dennoch vorsorglich bzw. hilfsweise eine Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen für eine Ausnahmezulassung nach Maßgabe der Bestimmungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG vorzunehmen, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Ein derartiges Vorgehen ist weder durch die einschlägigen normativen Bestimmungen des europäischen und nationalen Artenschutzrechts ausgeschlossen noch steht dieses in Widerspruch mit der hierzu ergangenen Rechtsprechung.

Danach ist hinsichtlich des Erfordernisses der Populationserhaltung festzuhalten, dass bei Realisierung des Vorhabens bei keiner Tier- und Vogelart nach Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Auswirkungen auftreten werden, bei der sich der Erhaltungszustand dieser Arten verschlechtern würde. Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass das für die Ausnahmeerteilung weitere Kriterium der Populationserhaltung bei sämtlichen im Planbereich relevanten Tier- und Vogelarten erfüllt wird.

Keine zumutbare Alternative

Außerdem kann gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nur dann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Hierbei ist zu fragen, ob zumutbare Alternativen bestehen, bei denen der mit dem Projekt verfolgte Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden kann. Lässt sich das Planungsziel an einem aus artenschutzrechtlicher Sicht günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffintensität verwirklichen, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit grundsätzlich Gebrauch machen. Der Vorhabenträger darf von einer ihm technisch an sich möglichen Alternative jedoch Abstand nehmen, wenn diese ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt werden. Ob eine geeignete Alternative vorliegt, ist andererseits an der vom Projektträger festgelegten Zweckbestimmung des Projekts zu messen. Daher kommt die sog. Nullvariante (völliger Projektverzicht) ebenso wenig als Alternative in Betracht wie Projekte, mit denen die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden könnten, weil es sich nicht mehr um die Verwirklichung desselben Projekts mit gewissen Abstrichen vom Zielerfüllungsgrad, sondern um ein anderes Projekt handeln würde.

Nach diesen Maßstäben ist eine „zumutbare Alternative“ zu dem Vorhaben in der hier festgestellten Ausgestaltung nicht gegeben. Die hier festgestellte Variante 712 begegnet keinen artenschutzrechtlichen Bedenken. In der Gesamtschau aller planungsrechtlichen Gesichtspunkte, und hier insbesondere der artenschutzrechtlich relevanten Aspekte, erweist sich diese Variante im Hinblick auf die Verwirklichung der Planungsziele und auch in Würdigung der für diese Variante streitenden naturschutzexternen Gründe im Vergleich zu allen sonstigen während des Planungsprozesses beleuchteten Alternativlinienführungen bzw. -lösungen als vorzugswürdig.

Hierzu kann zunächst festgehalten werden, dass die Nullvariante in Form eines Verzichts auf das Neubauvorhaben aufgrund der dokumentierten besonderen verkehrlichen Bedeutung der

Maßnahme hier keine mögliche Alternative darstellt. Auch wenn sich die Planfeststellungsbehörde darüber im Klaren ist, dass eine Nullvariante, d. h. ein Verzicht auf das Vorhaben, nicht ausgeschlossen sein würde, wenn dem Vorhaben andere gewichtigere Belange entgegenstehen würden, führt dies nicht dazu, dass im vorliegenden Falle die Nullvariante, also der Verzicht auf das Vorhaben, eine vorzugswürdige Entscheidung sein könnte. Dies folgt zum einen daraus, dass die Maßnahme im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans als Anlage zum FStrAbG enthalten ist. Zum anderen auch daraus, dass bei einem Verzicht auf die Maßnahme das mit ihr verfolgte Planungsziel, welches bereits zuvor in Kapitel E, Nr. IV dargestellt wurde, nicht erreicht werden könnte. Auch mit Blick auf den mit der Planung verbundenen Eingriff in die Natur scheidet die Nullvariante daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als geeignete Planungsalternative aus.

Auch alle sonstigen im Planungsprozess und aufgrund von Einwendungen im Anhörungsverfahren untersuchten Planungsvarianten erweisen sich im Vergleich zur Feststellungsvariante als nicht vorzugswürdig.

Wie bereits in Kapitel E, Nr. IV.5 beschrieben, wurden in der Vergangenheit eine Vielzahl von Varianten und Variantenbündeln unter den seinerzeit gültigen gesetzlichen und planerischen Vorgaben untersucht und im Rahmen der Raumordnung und der Linienbestimmungsverfahren eine der weiteren Planung zugrunde zu legende Trassenführung festgelegt.

Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die FFH-Alternativenuntersuchung vom 19.03.2018 (Unterlage 19.4.8). Hier wurde geprüft, ob es unter Bezug auf die Schutzgebietskulisse von Natura-2000 eine Linienführung für den Bau einer Autobahn gibt, welche erkennbar keine oder geringere Auswirkungen auf die Schutzgebiete bzw. deren Schutzziele und maßgeblichen Gebietsbestandteile aufweisen könnte. Die Untersuchung kam zu folgendem Ergebnis:

- *„Auf Grundlage der aktuell verfügbaren Planungsinstrumente und Datengrundlagen wurden alle Varianten dazu in der Qualität einer Vorplanung erstellt, d.h. sie sind realistische und technisch auch realisierbare Varianten.*
- *Ein Ausschluss von untersuchten Varianten oder Entwicklung ihrer Ausgestaltung über die Sachverhalte aus Natura-2000 hinaus – z.B. über Kosten oder andere mögliche Kriterien einer Zumutbarkeitsbewertung – erfolgte dabei nicht.*
- *Faktisch konnte keine gegenüber der vorliegenden Planfeststellungstrasse günstigere Linienführung gefunden werden. Das bedeutet:*
 - *dass es keine sich aufdrängende und weiter zu betrachtende Linienführung gibt und*
 - *die Weiterverfolgung einer ungünstigeren Linie zu einer absehbaren Diskrepanz zu den Anforderungen des Gebietsschutzes führen würde.*

Somit ergibt sich aus der – im Vergleich zu den früheren Variantenbetrachtungen – neuen Situation der gemeldeten FFH- und Vogelschutzgebiete kein Spielraum mehr für weitere Varianten.“

Ergänzend wurde noch die vom BUND im Anhörungsverfahren vorgeschlagene Variante 822 durch den Vorhabenträger nochmals vertieft in den Blick genommen. Zu den Ergebnissen seiner diesbezüglichen Untersuchung, welche dem BUND auch vorliegt, wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Zusammenfassend wurde festgestellt, dass sich im Planungsbereich von Rheinland-Pfalz keine verträglichere als die dem vorliegenden Entwurf zugrundeliegende Trasse aufdrängt. Die Gutachter führen aus, dass alle vorliegenden Untersuchungen, einschließlich der aktuellen Betrachtung der abschnittsübergreifenden Verträglichkeitsuntersuchungen, die vorliegende Trasse der A 1 im Abschnitt von der AS Kelberg (L 10) bis zur AS Adenau (B 410) bestätigen.

Unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten ist mit Blick auf die Linialalternativen Folgendes festzuhalten:

Hinsichtlich der artenschutzrechtlich festgestellten Beeinträchtigungen günstiger einzustufen wären solche Varianten, welche grundsätzlich außerhalb der (eichenreichen) Wälder verlaufen würden, weil so die für die Planfeststellungsvariante prognostizierten Beeinträchtigungen von Bechsteinfledermaus und Mittelspecht vermeidbar wären. Unter den im Rahmen der großräumigen Alternativenuntersuchung (Unterlage 19.4.8) geprüften Varianten sind auch solche, welche Wälder weitgehend umgehen und deswegen in Bezug auf die an eichenreiche Wälder im Gebiet gebundenen Arten Bechsteinfledermaus und Mittelspecht mit einiger Wahrscheinlichkeit günstiger zu beurteilen wären. Es konnte jedoch keine Alternative ohne erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten gefunden werden. Wie bereits ausgeführt, konnte nach dem Ergebnis der Alternativenuntersuchung keine günstigere Variante im untersuchten Raum gefunden werden, welche nicht eine (oder mehrere) erhebliche Beeinträchtigung/en eines FFH-Gebietes verursachen würde.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde genügen daher die naturschutzfachlichen Untersuchungen/Bewertungen im Rahmen der FFH-Alternativenuntersuchung (Unterlage 19.4.8) zum Nachweis, dass wegen erheblicher Beeinträchtigung mindestens eines der Natura 2000-Gebiete keine der geprüften Varianten als Alternative zur Vermeidung der Beeinträchtigungen der o.g. Tierarten des Anhang IV FFH-RL und des Art. 1 VS-RL (europäisch artenschutzrechtlich geschützte Arten) in Betracht kommt.

Auch andere zumutbare Alternativen, z. B. durch kleinräumige Modifikation der Gradienten oder technische Änderungen, welche Beeinträchtigungen während des Baugeschehens vermeiden könnten und im Ergebnis zu keinen oder (wesentlich) geringeren Beeinträchtigungen der Arten

führen könnten, sind an den jeweiligen Standorten nicht gegeben. Denkbare Optimierungsmöglichkeiten wurden bereits im Zuge der Planung im ständigen Abgleich mit den artenschutzrechtlichen Zielsetzungen ausgeschöpft.

Die Planfeststellungsbehörde stellt daher unter Abwägung aller in Betracht kommenden Gesichtspunkte fest, dass es zu der planfestgestellten Linie keine zumutbare Alternative gibt, bei der das Vorhaben unter Berücksichtigung der mit ihm verfolgten Planungsziele und unter Beachtung der im Einzelnen dargelegten gewichtigen naturschutzexternen Gründe mit geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten verwirklicht werden kann. Das naturschutzfachliche Maßnahmenkonzept ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und geeignet, alle naturschutzfachlichen Konflikte zu bewältigen. Eine alternative Lösung hierzu ist nicht ersichtlich.

Die Alternativlosigkeit ist insbesondere auch in Bezug auf die für die Geburtshelferkröte (*Alytes obstetricans*) vorgesehene Umsiedlungsmaßnahmen V 4.1 d und V 8 sowie die Umsiedlungsmaßnahme (Maßnahmen V 4.1 c) für die Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) festzustellen. Die Planfeststellungsbehörde hat im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen vorsorglich die Erfüllung des Fangverbotes gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und des Besitzverbotes gem. § 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG sowie auch eine signifikante Steigerung des Tötungsrisikos gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG unterstellt. Gleichwohl wäre die Umsiedlungsmaßnahme unvermeidbar, da mangels wirksamer Alternativen ein anderweitiger Schutz der Geburtshelferkröte und der Haselmaus nicht zu leisten wäre. Dabei ist durch die Festlegungen in den Maßnahmenbeschreibungen der mitfestgestellten Maßnahmenblätter sowie die in Kapitel C dieses Planfeststellungsbeschlusses getroffenen Regelungen gewährleistet, dass die Fang- und Umsiedlungsmaßnahmen entsprechend den einschlägigen aktuellen fachlichen Standards in der gebotenen Sorgfalt durch hierfür qualifiziertes Personal durchgeführt werden.

Entscheidung über die Ausnahme- und Befreiungserteilung

Somit liegen die Voraussetzungen für eine Ausnahmezulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vor. Für die Tierarten Bechsteinfledermaus, Mittelspecht, Feldlerche und Schwarzspecht sowie vorsorglich auch für die Haselmaus und die Geburtshelferkröte konnte daher zulässigerweise eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt werden.

Gleiches gilt auch für alle anderen artenschutzrechtlich relevanten Tier- und Vogelarten, bei denen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zwar verneint werden konnten, bei denen das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Ausnahmezulassung jedoch ebenfalls vorsorglich festgestellt werden konnte. Auf die Regelungen in Kapitel A, Nr. VI wird verwiesen. Selbst für den Fall, dass entgegen der fachlichen Bewertung des Naturschutzsachverständigen und der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde für weitere Tier- und Vogelarten Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG erfüllt wären, würden die Tatbestandsvoraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten des

§ 44 BNatSchG auch unter Berücksichtigung der europarechtlichen Artenschutzbestimmungen nach Art. 16 FFH-RL vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet es daher unter Berücksichtigung des ihr zustehenden Ermessens für sachgerecht und zulässig, dem Straßenbaulastträger für alle Tier- und Vogelarten, für die Verbotstatbestände erfüllt sind und auch für solche Arten, bei denen entgegen den gutachterlichen Feststellungen und trotz der vorgesehenen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen möglicherweise ebenfalls eine Verwirklichung von Verbotstatbeständen zu unterstellen wäre, eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG zu erteilen. Maßgeblich für diese Entscheidung sind die für die Maßnahme sprechenden überwiegenden Gründe des Gemeinwohls bzw. der öffentlichen Sicherheit und die demgegenüber vergleichsweise geringfügigen Beeinträchtigungen unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes, das Fehlen zumutbarer Alternativen sowie der Umstand, dass keine Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes der Population einer Art zu erwarten ist bzw. bei Arten mit derzeitigem schlechtem Erhaltungszustand eine Verbesserung nicht behindert wird. Für diese Entscheidung sprechen ferner die umfangreichen, in den Planunterlagen vorgesehenen landschaftspflegerischen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die dem Straßenbaulastträger in Kapitel C dieses Beschlusses zusätzlich auferlegten naturschutzfachlichen Auflagen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde steht der Neubau der A 1 im Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau auch unter Berücksichtigung der zum Gesamtvorhaben vorgetragenen Stellungnahmen und Einwendungen insgesamt mit den rechtlichen Anforderungen des Artenschutzes nach § 44 f. BNatSchG in Einklang. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die vom Vorhabenträger im Verfahren vorgelegten Fachgutachten sowie auf die Feststellungen in den Unterlagen in Kapitel A, Nr. VI verwiesen.

Letztendlich wäre aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch die Erteilung einer Befreiung gemäß § 67 Abs. 2 BNatSchG von den Verboten des § 44 BNatSchG als sachgerecht anzusehen, sofern entgegen dem bislang Dargestellten Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG für einzelne Tier- und Vogelarten erfüllt wären und auch keine Ausnahme im Sinne des § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden könnte. Auf Grund der nachgewiesenen hohen Bedeutung des Straßenbauvorhabens mit Blick auf die mit ihm verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen würde es mit Blick auf das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens eine „unzumutbare Belastung“ im Sinne des § 67 Abs. 2 BNatSchG darstellen, wenn auf das Vorhaben aus artenschutzrechtlichen Erwägungen verzichtet werden müsste.

Die Planfeststellungsbehörde stellt hiernach abschließend fest, dass die vorliegende Straßenplanung mit den naturschutzrechtlichen Vorgaben des Artenschutzes in Einklang steht und damit auch in artenschutzrechtlicher Hinsicht zulässig ist.

X.4 Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)

Bei der Projektzulassung müssen des Weiteren auch die naturschutzrechtlichen Anforderungen beachtet werden, die sich aus der Vogelschutz-RL und der FFH-RL sowie den hierzu ergangenen nationalen Umsetzungsbestimmungen des BNatSchG und des LNatSchG ergeben.

X.4.1 Allgemeines

Das europäische Gemeinschaftsrecht normiert besondere Schutzbestimmungen zum Gebietsschutz im Rahmen eines Schutzgebietssystems zur Schaffung eines kohärenten Netzes „Natura 2000“. Die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben hierzu sind in der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 02. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, ABl. EG Nr. L 103 vom 25. April 1979 (Vogelschutz-Richtlinie; VS-Richtlinie) und in der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen Abl. Nr. L 206, S. 7 (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie; FFH-Richtlinie) rechtlich verankert. Die naturschutzrechtlichen Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts sind durch das Bundesnaturschutzgesetz in der Fassung vom 29.07.2009 in deutsches Recht umgesetzt worden (§§ 32 ff. BNatSchG); ergänzende landesrechtliche Regelungen finden sich in den Vorschriften der §§ 17 ff LNatSchG. Diese gemeinschaftsrechtlichen und nationalen Bestimmungen sehen rechtliche Vorgaben im Sinne eines gestuften Schutz- bzw. Zulassungsregimes für die Projektzulassung vor, die bei der Prüfung der Verträglichkeit eines Vorhabens mit dem Vogel- und FFH-Gebietsschutz zu beachten sind. Soweit Habitat- oder Vogelschutzbelange betroffen sind, bedarf es einer eigenständigen Prüfung am Maßstab dieser gemeinschaftsrechtlichen und nationalen Bestimmungen, weil sich aus diesem Rechtsregime strikt zu beachtende Anforderungen ergeben, die nur nach Maßgabe eines strengen Prüfungssystems überwunden werden können.

Die rechtlichen Vorgaben für den europäischen Vogelgebietsschutz sind in Art. 4 der VS-RL enthalten. Danach unterliegen Gebiete, welche die fachlichen Voraussetzungen eines europäischen Vogelschutzgebietes erfüllen, einem strengen Schutzsystem. Gebiete, die zwar die fachlichen Kriterien für eine Meldung als Vogelschutzgebiete erfüllen, aber bisher nicht durch Ausweisung förmlich unter Schutz gestellt worden sind (faktische Vogelschutzgebiete), unterliegen dabei einem besonderen Schutzregime nach Art. 4 Abs. 4 S. 1 VS-RL. Eingriffe in solche Gebiete sind nur unter den dort genannten engen Voraussetzungen zulässig. Die durch die VS-RL geschützten und bereits als Vogelschutzgebiete ausgewiesenen Gebiete werden durch die FFH-Richtlinie Teil eines kohärenten europäischen ökologischen Netzes („Natura 2000“). Nach ihrer Anerkennung und Ausweisung als Vogelschutzgebiet sind auf diese Gebiete hinsichtlich des Gebietsschutzes die Regelungen der FFH-Richtlinie anzuwenden. Die ausgewiesenen Vogelschutzgebiete bilden dann zusammen mit den FFH-Gebieten auf nationaler Ebene das kohärente Schutzgebietsnetz „Natura 2000“. Für die nach Art. 4 Abs. 1 VS-RL zu besonderen Schutzgebieten erklärten oder nach Art. 4 Abs. 2 VS-RL als solche anerkannten Gebiete treten somit die Verpflichtungen aus Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL mit dem

Zeitpunkt der Erklärung oder Anerkennung durch den Mitgliedsstaat an die Stelle der Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 4 VS-RL. Mit der Erklärung oder Anerkennung des Vogelschutzgebietes durch den Mitgliedsstaat wird damit das strengere Schutzregime der VS-RL durch das weniger strenge Schutzsystem der FFH-RL abgelöst. Mithin gilt für anerkannte bzw. ausgewiesene Vogelschutzgebiete dasselbe Schutzregime wie für ausgewiesene FFH-Gebiete. Dies ergibt sich aus Art. 7 der FFH-RL.

Die rechtlichen Vorgaben für die Zulassung von Vorhaben im Bereich von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung, sprich die so genannten FFH-Gebiete, sind gemeinschaftsrechtlich in Art. 6 der FFH-RL sowie in den entsprechenden nationalen Umsetzungsbestimmungen in §§ 32 ff. BNatSchG i.V.m. § 17 ff. LNatSchG normiert. Für Projekte im Bereich ausgewiesener Vogel- und/oder FFH-Schutzgebiete gelten dann im Wesentlichen dieselben Zulassungsvoraussetzungen.

Die in Rheinland-Pfalz als Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete ausgewiesenen Gebiete, die Bestandteile des kohärenten europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ sind, sind in § 17 LNatSchG geregelt. Die in der dortigen Anlage 1 genannten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und die in der Anlage 2 genannten Europäischen Vogelschutzgebiete stehen unter besonderem Schutz. Zweck der Unterschutzstellung ist es, die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der in den Gebieten der Anlage 1 genannten natürlichen Lebensraumtypen, Tier- und Pflanzenarten sowie der in den Gebieten der Anlage 2 genannten Vogelarten und ihrer Lebensräume zu gewährleisten. Die für die Vogelschutz- und FFH-Gebiete maßgeblichen Erhaltungsziele sind in der Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten vom 18. Juli 2005 (GVBl. S. 323) (in ihrer jeweils aktuellen Fassung) näher bestimmt.

Nach Art. 6 Abs. 3 S. 1 FFH-RL sind Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung eines FFH-Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür notwendig sind, einer Prüfung auf ihre Verträglichkeit mit den für das FFH-Gebiet oder Vogelschutzgebiet festgelegten Erhaltungszielen zu unterziehen, wenn sie das FFH-Gebiet oder Vogelschutzgebiet einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten „erheblich beeinträchtigen“ könnten. Sind derartige Beeinträchtigungen offensichtlich ausgeschlossen, bedarf es keiner weiteren Prüfung unter dem Gesichtspunkt des Habitat- bzw. Vogelschutzes. Das Vorhaben ist dann unter dem Aspekt des Habitat- bzw. Vogelschutzes ohne weiteres zulässig.

Die Frage, ob ein Projekt ein Natura 2000-Gebiet in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen kann, ist anhand seiner Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Gebietsbestandteile zu beurteilen. Maßgebliches Beurteilungskriterium ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten. Ein günstiger Erhaltungszustand muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden. Das gemeinschaftsrechtliche Vorsorgeprinzip verlangt dabei allerdings nicht, die Verträglichkeitsprüfung auf ein „Nullrisiko“ auszurichten, weil hierfür ein wissenschaftlicher Nachweis nie geführt werden könnte. Ein Projekt ist vielmehr schon dann zulässig, wenn nach Abschluss der Ver-

träglichkeitsprüfung aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel verbleibt, dass erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden. Um zu einer verlässlichen Beurteilung zu gelangen, muss die Verträglichkeitsprüfung die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigen und setzt somit die Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen voraus. Unsicherheiten über Wirkungszusammenhänge, die sich auch bei Ausschöpfung der einschlägigen Erkenntnismittel derzeit nicht ausräumen lassen, müssen kein unüberwindbares Zulassungshindernis darstellen. Insoweit ist es zulässig, mit Prognosewahrscheinlichkeiten und Schätzungen zu arbeiten. Zugunsten des Projekts dürfen bei der Verträglichkeitsprüfung die vom Vorhabenträger geplanten oder im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden. In diesem Falle wäre dann keine weitere FFH-Prüfung mehr erforderlich.

Lassen sich im Rahmen der vorbeschriebenen Prüfung (Screening) „erhebliche Beeinträchtigungen“ hingegen nicht ausschließen, so bedarf es der Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 S. 2 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 18 LNatSchG. Ist der Eingriff nach den Ergebnissen dieser Verträglichkeitsprüfung mit den Erhaltungszielen für das Gebiet als Ganzes und seinen wesentlichen Bestandteilen vereinbar, ist das Vorhaben ebenfalls zulässig. Auch in diesem Falle wäre dann keine weitere FFH-Prüfung mehr erforderlich.

Ergibt die Verträglichkeitsprüfung dagegen, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele des jeweiligen Vogelschutzgebietes / FFH-Gebietes maßgeblichen Gebietsbestandteile führt, ist der Eingriff grundsätzlich nach den Bestimmungen in Art. 6 Abs. 3 S. 2 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig.

Ein Eingriff kann dann nur ausnahmsweise noch zugelassen werden, wenn weitere Voraussetzungen erfüllt sind. Dies setzt voraus, dass der Eingriff aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art gerechtfertigt werden kann. Mit der Qualifizierung der öffentlichen Belange als „zwingende Gründe“ wird verdeutlicht, dass nur besonders schwerwiegende öffentliche Belange als Ausnahmerechtfertigung in Betracht kommen; es muss sich aber nicht um unausweichliche Sachzwänge handeln; gemeint ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln. Werden in dem FFH-Gebiet - für Vogelschutzgebiete gilt diese zusätzliche Voraussetzung nicht - prioritäre natürliche Lebensraumtypen und / oder eine prioritäre Art beeinträchtigt, können allerdings nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder, nach Einholung einer Stellungnahme der EU-Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses berücksichtigt werden (Art. 6 Abs. 4 UA 2 FFH-RL, § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG). Außerdem darf für das Vorhaben keine zumutbare Alternativlösung gegeben sein, bei der das Vorhaben unter Berücksichtigung der Projektzielsetzung mit geringeren Nachteilen für die geschützten FFH- und Vogelschutzbelange realisierbar wäre. Überdies sind alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen) zu ergreifen, um die globale Kohärenz von

„Natura 2000“ zu schützen (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, § 34 Abs. 5 BNatSchG). Diese weiter gehenden Anforderungen sind allerdings nur dann relevant, wenn das Vorhaben bezogen auf die Erhaltungsziele für das Gebiet als Ganzes oder wesentliche Teile unverträglich ist. Im Falle seiner Verträglichkeit sind zusätzliche Anforderungen nicht zu erfüllen.

Die festgestellte Neubauplanung ist mit den oben dargestellten rechtlichen Vorgaben des Habitatschutzes, die für die Prüfung der Natura 2000-Verträglichkeit eines Vorhabens ein gestuftes Schutz- bzw. Zulassungsregime vorsehen, vereinbar. Sie ist mit den Erhaltungszielen und maßgeblichen Gebietsbestandteilen der FFH-Gebiete „Obere Kyll und Kalkmulden der Nord eifel“ (RP, DE-5605-306), „Ahrtal“ (RP, DE-5408-302) und „Gewässersystem der Ahr“ (NRW, DE 5605-302) verträglich.

Die Planung hat keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und maßgeblichen Gebietsbestandteile dieser FFH-Gebiete zur Folge (Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL i.V.m. § 34 Abs. 1 i.V.m. § 27 Abs. 1 LNatSchG). Derartige Auswirkungen sind nach den im Planfeststellungsverfahren durchgeführten FFH-Untersuchungen, der konkreten Ausgestaltung der Straßenplanung sowie nach den Regelungen im Planfeststellungsbeschluss nicht zu erwarten. Hierbei konnten hinsichtlich der für das FFH-Gebiet Wert bestimmenden Arten und Lebensraumtypen sowohl anlage-, betriebs- als auch baubedingt „erhebliche Beeinträchtigungen“ ausgeschlossen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich in Übereinstimmung mit den Vorgaben der habitatschutzrechtlichen Bestimmungen und der hierzu ergangenen Rechtsprechung Gewissheit darüber verschafft, dass sich die in Aussicht genommene Straßenplanung nicht nachteilig auf diese Gebiete als solche auswirkt. Sie hat sich davon überzeugt, dass aus wissenschaftlicher Sicht und unter Berücksichtigung der besten wissenschaftlichen Erkenntnislage kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es bei Verwirklichung des Vorhabens keine solchen Auswirkungen geben wird. Sie ist zu dieser Überzeugung gelangt, nachdem sie sich vergewissert hat, dass bei der Planung die Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die maßgeblichen FFH-Erhaltungsziele mit Blick auf alle Wert bestimmenden Arten und Lebensraumtypen untersucht bzw. einer den rechtlichen Anforderungen genügenden Bewertung zugeführt worden sind. Die Prüfungen der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der FFH-Gebiete „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (RP, DE-5605-306), „Ahrtal“ (RP, DE-5408-302) und „Gewässersystem der Ahr“ (NRW, DE 5605-302) weisen keine Ermittlungsdefizite bezüglich der Betroffenheit für die Gebiete maßgeblicher Arten und Lebensraumtypen auf. Art und Ausmaß etwaiger Auswirkungen auf die gebietsspezifischen Erhaltungsziele sind zutreffend ermittelt worden.

Diese Betrachtung wird auch durch das beim EuGH anhängige Vertragsverletzungsverfahren 2262/2014 der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland nicht infrage gestellt, da diesem Verfahren und den dortigen Fragestellungen für die Rechtmäßigkeit der hier vorgenommenen FFH-Verträglichkeitsprüfungen keine Relevanz zukommt. In besagtem Vertragsverletzungsverfahren wird seitens der EU Kommission in Bezug auf FFH-Schutzgebiete u.a. eine unzureichende Festlegung detaillierter schutzgebietspezifischer Erhaltungsziele bemängelt. Selbst wenn dies zutreffen würde, hätte dies nach der Judikatur des

BVerwG nicht zur Konsequenz, dass eine Gebietsverträglichkeit am Maßstab des günstigen Erhaltungszustands der geschützten Lebensräume nicht festgestellt werden könnte. Bei der vorliegenden Planung war dies schon deshalb möglich, weil die Erhaltungs- und Wiederherstellungsziele der hier in Rede stehenden FFH-Gebiete auf der Grundlage der gesetzlichen Gebietsfestlegungen in § 17 LNatSchG und der dortigen Anlage 1 bereits durch die „Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten“ vom 18. Juli 2005 in der Änderungsfassung vom 22. Dezember 2008 festgelegt sowie in den jeweiligen Bewirtschaftungsplänen präzisiert sind. Der Vorhabenträger hat sich bei seinen FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen hieran orientiert. Ebenso hat sich auch die Planfeststellungsbehörde bei deren rechtlichen Würdigung hiervon leiten lassen.

Es verbleiben daher keine vernünftigen Zweifel, dass das Vorhaben mit den Erhaltungszielen der FFH-Gebiete verträglich ist. Angesichts dieser fachlichen Bewertung war eine Ausnahme- bzw. Abweichungsprüfung nicht erforderlich.

Unter Berücksichtigung des vorstehenden Prüfmaßstabes konnte auch für die Vogelschutzgebiete „Vulkaneifel“ (RP, DE 5706-401) und „Ahrgebirge“ (RP, DE-5507-401 und NRW, DE-5506-471) die habitatschutzrechtliche Verträglichkeit festgestellt werden.

Darüber hinaus wurden für folgende FFH-Gebiete Vorprüfungen durchgeführt (s. Unterlage 19.4.6, „Vorprüfung zur Verträglichkeit nach § 34 BNatSchG“):

- DE-5406-302 „Bad Münstereifeler Wald“
- DE-5506-301 „Buirer Lei bei Buir“
- DE-5507-301 „Wälder am Hohn“
- DE-5607-301 „Wälder um Bongard in der Eifel“
- DE-5706-303 „Gerolsteiner Kalkeifel“

Im Ergebnis wurde seitens der Sachverständigen des Vorhabenträgers Folgendes festgestellt:

„Die geplante Trasse überlagert in keinem der drei Planfeststellungsabschnitte Flächenbestandteile der betrachteten FFH-Gebiete.

Aufgrund der Reichweite und Intensität der anlage-, bau- und betriebsbedingten Planungen ist, unter Berücksichtigung der verbindlichen zu den Projektmerkmalen gehörigen Vermeidungsmaßnahmen während der Bauzeit (Bauzeitmanagement; ökologische Baubegleitung) sowie während der Betriebszeit (geplante Anlage von Querungshilfen, Anlage von Talbrücken mit hoher lichten Höhe und Weite, trassenparallele Zäunungen, Leit- und Sperreinrichtungen)

- *keine Beeinträchtigung von LRT (nach Anhang I FFH-Richtlinie) zu erwarten,*
- *keine Beeinträchtigung charakteristischer Arten zu erwarten,*

- *keine Beeinträchtigung kleinräumig agierender Arten nach Anhang II FFH-Richtlinie zu erwarten,*
- *keine Beeinträchtigung der großräumig agierenden Arten (insb. Fledermäuse) nach Anhang II FFH-Richtlinie anzunehmen.*

Das mögliche Zusammenwirken in Summation mit anderen bekannten Plänen und Projekten entfaltet keine Relevanz. Erhebliche negative Auswirkungen sind daher durch das Zusammenwirken nicht zu erwarten.

Für alle fünf betrachteten FFH-Gebiete (DE-5406-302 „Bad Münstereifeler Wald“, DE-5506-301 „Buirer Lei bei Buir“, DE-5507-301 „Wälder am Hohn“, DE-5607-301 „Wälder um Bongard in der Eifel“, DE-5706-303 „Gerolsteiner Kalkeifel“) sind keine vertiefenden FFH-Verträglichkeitsprüfungen erforderlich.“

Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese gutachterlichen Aussagen als sachgerecht und macht sich diese zu eigen. Weitergehende Untersuchungen zu den o.g. FFH-Gebieten waren daher nicht erforderlich.

X.4.2 FFH-Gebietsschutz

Hinsichtlich des FFH-Gebietsschutzes waren die FFH-Gebiete „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (RP, DE-5605-306), „Ahrtal“ (RP, DE-5408-302) und „Gewässersystem der Ahr“ (NRW, DE 5605-302) zu berücksichtigen.

X.4.2.1 Betroffenheit des FFH-Gebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (RP, DE-5605-306)

Im Bereich des hier planfestgestellten Vorhabens liegt das **FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (RP, DE-5605-306)** mit einer Gebietsgröße von ca. 1.326 ha. Die vorliegend festgestellte Planung der A 1 im Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau berührt die östlichste Teilfläche des FFH-Gebiets. In diesem Raum werden die Nebengewässer des Grünbaches, der Pützertbach und der Hardtbach, gequert. Weitere Gewässerabschnitte des Grünbaches bzw. Nebengewässer (Brücker Waldbach) reichen mit 200 m und 700 m Abstand zur A 1-Trasse in den möglichen Wirkraum. Es erfolgen mehrere Einleitungen aus Regenrückhaltebecken (RRB) in den Grünbach.

Das FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ wurde nach Anlage 1 zu § 17 Abs. 2 LNatSchG in der Fassung vom 06.10.2015 (GVBl. Nr. 11 vom 15.10.2015, S. 283 ff) zu einem besonderen Schutzgebiet erklärt.

Folgende Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL 92/43/EWG sind in § 17 LNatSchG i.V.m. der Anlage 1 als maßgebliche Gebietsbestandteile für die Ausweisung des FFH-Gebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ benannt:

Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie:

Eutrophe Stillgewässer	3150
Fließgewässer	3260
Wacholderheiden	5130
Lückige basophile Pionierrasen (<i>Alyso-Sedion albi</i>)	6110*)
Trockenrasen (<i>Festuco-Brometalia</i>) mit Orchideenreichtum	6210*)
Borstgrasrasen	6230*)
Feuchte Hochstaudenfluren	6430
Flachland-Mähwiesen	6510
Kalktuffquellen (<i>Cratoneurion</i>)	7220*)
Kalkreiche Niedermoore	7230
Silikat-Schutthalden	8150
Kalkhaltige Schutthalden	8160*)
Kalkfelsen mit Felsspaltenvegetation	8210
Silikatfelsen mit Felsspaltenvegetation	8220
Pionierrasen auf silikatischen Felsenkuppen	8230
Hainsimsen-Buchenwald (<i>Luzulo-Fagetum</i>)	9110
Waldmeister-Buchenwald (<i>Asperulo-Fagetum</i>)	9130
Orchideen-Buchenwald (<i>Cephalanthero-Fagion</i>)	9150
Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (<i>Galio-Carpinetum</i>)	9170
Schlucht- und Hangmischwälder (<i>Tilio-Acerion</i>)	9180*)
Erlen- und Eschenauenwald, Weichholzauenwald *)	91E0*)

*) = prioritärer Lebensraumtyp

Arten nach Anhang II FFH- Richtlinie:

- Cottus gobio (Groppe)
- Lampetra planeri (Bachneunauge)
- Callimorpha (*Euplagia*) quadripunctaria (Spanische Flagge)*)
- Lycaena helle (Blauschillernder Feuerfalter)
- Euphydryas aurinia (Skabiosen-Schreckenfaller)

*) = *prioritäre Art*

Erhaltungsziele sind nach § 17 Abs. 2 LNatSchG die Erhaltung oder Wiederherstellung (Entwicklung) eines günstigen Erhaltungszustands der in der Anlage zu § 17 LNatSchG aufgeführten natürlichen Lebensraumtypen sowie Tier- und Pflanzenarten, die in einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung vorkommen. Die jeweiligen Erhaltungsziele ergeben sich aus der Landesverordnung vom 18. Juli 2005, zuletzt geändert am 22. Dezember 2008. In der Lan-

desverordnung werden für das FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ folgende Ziele benannt:

Erhaltung oder Wiederherstellung von:

- Wacholderheiden, Borstgrasrasen und artenreichen Magerrasen auf kalkreichem Untergrund, auch als Lebensraum von Schmetterlingen (insbesondere *Euphydryas aurinia* und *Lycaena helle*),
- ungestörten Kalktuffquellen und kalkreichem Niedermoor,
- artenreichem Grünland wie Pfeifengraswiesen,
- Buchen- und Eichen-Hainbuchenwäldern, teils mit besonderem Orchideenreichtum,
- naturnahen Bächen und natürlicher Fließgewässerdynamik, auch als Lebensraum für autochthone Fischarten,
- unbeeinträchtigten Felslebensräumen

Eine Konkretisierung der gebietspezifischen Erhaltungsziele erfolgt im Bewirtschaftungsplan der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord von 2017.

Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele der FFH-relevanten Arten und Lebensraumtypen

Der Vorhabenträger hat eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-in seinen für die festgelegten Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteilen einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten „erheblich beeinträchtigen“ kann. Die „Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (DE-5605-306)“ vom 03.04.2018 ist Bestandteil der Planunterlagen (s. Kapitel A, Nr. AXIV, Nr. 51) und kommt zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

„Beeinträchtigung von Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL

Die geplante BAB A 1 berührt das FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ mit dem Planfeststellungsabschnitt Kelberg - Adenau in seiner von mehreren Gewässerläufen geprägten östlichen Randzone. Mögliche Wirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes entstehen durch die Einleitungen der Straßenentwässerung in die Fließgewässer und die Querungen des FFH-Gebietes durch die Talbrücken.

Aufgrund der möglichen Betroffenheiten ist die Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 3260 Fließgewässer zur prüfen. Ergänzend wird darüber hinaus der an den LRT 3260 anschließende Auenwald als Teil des LRT 3260 geprüft.

Sonstige LRT, die im Standard-Datenbogen aufgelistet sind, befinden sich nicht im Wirkungsbereich der geplanten A 1 und werden daher nicht weiter betrachtet.

Der LRT 3260 Fließgewässer wird durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt. Die Entwässerung wurde soweit optimiert, dass keine schädlichen Chloridkonzentrationen im Grünbach (einschließlich Pützertbach) auftreten.

Auch unter Betrachtung des an den Gewässerlebensraumtyp anschließenden Auenwaldes werden keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt. Die anlage- und baubedingte Beanspruchung des Auenwaldes umfasst eine Gesamtfäche von 850 m². Da die Funktionen des Bestandes teilweise erhalten bleiben, wird ein gradueller Funktionsverlust von insgesamt 383 m² festgestellt. Diese Beeinträchtigung wird als nicht erheblich bewertet.

Beeinträchtigung von Arten des Anhangs II der FFH-RL

Im Hinblick auf Arten des Anhangs II der FFH-RL werden die Auswirkungen der geplanten A 1 auf die Erhaltungsziele Groppe und Bachneunauge untersucht. Für die drei weiterhin im SDB aufgelisteten und als Erhaltungsziel gemeldeten Schmetterlingsarten kann eine Beeinträchtigung vorhabenbedingt ausgeschlossen werden, weil diese Arten nur weit außerhalb des potenziellen Wirkungsraumes des Projektes BAB A 1 vorkommen oder zu erwarten sind, und für sie im Bewirtschaftungsplan auch keine Entwicklungsziele für den Wirkraum benannt sind.

Bachneunauge

Das Bachneunauge ist durch die Einleitung von chloridhaltigem Wasser aus der Straßenentwässerung betroffen. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt.

Groppe

Die Groppe ist durch die Einleitung von chloridhaltigem Wasser aus der Straßenentwässerung betroffen. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt.

Beeinträchtigung der funktionalen Bezüge zu anderen Natura 2000-Gebieten

Wie unter Kap. 2.6 beschrieben, steht das FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordifel“ wegen seiner räumlichen Ausprägung zu weiteren Natura 2000-Gebieten in engem räumlichem Kontext. Unmittelbare Berührungspunkte bzw. direkte Übergänge über das Fließgewässer Ahbach bestehen zu:

- 5605-302 FFH - Gebiet Gewässersystem der Ahr (NRW)
- 5408-302 FFH – Gebiet Ahrtal (RLP)
- 5507-401 Vogelschutzgebiet Ahrgebirge (RLP)

Da keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes festgestellt werden (insbes. die Stoffeinträge in die Gewässer und mögliche Barriereeffekte betreffend) kann mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die Austausch- und Vernetzungsbeziehungen zwischen den Natura 2000-Gebieten unbeeinträchtigt erhalten bleiben.

Insgesamt ist gemäß § 34 BNatSchG die Verträglichkeit der BAB A 1 mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel gegeben.“

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Straßenbauvorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung nach Maßgabe der durchgeführten Untersuchungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt. „Erhebliche Beeinträchtigungen“ sind sowohl im Hinblick auf baubedingte, anlagebedingte als auch betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens auszuschließen. Maßgebliche Gebietsbestandteile sind nicht betroffen bzw. lassen keine erhebliche Beeinträchtigung eines Lebensraumtyps erkennen. Auch eine erhebliche Beeinträchtigung gebiets-typischer Arten des FFH-Gebietes kann ausgeschlossen werden. Dasselbe gilt auch für Arten, die für die gebietsbestimmenden Lebensraumtypen charakteristisch sind.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher auf der Grundlage der vorliegenden naturschutzfachlichen Bewertungen davon aus, dass durch die konkrete Gestaltung der Planungsmaßnahme erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen sicher ausgeschlossen werden können.

Vorsorgliche Ausnahmeprüfung

Selbst wenn man entgegen dem oben Dargestellten davon ausgehen müsste, dass „erhebliche Beeinträchtigungen“ des FFH-Gebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen zu erwarten wären, ergäbe sich hieraus für die Zulässigkeit des Vorhabens keine andere Beurteilung, da die Ausnahmevoraussetzungen des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, § 34 Abs. 3 BNatSchG gegeben sind und das Vorhaben damit auf Grundlage dieser Abweichungsprüfung realisiert werden könnte. Aufgrund der vorgenannten Vorschriften kann ein Vorhaben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Diese Voraussetzungen liegen im vorliegenden Fall ebenfalls vor. Auch wenn man unterstellen müsste, dass für einen oder mehrere der erhaltungszielbestimmenden Arten und/ oder Lebensraumtypen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“, auftreten würden, würde dies einer Projektzulassung im Wege der oben dargestellten Ausnahmeprüfung nicht entgegenstehen.

Der Neubau der A 1 im Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau wäre dann nämlich aus „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art“ geboten. Die zwingenden Gründe ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst. In den offen gelegten Planunterlagen sowie im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss sind die Gründe für die Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme ausführlich dargelegt (vgl. hierzu auch die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV). Hierbei ist insbesondere die Ausweisung des Vorhabens im „Vordringlichen Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz zu erwähnen, die deutlich macht, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat. Hierüber hinaus ist hier auf die weiteren Ausführungen zur artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG in Kapitel E.X.3.3 zu verweisen, die im Rahmen der vorliegenden habitatschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG entsprechend herangezogen werden können. Ferner ist zu berücksichtigen, dass den für die Maßnahme sprechenden Gründen des öffentlichen Interesses vergleichsweise geringfügige Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ entgegenstehen würden, denen in der Gesamtbetrachtung keinesfalls ein überwiegendes Gewicht beizumessen wäre.

Der Gesichtspunkt des Klimaschutzes führt nach Auffassung des BVerwG auch nicht dazu, dass der Verkehrsbedarf als solcher von geringerem öffentlichem Interesse wäre. Ebenso wie im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erfolgt auch bei der im Rahmen der habitatschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG vorzunehmenden Interessenabwägung lediglich eine bipolare Abwägung, bei der die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen den entgegenstehenden naturschutzfachlichen Belangen (des Habitat- bzw. Artenschutzes) gegenübergestellt und nur diese beiden Abwägungsgegenstände bewertet und gewichtet werden. Für eine gesonderte Berücksichtigung der Anforderungen des globalen Klimaschutzes als einen weiteren selbständigen Gemeinwohlbelang, der auf der „Haben-Seite“ des Vorhabens vermindern hätte eingestellt werden müssen, besteht daher kein Raum.

Zumutbare Alternativen, mit denen das Projekt ohne bzw. mit geringeren Eingriffen in das FFH-Gebiet zu verwirklichen wäre, sind ebenfalls nicht gegeben.

Der Vorhabenträger hat hierzu eine länderübergreifende FFH-Alternativenuntersuchung erstellt. Diese hatte die Frage zu beantworten, ob es unter Bezug auf die Schutzgebietskulisse von Natura-2000 eine Linienführung für den Bau einer Autobahn gibt, welche erkennbar keine oder geringere Auswirkungen auf die Schutzgebiete bzw. deren Schutzziele und maßgeblichen Gebietsbestandteile aufweisen könnte.

Dazu wurde im Zeitraum zwischen 2015 und 2017 nochmals der gesamte Planungsraum zwischen der AS Blankenheim (B 51) und der AS Kelberg (B 410) untersucht und eine Vielzahl

alternativer Autobahnlinien entwickelt und beurteilt (s. Unterlage 19.4.8). Als Ergebnis ist festzuhalten:

- *„Auf Grundlage der aktuell verfügbaren Planungsinstrumente und Datengrundlagen wurden alle Varianten dazu in der Qualität einer Vorplanung erstellt, d.h. sie sind realistische und technisch auch realisierbare Varianten.*
- *Ein Ausschluss von untersuchten Varianten oder Entwicklung ihrer Ausgestaltung über die Sachverhalte aus Natura-2000 hinaus – z.B. über Kosten oder andere mögliche Kriterien einer Zumutbarkeitsbewertung – erfolgte dabei nicht.*
- *Faktisch konnte keine gegenüber der vorliegenden Planfeststellungsstrasse günstigere Linienführung gefunden werden. Das bedeutet:*
 - *dass es keine sich aufdrängende und weiter zu betrachtende Linienführung gibt und*
 - *die Weiterverfolgung einer ungünstigeren Linie zu einer absehbaren Diskrepanz zu den Anforderungen des Gebietsschutzes führen würde.“*

Zu den Einzelheiten der FFH-Alternativenuntersuchung wird auf die Unterlage 19.4.8 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass keine Alternative ohne erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000 Gebieten bzw. mit einem eindeutig geringeren/ günstigeren Beeinträchtigungspotenzial als die vorliegend planfestgestellte Trasse gefunden werden konnte.

Im Falle der Zulassung des Vorhabens im Rahmen der oben beschriebenen Abweichungsprüfung wären gem. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 5 BNatSchG Kohärenzsicherungsmaßnahmen erforderlich. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass der Straßenbaulastträger eine Vielzahl von landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehen hat, die sicherstellen, dass die globale Kohärenz des Natura 2000-Netzes gewahrt bleibt.

Somit wäre das Vorhaben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch im Wege einer Ausnahme- bzw. Abweichungsprüfung zulässig, wenn man entgegen der fachgutachterlichen Bewertungen von einer erheblichen Beeinträchtigung der für die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes maßgeblichen Gebietsbestandteile auszugehen hätte. Die Maßnahme ist daher in jeder Hinsicht FFH-verträglich.

X.4.2.2 Betroffenheit des FFH-Gebietes „Ahrtal“ (DE-5408-302)

Im Bereich des hier planfestgestellten Vorhabens liegt das **FFH-Gebiet Ahrtal (DE-5408-302)** mit einer Gebietsgröße von ca. 1.658 ha. Es umfasst den rheinland-pfälzischen Teil der Ahr von der Landesgrenze bis zum Mündungsgebiet bei Sinzig am Rhein sowie zahlreiche ihrer

Nebengewässer. Auf nordrhein-westfälischer Seite schließt der Oberlauf der Ahr an, der durch das FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ (NRW, DE-5605-302) geschützt und Gegenstand einer eigenen FFH-Verträglichkeitsprüfung ist.

Das FFH-Gebiet „Ahrtal“ (DE-5408-302) wurde nach Anlage 1 zu § 17 Abs. 2 LNatSchG in der Fassung vom 06.10.2015 (GVBl. Nr. 11 vom 15.10.2015, S. 283 ff) zu einem besonderen Schutzgebiet erklärt.

Folgende Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL 92/43/EWG sind in § 17 LNatSchG i.V.m. der Anlage 1 als maßgebliche Gebietsbestandteile für die Ausweisung des FFH-Gebietes „Ahrtal“ benannt:

Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie:

Eutrophe Stillgewässer	3150
Fließgewässer	3260
Schlammige Flußufer	3270
Trockene Heiden	4030
Trockenrasen (Festuco-Brometalia) mit Orchideenreichtum	6210*)
Feuchte Hochstaudenfluren	6430
Flachland-Mähwiesen	6510
Silikat-Schutthalden	8150
Silikatfelsen mit Felsspaltvegetation	8220
Pionierrasen auf silikatischen Felsenkuppen	8230
Hainsimsen-Buchenwald (Luzulo-Fagetum)	9110
Waldmeister-Buchenwald (Asperulo-Fagetum)	9130
Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (Galio-Carpinetum)	9170
Schlucht- und Hangmischwälder (Tilio-Acerion)	9180*)
Erlen- und Eschenauenwald, Weichholzaunenwald *)	91E0*)

*) = prioritärer Lebensraumtyp

Arten nach Anhang II FFH- Richtlinie:

Cottus gobio (Groppe)
Lampetra planeri (Bachneunauge)
Salmo salar (Lachs)
Callimorpha (Euplagia) quadripunctaria (Spanische Flagge)*)
Maculinea nausithous (Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling)
Myotis bechsteinii (Bechsteinfledermaus)
Myotis myotis (Großes Mausohr)
Trichomanes speciosum (Prächtiger Dünnpfarn)

*) = *prioritäre Art*

Erhaltungsziele sind nach § 17 Abs. 2 LNatSchG die Erhaltung oder Wiederherstellung (Entwicklung) eines günstigen Erhaltungszustands der in der Anlage zu § 17 LNatSchG aufgeführten natürlichen Lebensraumtypen sowie Tier- und Pflanzenarten, die in einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung vorkommen. Die jeweiligen Erhaltungsziele ergeben sich aus der Landesverordnung vom 18. Juli 2005, zuletzt geändert am 22. Dezember 2008. In der Landesverordnung werden für das FFH-Gebiet „Ahrtal“ folgende Ziele benannt:

Erhaltung oder Wiederherstellung

- der natürlichen Gewässer- und Uferzonendynamik, ihrer typischen Lebensräume und -gemeinschaften sowie der Gewässerqualität und Durchgängigkeit der Fließgewässer für Wanderfische,
- von Laubwald und nicht intensiv genutztem Grünland,
- von unbeeinträchtigten Felslebensräumen,
- und artenreichen Magerrasen,
- von Schmetterlingslebensräumen im Grünland (insbesondere *Maculinea nausithous*),
- von Habitaten der Gelbbauchunke.

Eine Konkretisierung der gebietspezifischen Erhaltungsziele erfolgt im Bewirtschaftungsplan der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord von 2016.

Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele der FFH-relevanten Arten und Lebensraumtypen

Der Vorhabenträger hat eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) durchgeführt, um festzustellen, ob der vorgesehene Neubau der A 1 die für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungsziele einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten „erheblich beeinträchtigen“ kann. Die „Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Ahrtal“ (DE-5408-302)“ vom 03.04.2018 ist Bestandteil der Planunterlagen (s. Kapitel A, Nr. AXIV, Nr. 54) und kommt zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

„Beeinträchtigung von Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL

Alle drei Abschnitte der geplanten A 1 sind daraufhin zu betrachten, ob von ihnen direkte oder indirekte Einflüsse auf das FFH-Gebiet „Ahrtal“ zu erwarten sind.

In allen Abschnitten entstehen Wirkungen über Gewässerzuleitungen. Im Abschnitt Kelberg - Adenau wird das weit verzweigte FFH-Gebiet darüber hinaus von der Talbrücke Nohner Bach Nord überquert.

*Aufgrund nicht auszuschließender Wirkungen wurde für die LRT 3260 Fließgewässer, *91E0 Erlen- und Eschenauenwälder sowie 6430 Feuchte Hochstaudenfluren eine Prüfung der Verträglichkeit durchgeführt. Weitere LRT, die im Standard-Datenbogen aufgelistet sind, befinden sich nicht im Wirkungsbereich der geplanten A 1 und wurden daher nicht weiter betrachtet.*

Da sich die A 1 gegenüber dem FFH-Gebiet über drei Abschnitte als wirkungsrelevant erweist, werden die Beeinträchtigungen abschnittsübergreifend ermittelt. Zudem bezieht sich die Prüfung nicht nur auf die Ableitung von Beeinträchtigungen, die durch die A 1 verursacht werden, sondern auch auf solche, die im Zusammenwirken mit anderen kumulativen Projekten verursacht werden können.

Der LRT 3260 Fließgewässer ist in den Abschnitten Adenau - Lommersdorf und Kelberg - Adenau durch Einleitungen aus dem Straßenentwässerungssystem betroffen. Der Nohner Bach wird durch die Talbrücke Nohner Bach Nord (BW 4) und die Anlage eines Überführungsbauwerkes (BW 3A) gequert. In keinem Abschnitt werden erhebliche Beeinträchtigungen des LRT 3260 festgestellt.

Die Bestände des LRT 6430 Feuchte Hochstaudenfluren an der Ahr im Abschnitt Adenau - Lommersdorf werden durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt. Weitere Bestände kommen im FFH-Gebiet im möglichen Wirkraum der Trasse nicht vor und sind daher auch nicht betroffen.

Die Bestände der Erlen-Eschen- und Weichholzauenwälder (LRT *91E0) im Abschnitt Lommersdorf - Blankenheim am Schalkenbach und im Abschnitt Adenau - Lommersdorf an der Ahr sind nicht wirkungsbetroffen. Die Bestände im Abschnitt Kelberg - Adenau am Nohner Bach werden nicht beeinträchtigt.

In keinem der betrachteten Planfeststellungsabschnitte sind erhebliche Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen oder deren charakteristischer Arten festzustellen.

Beeinträchtigung von Arten des Anhangs II der FFH-RL

Im Hinblick auf Arten des Anhangs II der FFH-RL werden die Auswirkungen auf die Erhaltungsziele Groppe, Bachneunauge, Flussneunauge, Meerneunauge und Lachs sowie die Fledermausart Großes Mausohr untersucht. Für sonstige im SDB aufgelistete und als Erhaltungsziel gemeldete Arten können Wirkungen vorhabenbedingt ausgeschlossen werden, weil diese Arten nur weit außerhalb des potenziellen Wirkungsraumes des Projektes BAB A 1 vorkommen oder zu erwarten sind.

Die Prüfung kommt zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

Großes Mausohr

Das Große Mausohr ist im Abschnitt Kelberg - Adenau im Bereich der Talbrücke Nohner Bach Nord betroffen. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind die Beeinträchtigungen nicht erheblich.

Bachneunauge

Das Bachneunauge ist in allen drei Abschnitten durch die Einleitung von chloridhaltigem Wasser aus der Straßenentwässerung betroffen. Die strengen Vorsorgewerte hinsichtlich der Chloridkonzentration werden eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt.

Groppe

Die Groppe ist in allen drei Abschnitten durch die Einleitung von chloridhaltigem Wasser aus der Straßenentwässerung betroffen. Die strengen Vorsorgewerte hinsichtlich der Chloridkonzentration werden eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt.

Flussneunauge

Die potenziellen Vorkommen in der Ahr sind durch Einleitungen von chloridhaltigem Wasser aus der Straßenentwässerung des Abschnitts Adenau - Lommersdorf betroffen. Die strengen Vorsorgewerte hinsichtlich der Chloridkonzentration werden eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt.

Meerneunauge

Die potenziellen Vorkommen in der Ahr sind durch Einleitungen von chloridhaltigem Wasser aus der Straßenentwässerung des Abschnitts Adenau - Lommersdorf betroffen. Die strengen Vorsorgewerte hinsichtlich der Chlorid-Konzentration werden eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt.

Lachs

Die potenziellen Vorkommen in der Ahr und im Nohner Bach sind durch Einleitungen von chloridhaltigem Wasser aus der Straßenentwässerung des Abschnitts Adenau - Lommersdorf und des Abschnitts Kelberg – Adenau betroffen. Die strengen Vorsorgewerte hinsichtlich der Chloridkonzentration werden eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt.

In keinem der betrachteten Planfeststellungsabschnitte sind erhebliche Beeinträchtigungen von Arten des Anhangs II festzustellen.

Beeinträchtigung der funktionalen Bezüge zu anderen Natura 2000-Gebieten

Wie unter Kap. 2.6 beschrieben, steht das FFH-Gebiet „Ahrtal“ wegen seiner räumlichen Ausprägung zu weiteren Natura 2000-Gebieten in engem räumlichem Kontext. Unmittelbare Berührungspunkte bzw. direkte Übergänge über das Fließgewässer Ahr bestehen zu:

- *5507-401 Vogelschutzgebiet Ahrgebirge (RLP)*
- *5605-306 FFH - Gebiet Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel (RLP)*
- *5506-471 Vogelschutzgebiet Ahrgebirge (NRW)*
- *5605-302 FFH - Gebiet Gewässersystem der Ahr (NRW)*

Da keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes festgestellt werden (insbes. die Stoffeinträge in die Gewässer und mögliche Barriereeffekte betreffend) kann mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die Austausch- und Vernetzungsbeziehungen zwischen den Natura 2000-Gebieten unbeeinträchtigt erhalten bleiben.

Insgesamt ist gemäß § 34 BNatSchG die Verträglichkeit der BAB A 1 mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Ahrtal gegeben.“

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Straßenbauvorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung nach Maßgabe der durchgeführten Untersuchungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ahrtal“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt. „Erhebliche Beeinträchtigungen“ sind sowohl im Hinblick auf baubedingte, anlagebedingte als auch betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens auszuschließen. Maßgebliche Gebietsbestandteile sind nicht betroffen bzw. lassen keine erhebliche Beeinträchtigung eines Lebensraumtyps erkennen. Auch eine erhebliche Beeinträchtigung gebietstypischer Arten des FFH-Gebietes kann ausgeschlossen werden. Dasselbe gilt auch für Arten, die für die gebietsbestimmenden Lebensraumtypen charakteristisch sind.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher auf der Grundlage der vorliegenden naturschutzfachlichen Bewertungen davon aus, dass durch die konkrete Gestaltung der Planungsmaßnahme erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ahrtal“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen sicher ausgeschlossen werden können.

Vorsorgliche Ausnahmeprüfung

Selbst wenn man entgegen dem oben Dargestellten davon ausgehen müsste, dass „erhebliche Beeinträchtigungen“ des FFH-Gebietes „Ahrtal“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen zu erwarten wären, ergäbe sich hieraus für die Zulässigkeit des Vorhabens keine andere Beurteilung, da die Ausnahmevoraussetzungen des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, § 34 Abs. 3 BNatSchG gegeben sind und das Vorhaben damit auf Grundlage dieser Abweichungsprüfung realisiert werden könnte. Aufgrund der vorgenannten Vorschriften kann ein Vorhaben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Diese Voraussetzungen liegen im vorliegenden Fall ebenfalls vor. Auch wenn man unterstellen müsste, dass für einen oder mehrere der erhaltungszielbestimmenden Arten und/ oder Lebensraumtypen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Ahrtal“, auftreten würden, würde dies einer Projektzulassung im Wege der oben dargestellten Ausnahmeprüfung nicht entgegenstehen.

Der Neubau der A 1 im Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau wäre dann nämlich aus „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art“ geboten. Die zwingenden Gründe ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst. In den offen gelegten Planunterlagen sowie im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss sind die Gründe für die Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme ausführlich dargelegt (vgl. hierzu auch die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV). Hierbei ist insbesondere die Ausweisung des Vorhabens im „Vordringlichen Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz zu erwähnen, die deutlich macht, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat. Ergänzend ist hier auf die entsprechenden Ausführungen bei der vorsorglichen Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (RP, DE-5605-306) in Kapitel E.X.4.2.1 des Beschlusses zu verweisen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass den für die Maßnahme sprechenden Gründen des öffentlichen Interesses vergleichsweise geringfügige Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ahrtal“ entgegenstehen würden, denen in der Gesamtbetrachtung keinesfalls ein überwiegendes Gewicht beizumessen wäre.

Hinsichtlich des Aspektes des Klimawandels wird im Übrigen ebenfalls auf die entsprechenden Ausführungen zum vorstehend behandelten FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ verwiesen.

Zumutbare Alternativen, mit denen das Projekt ohne bzw. mit geringeren Eingriffen in das FFH-Gebiet zu verwirklichen wäre, sind ebenfalls nicht gegeben.

Der Vorhabenträger hat hierzu eine länderübergreifende FFH-Alternativenuntersuchung erstellt. Diese hatte die Frage zu beantworten, ob es unter Bezug auf die Schutzgebietskulisse von Natura-2000 eine Linienführung für den Bau einer Autobahn gibt, welche erkennbar keine oder geringere Auswirkungen auf die Schutzgebiete bzw. deren Schutzziele und maßgeblichen Gebietsbestandteile aufweisen könnte.

Dazu wurde im Zeitraum zwischen 2015 und 2017 nochmals der gesamte Planungsraum zwischen der AS Blankenheim (B 51) und der AS Kelberg (B 410) untersucht und eine Vielzahl alternativer Autobahnlösungen entwickelt und beurteilt (s. Unterlage 19.4.8). Als Ergebnis ist festzuhalten:

- *„Auf Grundlage der aktuell verfügbaren Planungsinstrumente und Datengrundlagen wurden alle Varianten dazu in der Qualität einer Vorplanung erstellt, d.h. sie sind realistische und technisch auch realisierbare Varianten.“*
- *Ein Ausschluss von untersuchten Varianten oder Entwicklung ihrer Ausgestaltung über die Sachverhalte aus Natura-2000 hinaus – z.B. über Kosten oder andere mögliche Kriterien einer Zumutbarkeitsbewertung – erfolgte dabei nicht.“*

- *Faktisch konnte keine gegenüber der vorliegenden Planfeststellungstrasse günstigere Linienführung gefunden werden. Das bedeutet:*
 - *dass es keine sich aufdrängende und weiter zu betrachtende Linienführung gibt und*
 - *die Weiterverfolgung einer ungünstigeren Linie zu einer absehbaren Diskrepanz zu den Anforderungen des Gebietsschutzes führen würde.“*

Zu den Einzelheiten der FFH-Alternativenuntersuchung wird auf die Unterlage 19.4.8 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass keine Alternative ohne erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000 Gebieten bzw. mit einem eindeutig geringeren/ günstigeren Beeinträchtigungspotenzial als die vorliegend planfestgestellte Trasse gefunden werden konnte.

Im Falle der Zulassung des Vorhabens im Rahmen der oben beschriebenen Abweichungsprüfung wären gem. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 5 BNatSchG Kohärenzsicherungsmaßnahmen erforderlich. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass der Straßenbaulastträger bereits eine Vielzahl von landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehen hat, die sicherstellen, dass die globale Kohärenz des Natura 2000-Netzes gewahrt bleibt.

Somit wäre das Vorhaben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch im Wege einer Ausnahme- bzw. Abweichungsprüfung zulässig, wenn man entgegen der fachgutachterlichen Bewertungen von einer erheblichen Beeinträchtigung der für die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes maßgeblichen Gebietsbestandteile auszugehen hätte. Die Maßnahme ist daher in jeder Hinsicht FFH-verträglich.

X.4.2.3 Betroffenheit des FFH-Gebietes „Gewässersystem der Ahr“ (NRW, DE-5605-302)

Das FFH-Gebiet „**Gewässersystem der Ahr**“ (NRW, DE-5605-302) im Bundesland Nordrhein-Westfalen, Landkreis Euskirchen, umfasst ca. 2.542 ha und schließt den Landschaftsraum der oberen Ahr mit ihren Seitentälern ein. Seit Inkrafttreten des Landschaftsplans Blankenheim am 25.10.2007 gilt ein flächendeckender Gebietsschutz für das FFH-Gebiet durch NSG-Festsetzungen. Das Gebiet ist damit als Bestandteil des Netzes Natura 2000 im Land festgesetzt.

Das weit verzweigte Gewässersystem bildet zusammen mit Kalktrockenrasen, Wacholderheiden, Schlucht- und Hangmischwäldern sowie gewässer- bzw. auengeprägten Weichholz-Auenwäldern ein Lebensraummosaik, das sich von West nach Ost über ca. 11,5 km und von Nord nach Süd über ca. 8 km erstreckt. An der Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz endet das

FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“. Jenseits der Landesgrenze in Rheinland-Pfalz befindet sich an der Ahr und am Ahbach unmittelbar angrenzend das FFH-Gebiet „Ahrtal“ (RLP, DE-5408-302).

Der geplante Lückenschluss der Bundesautobahn A 1 umfasst drei Abschnitte. Der nördliche Abschnitt Lommersdorf - Blankenheim berührt das FFH-Gebiet im Raum des geplanten Zubringers zur Anschlussstelle Lommersdorf (L 115z). Im Bereich des Abschnittes Adenau - Lommersdorf quert die Trasse das FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ an zwei Punkten: Zum einen sieht dort die Planung eine Überbrückung des Aulbaches und eines Nebengewässers, zum anderen eine Überbrückung des Ahrtales vor. Zudem erfolgen mehrere Einleitungen in das Gewässersystem aus Retentionsbodenfilterbecken.

Der sich südlich anschließende Abschnitt Kelberg - Adenau, der Gegenstand der vorliegend festgestellten Planung ist, hat über das Gewässernetz und wegen der Entfernung zum FFH-Gebiet keine Wirkungsbezüge zu dem FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“.

Da in den beiden Abschnitten „Lommersdorf - Blankenheim“ und „Adenau - Lommersdorf“ nicht ausgeschlossen werden kann, dass Erhaltungsziele des FFH-Gebietes erheblich beeinträchtigt werden, hat der Vorhabenträger eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) für das FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ durchgeführt, um festzustellen, ob der vorgesehene Neubau der A 1 die für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungsziele einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten „erheblich beeinträchtigen“ kann.

Erhaltungsziele und -maßnahmen für das FFH-Gebiet hat das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) Nordrhein-Westfalen für die im Standarddatenbogen genannten Lebensraumtypen und Arten nach Anhang II festgelegt.

Folgende Lebensräume des Anhangs I FFH-RL sowie Arten nach Anhang II FFH-RL sind im Standarddatenbogen genannt:

Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie:

Fließgewässer mit Unterwasservegetation	260
Wacholderbestände auf Zwergstrauchheiden oder Kalktrockenrasen	5130
Trespen-Schwingel-Kalktrockenrasen	6210 (incl *6210)
Artenreiche montane Borstgrasrasen	*6230
Feuchte Hochstaudenfluren	6430
Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen	6510
Berg-Mähwiesen	6520
Noch renaturierungsfähige degradierte Hochmoore	7120
Kalkreiche Niedermoore	7230
Kalkschutthalden	*8160

Natürliche und naturnahe Kalkfelsen und ihre Felsspaltvegetation	8210
Hainsimsen-Buchenwald	9110
Waldmeister-Buchenwald	9130
Mitteleuropäische Kalkbuchenwälder	9150
Stieleichen-Hainbuchenwald	9160
Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald	9170
Schlucht- und Hangmischwälder	*9180
Moorwälder	*91D0
Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwälder	*91E0

* = prioritärer Lebensraumtyp

Arten nach Anhang II FFH- Richtlinie:

Cottus cottus (Groppe)
 Euphydryas aurinia (Skabiosen-Schneckenfalter)
 Lampetra planeri (Bachneunauge)
 Myotis dasycneme (Teichfledermaus)
 Myotis bechsteinii (Bechsteinfledermaus)
 Myotis myotis (Großes Mausohr)
 Lycaena helle Blauschillernder Feuerfalter

Das Land Nordrhein-Westfalen hat Schutzziele und Maßnahmen für alle im Standarddatenbogen angeführten Lebensraumtypen und Arten nach Anhang II formuliert. Die Erhaltungsziele und -maßnahmen für die im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung untersuchten Lebensraumtypen und Anhang II Arten sind in Anlage 1 zur FFH-Verträglichkeitsprüfung dokumentiert (Unterlage 19.4.5, Anlage 1).

Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele der FFH-relevanten Arten und Lebensraumtypen

Die „Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ (NRW, DE-5605-302)“ vom 03.04.2018 ist Bestandteil der Planunterlagen (s. Kapitel A, Nr. AXIV, Nr. 55) und kommt zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

„Beeinträchtigung von Lebensraumtypen des Anhang I der FFH-RL

Die geplante BAB A 1 berührt das FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ im Abschnitt Lommersdorf - Blankenheim und im Abschnitt Adenau - Lommersdorf in seiner nordöstlichen Randzone. Dadurch werden Wirkungen auf Erhaltungsziele des FFH-Gebiets verursacht. Aufgrund nicht auszuschließender Wirkungen wurde für 10 der insgesamt 19 für das FFH-Gebiet gemeldeten LRT eine Prüfung der Verträglichkeit durchgeführt. Weitere LRT, die im Standard-

Datenbogen aufgelistet sind, befinden sich nicht im Wirkungsbereich der geplanten A 1 und wurden daher nicht weiter betrachtet. In die Prüfung sind die charakteristischen Arten der Lebensraumtypen eingeschlossen.

Da sich die A 1 im FFH-Gebiet über die beiden Abschnitte erstreckt, werden die Beeinträchtigungen darüber hinaus abschnittsübergreifend ermittelt. Die Prüfung bezieht sich nicht nur auf die Ableitung von Beeinträchtigungen, die durch die A 1 verursacht werden, sondern auch auf solche, die im Zusammenwirken mit anderen kumulativen Projekten verursacht sein können.

Der LRT 3260 Fließgewässer mit Unterwasservegetation ist im Abschnitt Lommersdorf - Blankenheim durch die Einleitung von Fahrbahnwasser der L 115z in den Dörferbach betroffen. Im Abschnitt Adenau - Lommersdorf ist die Einleitung in die Ahr beim Haus Riental geplant. Die Entwässerung wurde soweit optimiert, dass keine schädlichen Chlorid-Konzentrationen in dem Gewässerlebensraumtyp auftreten. Eine bau- oder anlagebedingte Inanspruchnahme findet nicht statt. Es werden keine Beeinträchtigungen des LRT 3260 festgestellt.

Der LRT 6210 Kalktrockenrasen wird in keinem der beiden Abschnitte beeinträchtigt.

Der LRT 6430 Feuchte Hochstaudenfluren wird in keinem der beiden Abschnitte beeinträchtigt.

Der LRT 6510 Glatthafer- und Wiesen-Silgenwiesen wird in keinem der beiden Abschnitte beeinträchtigt.

*Der LRT *8160 Kalkschutthalden ist im Abschnitt Adenau - Lommersdorf durch Stickstoffimmissionen betroffen. Unter Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.*

Bei dem LRT 9110 Hainsimsen-Buchenwald wird im Abschnitt Adenau - Lommersdorf ein bau- und anlagebedingter Flächenverlust von insgesamt 943 m² ermittelt. Unter Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen sind keine Beeinträchtigungen durch Stickstoffdepositionen zu erwarten. Der Verlust wird nicht als erhebliche Beeinträchtigung gewertet.

Der LRT 9160 Stieleichen-Hainbuchenwald wird in keinem der beiden Abschnitte beeinträchtigt.

Der LRT 9170 Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald wird in keinem der beiden Abschnitte beeinträchtigt.

*Der LRT *91E0 Erlen-Eschen und Weichholz-Auenwälder wird in keinem der beiden Abschnitte beeinträchtigt.*

Beeinträchtigung von Arten des Anhangs II der FFH-RL

Im Hinblick auf Arten des Anhangs II der FFH-RL werden die Auswirkungen auf die Erhaltungsziele Groppe und Bachneunauge sowie auf die Bechsteinfledermaus untersucht. Für sonstige, im SDB aufgelistete und als Erhaltungsziel gemeldete Arten, kann eine Beeinträchtigung vorhabensbedingt ausgeschlossen werden, weil diese Arten abseits des potenziellen Wirkungsraumes des Projektes BAB A 1 vorkommen.

Bachneunauge

Das Bachneunauge ist im Abschnitt Adenau - Lommersdorf durch die Einleitung von chloridhaltigem Wasser aus der Straßenentwässerung betroffen. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt.

Groppe

Die Groppe ist im Abschnitt Adenau - Lommersdorf durch die Einleitung von chloridhaltigem Wasser aus der Straßenentwässerung betroffen. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt.

Bechsteinfledermaus

Die Bechsteinfledermaus ist im Abschnitt Adenau - Lommersdorf im Bereich der Aulbach-Talbrücke und der Ahr-Talbrücke betroffen. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind die Beeinträchtigungen nicht erheblich.

Beeinträchtigung der funktionalen Bezüge zu anderen Natura 2000-Gebieten

Wie unter Kap. 2.6 beschrieben, steht das FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ wegen seiner räumlichen Ausprägung in engem räumlichen Kontext zu weiteren Natura 2000-Gebieten. Unmittelbare Berührungspunkte bzw. direkte Übergänge über das Fließgewässer Ahr bestehen zu

- 5408-302 FFH - Gebiet Ahrtal
- 5507-401 Vogelschutzgebiet Ahrgebirge (RLP)
- 5506-471 Vogelschutzgebiet Ahrgebirge (NRW)

Aufgrund der vorangehend aufgezeigten Vorsorge- bzw. Vermeidungsmaßnahmen kann mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die Austausch- und Vernetzungsbeziehungen zwischen den Natura 2000-Gebieten unbeeinträchtigt erhalten bleiben.

Insgesamt ist unter Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen gemäß § 34 BNatSchG die Verträglichkeit der BAB A 1 mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Gewässersystem der Ahr“ gegeben.“

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Der hier vorliegend festgestellte Abschnitt „Kelberg - Adenau“

hat über das Gewässernetz und wegen der Entfernung zum FFH-Gebiet keine Wirkungsbezüge zum FFH-Gebiet, so dass erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können. Auch in der Vorausschau für die beiden folgenden Abschnitte „Adenau - Lommersdorf“ und „Lommersdorf - Blankenheim“ kann davon ausgegangen werden, dass es durch den Neubau der A 1 nach Maßgabe der durchgeführten Untersuchungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Gewässersystem der Ahr“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen kommt.

X.4.3 Vogelgebietsschutz

Das Straßenbauvorhaben muss auch den Anforderungen des Vogelgebietsschutzes genügen. Dementsprechend sind die im Wirkraum liegenden Vogelschutzgebiete zu berücksichtigen.

X.4.3.1 Ausführungen zur Betroffenheit von Vogelschutzgebieten

Im Planungsbereich liegen die Vogelschutzgebiete „Vulkaneifel“ (DE-5706-401) und „Ahrgebirge“ (RP, DE-5507-401 und NRW, DE-5506-471). Für beide Gebiete wurden Verträglichkeitsuntersuchungen durchgeführt.

X.4.3.2 Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ (DE-5706-401)

Im Bereich des hier planfestgestellten Vorhabens liegt das Vogelschutzgebiet „**Vulkaneifel**“ (**DE-5706-401**). Der vorliegend festgestellte Abschnitt der A 1 von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau berührt das Vogelschutzgebiet nicht unmittelbar, sondern verläuft > 2,8 km von der östlichsten Grenze des Gebietes entfernt. Da der Uhu, der als Erhaltungsziel für das Vogelschutzgebiet benannt ist, einen großen Aktionsraum aufweist, konnte ohne vertiefende Prüfung nicht ausgeschlossen werden, dass hier evt. projektbedingt erhebliche Beeinträchtigungen auftreten können.

Das Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ wurde nach Anlage 2 zu § 17 Abs. 2 LNatSchG in der Fassung vom 06.10.2015 (GVBl. Nr. 11 vom 15.10.2015, S. 283 ff) zu einem besonderen Schutzgebiet erklärt und hat eine Gebietsgröße von ca. 1.125 ha.

Folgende Vogelarten sind für das Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ gemeldet:

Arten des Anhangs I, Hauptvorkommen:

Uhu

Arten des Anhangs I, Nebenvorkommen:

Rotmilan, Grauspecht, Schwarzspecht, Neuntöter

Erhaltungsziele sind nach § 17 Abs. 2 LNatSchG die Erhaltung oder Wiederherstellung (Entwicklung) eines günstigen Erhaltungszustands der in der Anlage 2 zu § 17 LNatSchG genannten Vogelarten und ihrer Lebensräume. Die jeweiligen Erhaltungsziele ergeben sich aus der Landesverordnung vom 18. Juli 2005, zuletzt geändert am 22. Dezember 2008. In der Landesverordnung wird für das Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ folgendes Ziel benannt:

- Erhaltung oder Wiederherstellung der bestehenden Waldstruktur mit halb offenen Bereichen als Jagdhabitats sowie der Bruthabitate

Eine Konkretisierung der gebietsspezifischen Erhaltungsziele erfolgt im Bewirtschaftungsplan der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord von 2008.

Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes sowie die relevanten Vogelarten (Hauptvorkommen)

Der Vorhabenträger hat eine „Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ (DE-5706-401)“ durchgeführt, um festzustellen, ob der vorgesehene Neubau der A 1 maßgebliche Gebietsbestandteile, die für die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes relevant sind, sowie die dort vorkommenden Vogelarten einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten „erheblich beeinträchtigen“ kann. Die Verträglichkeitsprüfung ist Bestandteil der Planunterlagen (s. Kapitel A, Nr. AXIV, Nr. 52).

Die „Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ (DE-5706-401)“ vom 03.04.2018 kommt zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

„Als einziges Erhaltungsziel gilt der Uhu. Das trassennächste Brutvorkommen des Uhus im Vogelschutzgebiet liegt > 3,0 km westlich der geplanten BAB A 1.

Auch ohne Schadensbegrenzungsmaßnahmen treten keine erheblichen Beeinträchtigungen des Erhaltungsziels „Uhu“ im Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ auf.“

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Straßenvorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung nach Maßgabe der durchgeführten Untersuchungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Vulkaneifel“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt. „Erhebliche Beeinträchtigungen“ sind sowohl im Hinblick auf baubedingte, anlagebedingte als auch betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens auszuschließen.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher auf der Grundlage der vorliegenden naturschutzfachlichen Bewertungen davon aus, dass durch die konkrete Gestaltung der Planungsmaßnahme erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets „Vulkaneifel“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen sicher ausgeschlossen werden können.

Vorsorgliche Ausnahmeprüfung

Selbst wenn man entgegen dem oben Dargestellten davon ausgehen müsste, dass „erhebliche Beeinträchtigungen“ des Vogelschutzgebiets „Vulkaneifel“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen zu erwarten wären, ergäbe sich hieraus für die Zulässigkeit des Vorhabens keine andere Beurteilung, da die Ausnahmeveraussetzungen des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, § 34 Abs. 3 BNatSchG gegeben sind und das Vorhaben damit auf Grundlage dieser Abweichungsprüfung realisiert werden könnte. Aufgrund der vorgenannten Vorschriften kann ein Vorhaben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Diese Voraussetzungen liegen im vorliegenden Fall ebenfalls vor. Auch wenn man unterstellen müsste, dass für die Schutz- und Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes „Vulkaneifel“ erhebliche Beeinträchtigungen auftreten würden, würde dies einer Projektzulassung im Wege der oben dargestellten Ausnahmeprüfung nicht entgegenstehen.

Der Neubau der A 1 im Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau wäre dann nämlich aus „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art“ geboten. Die zwingenden Gründe ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst. In den offen gelegten Planunterlagen sowie im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss sind die Gründe für die Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme ausführlich dargelegt (vgl. hierzu auch die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV). Hierbei ist insbesondere die Ausweisung des Vorhabens im „Vordringlichen Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz zu erwähnen, die deutlich macht, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat. Hierüber hinaus ist auch hier auf die weiteren Ausführungen zur artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG in Kapitel E.X.3.3 zu verweisen, die im Rahmen der vorliegenden habitatenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG entsprechend herangezogen werden können. Ferner ist zu berücksichtigen, dass den für die Maßnahme sprechenden Gründen des öffentlichen Interesses vergleichsweise geringfügige Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Vulkaneifel“ entgegenstehen würden, denen in der Gesamtbetrachtung keinesfalls ein überwiegendes Gewicht beizumessen wäre.

Hinsichtlich des Aspektes des Klimawandels wird im Übrigen auf die entsprechenden Ausführungen zur vorsorglichen Ausnahmeprüfung beim FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ verwiesen.

Zumutbare Alternativen, mit denen das Projekt ohne bzw. mit geringeren Eingriffen in das Vogelschutzgebiet zu verwirklichen wäre, sind ebenfalls nicht gegeben.

Der Vorhabenträger hat hierzu eine länderübergreifende FFH-Alternativenuntersuchung erstellt. Diese hatte die Frage zu beantworten, ob es unter Bezug auf die Schutzgebietskulisse von Natura-2000 eine Linienführung für den Bau einer Autobahn gibt, welche erkennbar keine oder geringere Auswirkungen auf die Schutzgebiete bzw. deren Schutzziele und maßgeblichen Gebietsbestandteile aufweisen könnte.

Dazu wurde im Zeitraum zwischen 2015 und 2017 nochmals der gesamte Planungsraum zwischen der AS Blankenheim (B 51) und der AS Kelberg (B 410) untersucht und eine Vielzahl alternativer Autobahnlinien entwickelt und beurteilt (s. Unterlage 19.4.8). Als Ergebnis ist festzuhalten:

- *„Auf Grundlage der aktuell verfügbaren Planungsinstrumente und Datengrundlagen wurden alle Varianten dazu in der Qualität einer Vorplanung erstellt, d.h. sie sind realistische und technisch auch realisierbare Varianten.*
- *Ein Ausschluss von untersuchten Varianten oder Entwicklung ihrer Ausgestaltung über die Sachverhalte aus Natura-2000 hinaus – z.B. über Kosten oder andere mögliche Kriterien einer Zumutbarkeitsbewertung – erfolgte dabei nicht.*
- *Faktisch konnte keine gegenüber der vorliegenden Planfeststellungstrasse günstigere Linienführung gefunden werden. Das bedeutet:*
 - *dass es keine sich aufdrängende und weiter zu betrachtende Linienführung gibt und*
 - *die Weiterverfolgung einer ungünstigeren Linie zu einer absehbaren Diskrepanz zu den Anforderungen des Gebietsschutzes führen würde.“*

Zu den Einzelheiten der FFH-Alternativenuntersuchung wird auf die Unterlage 19.4.8 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass keine Alternative ohne erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000 Gebieten bzw. mit einem eindeutig geringeren/ günstigeren Beeinträchtigungspotenzial als die vorliegend planfestgestellte Trasse gefunden werden konnte.

Im Falle der Zulassung des Vorhabens im Rahmen der oben beschriebenen Abweichungsprüfung wären gem. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 5 BNatSchG Kohärenzsicherungsmaßnahmen erforderlich. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass der Straßenbaulastträger eine Vielzahl von landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehen hat, die sicherstellen, dass die globale Kohärenz des Natura 2000-Netzes gewahrt bleibt.

Somit wäre das Vorhaben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch im Wege einer Ausnahme- bzw. Abweichungsprüfung zulässig, wenn man entgegen der fachgutachterlichen Bewertungen von einer erheblichen Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets auszugehen hätte. Die Maßnahme ist daher in jeder Hinsicht FFH-verträglich.

X.4.3.3 Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (DE-5507-401)

Im Bereich des hier planfestgestellten Vorhabens liegt das Vogelschutzgebiet „**Ahrgebirge**“ (DE-5507-401). Der vorliegend festgestellte Abschnitt der A 1 von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau verläuft durch die westlichsten Teile des Vogelschutzgebiets. Da das gleichnamige Vogelschutzgebiet DE-5506-471 in Nordrhein-Westfalen ggf. im Zuge des Weiterbaues der Autobahn nach Norden in den beiden angrenzenden Planfeststellungsabschnitten in seinen Erhaltungszielen beeinträchtigt werden könnte, wurde dies im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung ebenfalls vorausschauend betrachtet.

Das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ in Rheinland-Pfalz wurde nach Anlage 2 zu § 17 Abs. 2 LNatSchG in der Fassung vom 06.10.2015 (GVBl. Nr. 11 vom 15.10.2015, S. 283 ff) zu einem besonderen Schutzgebiet erklärt und hat eine Gebietsgröße von ca. 30.423 ha.

Folgende Vogelarten sind für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ gemeldet:

Arten des Anhangs I, Hauptvorkommen:

Schwarzstorch, Wespenbussard, Rotmilan, Haselhuhn, Uhu, Raufußkauz, Eisvogel, Schwarzspecht

Arten des Anhangs I, Nebenvorkommen:

Grauspecht, Mittelspecht, Neuntöter, Wanderfalke

Gefährdete Zugvogelarten, Hauptvorkommen:

Zippammer

Gefährdete Zugvogelarten, Nebenvorkommen:

Wendehals, Braunkehlchen

Erhaltungsziele sind nach § 17 Abs. 2 LNatSchG die Erhaltung oder Wiederherstellung (Ent-

wicklung) eines günstigen Erhaltungszustands der in der Anlage 2 zu § 17 LNatSchG genannten Vogelarten und ihrer Lebensräume. Die jeweiligen Erhaltungsziele ergeben sich aus der Landesverordnung vom 18. Juli 2005, zuletzt geändert am 22. Dezember 2008. In der Landesverordnung wird für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ folgendes Ziel benannt:

- Erhaltung oder Wiederherstellung der natürlichen Gewässer- und Uferzonendynamik, ihrer typischen Lebensräume und -gemeinschaften sowie der Gewässerqualität, Erhaltung oder Wiederherstellung von Laubwald und Mischwald als Nahrungshabitat und nicht intensiv genutztem Grünland

Die Bekanntmachung des Vogelschutzgebiets „Ahrgebirge“ in Nordrhein-Westfalen vom 17.12.2004 erfolgte im Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen vom 26. Januar 2005 (S. 66 ff); die letzte Aktualisierung erfolgte am 13.04.2016 (Bekanntmachung im Ministerialblatt vom 02.05.2016, S. 244 ff). Das Gebiet ist ca. 581 ha groß und besteht aus einer überwiegend geschlossenen Waldfläche.

Schutzzweck des Gebietes ist die Erhaltung und Entwicklung von störungs- und zerschneidungsarmen, naturnahen sowie altholz-, totholz- und strukturreichen Waldgesellschaften mit ihrer typischen Ausprägung und eines naturnahen Bachtals in diesem nach Rheinland-Pfalz übergreifenden Gebiet als Brut- und Nahrungsgebiet zur Erhaltung und Entwicklung der Bestände von Eisvogel, Grauspecht, Haselhuhn, Mittelspecht, Neuntöter, Rotmilan, Schwarzspecht, Schwarzstorch.

Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ in Rheinland-Pfalz sowie die relevanten Vogelarten (Hauptvorkommen)

Der Vorhabenträger hat eine „Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (DE-5507-401)“ durchgeführt, um festzustellen, ob der vorgesehene Neubau der A 1 maßgebliche Gebietsbestandteile, die für die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes relevant sind, sowie die dort vorkommenden Vogelarten einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten „erheblich beeinträchtigen“ kann. Im Rahmen einer Vorausschau werden auch Auswirkungen auf die nördlich angrenzenden Abschnitte Adenau - Lommersdorf und Lommersdorf - Blankenheim geprüft. Diese Prüfung bezieht das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ in Nordrhein-Westfalen (NRW: DE-5506-471) ein. Die Verträglichkeitsprüfung ist Bestandteil der Planunterlagen (s. Kapitel A, Nr. AXIV, Nr. 53).

Die „Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (DE-5507-401)“ vom 03.04.2018 kommt zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

„Im Abschnitt Kelberg - Adenau sind erhebliche Beeinträchtigungen für den Schwarzstorch (direkte und indirekte Beeinträchtigungen von Nahrungshabitaten und mögliche Aufgabe ei-

nes besetzten Bruthabitats) und für Rotmilan und Uhu (Kollisionen mit Kfz) nicht auszuschließen. Diese können durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen vermieden und insoweit unter die Erheblichkeitsschwelle gesenkt werden. (...)

In der Vorausschau auf den Abschnitt Adenau - Lommersdorf sind erhebliche Beeinträchtigungen durch Kollisionsgefahren für Rotmilan und Uhu auf dieselbe Weise mittels Schadensbegrenzungsmaßnahmen an der Strecke auszuschließen. Im Vogelschutzgebiet Ahrgebirge NRW gelangen die Gutachter zu der Bewertung, dass das Haselhuhn (resp. die für das in den letzten Jahren nicht nachgewiesene Haselhuhn lt. Naturschutzbehörden NRW vorgesehenen Habitatpotenzialflächen) aufgrund der umfangreichen Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht erheblich beeinträchtigt wird. Demgegenüber vermutet das LANUV eine erhebliche Beeinträchtigung infolge der baubedingten Störungen und infolge von Zerschneidungswirkungen. Zugleich ging aber auch das LANUV davon aus, dass die erhebliche Beeinträchtigung durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen vermeidbar ist. Dementsprechende weitergehende Schadensbegrenzungsmaßnahmen und schließlich die Möglichkeit einer Verschonung der Haselhuhn-Schwerpunkträume durch Trassenverschwenkung werden in vorliegendem Gutachten als Optionen dargelegt. Im Ergebnis ergibt die vorausschauende Prognose für den Abschnitt Adenau - Lommersdorf, dass der Verwirklichung des Vorhabens Bau der Autobahn A 1 im Abschnitt Kelberg - Adenau kein „von vornherein unüberwindliches Hindernis“ entgegensteht.

Im Abschnitt Lommersdorf - Blankenheim sind in der Vorausschau keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Erhaltungszielarten der VSGs zu erwarten.“

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Straßenbauvorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung nach Maßgabe der durchgeführten Untersuchungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ in Rheinland-Pfalz (DE-5507-401) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt. „Erhebliche Beeinträchtigungen“ sind sowohl im Hinblick auf baubedingte, anlagebedingte als auch betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens auszuschließen.

Auch in der Vorausschau auf den Abschnitt Adenau - Lommersdorf sind erhebliche Beeinträchtigungen für Rotmilan und Uhu durch die Durchführung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen auszuschließen. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Haselhuhns bzw. entsprechender Habitatpotenzialflächen kann aufgrund der umfangreichen Schadensbegrenzungsmaßnahmen vermieden werden. Selbst wenn dies nicht zutreffen sollte, wären weitergehende Schadensbegrenzungsmaßnahmen sowie eine kleinräumige Trassenverschwenkung im Folgeabschnitt umsetzbar. Der Umsetzung des vorliegend festgestellten Abschnittes „Kelberg - Adenau“ steht daher kein „von vornherein unüberwindliches Hindernis“ entgegen. Auch im

Abschnitt Lommersdorf - Blankenheim sind in der Vorausschau keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Erhaltungszielarten des Vogelschutzgebiets zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher auf der Grundlage der vorliegenden naturschutzfachlichen Bewertungen davon aus, dass durch die konkrete Gestaltung der Planungsmaßnahme erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets „Ahrgebirge“ in Rheinland-Pfalz in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen sicher ausgeschlossen werden können. Auch die Fortführung der A 1 in den beiden nördlich anschließenden Planungsabschnitten ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mit einer erheblichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets „Ahrgebirge“ in Nordrhein-Westfalen verbunden.

Vorsorgliche Ausnahmeprüfung

Selbst wenn man entgegen dem oben Dargestellten davon ausgehen müsste, dass „erhebliche Beeinträchtigungen“ des Vogelschutzgebiets „Ahrgebirge“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen zu erwarten wären, ergäbe sich hieraus für die Zulässigkeit des Vorhabens keine andere Beurteilung, da die Ausnahmevoraussetzungen des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, § 34 Abs. 3 BNatSchG gegeben sind und das Vorhaben damit auf Grundlage dieser Abweichungsprüfung realisiert werden könnte. Aufgrund der vorgenannten Vorschriften kann ein Vorhaben ausnahmsweise zugelassen werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Diese Voraussetzungen liegen im vorliegenden Fall ebenfalls vor. Auch wenn man unterstellen müsste, dass für die Schutz- und Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ erhebliche Beeinträchtigungen auftreten würden, würde dies einer Projektzulassung im Wege der oben dargestellten Ausnahmeprüfung nicht entgegenstehen.

Der Neubau der A 1 im Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau wäre dann nämlich aus „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art“ geboten. Die zwingenden Gründe ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst. In den offen gelegten Planunterlagen sowie im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss sind die Gründe für die Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme ausführlich dargelegt (vgl. hierzu auch die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV). Hierbei ist insbesondere die Ausweisung des Vorhabens im „Vordringlichen Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz zu erwähnen, die deutlich macht, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat. Hierüber hinaus ist auch hier auf die weiteren Ausführungen zur artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung nach § 45

Abs. 7 BNatSchG in Kapitel E.X.3.3 zu verweisen, die im Rahmen der vorliegenden habitat-schutzrechtlichen Ausnahmeprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG entsprechend herangezogen werden können. Ferner ist zu berücksichtigen, dass den für die Maßnahme sprechenden Gründen des öffentlichen Interesses vergleichsweise geringfügige Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ entgegenstehen würden, denen in der Gesamtbetrachtung keinesfalls ein überwiegendes Gewicht beizumessen wäre.

Hinsichtlich des Aspektes des Klimawandels wird im Übrigen auf die entsprechenden Ausführungen zur vorsorglichen Ausnahmeprüfung beim FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ verwiesen.

Zumutbare Alternativen, mit denen das Projekt ohne bzw. mit geringeren Eingriffen in das Vogelschutzgebiet zu verwirklichen wäre, sind ebenfalls nicht gegeben.

Der Vorhabenträger hat hierzu eine länderübergreifende FFH-Alternativenuntersuchung erstellt. Diese hatte die Frage zu beantworten, ob es unter Bezug auf die Schutzgebietskulisse von Natura-2000 eine Linienführung für den Bau einer Autobahn gibt, welche erkennbar keine oder geringere Auswirkungen auf die Schutzgebiete bzw. deren Schutzziele und maßgeblichen Gebietsbestandteile aufweisen könnte.

Dazu wurde im Zeitraum zwischen 2015 und 2017 nochmals der gesamte Planungsraum zwischen der AS Blankenheim (B 51) und der AS Kelberg (B 410) untersucht und eine Vielzahl alternativer Autobahnlinien entwickelt und beurteilt (s. Unterlage 19.4.8). Als Ergebnis ist festzuhalten:

- *„Auf Grundlage der aktuell verfügbaren Planungsinstrumente und Datengrundlagen wurden alle Varianten dazu in der Qualität einer Vorplanung erstellt, d.h. sie sind realistische und technisch auch realisierbare Varianten.*
- *Ein Ausschluss von untersuchten Varianten oder Entwicklung ihrer Ausgestaltung über die Sachverhalte aus Natura-2000 hinaus – z.B. über Kosten oder andere mögliche Kriterien einer Zumutbarkeitsbewertung – erfolgte dabei nicht.*
- *Faktisch konnte keine gegenüber der vorliegenden Planfeststellungstrasse günstigere Linienführung gefunden werden. Das bedeutet:*
 - *dass es keine sich aufdrängende und weiter zu betrachtende Linienführung gibt und*
 - *die Weiterverfolgung einer ungünstigeren Linie zu einer absehbaren Diskrepanz zu den Anforderungen des Gebietsschutzes führen würde.“*

Zu den Einzelheiten der FFH-Alternativenuntersuchung wird auf die Unterlage 19.4.8 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass keine Alternative ohne erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000 Gebieten bzw. mit einem eindeutig geringeren/ günstigeren Beeinträchtigungspotenzial als die vorliegend planfestgestellte Trasse gefunden werden konnte.

Im Falle der Zulassung des Vorhabens im Rahmen der oben beschriebenen Abweichungsprüfung wären gem. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 5 BNatSchG Kohärenzsicherungsmaßnahmen erforderlich. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass der Straßenbaulastträger bereits eine Vielzahl von landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehen hat, die sicherstellen, dass die globale Kohärenz des Natura 2000-Netzes gewahrt bleibt.

Somit wäre das Vorhaben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch im Wege einer Ausnahme- bzw. Abweichungsprüfung zulässig, wenn man entgegen der fachgutachterlichen Bewertungen von einer erheblichen Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets auszugehen hätte. Die Maßnahme ist daher in jeder Hinsicht FFH-verträglich.

X.4.4 Zusammenfassende Beurteilung zu Natura 2000

Ausweislich der vorstehenden Ausführungen erweist sich das Vorhaben im Hinblick auf die im Planfeststellungsbereich gelegenen FFH- und Vogelschutzgebiete habitatschutzrechtlich als verträglich. Dies gilt für die FFH-Gebiete „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (RP, DE-5605-306), „Ahrtal“ (RP, DE-5408-302) und „Gewässersystem der Ahr“ (NRW, DE 5605-302) sowie für die Vogelschutzgebiete „Vulkaneifel“ (RP, DE 5706-401) und „Ahrgebirge“ (RP, DE-5507-401 und NRW, DE-5506-471). Die vom Vorhabenträger hierzu vorgenommenen Untersuchungen haben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zutreffend festgestellt, dass mit dem Straßenbauvorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen der für die drei FFH-Gebiete maßgeblichen Gebietsbestandteile einhergeht. Gleiches gilt für die beiden Vogelschutzgebiete. Die habitatschutzrechtliche Verträglichkeit des Vorhabens ist hiernach für jedes dieser fünf Schutzgebiete jeweils für sich betrachtet, aber auch in der Gesamtschau aller fünf Gebiete festzustellen. Auch mögliche Wechselwirkungen mit anderen Projekten wurden umfassend im Rahmen der „Prüfung der Auswirkungen anderer Pläne und Projekte auf wirkungsbetroffene Natura 2000-Gebiete“ (Unterlage 19.4.7) untersucht. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass erhebliche Beeinträchtigungen infolge kumulativer Wirkungen anderer Pläne und Projekte nicht zu erwarten sind. Angesichts der umfassenden Bestandserhebungen und Analysen der vorhabenspezifischen Wirkungen des Straßenbauprojekts sind Komplexwirkungen, die über die prognostizierten Einzelwirkungen für die einzelnen FFH- und Vogelschutzgebiete hinausgehen, nicht ersichtlich.

X.5 Erläuterungen zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens / Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Für das vorliegende Straßenbauvorhaben besteht nach den einschlägigen rechtlichen Vorgaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Eine solche Umweltverträglichkeitsprüfung wurde hier durchgeführt. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss enthält nachfolgend die diesbezüglichen Feststellungen.

X.5.1 Darstellung der Rechtsgrundlagen

Das europäische Gemeinschaftsrecht formuliert rechtliche Vorgaben für die Feststellung der Umweltverträglichkeit bei der Zulassung bestimmter Vorhaben, namentlich auch bestimmter Straßenbauvorhaben. Die maßgeblichen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts sind in der Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten - der EU-UVP-Richtlinie - vom 27. Juni 1985 (85/337/EWG) in ihrer heute gültigen aktuellen Fassung normiert. Die Vorgaben der EU-UVP-Richtlinie sind im deutschen Recht umgesetzt. Die entsprechenden nationalen Umsetzungsbestimmungen finden sich bundesrechtlich im Gesetz zur Umsetzung der vorgenannten UVP-Richtlinie vom 12. Februar 1990 (BGBl. I, S. 205), dem UVPG, sowie im rheinland-pfälzischen Landesrecht im Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) vom 22. Dezember 2015 (GVBl. 2015, S. 516) in ihrer jeweils gültigen Fassung. Das UVPG und das LUVPG enthalten - für ihren jeweiligen Anwendungsbereich - die maßgeblichen Bestimmungen für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung bei den von ihnen erfassten Straßenbauvorhaben. Das LUVPG verweist für seinen Anwendungsbereich im Wesentlichen auf die Bestimmungen des UVPG.

X.5.2 Feststellung der ordnungsgemäßen Anwendung der UVP-Bestimmungen

Bei der vorliegenden Straßenplanung für den Neubau der A 1 im Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau sind die rechtlichen Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts und des nationalen Rechts hinsichtlich der Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP) des Straßenbauvorhabens beachtet worden. Das Straßenbauvorhaben wurde uvp-rechtlich zutreffend eingeordnet. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit ist umfassend abgearbeitet worden. Das Verfahren wurde im Einklang mit den maßgeblichen Bestimmungen des UVP-Rechts durchgeführt. Die für das Vorhaben durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung genügt in jeder Hinsicht den Anforderungen des UVP-Rechts.

X.5.3 Bestehen einer UVP-Pflicht

Die vorliegende Planung sieht den Neubau einer Bundesautobahn (BAB A 1) im Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau auf einer Länge von ca. 10,5 km vor. Dieser Abschnitt stellt den südlichsten von drei Planungsabschnitten im sogenannten

A 1-Lückenschluss zwischen der Anschlussstelle A 1/ B 410 bei Kelberg und der Anschlussstelle A 1/ B 51 bei Blankenheim dar. Die Planung des vorliegend festgestellten Abschnittes beginnt bei ca. Bau-km 4+920,000 an der Anschlussstelle Adenau (L 10). Im weiteren Trassenverlauf durchläuft sie das Offenland nordöstlich der Gemeinde Nohn und quert mit einer Talbrücke den Nohner Bach. Im Anschluss führt die Linie durch das Waldgebiet östlich von Nohn. Hierbei kreuzt die Trasse der A 1 die Kreisstraße K 85 zwischen den Gemeinden Nohn und Dankerath sowie das Tal des Hollerseifen. In der Weiterführung wird das Nohner Bachtal erneut gequert. In Höhe von ca. Bau-km 10+470 kreuzt die A 1 die bestehende Landesstraße L 70. Im nachfolgenden Waldgebiet überführt die A 1 mit Talbrücken das Tal des Heyerbaches sowie das Heiental. In der Weiterführung verläuft die Trasse in einem ausgedehnten Rechtsbogen in Richtung der Anschlussstelle Kelberg (B 410). Hierbei werden weitere Seitentäler des Grünbaches, das Tal des Hardtbaches sowie des Pützertbaches überquert. Unmittelbar dahinter kreuzt die A 1 die Kreisstraße K 65 zwischen den Ortslagen Brück und Bongard. An der südlichen Waldrandgrenze zum Offenland östlich der Gemeinde Brück ist eine beidseitige, unbewirtschaftete Rastanlage mit WC-Gebäuden (PWC - Anlage) vorgesehen. Im Anschluss an die PWC - Anlage endet der Planungsabschnitt bei ca. Bau-km 15+466,325 unmittelbar vor der bestehenden Anschlussstelle Kelberg (B 410).

Das Vorhaben unterliegt den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz). Im vorliegenden Fall ergibt sich die UVP-Pflichtigkeit aus § 6 UVPG i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zu § 6 UVPG. Somit ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach näherer Maßgabe der Bestimmungen des UVPG durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A Nr. V die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens festgestellt.

X.5.4 Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegt bestimmten standardisierten Vorgaben. Diese Vorgaben sind im UVPG normiert. Die hiernach maßgeblichen rechtlichen Vorgaben für die Durchführung der UVP wurden bei der vorliegenden Planung beachtet.

X.5.4.1 Allgemeines zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 4 UVPG stellt einen unselbständigen Teil der verwaltungsbehördlichen Verfahren dar, die der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens dienen. Durch die UVP erfahren die nach den jeweiligen Fachgesetzen durchzuführenden Zulassungsverfahren in umweltrechtlicher Hinsicht keine materiell-rechtliche Anreicherung. Die UVP beschränkt sich vielmehr auf verfahrensrechtliche Anforderungen im Vorfeld der Sachentscheidung, zu der ein Bezug nur insoweit hergestellt wird, als das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 25 UVPG (vgl. auch Art. 8 der UVP-Richtlinie) im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen ist. Die Vorschriften zur UVP ver-

langen dementsprechend, dass die Zulassungsbehörde das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung in ihre Erwägungen einbezieht. Das Umweltverträglichkeitsprüfungsrecht nötigt nicht dazu, den räumlichen Umfang der Prüfung in der Planfeststellung weiter auszudehnen als er vom materiellen Planungsrecht gefordert wird. Die UVP umfasst - zusammenfassend ausgedrückt - die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern. Sie gewährleistet so eine auf die Umwelteinwirkungen zentrierte Prüfung und ermöglicht es, die Umweltbelange in gebündelter Form herauszuarbeiten. Auf der Grundlage des vom Vorhabenträger hierzu gemäß § 16 UVPG vorzulegenden UVP-Berichts, welcher auch eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts umfasst, der im Zulassungsverfahren eingegangenen behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit erarbeitet die Zulassungsbehörde nach § 24 UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind schließlich auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 zu bewerten. Diese Bewertung ist zu begründen und bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen (§ 25 UVPG). Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) soll auf diese Weise sicherstellen, dass bei den uvp-pflichtigen Vorhaben die Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne einer wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und das Ergebnis der UVP im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge bei den behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit der Vorhaben berücksichtigt wird.

Der Träger des Vorhabens legt hierzu gem. § 16 Abs. 1 UVPG die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der zuständigen Behörde zu Beginn des Verfahrens vor, in dem die Umweltverträglichkeit geprüft wird. Inhalt und Umfang dieser Unterlagen bestimmen sich gem. § 16 Abs. 4 Satz 1 UVPG nach den Rechtsvorschriften, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens maßgebend sind. Die Unterlagen müssen dabei die in § 16 Abs. 1 und 3 i.V.m. Anlage 4 UVPG genannten Mindestangaben enthalten. Gemäß § 16 Abs. 1 Satz 1 UVPG müssen folgende Angaben in den Unterlagen enthalten sein:

- 1. eine Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens,*
- 2. eine Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens,*
- 3. eine Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll,*
- 4. eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen,*

5. eine Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens,

6. eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen sowie

7. eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts.

Der UVP-Bericht muss gemäß § 16 Abs. 5 Satz 2 UVPG die Angaben enthalten, die der Vorhabenträger mit zumutbarem Aufwand ermitteln kann. Die Angaben müssen nach § 16 Abs. 5 Satz 3 UVPG ausreichend sein, um der zuständigen Behörde eine begründete Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens und Dritten die Beurteilung zu ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sein können.

Auf der Grundlage dieser Unterlagen ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorzunehmen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgt nach § 18 Abs. 1 UVPG. Nach § 18 Abs. 1 S. 4 UVPG muss die nach § 18 Abs. 1 S. 1 UVPG erforderliche Anhörung der Öffentlichkeit den Vorschriften des § 73 Abs. 3 S. 1 und Abs. 5-7 VwVfG entsprechen. Die zuständige Behörde unterrichtet im Rahmen des Zulassungsverfahrens gemäß § 17 UVPG die Behörden (Träger öffentlicher Belange), deren umweltbezogener Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, über das Vorhaben, übermittelt ihnen den UVP-Bericht nach § 16 UVPG und holt ihre Stellungnahmen ein. Der betroffenen Öffentlichkeit wird im Rahmen der Beteiligung Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Bei der Bekanntmachung zu Beginn deseteiligungsverfahrens hat die zuständige Behörde die Öffentlichkeit über die in § 19 Abs. 1 UVPG genannten Informationen zu unterrichten; gemäß § 19 Abs. 2 UVPG sind zumindest die dort gelisteten Unterlagen zur Einsicht für die Öffentlichkeit auszulegen.

Die zuständige Behörde erarbeitet auf der Grundlage des vom Vorhabenträger beigebrachten UVP-Berichts nach § 16 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen nach § 17 UVPG sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach §§ 18 ff UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 24 UVPG). Die Ergebnisse eigener Ermittlungen sind einzubeziehen. Die zusammenfassende Darstellung kann in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen. Die Begründung enthält erforderlichenfalls die Darstellung der Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind schließlich von der zuständigen Behörde auf der Grundlage ihrer zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG zu bewerten und diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen (§ 25 UVPG). Die Zulassungsentscheidung enthält gegebenenfalls auch noch weitere Angaben gem. § 26 ff UVPG.

X.5.4.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Diesen rechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bei der hier festgestellten Straßenplanung Rechnung getragen. Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des UVPG auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen dargestellt. Es erfolgte eine projektbezogene Untersuchung aller UVP-pflichtigen Teilbereiche des Vorhabens BAB A 1, AS Kelberg - AS Adenau unter Berücksichtigung des gesamten Lückenschlusses BAB A 1, AS Kelberg – AS Blankenheim. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden identifiziert, beschrieben und entsprechend bewertet.

Die maßgeblichen Erkenntnisse wurden in einem UVP-Bericht nach § 16 UVPG i.V.m. der Anlage 4 des UVPG dargelegt (Unterlage 19.3). Die Unterlagen des Vorhabenträgers entsprachen den Anforderungen des § 16 UVPG, insbesondere ist eine allgemein verständliche Zusammenfassung des UVP-Berichts in der Unterlage 19.3 „UVP-Bericht nach § 16 UVPG“ enthalten (s. Unterlage 19.3, Punkt 16, S. 55 ff). Die verfahrensrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls eingehalten worden (Siehe auch Kapitel E, Nr. III). Die Anhörungsbehörde hat den nach § 16 UVPG erforderlichen UVP-Bericht den nach § 17 UVPG zu beteiligenden Behörden (Träger öffentlicher Belange) zugeleitet und diese um Stellungnahme gebeten. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat gemäß § 18 UVPG den Vorschriften des § 73 Abs. 3 S. 1 und Abs. 5-7 VwVfG entsprochen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 18 ff UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens in Gestalt der Planoffenlage und der hierbei eröffneten Möglichkeit zur Äußerung. Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Planauslegung) enthielt die in § 19 UVPG verlangten Informationen; die Offenlage der in §§ 16 und 19 UVPG genannten Unterlagen ist erfolgt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG bewertet. Diese Bewertung wird bei der vorliegenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt (§ 25 UVPG).

Gemäß § 24 Satz 2 UVPG erfolgte die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der Unterlagen nach § 16 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen nach den § 17 UVPG sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach §§ 18 ff. UVPG. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse hat die Planfeststellungsbehörde geprüft und aufgearbeitet. Ihre zusammenfassende Darstellung benennt auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 24 UVPG). Folgende Unterlagen wurden der nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung u. a. zugrunde gelegt:

- Erläuterungsbericht (Unterlage 1/ 1a)
- Landschaftspflegerische Maßnahmen (Unterlage 9)
 - Maßnahmenübersichtspläne (Unterlage 9.1)
 - Maßnahmenpläne (Unterlage 9.2/ 9.2a)
 - Maßnahmenblätter (Unterlage 9.3)

- Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Unterlage 9.4)
- Immissionstechnische Untersuchungen (Unterlage 17)
 - Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1)
 - Luftschadstoffuntersuchung nach RLuS (2015/2017) (Unterlage 17.2)
- Luftschadstoff-Untersuchung, Bewertung RLuS 2012 - Fassung 2020, HBEFA 4.1 vom Juni 2021
- Luftschadstoff-Untersuchung Vergleich HBEFA 4.1 mit HBEFA 4.2 vom Oktober 2022
- Wassertechnische Untersuchungen (Unterlage 18a)
- Umweltfachliche Untersuchungen (Unterlage 19), insbesondere
 - Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlage 19.1)
 - Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2)
 - UVP-Bericht nach § 16 UVPG mit allgemein verständlicher, nichttechnischer Zusammenfassung (Unterlage 19.3)
 - Natura-2000-Verträglichkeitsprüfungen (Unterlage 19.4):
 - FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (Unterlage 19.4.1)
 - Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ (Unterlage 19.4.2)
 - Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (Unterlage 19.4.3)
 - FFH-Gebiet „Ahrtal“ (Unterlage 19.4.4)
 - FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ (Unterlage 19.4.5)
 - FFH - Vorprüfungen (Unterlage 19.4.6)
 - Prüfung Auswirkungen andere Pläne und Projekte (Unterlage 19.4.7)
 - FFH - Alternativenuntersuchung (Unterlage 19.4.8)
 - Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 19.5/ 19.5a)
 - Fachgutachten (Unterlage 19.6)
 - Ergänzender Fachbeitrag „Klima“ (Unterlage 23a)
- im Planfeststellungsverfahren eingeholte Stellungnahmen und Einwendungen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange (siehe Kapitel E)
- Einwendungen anderer (siehe Kapitel E)
- die in Kapitel A, Nr. AXIV gelisteten Fachgutachten

Die Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens hat sich an den Inhalten der vorgeannten Unterlagen orientiert. Sie beinhaltet eine Beschreibung der Umweltauswirkungen im Hinblick auf die in § 16 UVPG geforderten Angaben, welche insbesondere auch eine Darstellung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik umfasst. Dabei wurden die Schutzgüter und die Umweltauswirkungen des Vorhabens unter Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstands und der allgemein anerkannten Prüfmethode beschrieben. In die schutzgutbezogene Darstellung der Umweltauswirkungen wurden die Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einbezogen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG bewertet. Die Bewertung umfasst sowohl die einzel-

nen Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG, als auch eine Gesamtbewertung sämtlicher Umweltauswirkungen. Die ermittelten Umweltauswirkungen des Vorhabens sind auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen und wurden gemäß § 25 UVPG im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge bei der Planfeststellungsentscheidung in dem rechtlich gebotenen Umfang berücksichtigt. Die Zulassungsentscheidung umfasst auch noch die erforderlichen weiteren Angaben gem. § 26 ff UVPG.

Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Planung sieht den Neubau der Bundesautobahn BAB A 1 im Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau von ca. Bau-km 4+920,000 bis 15+466,325 vor. Dieser Abschnitt stellt den südlichsten von drei Planungsabschnitten im sogenannten A 1-Lückenschluss zwischen der Anschlussstelle A 1/ B 410 bei Kelberg und der Anschlussstelle A 1/ B 51 bei Blankenheim dar. Die Planung des vorliegend festgestellten Abschnittes beginnt südlich des Ahrübergangs bzw. der geplanten Anschlussstelle Adenau, die im Anschlussabschnitt AS Lommersdorf - AS Adenau planrechtlich abgehandelt wird. Die Anbindung an das vorhandene Straßennetz wird durch einen provisorischen Anschluss an die Landesstraße L 10 sichergestellt. Die Trasse der A 1 überquert in südlicher Richtung leicht abfallend das Nohner Bachtal (Nord). Im Brückenbereich steigt sie wieder an und führt weitgehend in Dammlage, die K 85 mit einer Talbrücke überführend, zum Waldbereich Suhrbusch. Hier verläuft sie in Einschnittslage durch die Bergkuppen und quert mittels Talbrücke den Holerseifen. Im Wechsel zwischen Damm und Einschnitt erreicht sie das Nohner Bachtal (Süd), welches mit einer weiten Talbrücke gequert wird. Aus dem Bachtal in wechselnder Geländelage ansteigend, quert sie die L 70, welche auf einer Länge von ca. 800 m verlegt wird. Ab hier verläuft die A 1 parallel zum Grünbach, quert mehrere seiner Seitentäler und auch das Pützertbachtal. Die Talbrücken werden u.a. durch eine Grünunterführung zwischen den Talbrücken Heiental und Bongard sowie südlich der Anschlussstelle Adenau im Bereich der Trasse und der L 10 ergänzt. Der Planungsabschnitt endet an der Anschlussstelle Kelberg (B 410).

An die A 1 angebunden wird die L 10. Im Anschlussstellenbereich der Anschlussstelle Adenau wird sie westlich der A 1 auf einer Länge von ca. 1.770 m verlegt. Sie wird zur Vermeidung unwirtschaftlicher Restflächen und zur Reduzierung von Beeinträchtigungen parallel an die A 1 geführt. Die kreuzenden klassifizierten Straßen K 85, L 70 und K 65 werden unter- bzw. überführt. Querende Gewässer werden einschließlich der Uferbereiche überbrückt.

Das anfallende Straßenwasser wird sowohl über Entwässerungsrinnen und -mulden mehreren Regenrückhaltebecken zugeführt und dort sowohl breitflächig versickert als auch über die Dammböschungen ebenfalls breitflächig zur Versickerung gebracht.

Zu weiteren Einzelheiten der Planung wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses sowie auf die festgestellten Planunterlagen verwiesen.

Untersuchungsraum und Untersuchungsmethodik

Das Plangebiet gehört naturräumlich zur Osteifel. Der westliche Teil des Plangebietes umfasst Teile der Kalkeifel mit den Untereinheiten Ahrdorfer Kalkmulde, Hillesheimer Kalkmulde und Dockweiler Vulkaneifel. Im östlichen Teil sind das zur östlichen Hocheifel gehörende Trierbach-Lieser-Quellbergland und das zur Ahreifel gehörende Reifferscheider Bergland betroffen.

Der Untersuchungsraum wurde mit ca. 500 m beiderseits der geplanten Trasse abgegrenzt. Die Abgrenzung ergab sich insbesondere aus der Reichweite der planungsrelevanten Wirkungen, im speziellen liegt die bau- und betriebsbedingte Effektdistanz von großräumig agierenden Arten des Untersuchungsraums (u.a. Waldkauz und Waldohreule) bei maximal 500 m. Darüber hinaus erfolgten selektiv Darstellungen, soweit sie für das Verständnis der Wirkungsprognose erforderlich waren.

Zur weiteren Gliederung des Untersuchungsraums wurden Bezugsräume abgegrenzt. Diese kennzeichnen den Zusammenhang von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere aufgrund von übereinstimmenden, ähnlichen oder sich ergänzenden Standorteigenschaften (Trophie und Landschaftswasserhaushalt) und der Bindung einzelner Arten(gruppen) an die spezifische Ausprägung der Vegetation.

Bezüglich der landschaftsästhetischen Funktion wurden Landschaftsbildräume/ Bezugsräume ausgehend von den Naturräumlichen Einheiten abgeleitet und konkretisiert. Im Ergebnis stellen diese Einheiten Bezugsräume mit unterschiedlichen charakteristischen Gliederungs- und Anordnungsprinzipien der verschiedenen Landschaftsbildkomponenten und einer spezifischen Ausprägung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Räume dar.

Für die Bestandserfassung des Untersuchungsraumes wurden auf der Grundlage einer flächendeckenden Kartierung der landschaftsgliedernden Elemente sowie der Biotoptypen insgesamt 15 in sich weitgehend homogene Bezugsräume abgegrenzt, wovon 9 trassennah gelegen bzw. wirkungsbetroffen sind. Neben den direkt (d.h. durch Flächeninanspruchnahme) betroffenen, ist zusätzlich die Erfassung und Bewertung derjenigen Raumeinheiten erforderlich, die indirekt (d.h. durch Sichtbezug zum Vorhaben) betroffen sind.

Die Abgrenzung orientierte sich an folgenden wesentlichen Merkmalen:

- Abgrenzungen der Naturräume,
- Abgrenzungen der Landschaftsbildeinheiten vorausgegangener Planungen,
- Relief und natürliche Grenzen,
- vorhandene Nutzungsformen.

Folgende Bezugsräume wurden abgegrenzt:

1. Waldgebiet Taufenseifen
2. Offenlandbereich um Nohn
3. Nohner Bachtal

4. Nohner Wald
5. Offenland um Borler und Bodenbach
6. Gebiet um Heyroth und Bongard
- 6a Grünbachtal
7. Brücker Wald (Teilgebiet)
8. Offenland um Brück
9. Waldbereich Hochheimer Haardt
10. Offenland um Niederehe
11. Offenland um Üxheim-Ahütte
12. Offenland südlich von Uedelhoven
13. Offenland südwestlich von Hoffeld
14. Trierscheider Hochfläche

Die Bestandserfassung und Bewertung erfolgte separat für die einzelnen Naturhaushaltsfunktionen. Für alle relevanten Funktionen wurde der Ist-Zustand beschrieben. Für die Naturhaushaltsfunktionen Boden, Grundwasser wurde die Bestandsbeschreibung und Bewertung unabhängig von den Bezugsräumen vorgenommen, da die Bedingungen in Bezug auf Empfindlichkeit / Schutzwürdigkeit gegenüber den Wirkungen des Vorhabens überwiegend homogen sind. Für die Naturhaushaltsfunktionen Biotopfunktion, Landschaftsbildfunktion, und Oberflächengewässer wurde die Beschreibung und Bewertung detailliert in den betroffenen Bezugsräumen vorgenommen. Die detaillierte Darstellung der innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplans angewendeten Methodik für die Arbeitsschritte der Bestandserfassung und -bewertung ist in der Anlage 1 der Unterlage 19.1 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) dargestellt.

Für die Naturhaushaltsfunktionen, die auf Ebene der Bezugsräume betrachtet werden, erfolgte die Bestandserfassung und Bewertung für die Flächen, die sich innerhalb des Untersuchungsraums befinden. Aufgrund der Entfernung zur Trasse und damit fehlender Wirkungen auf die Flächen wurde für die Bezugsräume 9 bis 14 ausschließlich das Landschaftsbild betrachtet.

Für jeden Bezugsraum werden die maßgeblichen, die Schutzwürdigkeitsprofil bestimmenden Naturhaushaltsfunktionen und ihre Konflikt-Betroffenheit ermittelt.

Die Beurteilung der naturschutzfachlichen Bedeutung resultiert aus Folgenden Gesichtspunkten:

- Bewertung der Empfindlichkeit der Naturhaushaltsfunktion gegenüber projektspezifischen Wirkungen.
- Bewertung der Schutzwürdigkeit der Naturhaushaltsfunktion entsprechend übergeordneten Vorgaben.

Eine differenzierte Darstellung der Bewertung der naturschutzfachlichen Bedeutung ist in der Anlage 1 der Unterlage 19.1 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) enthalten. Bei fehlender/geringer Schutzwürdigkeit richtet sich die naturschutzfachliche Bedeutung nach der Empfindlichkeit. Eine maßgebliche Funktion für den Bezugsraum ergibt sich bei mindestens mittlerer Schutzwürdigkeit und/ oder Empfindlichkeit.

Zu weiteren Einzelheiten hinsichtlich der Abgrenzung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik wird insbesondere auf die Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (s. Kapitel A, Nr. AXIII) verwiesen.

Die vorgenommenen Untersuchungen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit orientieren sich an den zur Umsetzung der Anforderungen des UVPG wie auch der Eingriffsregelung konzipierten Regelwerken des Straßenbaus. Die Untersuchungsmethodik ist als Indikatorverfahren in Anlehnung an die ökologische Risikoanalyse zu beschreiben, bei dem zunächst die spezifischen Qualitäten und Empfindlichkeiten der einzelnen Schutzgüter sowie die mit dem Vorhaben verbundenen Wirkungen ermittelt werden. Dabei wird in bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen unterschieden, welche hinsichtlich der relevanten Wirkungsart bzw. dem Wirkungsfaktor, der Wirkungsintensität und der Wirkungsreichweite differenziert werden. Die Beurteilung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen erfolgt dann durch Überlagerung der schutzgutspezifischen Qualitäten und Empfindlichkeiten mit den Vorhabenwirkungen. Insgesamt entspricht diese Vorgehensweise der gebotenen fachlichen Praxis und ist als sachgerecht zu bezeichnen.

Die Datengrundlagen für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens basieren vor allem auf folgenden Untersuchungen:

Unterlage	Bezeichnung
17	Immissionstechnische Untersuchungen
17.1	Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung
17.2	Luftschadstoffuntersuchung nach RLuS, (2015/2017)
18/ 18a	Wassertechnische Untersuchungen
19.6	Fachgutachten
	<i>Abschnittsübergreifend</i>
19.6.1	Erfassung spezieller Brutvogelarten im geplanten Erweiterungsgebiet des VSG "Ahrgebirge" (2004)
19.6.2	Erfassung spezieller Brutvogelarten im VSG "Ahrgebirge" (RLP) u. in der Erweiterungsfläche (NRW) (2005)
19.6.3	Kartierung von Haselhuhn nachweisen im VSG "Ahrgebirge" (NRW) -Winteruntersuchung- (2005)

19.6.4	Vertiefende Untersuchung zur Bechsteinfledermaus (2008)
19.6.5	Abschätzung des Lebensraumangebotes für Haselhühner im Umfeld der geplanten BAB A 1 (2008)
19.6.6	Kartierung der Fische und dekapoden Krebse in ausgewählten Fließgewässern im Vorhabengebiet der BAB A 1 (2010)
19.6.7	Überprüfung der Habitataignung für das Haselhuhn im Umfeld der geplanten BAB A 1 AS Lommersdorf - AS Adenau (2013)
19.6.8	Habitatkartierung Spanische Flagge (2015)
19.6.9	Überprüfung der Habitataignung für das Haselhuhn im Umfeld der geplanten BAB A 1 AS Adenau – AS Lommersdorf (2016)
19.6.10	Beurteilung der Chloridempfindlichkeit des Bachneunauges und der Fließgewässerlebensräume im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfungen (2016)
19.6.11	Gutachten Biotopverbund (2016)
19.6.12	Gutachten über die voraussichtl. Tausalzbelastung der von Einleitungen betroffenen Gewässer (2016)
	<i>AS Kelberg - AS Adenau</i>
19.6.13	Fledermausuntersuchung (2007)
19.6.14	Erfassung der Biotoptypen (2009)
19.6.15	Erfassung der Amphibien und Reptilien (2009)
19.6.16	Erfassung der Haselmaus (2010)
19.6.17	Erfassung der Brutvögel (2009) Ergänzende Kartierung (2010)
19.6.18	Baumhöhlenkartierung (2011)
19.6.19	Aktualisierung Bestandsdaten Fledermäuse (2011)
19.6.20	Kartierung der Wildkatze (2011)
19.6.21	Überprüfung Biotoptypenkartierung (2013)
19.6.22	FFH-Lebensraumtypenkartierung (2013)
19.6.23	Untersuchung Mopsfledermaus (2014)
19.6.24	Erfassung der Brutvögel (2014)
19.6.25	Ergänzungskartierung Haselmaus (2014)
19.6.26	Habitatmodellierung Haselmaus (2014)

19.6.27	A 1 - Stickstoffdeposition (2016)
	<i>AS Adenau - AS Lommersdorf (VP-bezogen)</i>
19.6.28	Fledermausuntersuchung (2007)
19.6.29	Erfassung der Biotoptypen (2009)
19.6.30	Erfassung der Brutvögel (2010)
19.6.31	Erfassung der Schmetterlinge (2010)
19.6.32	Erfassung der Amphibien und Reptilien (2011)
19.6.33	Aktualisierung Bestandsdaten Fledermäuse (2011)
19.6.34	Baumhöhlenkartierung (2011)
19.6.35	Überprüfung Biotoptypenkartierung (2014)
19.6.36	Kartierung der Orchideen am Tuwaksberg (2014)
19.6.37	A 1 - Stickstoffdeposition (2016/2017)
19.6.38	Brutvogelkartierung (2016)

Zusätzlich wurde 2020 eine Habitatpotenzialanalyse durch das Ingenieurbüro FÖA Landschaftsplanung durchgeführt („Habitatpotenzialanalyse 2020“ vom 24.06.2021). Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, dass für Reptilien, Säugetiere, Fledermäuse und Schmetterlinge keine wesentlichen Veränderungen der Habitatpotenziale ermittelt werden konnten. Das Habitatpotenzial für planungsrelevante Amphibien hat sich im gesamten Untersuchungsraum eher verschlechtert, so dass im Ergebnis keine Änderungen / Aktualisierungen der Maßnahmen aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan notwendig waren. Bei den planungsrelevanten Vogelarten konnte festgestellt werden, dass sich das Habitatpotenzial für den Raubwürger im Untersuchungsgebiet aufgrund natürlicher Sukzession vorwiegend verschlechtert hat. Leicht verbessert hingegen hat sich das Habitatpotenzial für die Leitart Mittelspecht, da dieser vom verbesserten Nahrungsangebot aufgrund des Borkenkäferbefalls der absterbenden Fichten profitiert. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich das Habitatpotenzial im Untersuchungsgebiet nur unwesentlich verändert hat.

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde wurde 2023 eine nochmalige Überprüfung der örtlichen Verhältnisse durch den Sachverständigen des Vorhabenträgers mit Blick auf verschiedene artenschutzrechtliche Fragen vorgenommen, die sich aufgrund der erhobenen Einwendungen gestellt haben. Die entsprechende „Stellungnahme zu Einzelfragen des Artenschutzes“, aktuelle Kartierungen des Raufußkauzes sowie des Raubwürgers und ein Artensteckbrief für den Wolf des Ingenieurbüros FÖA vom Mai/Juni 2023 sind Bestandteil der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass keine wesentlichen Änderungen eingetreten sind, die zu einer gänzlich anderen Bewertung der artenschutzrechtlichen Fragen führen würden. Sofern bei einzelnen Arten geringfügige Ergänzungen der ohnehin vorgesehenen artenschutzrechtlichen Maßnahmen angezeigt waren, wurden diese in Kapitel A berücksichtigt bzw. dem Vorhabenträger in Kapitel C dieses Beschlusses verbindlich auferlegt.

Insgesamt ist daher die Datenlage für die Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens als ausreichend umfassend und als hinreichend aktuell anzusehen. Auf Details wird im Zusammenhang mit der nachfolgenden Beschreibung der einzelnen Schutzgüter eingegangen.

Die Ausführungen bei den jeweiligen Schutzgütern unter dem Punkt „Umweltauswirkungen“ berücksichtigen folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen:

Maßnahmen der technischen Planung

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde bei der Entwicklung der Lage und Höhe der Trasse sowie insbesondere bei der Lage und Dimensionierung der Querungsbauwerke eine größtmögliche Vermeidung von Beeinträchtigungen der Naturhaushaltsfunktionen angestrebt. Innerhalb des Planungsprozesses erfolgten fortlaufend Optimierungen. Insbesondere die größtmögliche Meidung bedeutender Biotope und Habitats (nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG RP geschützte Biotope, Biotope mit LRT-Eignung und Altholzbestände) waren hier Ziel:

Änderungen der Linie und Optimierung der Gradienten

- Verlegung der L 10 im Bereich Mordhügel /Taufenseifen (L 10) parallel zur A 1 (Bündelung von Zerschneidungswirkungen; Verminderung der durch beide Trassen isolierten Räume).

Maßnahmen zur Minderung der Flächeninanspruchnahme

- Anpassung der Böschungsneigung und Verzicht auf Wälle bei der Entwässerung zur Reduzierung des Flächenbedarfs.
- Beschränkung von Land- und Forstwirtschaftswegeneubau auf das unbedingt notwendige Maß, insbesondere zur Verhinderung weiterer Zerschneidungswirkungen im Umfeld durch Konzentration parallel führender Wege auf einer Trasse. Keine Versiegelung von Wirtschaftswegen, sondern Anlage mit wassergebundener Decke oder Schotterung, wo möglich.
- Das Bachbett ständig wasserführender Bäche unterhalb von Brücken wird von Baumaßnahmen freigehalten und vor baubedingten Beeinträchtigungen geschützt.

Optimierung bauzeitlich beanspruchter Flächen unter ökologischen Gesichtspunkten

- Generell sind Flächen für baulich bedingte vorübergehende Inanspruchnahmen nur in dem Umfang und nur dort ausgewiesen, wo diese technisch unbedingt erforderlich sind, wobei insbesondere in den höherwertigen Bereichen (nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG RP geschützte Biotope, Biotope mit LRT Eignung und Altholzbestände) durch weitgehende Minimierung oder Verzicht von temporären Bauflächen die Eingriffsintensität reduziert wurde.
- Die Lage von Baustellenflächen, Baustraßen und Lagerflächen wurde umweltgerecht optimiert. Überwiegend konnten diese Flächen in Bereiche gelegt werden, die landschaftlich weniger sensibel bzw. vorbelastet sind, bzw. auf der geplanten Trasse liegen. Es werden nahezu ausschließlich bestehende Wege genutzt.

Maßnahmen am Trassenkörper und im Umfeld

- Zur Minderung von Landschaftsbildbeeinträchtigungen sind erdbauliche Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen: wechselnde Böschungsneigungen, Abrundung der Böschungskanten, landschaftsangepasste Gestaltung der Flächen in Anschlussstellen sowie Erhalt von Felsformationen in standsicheren Einschnittsböschungen.
- Zur Reduzierung von Immissionen (verschiedener Art) sind auf Brücken 2 m hohe Schutzwände als Sicht-, Spritz- und Schallschutz angeordnet, zuzüglich ca. 20 m Überhang in die anschließenden Trassenbereiche.
- Zur Vermeidung der Ansiedlung von Mäusen und daraus begründeten Anlockwirkungen für Greife wird der Mittelstreifen nicht bepflanzt, sondern versiegelt.

Ergänzung und Optimierung der Querungsbauwerke unter tierökologischen Aspekten

- Es sind zahlreiche Talbrücken geplant, die die Trasse für wandernde Wildtiere durchlässig machen und die Barrierewirkung für Tiere reduzieren sollen (Unterlage 19.1, Kap. 4.3.2, Tabelle 4-4).
Die Lage und Anzahl der Talbrücken wird im Wesentlichen durch das Relief vorgegeben. Die Aufweitung der Talbrücken gewährleistet den geringsten möglichen Eingriff in den Gewässer- und Auenbereich. Die genannten Querungsbauwerke und Talbrücken sind in ihrer Dimensionierung und Positionierung geeignet, Zerschneidungswirkungen und Kollisionen zu verhindern. Hiervon profitiert neben den Fledermäusen und Vögeln die Wildkatze, die hauptsächlich Talräume und Bachläufe als Dispersionsleitlinien nutzt. Durch weite Überbrückung werden Zerschneidungseffekte und Stress für querende Tierarten vermindert.

Erhalt und Wiederherstellung von Wegeverbindungen der Naherholung

- Die geplanten technischen Querungsbauwerke übernehmen überwiegend ebenfalls wesentliche Verbindungsfunktionen zum Erhalt bzw. der Wiederherstellung des Wegenetzes für die Naherholung.

Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers

- Zur Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers sind 6 technisch optimierte Regenrückhaltebecken vorgesehen (Unterlage 8.1 - 8.3 bzw. zugehöriges Deckblatt).

Weitere Maßnahmen gem. Landschaftspflegerischem Begleitplan

- V 1 Beachtung des Denkmalschutzgesetzes zum Schutz von Bodendenkmälern
- V 2 Maßnahmen zum Kollisionsschutz*
 - V 2.1 Errichtung von Wildkatzenschutzzäunen
 - V 2.2 Errichtung von Amphibien- und Reptilienschutzeinrichtungen
 - V 2.3 Errichtung von zusätzlichen Leit- und Sperreinrichtungen
 - 2.3a Schutzzaun 4,00 m
 - 2.3b Blendschutzwand 2,00 m auf Bauwerken
 - 2.3c Blendschutzwand 4,00 m auf Grünbrücken und im Übergangsbereich
 - 2.3d Blendschutzwand 4,00 m (Wand- Zaunkombination im Übergangsbereich)
 - V 2.4 Böschungsgestaltung zur Vermeidung von Kollisionen
- V 3 Anlage von Grünbrücken und Grünunterführungen unter tierökologischen Aspekten*
- V 4 Bauzeitenmanagement*
 - V 4.1 Maßnahmen vor der Baufeldräumung
 - V 4.2 Maßnahmen im Rahmen der Baufeldräumung
 - V 4.3 Baubegleitende Maßnahmen und bei der Herstellung der Baustraßen
- V 5 Umweltbaubegleitung zur Konkretisierung der beschriebenen Maßnahmen sowie bisher unvorhersehbarer Vermeidungsmaßnahmen*
- V 6 Schutz von Vegetationsbeständen/ Habitaten, Ausweisung von Bautabuzonen
- V 7 Schutz und Sicherung von Böden sowie Grund- und Oberflächenwasser
- V 8 Temporärer Amphibien- und Reptilienschutz während der Bauzeit*
- V 9 Waldrandgestaltung (als Lenkungsmaßnahme für Fledermäuse an angeschnittenen Laub- und Laubmischbeständen)*

Die mit * gekennzeichneten Maßnahmen sind aus gebiets- und artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich. Detaillierte Angaben zu den einzelnen Maßnahmen können dem Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 19.1, Kap. 4.3 und 4.4. sowie den Maßnahmenblättern, Unterlage 9.3 entnommen werden.

Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen auf die einzelnen UVP-Schutzgüter

Die nachfolgende Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen bezieht sich auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter. Es handelt sich hierbei um die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft/ Landschaftsbild, Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie deren Wechselwirkungen. Die Feststellung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens erfolgt im Abgleich mit den schutzgutbezogen und räumlich konkretisierten Umweltzielen für den Planungsraum. Bei den projektbedingten Umweltauswirkungen wird nach baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen differenziert.

(1) Schutzgut Mensch (Wohnen und Erholung, menschliche Gesundheit)

Beschreibung

Relevante Teilaspekte des Schutzgutes sind

- Gesundheit und Wohlbefinden einschließlich der Aspekte Schall- und Luftschadstoffimmissionen
- Wohn- und Wohnumfeldfunktion
- Erholungs- und Freizeitfunktion

Gesundheit und Wohlbefinden einschließlich der Aspekte Schall- und Luftschadstoffimmissionen

Für den Teilaspekt werden insbesondere die gesetzlichen Standards des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie der 16. und 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV, 39. BImSchV) herangezogen.

Empfindlich gegenüber Lärm und anderen Immissionswirkungen sind Wohnbauflächen, Mischbauflächen mit Wohncharakter sowie Grünflächen und Sportanlagen der Ortslagen. Dies betrifft somit den überwiegenden Teil der Flächen der Ortslagen im Untersuchungsgebiet.

Die Ortslagen Nohn, Heyroth und Bongard liegen mit Abständen zwischen 500 und 1.000 m zur Trasse. Die weiteren Ortschaften Trierscheid, Dankerath, Senscheid, Borler und Brück befinden sich in einem Abstand von mind. 1,2 km zur Trasse.

Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Flächen des siedlungsnahen Freiraums bis zu einem Umkreis von 1 km um Wohngebiete mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Lärm oder Schadstoffbelastung befinden sich um die Ortschaften Nohn, Heyroth und Bongard, wobei der Raum im Umkreis von 250 m um die Siedlungen eine größere Bedeutung hat.

Erholungs- und Freizeitfunktion

Hinsichtlich der Erholungs- und Freizeitfunktion im Schutzgut Menschen werden erholungsrelevante Freiflächen im Siedlungsraum sowie Erholungszielorte und Elemente der freizeitbezogenen Infrastruktur erfasst.

Rad-/Wanderwege im trassennahen Raum (bis 1 km) mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Zerschneidung und Verlärmung befinden sich zwischen Nohn und Hoffeld, um Hoffeld, im Nohner Bachtal (GEO-Pfad), im Hollerseifen sowie westlich von Borler (Rhein-Kyllweg bzw. Geschichtsstraße „Rund um den Hochkelberg“).

Bedeutung und Empfindlichkeit von einzelnen Flächen außerhalb des siedlungsnahen Freiraums werden im Kontext des Schutzgutes Landschaft dargestellt.

Etwaige sonstige mittelbare Risiken für die menschliche Gesundheit z.B. durch Wasserverunreinigungen werden beim Schutzgut Wasser behandelt.

Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase kommt es zu temporären Beeinträchtigungen der Wohnqualität in der Ortschaft Nohn bzw. in Teilbereichen der siedlungsnahen Freiräume der Ortschaften Nohn, Heyroth und Bongard, sehr kleinflächig auch in Borler, durch Baustellenverkehr (Staub und Lärm) und Baubetrieb. Zusätzlicher Verkehr in den Ortschaften durch Baufahrzeuge wird durch den geplanten Vorkopfbau aber im Wesentlichen vermieden.

Anlagebedingte Auswirkungen

Es werden keine Siedlungsflächen beansprucht, ebenso keine siedlungsnahen Freiräume im 250 m-Radius der Ortsrandlagen. Zerschneidungseffekte im siedlungsnahen Freiraum bzw. eine Trennung der Ortslagen von den angrenzenden Erholungsgebieten werden durch die vorgesehenen Bauwerke (Talbrücken Nohner Bach Nord und Süd, Talbrücke Hollerseifen, Überführung L 70, Unterführung eines Wirtschaftsweges westlich von Borler) gemindert.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung („Erläuterungsbericht zur Schalltechnischen Untersuchung“, Unterlage 17.1) werden durch die ortslagenferne Trassierung die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte in allen Ortslagen deutlich unterschritten.

Betriebsbedingte Lärmbelastungen treten in Teilbereichen der siedlungsnahen Freiräume der Ortschaften Nohn, Dankerath, Borler, Heyroth, Bongard und Brück auf, wobei diese nur für die Ortslagen Nohn, Heyroth und Bongard aufgrund ihrer Nähe zur Trasse eine relevante Größenordnung erreichen. Von Lärmbelastungen betroffen sind außerdem die mit Rad-/Wanderwegen erschlossenen Erholungsbereiche (Radroute Nohn-Hoffeld, Wanderweg der Gemeinde Hoffeld, Hollerseifen mit begleitendem Wanderweg und Wanderwege im Nohner Bachtal).

Entsprechend der Berechnung der Luftschadstoffbelastung (Unterlage 17.2) werden die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid bzw. die Feinstaubfraktionen PM_{10} sowie $PM_{2,5}$ der 39. BImSchV deutlich unterschritten. Dies hat auch die im Verlauf des Anhörungsverfahrens durchgeführte Aktualisierung der Luftschadstoff-Untersuchung, Bewertung RLuS 2012 - Fassung 2020, HBEFA 4.1 vom Juni 2021 sowie die Aktualisierung „Luftschadstoff-Untersuchung Vergleich HBEFA 4.1 mit HBEFA 4.2“ vom Oktober 2022 bestätigt.

Entlastungswirkungen in Bezug auf Lärm- und Schadstoffimmissionen sind insbesondere für die örtliche Bevölkerung von Brück und Nohn zu erwarten. Die Ortsdurchfahrten Brück und Nohn sind aktuell stark durch den Durchgangsverkehr zur Anschlussstelle Kelberg belastet.

Bewertung

Bewertungsmaßstäbe für die Lärmbeeinträchtigung sind § 50 BImSchG (Trennungsgebot) sowie §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV. Diese Vorschriften werden eingehalten (s. hierzu Ausführungen in Kapitel E, Nr. IX). Die unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV liegenden Lärmimmissionen sind ebenfalls in die Abwägung eingestellt worden. Hinsichtlich der sich aus der 39. BImSchV ergebenden Grenzwerte für Luftschadstoffe ergeben sich für das Schutzgut Mensch keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Schadstoffe in Form von Stickoxid (NO_2) sowie Feinstaub PM_{10} und Feinstaub $PM_{2,5}$.

(2) Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Beschreibung

Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans, des Artenschutzbeitrags und der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfungen erfolgten im Zeitraum 2006-2014 umfangreiche zum Teil wiederholte Bestandserfassungen der Fauna, Flora und Biotoptypen. Folgende Tierartengruppen wurden untersucht: Großsäuger, (Wildkatze), Kleinsäuger (Haselmaus), Fledermäuse, Brutvögel, Amphibien und Reptilien sowie darüber hinaus Biotoptypen.

Der überwiegende Teil des Untersuchungsraumes wird von Wäldern eingenommen und weist eine hohe naturschutzfachliche Wertigkeit auf. Der Untersuchungsraum lässt sich gegliedert in die Bezugsräume wie folgt charakterisieren:

Die Biotopfunktion im Bezugsraum 1 Waldgebiet Taufenseifen besitzt aufgrund der Bedeutung im regionalen Biotopverbund und der für Waldvogelarten genügenden Habitatstruktur einerseits und aufgrund des Fehlens von natürlichen, alten Waldstrukturen andererseits eine mittlere bis hohe Bedeutung. Die Bedeutung der Biotopfunktion im Bezugsraum 2 Offenland um Nohn wird aufgrund des geringen Anteils an schutzwürdigen Biotopstrukturen und der aber vergleichsweise hohen funktionalen Bedeutung für schutzwürdige Arten (u. a. Rotmilan, Uhu, Wachtel) als mittel beurteilt. Die Bachtäler des Nohner Bachs (Bezugsraum 3) und des Pützertbachs (Bezugsraum 6a) sind als wesentliche Vernetzungsstrukturen von hoher Bedeutung.

Aufgrund der Bedeutung des Waldgebietes im überregionalen Biotopverbund und des hohen Anteils an Altholzbeständen mit den daraus resultierenden Habitatstrukturen für spezialisierte Waldvogelarten ist das Waldgebiet zwischen Nohner Bach und Pützertbach (Bezugsraum 4) von herausragender Bedeutung.

Die Biotopfunktion im Bezugsraum 5 Offenland um Borler und Bodenbach ist aufgrund des geringen Anteils an schutzwürdigen Biotopstrukturen und der vergleichsweise geringen Ausstattung mit geschützten Arten als mittel zu beurteilen. Die Bedeutung der Biotopfunktion in den Bezugsräumen 6 und 7 ist aufgrund des Anteils an schutzwürdigen Biotopstrukturen, insbesondere des Altholzanteils und der besonders daran gebundenen Ausstattung mit Waldvogelarten somit aufgrund der Bedeutung des Gebietes im regionalen Biotopverbund als hoch zu beurteilen.

Die Biotopfunktion im Bezugsraum 8 Offenland um Brück besitzt aufgrund des geringen Anteils an schutzwürdigen Biotopstrukturen und der durchschnittlichen Habitatstruktur für Offenlandarten eine mittlere Bedeutung. Den rekultivierten Teilflächen des Radersbergs außerhalb des engeren Untersuchungsraums kann aber aufgrund der Bedeutung für spezialisierte, wärmelebende Offenlandarten eine hohe Bedeutung zugesprochen werden.

Eine bezugsraumbezogene detaillierte Beschreibung und Bewertung der Biotopfunktionen kann dem Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 19.1, Kapitel 3.5 entnommen werden.

Biotopverbund:

Die Basis für die Planung bildet die Planung vernetzter Biotopsysteme (VBS).

Landesweit erfolgte für Rheinland-Pfalz eine Konkretisierung der Biotopverbundplanungen im Rahmen der Tagung „Wildtierkorridore“ (2004) unter der Federführung des LUWG. Ziel des Arbeitskreises „Wildtierkorridore in RP“ ist die Identifikation der Hauptverbindungsachsen, die verschiedene Kernlebensräume miteinander verbinden.

Diese Kernlebensräume werden sowohl für die waldgebundenen Arten als auch die Arten des Offenlandes unter Berücksichtigung der Biotopausprägung und der Verbreitung der Leitarten (Rothirsch, Wildkatze, Luchs und Wildschwein) ermittelt. Die Ergebnisse dieser GIS-gestützten Modellierung ermöglichen eine Darstellung der Migrationswege auf Landesebene.

Im Untersuchungsraum verläuft dieser Korridor östlich des Nohner Waldes in nord-südlicher Richtung und findet im Süden seine Fortsetzung im Brücker Wald (Bezugsraum 7). Diese Verbindung wurde auch auf Bundesebene bestätigt.

Innerhalb des Untersuchungsraums sind auf ca. 149 ha Buchenwälder nachgewiesen, ca. 110 ha davon sind altholzreich und weisen damit wertgebende Merkmale für den Biotopverbund im Wald auf. Der Untersuchungsraum befindet sich am Rand des Hotspots Kalk- und Vulkaneifel, der eine besonders hohe Dichte und Vielfalt charakteristischer Arten, Populationen und Lebensräume aufweist.

Schutzgebiete, aufgrund gesetzlicher Regelungen, Verordnungen o.ä. geschützte Gebietskategorien

a. Natura 2000 - Gebiete

Innerhalb des Untersuchungsraums befinden sich folgende Natura 2000 - Gebiete:

- FFH - Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (RP, DE-5605-306)
- FFH - Gebiet „Ahrtal“ (RP, DE-5408-302)
- VSG - Gebiet „Ahrgebirge“ (RP, DE-5507-401 und NRW, DE-5506-471)

In räumlicher Nähe zum Untersuchungsraum befinden sich folgende Natura 2000-Gebiete:

- VSG - Gebiet „Vulkaneifel“ (RP, DE 5706 -401)
- FFH - Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ (NRW, DE 5605-302)
- FFH - Gebiet „Wälder um Bongard in der Eifel“ (RP, DE 5607-301)
- FFH - Gebiet „Gerolsteiner Kalkeifel“ (RP, DE 5706-303)

b. Naturschutzgebiete/ Naturdenkmale/ Landschaftsschutzgebiete/ Naturparks/ Geschützte Landschaftsbestandteile

Innerhalb des Untersuchungsraums (ca. 500 m beidseits der Trasse) befinden sich keine Naturschutzgebiete, Geschützte Landschaftsbestandteile und Naturdenkmale.

Das Landschaftsschutzgebiet „Rhein-Ahr-Eifel“ ragt in den östlichen Untersuchungsraum hinein. Große Teile des Untersuchungsraumes liegen innerhalb des Naturparks „Vulkaneifel“. Kernzonen des Naturparks sind der Salmwald sowie das Lieser- und Üßbachtal außerhalb des Wirkraums der BAB A 1.

c. Geschützte Biotope

Im Untersuchungsraum kommen geschützte Biotope (nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG RP) auf ca. 2,5 % der Fläche vor. Eine Übersicht über die Biotoptypen kann dem UVP-Bericht, Unterlage 19.3, Kapitel 3.2.2, Tabelle 1 entnommen werden.

d. Lebensraumtypen nach Anhang I FFH RL

Es wurden folgende Lebensraumtypen außerhalb der FFH-Gebiete nachgewiesen:

- Hainsimsen-Buchenwald (LRT 9110), ca. 147,59 ha
- Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald (LRT 9160), ca. 1,05 ha
- Magerwiesen (LRT 6510), ca. 1,51 ha
- Bachbegleitender Erlenwald (LRT *91E0), ca. 7,13 ha
- Borstgrasrasen (LRT 6230), ca. 0,34 ha

Vorbelastungen sind insgesamt gering ausgeprägt und beschränken sich auf eine intensive landwirtschaftliche Nutzung im Bezugsraum 2 sowie Beeinträchtigungswirkungen (Lärm, Zerschneidung) durch die stärker befahrene B 410 (Teilflächen Bezugsraum 7 und Bezugsraum 8) und den Lavaabbau am Radersberg.

Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Die wesentlichen erwarteten baubedingten Auswirkungen sind

- die temporäre Biotop- bzw. Habitatinanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungen, Lagerflächen, Arbeitsstreifen usw.

- die bauzeitliche Störung von Arten und Biotopen/ Habitaten auf angrenzenden Flächen durch Lärm, visuelle Störungen, Erschütterung, Nähr- und Schadstoffimmissionen (z. B. durch baubedingte Stäube).

Auf einer Fläche von ca. 52,45 ha (einschließlich vorhandener Wegeflächen) ist eine temporäre Inanspruchnahme von Biotopstrukturen und Habitaten zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die wesentlichen erwarteten anlagebedingten Auswirkungen sind:

- Der Verlust von Biotopen/ Habitaten durch direkte dauerhafte Flächeninanspruchnahme und -versiegelung im Bereich der Trasse, der Bauwerke und der Begleit- und Zuwegungen
- Die dauerhafte Veränderung von Standortbedingungen z.B. durch Geländemodellierungen
- Strukturelle Zerschneidungswirkungen

Insgesamt kommt es zu einer direkten, dauerhaften Flächeninanspruchnahme von Habitaten der Tierarten bzw. von Standorten wildwachsender Pflanzengemeinschaften durch Überbauung in einer Größenordnung von ca. 96,17 ha (ca. 31,72 ha Versiegelung durch die Trasse, ca. 64,35 ha Standortveränderungen im trassennahen Bereich durch Böschungen und Dämme).

Erheblich sind die Auswirkungen insbesondere dort, wo Biotopstrukturen und Habitate von Arten mit besonderer naturschutzfachlicher Bedeutung betroffen sind.

Folgende nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG RP pauschal geschützte Bestände sind durch das Vorhaben direkt betroffen (in Klammern Flächenverlust in ha) insgesamt ca. 2,36 ha:

- Bachbegleitender Erlenwald (ca. 0,27 ha)
- Borstgrasrasen (ca. 0,14 ha)
- Brachgefallenes Nass- und Feuchtgrünland (ca. 0,13 ha)
- Eichenwald (ca. 0,93 ha)
- Fischteich (ca. 0,19 ha)
- Hainbuchen-Eichenmischwald (ca. 0,24 ha)
- Nass- und Feuchtweide (ca. 0,35 ha)
- Nass- und Feuchtwiese (ca. 0,11 ha)

Die Beeinträchtigungen betreffen neben § 30 BNatSchG geschützte Biotope auch Biotoptypen mit der Qualität von Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL. Wesentlich ist weiterhin die Zerschneidung von bundes- bzw. landesweit bedeutenden Biotopverbundstrukturen durch die Trasse.

Zerschneidungswirkungen treten auf einer Länge von 10,5 km auf.

Konfliktschwerpunkte / Räumliche Konfliktschwerpunktbereiche sind:

- Zerschneidung des Biotopverbundes im Waldbereich Taufenseifen
- Zerschneidung der überwiegend altholzreichen Laubmischwaldbestände im Nohner Wald sowie zwischen Heyroth und Bongard
- Zerschneidung des Biotopverbundes im Nohner Wald

Betriebsbedingte Auswirkungen

Die wesentlichen erwarteten betriebsbedingten Auswirkungen sind:

- Kollisionsrisiken von Tieren mit Fahrzeugen
- Die Störung oder Vergrämung von Tierarten, die gegenüber Lärm und visuellen Störreizen empfindlich sind
- Schädigung und Belastung empfindlicher Vegetation aufgrund von Nähr- und Schadstoffimmissionen durch den Straßenverkehr (hier v.a. Stickoxide)

Die Funktionsminderung durch Störung von Lebensräumen im Wald und Offenland wird auf insgesamt ca. 96,6 ha erwartet.

Konfliktschwerpunkte / Räumliche Konfliktschwerpunktbereiche sind:

- Funktionsminderung durch Störung des bisher störungsarmen Nohner Bachtals
- Funktionsminderung durch Störung des bisher störungsarmen Grünbachtals
- Funktionsminderung / Störung von Nahrungsräumen im Offenland für großräumig agierende Vogelarten

Durch Stickstoff-Emissionen des Verkehrs können Vegetationsveränderungen verursacht werden. Von Relevanz im Hinblick auf Beeinträchtigungen von Lebensräumen ist die düngende Wirkung von NO_x und NH_y.

In den betroffenen Natura 2000-Gebieten werden nachweislich keine kritischen Schwellenwerte überschritten. Veränderungen in der Artenzusammensetzung durch stickstoffbedingten Nährstoffeintrag in nährstoffarme Standorte außerhalb der FFH-Gebiete wie Magerwiesen und -weiden sind aufgrund der Entfernung zur Trasse (mindestens 30 m im Bereich der Talbrücke Pützertbach) nicht zu erwarten.

Bewertung

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurde ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das nach Art und Umfang geeignet ist, dem naturschutzfachlichen Erfordernis gemäß § 15 BNatSchG gerecht zu werden und die auftretenden Eingriffe vollständig zu kompensieren.

Das Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1) berücksichtigt sowohl die wiederherzustellenden Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes als auch die besonderen Artenschutzanforderungen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen / CEF-Maßnahmen) und weitere spezialgesetzliche Anforderungen z. B. aus dem Natura 2000-Gebietsschutz (Schadensbegrenzungsmaßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele).

Der Vorhabenträger hat für die mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft im Rahmen seiner hier festgestellten Planung nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben umfassende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die Eingriffe vollständig kompensiert. Detaillierte Ausführungen zu den vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen können dem Fachbeitrag Naturschutz, dem Landschaftspflegerischen Begleitplan, dem Erläuterungsbericht (Unterlage 19.1), den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3) sowie der Tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Unterlage 9.4) entnommen werden. Darüber hinaus wurden dem Straßenbaulastträger in Kapitel C, Nr. III dieses Beschlusses weitere Maßnahmen auferlegt.

Danach können die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts durch das Vorhaben gleichartig ausgeglichen bzw. gleichwertig ersetzt werden und das Landschaftsbild kann landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet werden. Es verbleibt kein Ausgleichsdefizit.

(3) Schutzgut Fläche/ Boden

Beschreibung

Die relevanten Funktionen untergliedern sich für das Schutzgut Boden in die Teilaspekte

- Natürliche Bodenfunktion (Filter- und Pufferfunktion)
- natur- und kulturgeschichtliches Archiv
- Nutzungsfunktionen

Natürliche Bodenfunktion (Filter- und Pufferfunktion)

Geologisch befindet sich der Planungsraum innerhalb der Vulkaneifel im westlichen Bereich des Rheinischen Schiefergebirges mit devonischem Festgestein. Der geologische Untergrund

des Untersuchungsgebietes wird überwiegend von Tonschiefern, Siltsteinen, Sandsteinen und Grauwacken des oberen Unterdevons (Emsstufe) gebildet.

Im Nordwesten des Untersuchungsgebietes besteht der Untergrund aus Kalken, Dolomiten und Mergeln des unteren Mitteldevons, diese Gesteine sind v.a. nordöstlich von Nohn durch mehrere Verwerfungen gegen die Gesteine des Unterdevons scharf abgegrenzt. Im Süden bei Brück sind tertiäre Basalttuffe abgelagert.

In Abhängigkeit vom Ausgangsgestein sind überwiegend basenarme bis podsolierte Braunerden verbreitet. Bei stärkerem Grundwassereinfluss im Bereich der Bachtäler sind Braunerde-Gleyböden oder Gleyböden anzutreffen.

Der Erhaltung der Filter- und Pufferfunktion der Böden im Untersuchungsraum wird aufgrund ihrer im gesamten Untersuchungsraum hohen Empfindlichkeit daher eine besondere naturschutzfachliche Bedeutung zugeordnet. Aufgrund der homogenen Ausgangssituation erfolgt keine räumliche Differenzierung auf Bezugsraumebene.

Natur- und kulturgeschichtliches Archiv

Böden mit natur- und kulturhistorischer Bedeutung sind im Untersuchungsraum nicht ausgewiesen.

Nutzungsfunktion

In Bezug auf die Nutzungsfunktion für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung ist festzustellen, dass im Untersuchungsgebiet keine im Sinne des § 15 Abs. 3 BNatSchG wertvollen Flächen ausgeprägt sind. Innerhalb der Planung wurde die Bodenbonität der beanspruchten landwirtschaftlichen Maßnahmenflächen anhand der Bodenwertzahlen überprüft mit dem Ergebnis, dass keine im Sinne des Gesetzes wertvollen landwirtschaftlichen Flächen beansprucht werden. Die Bodenwertzahlen im Offenland bewegen sich überwiegend zwischen 20 bis 40.

Gegenüber Flächenversiegelung, Flächeninanspruchnahme, Ablagerungen oder Bodenabtrag, -umlagerung bzw. -durchmischung und einem damit einhergehenden zum Teil vollständigen Verlust der natürlichen Bodenfunktionen besteht entsprechend Bundesbodenschutzgesetz generell eine hohe Empfindlichkeit.

Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

- Temporäre Flächeninanspruchnahme

In der Bauphase ist eine temporäre Veränderung der vorhandenen Standortbedingungen durch Bodenauftrag und Bodenabtrag im Bereich des Baufelds zu erwarten. Das Baufeld beansprucht im Wald trassenparallel ca. 5 m und im Offenland 10 m beidseits der Trasse. Ergänzend werden außerhalb des Baufeldes für die Trasse im Bereich der Baustraßen (einschl.

vorhandener Wege) und der Lagerflächen bauzeitlich Flächen benötigt. In der Summe beträgt die vorübergehende Inanspruchnahme ca. 52,45 ha.

Anlagebedingte Auswirkungen

- Funktionsverlust / Funktionsbeeinträchtigung durch Überbauung

Im Bereich der Trasse erfolgt durch Überbauung ein anlagebedingter Verlust der Bodentypen Braunerde, Pseudogleye und Regosole. Zusätzlich kommt es im Bereich der Böschungen zu anlagebedingten Funktionsverlusten.

Ein direkter, dauerhafter Funktionsverlust von Böden / Bodenfunktionen erfolgt auf ca. 96,07 ha (ca. 31,72 ha Versiegelung durch die Trasse, ca. 64,35 ha Standortveränderungen im trassennahen Bereich durch Böschungen und Dämme).

Betriebsbedingte Auswirkungen

- Schadstoffeintrag über die Luft

Aufgrund der je nach Bodentyp geringen bis sehr geringen Pufferfunktion der Böden kommt es innerhalb des 25 m-Korridors zu Beeinträchtigungen durch Schadstoffeintrag im gesamten Untersuchungsraum.

Schutzgut Fläche

Der Bedarf an Grund und Boden beläuft sich auf ca. 96,07 ha anlagebedingte dauerhafte Flächeninanspruchnahme für die Trasse und 52,45 ha baubedingte temporäre Flächeninanspruchnahme.

Bewertung

Durch das Vorhaben kommt es zu einer Beeinträchtigung des Bodens gem. § 14 BNatSchG insbesondere durch Überbauung sowie durch Versiegelung. Ferner kommt es zu einem Funktionsverlust der natürlichen Bodenfunktion im Bereich der Einschnittsböschungen und der Dammböschungen sowie temporär im Bereich der Baustraßen und Baueinrichtungsflächen. Darüber hinaus wird die Filter- und Pufferfunktion des Bodens durch betriebsbedingten Schadstoffeintrag innerhalb des 25 m Korridors in Böden mit geringer bis sehr geringer Pufferfunktion beeinträchtigt.

Diese Beeinträchtigungen können jedoch gem. § 15 BNatSchG ausgeglichen werden. Die Versiegelung von Flächen wird zum einen durch die Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßen-/Wegeflächen (Maßnahmen E 1 bis E 7) ausgeglichen. Da die geplanten Ausgleichsmaßnahmen jedoch nicht geeignet sind, den Eingriff vollständig zu kompensieren, sind zusätzlich Ersatzmaßnahmen im Maßnahmenkomplex 21, Barsberg, vorgesehen. Die dort geplanten

waldbaulichen Maßnahmen sowie die Extensivierungen im Offenland sind geeignet, die Filter- und Pufferfunktion im Untersuchungsraum zu verbessern bzw. den Schadstoffeintrag durch Reduzierung von Düngergaben als Ersatzmaßnahmen zu reduzieren. Gleichzeitig dienen sie als Ersatzmaßnahmen für die anlagebedingten Verluste.

(4) Schutzgut Wasser

Beschreibung

Für die Beschreibung des Schutzgutes Wasser sind das Grundwasser und die Oberflächengewässer als Bestandteile des Wasserhaushaltes zu erfassen und zu bewerten.

Beschreibung des Grundwassers

Grundwasserbeeinflusste Böden kommen überwiegend in den Bachtälern vor. Im überwiegenden Teil des Untersuchungsraums ist das Grundwasser aufgrund der dicht gelagerten Sandsteine und Tonschiefer gegen Verschmutzungen durch Schadstoffe geschützt. Die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung wird für den Untersuchungsraum als mittel angegeben. Eine Ausnahme bilden die Bereiche östlich von Brück und Nohn sowie das Bachtal des Nohner Bachs (Bezugsräume 3, 4 und 8). Hier besteht eine ungünstige Schutzwirkung; in diesen Bereichen wird der Grundwasserschutzfunktion aufgrund ihrer Empfindlichkeit eine besondere naturschutzfachliche Bedeutung zugeordnet.

Innerhalb des engeren Untersuchungsraums im Plangebiet ist das Trinkwasserschutzgebiet Brück - Dreis – Im Seifen nordwestlich von Brück um den dortigen Brunnen ausgewiesen. Zwei weitere befinden sich westlich des Nohner Bachtals randlich knapp außerhalb des engeren Untersuchungsgebietes. Diesen Schutzgebieten ist ebenfalls eine besondere naturschutzfachliche Bedeutung zugeordnet.

Beschreibung der Oberflächengewässer

Das Untersuchungsgebiet wird von den Fließgewässern Taufenseifen, Nohner Bach, Hollerseifen, Göhlseifen, Pützertbach und Grünbach durchflossen (teils als Quellbäche ausgebildet). Zudem sind im Untersuchungsgebiet namenlose Quellbäche und Standgewässer (mehrere Fischteiche, ein ehemaliger Feuerlöschteich) vorhanden.

Die Mehrzahl der erfassten Gewässer weisen eine naturnahe Ausprägung auf und sind damit hochempfindlich gegenüber Veränderungen der Gewässermorphologie (Verrohrung, Befestigung) und Schadstoffeinträge. Entsprechend wurde die Schutzwürdigkeit/ Empfindlichkeit der Oberflächengewässerfunktion für die Bezugsräume 3, 4 und 6a mit den überwiegend naturnahen Fließgewässern Nohner Bach, Grünbach, Göhlseifen und Pützertbach bzw. dem Ge-

wässerkomplex 5 (ehemaliger Feuerlöschteich am Südhang Eulenberg im Bezugsraum 4 Nohner Wald) als bedeutender Amphibienlebensraum als hoch beurteilt. Retentionsräume sind nicht ausgewiesen.

Umweltauswirkungen

Zu prüfen sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser, die Oberflächengewässer und den Wasserhaushalt (ökologische, biologische, physikalische und chemische Parameter). Hierbei sind die Umweltqualitätsziele und -standards der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL, 2009/31 EG) besonders zu beachten (s. hierzu die Ausführungen in Kapitel E, Nr. V dieses Beschlusses).

Umweltauswirkungen auf das Grundwasser

Baubedingte Auswirkungen

- Temporäre Entwässerung
- Temporäre Flächeninanspruchnahme
- Temporärer Schadstoffeintrag

Im Nahbereich der geplanten Pfeilerstandorte in den Bachtälern treten temporäre Grundwasseraustritte durch Anschneiden grundwasserführender Schichten sowie temporäre Grundwasserabsenkung/ Zerstörung von grundwasserstauenden Schichten, Grundwasserstau auf.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Grundwassers während der Herstellung der Bohrpfähle und der Pfahlkopfplatten zur Gründung der Brückenpfeiler wird das in der Baugrube anfallende Wasser über einen Pumpensumpf kontinuierlich in die Absetzbecken geleitet und dort entsprechend gereinigt (Landschaftspflegerische Maßnahme V 7).

Anlagebedingte Auswirkungen

- Flächeninanspruchnahme von Infiltrationsfläche

Durch die Flächenversiegelung/ Flächeninanspruchnahme für die Neubautrasse mit Dämmen und Einschnitten, Neuanlage von Forst-, Wirtschafts- und Wanderwegen, erfolgt ein dauerhafter Verlust von Infiltrationsfläche. Eine dauerhafte Flächenversiegelung erfolgt auf insgesamt ca. 31,72 ha.

Betriebsbedingte Auswirkungen

- Schadstoffeintrag über den Luft-Bodenpfad

Im überwiegenden Teil des Untersuchungsraums ist das Grundwasser aufgrund der dicht gelagerten Sandsteine und Tonschiefer gegen Verschmutzungen durch Schadstoffe geschützt.

Eine Ausnahme bilden die Bereiche östlich von Brück und Nohn, hier besteht eine ungünstige Schutzwirkung und daher die Gefahr von dauerhaften Beeinträchtigungen der Grundwasserschutzfunktion durch Schadstoffeintrag.

Umweltauswirkungen auf die Oberflächengewässer

Baubedingte Auswirkungen

- Temporäre Entwässerung
- Temporäre Flächeninanspruchnahme
- Temporärer Schadstoffeintrag

Während der Bauphase besteht die Gefahr, dass Erdarbeiten zur Erstellung von Gewässerquerungen und Durchlässen temporär einen Eintrag von Bodenmaterial in Gewässer nach sich ziehen. Neben den rein mechanischen Auswirkungen der Zunahme der Schwebfracht führen die an Bodenpartikel gebundenen Nährstoffe auch zu hydrochemischen Auswirkungen (Eutrophierung).

Anlagebedingte Auswirkungen

- Flächeninanspruchnahme / Überbauung

Beeinträchtigungen der Fließgewässer durch die Flächenversiegelung/ Flächeninanspruchnahme für die Neubautrasse mit Dämmen und Einschnitten sowie durch die Neuanlage von Forst-, Wirtschafts- und Wanderwegen werden durch Querungsbauwerke (BW 4 Talbrücke Nohner Bach Nord, Bauwerk Nr. 13 Talbrücke Heyroth, Bauwerk Nr. 16 Talbrücke Bongard, Bauwerk Nr. 17 Talbrücke Pützertbach) überwiegend vermieden.

Folgende Konflikte treten auf:

- Überbauung eines Stillgewässers (Gewässerkomplex 5) mit geringer Bedeutung.
- Veränderung des Quellbachs Nr. 1 durch Überbauung mit der Talbrücke für die Unterführung der K 85 und Einengung der Bachaue.
- Veränderung der Quellbäche Nr. 3 und 7 durch Überbauung und Fassung des Bachbetts im Bereich der Trasse und damit Isolierung vom hydrologischen Einzugsbereich.
- Veränderung des Quellbachs Nr. 9 durch Verlegung des Gewässerbettes im Bereich des Bauwerks 10 Grünunterführung.

Betroffene Flächen-/Funktionsverluste beziehen sich auf insgesamt ca. 0,19 ha.

Betriebsbedingte Auswirkungen

- Schadstoffeintrag über den Luft-Bodenpfad

Unter anderem in Verbindung mit Auftausalzen kann eine Schädigung und Belastung von Gewässern durch Straßenoberflächenwasser eintreten.

Zur Anfälligkeit des Vorhabens für Risiken von schweren Unfällen und ggf. damit verbundenen Risiken für den Wasserhaushalt s. Kapitel E, Nr. V dieses Beschlusses.

Bewertung

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen für das Schutzgut Wasser sind u.a. die Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und des Landeswassergesetzes sowie die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen zur Gewässerbewirtschaftung in Gestalt der Wasserrahmenrichtlinie. Die in diesen Vorschriften normierten Vorgaben werden eingehalten.

Die Obere Wasserbehörde hat unter Berücksichtigung verschiedener Auflagen ihr Einvernehmen zu der vorliegenden Planung erteilt. Die Auflagen sind Bestandteil dieses Beschlusses (vgl. Kapitel C, Nr. IV).

Schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen i. S. d. § 12 Abs. 1 WHG sind durch die vorgesehene Baumaßnahme nicht zu erwarten. Im Rahmen der Prüfung des § 12 Abs. 1 WHG ist damit auch dem Verschlechterungsverbot i. S. d. § 27 WHG bzw. § 47 WHG und dem diesen Bestimmungen zu Grunde liegenden europäischen Gemeinschaftsrecht Rechnung getragen worden. Überdies läuft die Planung auch dem Verbesserungsgebot für die im Planbereich vorkommenden Oberflächenwasserkörper „Trierbach“ und „Ahabach“ sowie die Grundwasserkörper „Ahr 1, Quelle“ und „Lieser 1, Quelle“ nicht zuwider. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf den „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ und dem zugehörigen Deckblatt sowie auf die wasserrechtlichen Darlegungen in den sonstigen Planunterlagen verwiesen. Damit erfüllt die festgestellte Planung in jeder Hinsicht die gemeinschaftsrechtlichen sowie die bundes- und landeswasserrechtlichen Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz. Die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind daher, insbesondere angesichts der vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, nicht als erheblich im Sinne des UVP-Rechts einzustufen. Auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. V wird ergänzend hingewiesen.

(5) Schutzgut Luft/ Klima

Beschreibung

Bei der Erfassung des Schutzgutes Luft/ Klima sind als Funktionen zu berücksichtigen:

- Klimatische Ausgleichsfunktion von Kalt-/Frischlufthahnen unter Berücksichtigung des Siedlungsbezuges
- Lufthygienische Ausgleichsfunktion von Waldflächen mit Immissionsschutzfunktion.

Ausprägung und Bedeutung im Untersuchungsgebiet

Für die Ermittlung der Raumempfindlichkeit ist das Lokalklima bei Schwachwindwetterlagen von Bedeutung. Klimawirksam sind hierbei Flächen, die aufgrund ihres Bewuchses lufthygienische bzw. klimatische Ausgleichsfunktionen übernehmen und über die angetriebene Luftzirkulation Siedlungskörper durchlüften. Hierzu erfolgt keine separate Betrachtung aufgrund des fehlenden Siedlungsbezugs und des fehlenden überregionalen Bezugs. Luftaustauschbahnen und klimatische Ausgleichsräume sind im Landschaftsprogramm Rheinland-Pfalz (MUFV 2008) für den Untersuchungsraum nicht dargestellt.

Umweltauswirkungen

Durch den hier festgestellten Abschnitt der A 1 von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau werden keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/ Luft verursacht, da im Planungsraum keine entsprechenden Bedarfs- bzw. Schutzfunktionen bestehen. Zur Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Klimawandel s. nachstehenden Punkt (12).

Bewertung

Das Vorhaben wird insgesamt geringe Auswirkung auf das Schutzgut Luft haben. Nach dem Ergebnis der Luftschadstoffuntersuchung vom 03.04.2018 werden sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen deutlich unterschritten. Bezogen auf die geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV bestehen aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken zur Umsetzung der Baumaßnahme. Dies hat auch die im Verlauf des Anhörungsverfahrens durchgeführte Überprüfung der Luftschadstoffkonzentrationen nach den aktualisierten „Richtlinien zur Ermittlung der Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLUS 2012, Fassung 2020“ für den Planfall 2025 bestätigt. Die Bewertung der Schadstoffimmissionen nach der 39. BImSchV kam erneut zu dem Ergebnis, dass sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen auch mit der Anwendung der Emissionsfaktoren des

HBEFA 4.1 deutlich unterschritten werden. Dieses Ergebnis hat schließlich auch die nochmalige Aktualisierung „Luftschadstoff-Untersuchung Vergleich HBEFA 4.1 mit HBEFA 4.2“ vom Oktober 2022 untermauert. Bezogen auf die geltenden Grenzwerte bestehen daher aus luft-hygienischer Sicht keine Bedenken gegen die Umsetzung der Baumaßnahme. Auf die Ausführungen in Kapitel E, IX wird verwiesen.

Insgesamt kann daher von einer Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Hinblick auf die Schutzgüter Luft/ Klima ausgegangen werden.

(6) Schutzgut Landschaft/ Landschaftsbild

Beschreibung

Ausprägung/ Bedeutung und Empfindlichkeit

Das Landschaftsprogramm Rheinland-Pfalz als Bestandteil des Landesentwicklungsprogramms (LEP IV) zählt das Untersuchungsgebiet überwiegend zum Erholungs- und Erlebnisraum Hocheifel, der einen repräsentativen Ausschnitt der Mittelgebirgsheidellandschaft darstellt. Teile des südlichen Untersuchungsraumes gehören zur Vulkaneifel, die aufgrund der bundesweit einzigartigen vulkanischen Prägung eine besondere Bedeutung als Erholungs- und Erlebnisraum hat.

Der Einwirkungsbereich des Vorhabens hat insgesamt eine hohe Bedeutung für die Erholungseignung, was durch die Ausweisung großer Flächen als Naturpark sowie die Ausweisung in Teilbereichen als Landschaftsschutzgebiet unterstrichen wird. Besonders hervorzuheben und in der Bedeutung sehr hoch eingestuft ist das Nohner Bachtal. Eine bezugsraumbezogene detaillierte Beschreibung und Bewertung des Landschaftsbildes kann dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen werden (Unterlage 19.1, Kap. 3.5).

Die visuelle Empfindlichkeit der einzelnen Landschaftsbildeinheiten gegenüber dem Planungsvorhaben ist direkt von der strukturellen Ausstattung der Landschaftsbildeinheit abhängig und wird analog zum Erlebniswert eingeschätzt. Eine reduzierte Empfindlichkeit besteht im Bereich der Waldgebiete aufgrund der eingeschränkten Einsehbarkeit. Wegen der überwiegend hohen Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung (landesweite Bedeutung als Erlebnis- und Erholungsraum) und der Unzerschnittenheit der Landschaft ist die Empfindlichkeit gegenüber Lärm grundsätzlich hoch.

Schutzgebiete, aufgrund gesetzlicher Regelungen, Verordnungen o. ä. geschützte Gebietskategorien

- Das Landschaftsschutzgebiet „Rhein-Ahr-Eifel“ ragt in den östlichen Untersuchungsraum hinein.

- Große Teile des Untersuchungsraums liegen innerhalb des Naturparks Vulkaneifel. Er umfasst eine Fläche von ca. 1.000 Quadratkilometern. Kernzonen des Naturparks Vulkaneifel sind der Salmwald sowie das Lieser- und Üßbachtal außerhalb des Wirkraums der BAB A 1.

Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

- Temporäre Flächeninanspruchnahme
- Temporäre Verlärmung, Erschütterung, visuelle Störreize

Im Bereich des Baufeldes können baubedingt prägende Landschaftsbildkomponenten dauerhaft verloren gehen. Gesetzlich geschützte Biotope (z.B. Bachbegleitende Wälder, Eichwälder und / oder Hainbuchen-Eichenmischwälder), werden durch die Ausgrenzung von Bautabuzonen geschützt. Für Offenlandelemente wird aufgrund der temporären Wirkung mit einer Selbst-Regeneration der Funktion im Landschaftsbild gerechnet.

Baubedingt treten außerdem temporäre Störungen des Landschaftserlebens durch Verlärmung, visuelle Störreize, Staub- und Geruchsbelastung (Fahrzeugbewegungen im Rahmen des Baustellen- und Lieferverkehrs) auf.

Anlagebedingte Auswirkungen

- Dauerhafte Inanspruchnahme von prägenden Landschaftsbildkomponenten und / oder kulturhistorisch bedeutsamen Landschaftselementen / -ausschnitten,
- Überformung der Landschaft und Veränderung ihrer Qualität (Vielfalt, Eigenart und Schönheit) durch Veränderung der charakteristischen Gliederungsprinzipien und Anordnungsmuster, Veränderung des geomorphologischen Formenschatzes oder Hinzufügen neuer Elemente,
- Zerschneidung / Barrierewirkung durch Unterbrechung von visuellen Leitlinien, Störung von bedeutenden Sichtbeziehungen (zwischen charakteristischen Blickstandorten – Orientierungspunkten) und Einschränkung der Einsehbarkeit innerhalb oder zwischen Landschaftsbildräumen oder auch kleinstrukturierten Sichträumen.

Die Sichtbarkeitsanalyse ergibt eine Sichtbarkeit des Straßenbauwerks auf insgesamt (graduell) ca. 886,68 ha in unterschiedlicher Intensität. Die Ergebnisse der GIS-gestützten Analyse für den Planungsraum sind in Abbildung 11 im Landschaftspflegerischen Begleitplan dokumentiert (Unterlage 19.1, S. 167).

Räumliche Konfliktschwerpunktbereiche liegen:

- im Bereich der Gemarkung Nohn (Bezugsräume 2 und 3):

- Die Trasse berührt die Hänge zum Nohner Bachtal, die beiden, das Bachtal querenden Brückenbauwerke, bleiben fast in der gesamten Gemarkung wahrnehmbar und überprägen das Landschaftsbild.
- im Bereich des Nohner Waldes (Bezugsraum 4):
 - Verlust erholungswirksamer Waldflächen und die Unterbrechung von Wegebeziehungen.
- im Bereich des Radersberg und der Hochfläche von Heyroth (Bezugsraum 6):
 - Bedeutende Blickbeziehungen, z. B. in Richtung Barsberg - Reifferscheider Bergland werden gestört.
- außerhalb des engeren Untersuchungsgebietes (insbesondere Bezugsräume 11 u. 14):
 - Störung der weiträumigen Sichtbeziehungen der westlich angrenzenden Hochflächen v. a. durch die Talbrücke Nohner Bachtal Nord.

Betriebsbedingte Auswirkungen

- Außerhalb der ortsnahen Erholungsräume sind insgesamt ca. 400 ha im Landschafts- und Erholungsraum von dauerhafter Störung durch Lärm - Immissionen betroffen.

Die relevante Erheblichkeitsschwelle von 50 dB(A) in Bezug auf die Beeinträchtigung von Erholungsgebieten durch Lärm wird in einem 300 - 500 m breiten Korridor beidseits der Trasse überschritten und führt hier zu einer Reduzierung des Erholungswertes. Außerhalb der ortsnahen Erholungsräume werden durch das Vorhaben insgesamt ca. 400 ha im Landschafts- und Erholungsraum im Verkehrsbetrieb durch Lärm - Immissionen > 50 dB(A) betroffen sein. Hinzu kommt die Lärmbelastung in ortsnahen Erholungsflächen. Die Wegebeziehungen bleiben zwar erhalten bzw. werden wiederhergestellt, die Qualität der naturbezogenen Erholung wird allerdings durch die Barrierewirkung und die Verlärmung gemindert.

Bewertung

Der Neubau der A 1 im Abschnitt Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau führt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft vor allem durch die Veränderung des Landschaftsbildes. So erfolgt u.a. eine visuelle Überprägung und Zerschneidung einer Bachaue mit zwei weit sichtbaren Brückenbauwerken über den Nohner Bach (Talbrücken Nohner Bach Süd und Nohner Bach Nord). Auch offene Agrarlandschaften und Waldlandschaften werden zerschnitten, landschaftsprägende Gehölze gehen verloren.

Die Beeinträchtigungen können jedoch insgesamt durch die Vielzahl der vorgesehenen Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Die neue Trasse wird optisch abgeschirmt und in die Landschaft eingebunden, das Landschaftsbild wird land-

schaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet. Details zu den Maßnahmen können insbesondere der Unterlage 9.3, Maßnahmenblätter sowie der Unterlage 9.4, Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation entnommen werden.

Insgesamt kann daher von einer Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Hinblick auf die Schutzgüter Landschaft/ Landschaftsbild ausgegangen werden.

(7) Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Beschreibung

Folgende entscheidungsrelevante Strukturen und Funktionen werden betrachtet:

- Kulturdenkmäler
- Bodendenkmäler

Prägende Landschaftsbildkomponenten und kulturhistorisch bedeutsame Landschaftselemente/-ausschnitte sind in die Bewertung des Landschaftsbildes eingeflossen.

Sonstige Sachgüter werden soweit relevant im Rahmen der Erfassung und Bewertung der übrigen Schutzgüter berücksichtigt.

Kulturdenkmäler im trassennahen Raum

Folgende Kulturdenkmäler befinden sich trassennah (Lage im 1-km-Korridor bzw. in den Orten, die teilweise im 1-km-Korridor liegen):

- Ortslage Nohn:
 - Katholische Pfarrkirche St. Martin, Kirchstraße 14
 - Bergstraße 10: Krüppelwalmdachbau
 - Hauptstraße 33: eingeschossiges, teilweise massives Fachwerkhaus
 - Hauptstraße 38: Streckhof
 - Kirchstraße, Ecke Zur Ley: Wegekapelle
 - Kirchstraße, Ecke Hauptstraße: Kreuzigungsbildstock
 - Zur Ley 2: Wohnhaus als Teil einer Hofanlage
 - Zur Ley 3: eineinhalbgeschossiges Fachwerkhaus
- Gemarkung Nohn:
 - Nohner Mühle: südwestlich der Ortslage am Ahbach; ehemalige Mahlmühle, Wohnhaus, Scheune
 - Wegekapelle bei der Nohner Mühle

- Ortslage Üxheim-Heyroth:
 - Katholische Filialkirche St. Antonius, Vulkanweg 9
 - Antoniusstraße 3: Fachwerkhaus
- Ortslage Bongard:
 - Katholische Kirche St. Agatha, Blankenheimer Straße
 - Blankenheimer Straße 4: Fachwerkhaus
 - Blankenheimer Straße 21: Streckhof, Fachwerk
 - Blankenheimer Straße 26: Fachwerkhaus
 - (bei) Blankenheimer Straße 27: stattliche Scheune, Bruchstein und Fachwerk
 - Blankenheimer Straße 30: weitläufige Hofanlage
 - Gemarkung Borler3
 - Heyerbergkapelle („Heyer-Kapelle“, „Borler Kapelle“) südwestlich der Ortslage auf dem Heyerberg mit 13 Kreuzwegstationen und sechs Basaltkreuzen

Bodendenkmäler im trassennahen Raum

Im Untersuchungsraum befinden sich 6 Bodendenkmäler:

- B1 Nohn 1 / Mordhügel (Hügelgrab)
- B2 Nohn 3 / Hollerberg (Hügelgrab)
- B3 Nohn 4 / Holler-Berg (Hügelgrab)
- B4 Borler 2 / Heyer Berg (Wüstung)
- B5 Bongard 8 / Kahler Hoff (Siedlungsfund)
- B6 Brück / Dreis-Brück 1 / Schillbe (Gräber)

Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Es sind keine baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen

- Flächeninanspruchnahme

Es werden 3 Bodendenkmäler (Nohn 1/ Mordhügel, Nohn 3/ Hollerberg, Nohn 4/ Hollerberg) überbaut.

Eine Betroffenheit von Kulturdenkmälern liegt nicht vor; eine Überbauung tritt nicht auf.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Es sind keine betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter zu erwarten.

Bewertung

Zum Schutz und der Sicherung der betroffenen Bodendenkmäler ist die Vermeidungsmaßnahme V 1 vorgesehen. Dadurch ist u. a. sichergestellt, dass der Beginn der Erdarbeiten der Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Archäologie, rechtzeitig angezeigt wird.

Dem Straßenbaulastträger wurde ferner auferlegt, das Bodendenkmal „Mordhügel“ durch die Herstellung einer Stützwand zu schützen (vgl. hierzu Auflagenregelung Nr. V in Kapitel C dieses Beschlusses).

Darüber hinaus wird zum Schutz von Kultur-/Sachgütern während der Bautätigkeit auf mögliche Funde geachtet. Bei den Bauarbeiten zutage kommende Funde werden unverzüglich der zuständigen Denkmalschutzbehörde gemeldet und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen mit der Fachbehörde abgestimmt (vgl. hierzu auch Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. V dieses Beschlusses).

(8) Wechselwirkungen

Innerhalb der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Ökosystemtypen/-komplexen ergeben sich vorhabensbedingt Veränderungen. Die Auswirkungen einschließlich der relevanten Wechselwirkungen werden jeweils bei den betroffenen Schutzgütern genannt.

Angesichts der umfassenden Bestandserhebungen und Analysen der vorhabenspezifischen Wirkungen des Straßenbauprojekts sind weitere Wechselwirkungen, die über die bereits prognostizierten Einzelwirkungen der einzelnen Schutzgüter hinausgehen, nicht ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass sich über die bereits bei den einzelnen Schutzgütern berücksichtigten Sachverhalte hinaus keine weiteren nachteiligen Effekte bzw. sonstige Wechselwirkungen ergeben, die dazu führen, dass die Gesamtbelastung in so erheblicher Weise von den Ergebnissen der Einzelbetrachtung abweicht, dass dies die Bewertung der Zulässigkeit des Vorhabens unter UVP-Aspekten in einem anderen Licht erscheinen lassen könnte.

(9) Auswirkungen des Vorhabens auf Natura 2000-Schutzgebiete, sonstige Schutzgebiete und geschützte Strukturen

Beschreibung

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich mehrere Schutzgebiete nach Naturschutzrecht sowie geschützte Biotopstrukturen:

- Landschaftsschutzgebiet „Rhein-Ahr-Eifel“
- Naturpark Vulkaneifel
- FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (RP, DE-5605-306)
- FFH-Gebiet „Ahrtal“ (RP, DE-5408-302)
- FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ (NRW, DE 5605-302)
- Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ (RP, DE 5706-401)
- Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (RP, DE-5507-401 und NRW, DE-5506-471)
- mehrere nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope

Umweltauswirkungen

Für die Natura 2000-Gebiete

- FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (RP, DE-5605-306)
- FFH-Gebiet „Ahrtal“ (RP, DE-5408-302)
- FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ (NRW, DE 5605-302)
- Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ (RP, DE 5706-401)
- Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (RP, DE-5507-401 und NRW, DE-5506-471)

wurden Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt (s. Kapitel A, Nr. AXIV). Im Ergebnis konnte Folgendes festgestellt werden:

- FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (RP, DE-5605-306)

Die FFH- Verträglichkeitsprüfung kommt zu dem Ergebnis:

„Insgesamt ist gemäß § 34 BNatSchG die Verträglichkeit der BAB A 1 mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel gegeben.“

- FFH-Gebiet „Ahrtal“ (RP, DE-5408-302)

Die FFH- Verträglichkeitsprüfung kommt zu dem Ergebnis:

„Die Verträglichkeitsprüfung stellt die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Schutz- und Erhaltungszielen des FFH-Gebietes fest. Es sind keine erheblichen Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen oder deren charakteristischer Arten sowie Arten des Anhangs II FFH-RL festzustellen.“

- FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ (NRW, DE 5605-302)

Die FFH- Verträglichkeitsprüfung kommt zu dem Ergebnis:

„Insgesamt ist unter Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen gemäß § 34 BNatSchG die Verträglichkeit der BAB A 1 mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Gewässersystem der Ahr“ gegeben.“

- Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ (RP, DE 5706-401)

Die VSG-Verträglichkeitsprüfung kommt zu dem Ergebnis:

„Die Verträglichkeitsprüfung stellt die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Schutz- und Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes (VSG) fest. Auch ohne Schadensbegrenzungsmaßnahmen treten keine erheblichen Beeinträchtigungen des Erhaltungsziels „Uhu“ im Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ auf.“

- Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (RP, DE-5507-401 und NRW, DE-5506-471)

Die VSG- Verträglichkeitsprüfung kommt zu dem Ergebnis:

„Im Abschnitt Kelberg – Adenau sind keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Erhaltungszielarten des VSGs zu erwarten. Voraussetzung ist die Durchführung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen (SBM), hier in Gestalt von Maßnahmen zur Entwicklung von Habitaten, für Haselhuhn und weitere Arten.

Die vorausschauende Prognose für den Abschnitt Adenau – Lommersdorf ergibt im Ergebnis, dass der Verwirklichung des Vorhabens Bau der Autobahn A 1 im Abschnitt Kelberg – Adenau kein „von vornherein unüberwindliches Hindernis“ entgegensteht.“

Weitere Einzelheiten können den jeweiligen Verträglichkeitsprüfungen sowie den Ausführungen in Kapitel E, Nr. X.4 dieses Beschlusses entnommen werden.

Auswirkungen des Vorhabens auf sonstige Schutzgebiete und geschützte Strukturen

Im Untersuchungsraum befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Rhein-Ahr-Eifel“ sowie der „Naturpark Vulkaneifel“. Die entsprechenden Auswirkungen des Vorhabens sind beim Schutzgut „Landschaft/ Landschaftsbild“ abgehandelt; hierauf wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen (Punkt (6)).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf geschützte Biotopstrukturen sind bei dem Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ abgehandelt; hierauf wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen (Punkt (2)).

Bewertung

Alle durchgeführten Verträglichkeitsprüfungen kommen zu dem Ergebnis, dass durch die vorliegende Planung keine erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen der berührten Natura 2000-Gebiete verursacht wird. Hierbei wurden jeweils auch evt. kumulative Wirkungen anderer Pläne und Projekte sowie der beiden nördlich anschließenden A 1-Abschnitte berücksichtigt.

Auch die durch die Planung verursachten Auswirkungen auf sonstige Schutzgebiete bzw. geschützte Strukturen werden durch die jeweils vorgesehenen landespflegerischen Maßnahmen kompensiert und führen daher nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Das Vorhaben ist daher im Hinblick auf Natura 2000-Gebiete, sonstige Schutzgebiete und geschützte Strukturen umweltverträglich.

(10) Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange

Im Rahmen des Artenschutzfachbeitrags (Unterlage 19.2.1) wurden 33 Arten (13 Fledermausarten, 3 weitere Säugetierarten, 16 Vogelarten und 1 Amphibienart) artenschutzrechtlich im Sinne einer artspezifischen Konfliktanalyse bearbeitet. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen werden Vermeidungs- / Verminderungsmaßnahmen festgesetzt (z. B. Maßnahmen zum Kollisionsschutz, Anlage von Grünbrücken und Grünunterführungen, Bauzeitenmanagement).

Für die Haselmaus und die Geburtshelferkröte ist (nach der Entwicklung von Ersatzhabitaten mittels vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen - CEF) im Zuge der Bauvorbereitung eine Umsiedlung in die Ersatzhabitats erforderlich. Das individuenbezogene Tötungsrisiko für die Haselmaus und die Geburtshelferkröte im Rahmen der Baufeldfreimachung kann trotz der geplanten Vermeidungsmaßnahmen nicht vollständig ausgeschlossen werden (es wird von einem lediglich geringen Restrisiko ausgegangen). Dennoch tritt der Verbotstatbestand im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht ein, da die Umsetzung von Individuen der Realisierung einer Maßnahme zum Schutz der Art dient.

Für die Arten Neuntöter und Schwarzstorch mit speziellen ökologischen Habitatanforderungen, bedeutsamen Vorkommen im Trassenraum und einem im Umfeld der Trasse nur begrenzt verfügbaren Habitatangebot sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) geplant, die das Eintreten eines Verbotstatbestandes vermeiden.

In Bezug auf die Feldlerche und den Schwarzspecht sind mit Ausnahme des Beschädigungs- bzw. Zerstörungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt. Die fachlich erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG sind jedoch erfüllt.

Für den Mittelspecht und die Bechsteinfledermaus kann das Eintreten der Verbotstatbestände aufgrund von Lebensraumverlust resp. Funktionsminderungen im Nahrungshabitat nicht abgewendet werden; Ausgleichsmaßnahmen (CEF - Maßnahmen), die vorgezogen durchgeführt werden und bis zum Eingriffszeitpunkt ihre volle Funktion erfüllen, sind bei diesen an reife Wälder gebundenen Arten nicht möglich. Die fachlich erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG sind jedoch erfüllt.

Der Erhaltungszustand der Populationen von Mittelspecht und Bechsteinfledermaus wird - auch aufgrund der auf die betroffene Population zielenden Maßnahmen - nicht dauerhaft bzw. längerfristig verschlechtert. Die Bestandsaufnahmen weisen lokal (im Untersuchungsraum) auf einen günstigen Erhaltungszustand der Population hin. Durch FCS - Maßnahmen (Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes: Altholzerhalt, Pflege und Verjüngung mit Hauptbaumart Eiche, Pflege und Entwicklung strukturierter Waldbestände, Nutzungsverzicht von Altholz bzw. Anreicherung mit alten Bäumen, Bewirtschaftung mit Schirmschlag / mittelwaldartige Bewirtschaftung) auf verschiedenen Maßnahmenflächen wird mittelfristig eine Optimierung der Lebensräume und Lebensraumstrukturen des Mittelspechtes und der Bechsteinfledermaus erwartet, sodass zusätzliche Habitate entstehen. Die Erfolgsprognose für die Maßnahmen ist günstig, weil die Maßnahmen zur Entwicklung der Zielarten etabliert sind. Zu den übrigen Ausnahmevoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X.3 verwiesen.

(11) Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich forstrechtlicher Belange

Im Zuge des Vorhabens werden forstwirtschaftlich genutzte Waldflächen in Anspruch genommen. Die Kompensation des Waldflächenverlustes erfolgt entsprechend § 7 Abs. 2 LNatSchG in erster Linie durch die ökologische Aufwertung von Waldbeständen.

So werden z. B. im Maßnahmenkomplex Barsberg auf einer Fläche von ca. 178 ha Maßnahmen wie z. B. die Wiederaufforstung von Laubwald, der Umbau von Nadelwald zu Laubmischwald sowie Extensive Waldnutzung mit Waldrefugium umgesetzt. Die Maßnahmen im Maßnahmenkomplex 21 (Barsberg) befinden sich bereits in der Umsetzung durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben; sie wurden als „bevorratete Kompensationsmaßnahmen“ i. S.v. § 16 Abs. 1 BNatSchG anerkannt.

Insgesamt beträgt die Fläche der Maßnahmen im Wald ca. 402,60 ha. Auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. VI dieses Beschlusses sowie Kapitel C, Nr. VI dieses Beschlusses wird hingewiesen.

(12) Auswirkungen des Vorhabens mit Blick auf das Klima und die Klimaschutzziele (Klimawandel)**Beschreibung**

Der vorliegende Planungsabschnitt umfasst die Teilstrecke der A 1 zwischen den Anschlussstellen Kelberg (B 410) und Adenau (L 10) sowie die Verlegungen der L 10, L 70 und K 85. Der 10,54 km lange Planungsabschnitt beginnt südlich des Ahrübergangs bzw. der geplanten Anschlussstelle Adenau, die im Anschlussabschnitt AS Lommersdorf – AS Adenau planrechtlich abgehandelt wird. Die Anbindung an das vorhandene Straßennetz wird durch einen provisorischen Anschluss an die Landesstraße L 10 sichergestellt (prov. Anbindung L 10). Die Trasse der A 1 überquert in südlicher Richtung leicht abfallend das Nohner Bachtal Nord). Im Brückenbereich steigt sie wieder an und führt weitgehend in Dammlage, die K 85 mit einer Talbrücke überführend, zum Waldbereich Suhrbusch. Hier verläuft sie in Einschnittslage durch die Bergkuppen und quert mittels Talbrücke den Hollerseifen. Im Wechsel zwischen Damm und Einschnitt erreicht sie das Nohner Bachtal (Süd), welches mit einer weiten Talbrücke gequert wird. Aus dem Bachtal in wechselnder Geländelage ansteigend, quert sie die L 70. Ab hier verläuft die A 1 parallel zum Grünbach, quert mehrere seiner Seitentäler und auch das Pützertbachtal. Die Talbrücken werden u.a. durch eine Grünunterführung zwischen den Talbrücken Heiental und Bongard sowie südlich der AS Adenau im Bereich der Trasse und der L 10 ergänzt. Der Planungsabschnitt endet an der AS Kelberg (B 410). Im Planungsabschnitt sind insgesamt 18 Ingenieurbauwerke vorgesehenen (8 Talbrücken mit lichten Weiten zwischen 100 m und 330 m, 4 Kreuzungsbauwerke mit Verkehrs-/ Wirtschaftswegen, 4 Gewässer- bzw. Grünunterführungen sowie 2 Grünbrücken).

Im Planbereich wird der geologische Untergrund überwiegend von Tonschiefern, Siltsteinen, Sandsteinen und Grauwacken des oberen Unterdevons (Emsstufe) gebildet. Die Gesteinsschichten sind durch die variskische Faltung stark aufgefaltet und zum Teil vertikal und horizontal gegeneinander verschoben. Im Nordwesten des Untersuchungsgebietes besteht der Untergrund aus Kalken, Dolomiten und Mergeln des unteren Mitteldevons; diese Gesteine sind v.a. nordöstlich von Nohn durch mehrere Verwerfungen gegen die Gesteine des Unterdevons scharf abgegrenzt. Im Süden bei Brück sind tertiäre Basalttuffe abgelagert. In Abhängigkeit vom Ausgangsgestein sind überwiegend basenarme bis podsolierte Braunerden verbreitet. Im unteren Bereich von Hanglagen und in Mulden ist der Basengehalt vielfach erhöht. Bei stärkerem Grundwassereinfluss im Bereich der Bachtäler sind Braunerde-Gleyböden oder Gleyböden anzutreffen. Auf den Gesteinen des Mitteldevons im Nordwesten des Plangebietes haben sich basen- und kalkreiche Braunerden entwickelt. Auf basaltischem Lockergestein sind basenreiche Braunerden vorhanden.

Das Plangebiet gehört naturräumlich zur Osteifel. Der westliche Teil des Plangebietes umfasst Teile der Kalkeifel mit den Untereinheiten Ahrdorfer Kalkmulde, Hillesheimer Kalkmulde und Dockweiler Vulkaneifel. Im östlichen Teil sind das zur östlichen Hocheifel gehörende Trierbach-Lieser-Quellbergland und das zur Ahreifel gehörende Reifferscheider Bergland betroffen.

Die Agrarstruktur wird durch die Planung mit ca. 36 ha Flächenverlust betroffen. Mit Blick auf die Bodenbonität der beanspruchten landwirtschaftlichen Maßnahmenflächen werden keine wertvollen landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen.

Die Planung ist in einem walddreichen Gebiet gelegen. In den von der Planung betroffenen Landkreisen Vulkaneifel und Ahrweiler liegt der Waldanteil mit 45 bzw. 51,8 % deutlich über dem Landesdurchschnitt in Rheinland-Pfalz (42 %). Wald- und Gehölzflächen werden in einem Umfang von rd. 52 ha im Zuge der Planung beansprucht.

Trassennah werden nach Umsetzung der Baumaßnahme nicht mehr benötigte Restflächen von Verkehrsanlagen entsiegelt und somit die Voraussetzungen einer natürlichen Bodenentwicklung auf bisher stark beeinträchtigten Standorten geschaffen. Den Schwerpunkt bilden die Verkehrsflächen der L 10. Insgesamt ergibt sich eine Entsiegelungsfläche von 0,9 ha. Ziel ist die Wiederherstellung von Bodenfunktionen auf versiegelten Flächen und damit die Verbesserung der natürlichen Bodenfunktion. Die entsiegelten Flächen werden entsprechend der angrenzenden Nutzung als extensives Grünland oder als Waldrand entwickelt.

Die gesamte (dauerhafte und temporäre) Flächeninanspruchnahme der Baumaßnahme beläuft sich auf ca. 148 ha. Die landespflegerischen Kompensationsmaßnahmen haben einen flächenmäßigen Gesamtumfang von ca. 781 ha; davon entfallen ca. 500 ha auf Ausgleichsmaßnahmen, ca. 280 ha auf Ersatzmaßnahmen. Ein Teil der Maßnahmen ist artenschutzrechtlich bzw. FFH-rechtlich erforderlich.

Die geplante Trasse der A 1 befindet sich auf den Höhenlagen der Vulkanischen Hocheifel. Sie verläuft von Süden kommend östlich am Radersberg vorbei und überquert im weiteren Verlauf in Richtung Norden das Tal des Nohner Baches. Anhand der berechneten Windfelder ist zu erkennen, dass die entstehende Kaltluft im Wesentlichen über die Täler des Nohner Baches sowie über die weiter westlich gelegenen Täler des Ahbaches und Grünbaches in Richtung Norden fließt. Lediglich am südlichsten Bauabschnitt wird die Kaltluft in die südöstlich gelegenen Täler zur Lieser hin abgeführt. Bei den Immissionsorten 1, 3, 4, 6 und 7 ist eine erhöhte Luftschadstoffkonzentration durch Kaltluftabflüsse von vorneherein ausgeschlossen, da diesen Orten keine mit Luftschadstoffen von der A 1 angereicherte Luft zugeführt wird. Am Immissionsort 2 in der Ortschaft Nohn wird schadstoffbelastete Kaltluft entlang des östlich gelegenen Tales des Nohner Baches in Richtung Norden vorbeigeführt. Zu Beginn der Kaltluftentstehung erreicht diese Kaltluft noch nicht den Ort, da dieser oberhalb des Nohnbaches liegt und die Mächtigkeit der Kaltluft noch klein ist. Die Analyse des Windfeldes zeigt, dass die Kaltluft aus dem Nohnbachtal weiterhin an Nohn vorbeigeführt wird und die Ortschaft mit unbelasteter Kaltluft aus dem Tal des Ahbaches kommend durchströmt wird. Mit einer durch die Baumaßnahme bedingten Erhöhung der Luftschadstoffkonzentrationen bei Kaltluftabflüssen ist somit nicht zu rechnen. Am Immissionsort 5 in der Ortschaft Heyroth zeigt sich ein ähnliches Bild. Mit Luftschadstoffen vom Verkehr auf der geplanten A 1 angereicherte Kaltluft wird nördlich der Ortslage im Tal des Grünbaches in Richtung Norden vorbeigeführt. Die Ortslage wird hier von unbelasteter Kaltluft aus den westlich und südlich gelegenen Höhenlagen kommend durchströmt. Mit einer durch die Baumaßnahme bedingten Erhöhung der Luftschadstoffkonzentrationen bei Kaltluftabflüssen ist auch in Heyroth nicht zu rechnen. Insgesamt kann davon

ausgegangen werden, dass bei Kaltluftabflusssituationen an allen Immissionsorten keine signifikante Erhöhung der Luftschadstoffkonzentrationen zu erwarten ist.

Für das Planfeststellungsverfahren wurde ein Luftschadstoffgutachten über die lufthygienischen Auswirkungen der Ausbaumaßnahme erstellt. Dabei wurde geprüft, ob die durch den Straßenverkehr verursachten Schadstoffemissionen die Immissionskonzentrationen der Schadstoffe unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung die gesetzlichen Grenzwerte der 39. BImSchV überschreiten. Für 7 repräsentative Standorte im Nahbereich der geplanten Baumaßnahme A 1 AS Kelberg bis AS Adenau wurden die Luftschadstoffkonzentrationen nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ für den Planfall 2025 berechnet. Die vorhandenen nächtlichen Kaltluftabflüsse wurden ergänzend untersucht, um deren Einfluss auf die Luftschadstoffsituation beurteilen zu können. Sie führen im Ergebnis zu keinen signifikanten Erhöhungen der berechneten Luftschadstoffkonzentrationen an den Immissionsorten. Die Bewertung der Schadstoffimmissionen nach der 39. BImSchV kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen deutlich unterschritten werden.

Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima bzw. zu der Frage, ob der hier planfestgestellte Abschnitt zur Verstärkung des Klimawandels beiträgt, wurden folgende Untersuchungen durchgeführt:

- Luftschadstoff-Untersuchung gem. RLuS (Unterlage 17.2)
- Luftschadstoff-Untersuchung, Bewertung RLuS 2012 - Fassung 2020, HBEFA 4.1 vom Juni 2021
- Luftschadstoff-Untersuchung, Vergleich HBEFA 4.1 mit HBEFA 4.2 vom Oktober 2022
- Untersuchungen zur Nullvariante (Unterlage 21)
- Ergänzender Fachbeitrag „Klima“ vom 12.08.2022

Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IX sowie auf die vorgenannten Unterlagen verwiesen.

Ferner wurde geprüft, ob das Vorhaben selbst anfällig gegenüber den Folgen des Klimawandels ist (zum Beispiel durch erhöhte Hochwassergefahr am Standort) oder ob eine verstärkte Anfälligkeit von Schutzgütern infolge des Klimawandels besteht.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass eine besondere Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels nicht erkennbar ist:

Die die Trasse querenden Bäche werden mit Talbrücken mit lichten Weiten zwischen 100 m und 330 m weit überspannt, so dass keine erhöhte Hochwassergefahr mit Auswirkungen auf Anlage und Betrieb der Autobahn erkennbar ist.

Bei der Eingrünung der Autobahn (Bepflanzung, Ansaat) wird entsprechend § 40 Abs. 4, Nr. 4 BNatSchG autochthone (gebietseigene) Pflanzware eingesetzt. Große Populationen gebietseigener Gehölze verfügen über einen umfangreichen Genpool mit vielen verschiedenen

genetischen Variationen, mit der Folge, auf durch den Klimawandel bedingte Veränderungen mit einer genetischen Anpassungsfähigkeit reagieren zu können.

Bzgl. der im Umweltbericht benannten Schutzgüter werden durch den Klimawandel Veränderungen auftreten (z.B. Schutzgut Mensch: nachhaltige Beeinflussung der Leistungsfähigkeit und des körperlichen Wohlbefindens durch Hitze), eine projektbedingt verstärkte Anfälligkeit von Schutzgütern gegenüber dem Klimawandel ist jedoch nicht zu erkennen.

Umweltauswirkungen

Im Rahmen der Luftschadstoff-Untersuchung (Unterlage 17.2) wurden für 7 repräsentative Standorte im Nahbereich der geplanten Baumaßnahme die Luftschadstoffkonzentrationen nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ für den Planfall 2025 berechnet. Diese Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen deutlich unterschritten werden und dass bezogen auf die geltenden Grenzwerte aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken zur Umsetzung der Baumaßnahme bestehen.

Dies hat auch die im Verlauf des Anhörungsverfahrens durchgeführte Überprüfung der Luftschadstoffkonzentrationen nach den aktualisierten „Richtlinien zur Ermittlung der Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012, Fassung 2020“ für den Planfall 2025 bestätigt. Die Bewertung der Schadstoffimmissionen nach der 39. BImSchV kam erneut zu dem Ergebnis, dass sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen auch mit der Anwendung der Emissionsfaktoren des HBEFA 4.1 deutlich unterschritten werden. Dies wurde ebenfalls durch die Aktualisierung vom Oktober 2022 „Luftschadstoff-Untersuchung, Vergleich HBEFA 4.1 mit HBEFA 4.2“ bestätigt. Bezogen auf die geltenden Grenzwerte bestehen daher aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken zur Umsetzung der Baumaßnahme.

Die „Untersuchungen zur Nullvariante“ (Unterlage 21) kamen zu dem Ergebnis, dass durch den Lückenschluss der BAB A 1 Verkehrsentlastungen im Bestandsnetz sowie signifikante Schadstoffeinsparungen erreicht werden können. Durch den hier festgestellten Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau kann bereits ein Teil der dort prognostizierten Entlastungen bzw. Einsparungen erreicht werden.

Weitere Einzelheiten können den Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV sowie den vorgenannten Planunterlagen entnommen werden.

Die Neuversiegelung von ca. 31,72 ha Flächen und der Flächenverlust von ca. 52,38 ha Wald- und Gehölzfläche beschränken sich in ihren Auswirkungen auf das Mikroklima bzw. Lokalklima.

Diese werden durch Maßnahmen des LBP kompensiert (Neuaufforstungen von Wald, Gehölzpflanzungen, Entsiegelung). Eingriffe in Gewässer werden durch Schutzmaßnahmen weitgehend vermieden. Lineare Gehölzpflanzungen entlang von Fließgewässern tragen zu einem gedrosselten Wasserabfluss bei.

Wie bereits unter dem Punkt „Beschreibung“ dargelegt, ist eine projektbedingt verstärkte Anfälligkeit von Schutzgütern gegenüber dem Klimawandel nicht zu erkennen.

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 des UVPG in der aktuellen Fassung vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370), welches im Falle der vorliegenden Straßenplanung unter Beachtung der Übergangsregelung in § 74 UVPG zur Anwendung kommt, ist Schutzgut im Sinne des Gesetzes unter anderem das „Klima“. Zu den weiteren Angaben, die der UVP-Bericht nach § 16 Abs. 3 i.V.m. Anlage 4 Ziffer 4 b) und 4 c) gg) UVPG enthalten muss, gehören zu Veränderungen des Klimas nicht nur durch Veränderungen des Kleinklimas am Standort, sondern auch des Makroklimas durch Treibhausgasemissionen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. Februar 2021, - 9 A 8.20 -). Klimawandelaspekte sollten so angemessen in die Umweltverträglichkeitsprüfung integriert werden.

Als Maßstäbe für den Untersuchungs- und Darstellungsaufwand bei der Erarbeitung des UVP-Berichts gelten der gegenwärtige Wissenstand und aktuelle Prüfmethode sowie Aspekte der Zumutbarkeit. Ferner gehört gem. § 16 Abs. 1 Nr. 5 UVPG zu den Mindestangaben im UVP-Bericht nur eine Beschreibung der zu erwartenden „erheblichen“ Umweltauswirkungen des Vorhabens. Der materielle Maßstab der Beschreibung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens richtet sich, soweit vorhanden, nach gesetzlichen oder untergesetzlichen Grenz- bzw. Richtwerten oder, vor allem bei Abwägungsentscheidungen, nach der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle und den dazu erkannten Kriterien der Rechtsprechung. Dies gilt auch europarechtlich, denn auch in der UVP-Änderungsrichtlinie ist nur von „erheblichen Auswirkungen“ die Rede. Für die Bewertung von Treibhausgasemissionen gibt es keine festen vorhabenbezogenen Bewertungsschwellen. Es existiert insbesondere auch keine fachgesetzlich bestimmte vorhabenbezogene Höchstgrenze für die Treibhausgasemissionen.

Die im vorliegenden Verfahren durchgeführten Untersuchungen zum Schutzgut Klima sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sachgerecht erfolgt und ausreichend, um die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima zu beurteilen.

Soweit im Anhörungsverfahren auf die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland vor dem Bundesverfassungsgericht in Sachen Klimaschutz hingewiesen wurde, kann festgehalten werden, dass das Bundesverfassungsgericht zwischenzeitlich mit Beschluss vom 24. März 2021 entschieden hat. Die Regelungen des Klimaschutzgesetzes vom 12. Dezember 2019 über die nationalen Klimaschutzziele und die bis zum Jahr 2030 zulässigen Jahresemissionsmengen sind nach den Feststellungen des BVerfG zwar insofern mit Grundrechten unvereinbar, als hinreichende Maßgaben für die weitere Emissionsreduktion ab dem Jahr 2031 fehlen. Im Übrigen wurden die Verfassungsbeschwerden aber zurückgewiesen.

Bewertung

Im Hinblick auf das Schutzgut Klima, und hier insbesondere mit Blick auf das Makroklima und den globalen Klimaschutz und die diesbezüglich festgelegten Klimaschutzziele stellt sich das vorliegende Straßenbauvorhaben unter Berücksichtigung seiner Projektwirkungen nach der gebotenen Abwägung aller maßgeblichen Gesichtspunkte als umweltverträglich dar. Die Planfeststellungsbehörde gelangt in ihrer Abwägung zu der Überzeugung, dass die hier zur Planfeststellung vorgelegte Planung auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimas bzw. des Klimaschutzes antragsgemäß festgestellt werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde lässt sich hinsichtlich dieser Feststellungen zur Vereinbarkeit der Planung mit dem Klimaschutz maßgeblich von der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG), hier insbesondere im Beschluss vom 24. März 2021 (1 BvR 2656/18 u.a., BVerfGE 157, 30 ff.) zum Bundesklimaschutzgesetz, im Nichtannahmebeschluss vom 18. Januar 2022 – 1 BvR 1565/21 – juris, betreffend die Verfassungsbeschwerden zur landesgesetzlichen Normierung eines Reduktionspfades für Treibhausgase und im Beschluss vom 15. Dezember 2022 - 1 BvR 2146/22 - Rn. (1 - 7), http://www.bverfg.de/erkr20221215_1bvr214622.html zur Einführung eines Tempolimits auf Autobahnen, sowie den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vom 04. Mai 2022 - 9 A 7.21 - „Nordverlängerung A 14 - VKE 2.2 Osterburg - Seehausen-Nord“ - juris Rn. 66 und vom 07. Juli 2022 - BVerwG 9 A 1.21 – „A 20 von Westerstede bis Jaderberg“, Rn. 161 ff.) leiten. Namentlich die A 14-Entscheidung des BVerwG vom 04. Mai 2022 hat den rechtlichen Rahmen der Prüfung von Verkehrsinfrastrukturprojekten mit den Belangen des Klimaschutzes unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen auf das Makroklima vorgezeichnet. Der vom Bundesverwaltungsgericht skizzierte Rechtsrahmen und die Vorgehensweise bei der Würdigung der Auswirkungen des globalen Klimawandels und der Berücksichtigung der Klimaschutzziele in der Straßenplanung hat nachfolgend in dem Rundschreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023, Az: StB 13/7147.2/07/3729150 vom 25.01.2023 mit den dort eingeführten „Hinweisen zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ vom 16.12.2022 Niederschlag gefunden. Hieran hat sich die Planfeststellungsbehörde ganz maßgeblich bei ihren nachfolgenden Betrachtungen orientiert.

Maßgeblichen Einfluss auf das Klima und den Klimawandel hat nach dem Stand der Wissenschaft die Erwärmung der Erdatmosphäre infolge des Anstiegs der globalen Durchschnittstemperatur. Die Temperatur wird entscheidend vom Umfang der in die Erdatmosphäre gelangenden bzw. dort befindlichen Treibhausgasen beeinflusst. Treibhausgase sind gasförmige Bestandteile in der Atmosphäre, sowohl natürlichen wie anthropogenen Ursprungs, welche thermische Infrarotstrahlung absorbieren und wieder ausstrahlen. In der Wissenschaft wird angenommen, dass zwischen der Gesamtmenge bzw. dem Anstieg der Treibhausgase in der Erdatmosphäre und der globalen Temperaturerhöhung ein annähernd linearer Zusammenhang besteht. Diese Eigenschaft verursacht den Treibhauseffekt. Dabei gilt das Kohlenstoffdioxid (CO₂) als besonders klimaschädliches, weil den Temperaturanstieg bewirkendes Treib-

hausgas. Neben dem Kohlendioxid (CO₂), das als Referenzwert dient, werden auch noch Methan (CH₄) und Distickstoffoxid (Lachgas, N₂O) als klimaschädliche Treibhausgase eingestuft. Darüber hinaus gelten auch noch teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (HFC), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFC), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstofftrifluorid (NF₃) als klimaschädlich, da diese aufgrund ihrer hohen Verweildauer in der Atmosphäre ebenfalls ein hohes Treibhauspotenzial aufweisen (Siehe auch § 2 Nr. 1 Klimaschutzgesetz). Im Straßenverkehr werden drei Treibhausgase emittiert, insbesondere Kohlenstoffdioxid (CO₂), zudem Distickstoffmonoxid („Lachgas“) (N₂O) und Methan (CH₄). Um einen Vergleich hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Klima zu ermöglichen, werden die aus Verbrennungsprozessen entstehenden Treibhausgasemissionen der Haupt-Treibhausgase CO₂, CH₄ und N₂O summarisch in sogenannte CO₂-Äquivalente (CO₂-equi, Co₂-eq. bzw. CO₂-e.) umgerechnet und nach der Formel $CO_2\text{-equi.} = 1 * CO_2 + 25 * CH_4 + 298 * N_2O$ entsprechend ihrer Klimawirksamkeit gewichtet addiert. Das CO₂-Äquivalent ist ein Maß für das Erwärmungspotenzial. Die Begrenzung der globalen Erderwärmung setzt daher eine Begrenzung der gesamten anthropogenen CO₂-Emissionen voraus. Bezogen auf die Gesamttreibhausgasemissionen des Straßenverkehrs entfallen 98,7 % der CO₂-Äquivalente auf die CO₂-Emissionen als wesentliches Hauptprodukt der Verbrennung von fossilen Energieträgern, also Benzin oder Diesel-Kraftstoff. Dagegen spielen in den motorbürtigen Verbrennungsprozessen des Straßenverkehrs das Lachgas (N₂O, 1,1 % der emittierten CO₂-Äquivalente des Straßenverkehrs) sowie das Methan (CH₄) (0,13 % der emittierten CO₂-Äquivalente des Straßenverkehrs) lediglich eine untergeordnete Rolle. Aus diesem Grund ist es sachgerecht, hinsichtlich der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen insbesondere das CO₂ und dessen Wirkungen auf das Klima in den Blick zu nehmen.

Der Schutz des Klimas und die Anpassung an den Klimawandel ist ein erklärtes Ziel der Bundesregierung und auch der rheinland-pfälzischen Landesregierung. Dies ist - abgesehen vom UVPG - bundesrechtlich im Klimaschutzgesetz des Bundes (KSG) und auch im Landesrecht von Rheinland-Pfalz im Landesklimaschutzgesetz - LKSG - vom 19. August 2014, (GVBl. 2014, 188) dokumentiert. Nach § 1 KSG in seiner aktuell gültigen Fassung bezweckt dieses Gesetz, auf der Grundlage der Verpflichtungen nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Bis zum Jahr 2045 sollen hierzu die Treibhausgasemissionen so weit gemindert werden, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird (§ 3 Abs. 2 KSG). Gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Damit wird eine entsprechende Berücksichtigungspflicht statuiert.. Das LKSG Rheinland-Pfalz verfolgt gemäß seinem § 1 den Zweck, den Klimaschutz in Rheinland-Pfalz in Ergänzung nationaler, europäischer und internationaler Anstrengungen durch einen angemessenen Beitrag des Landes nachhaltig zu verbessern. Allerdings bleibt das LKSG hinsichtlich der angestrebten Reduzierung der Treibhausgasemissionen hinter den Vorgaben des KSG des Bundes in der Fassung vom 12. Dezember 2019 zurück. Die Gesamtsumme der Treibhausgasemissionen in Rheinland-Pfalz soll nach § 4 LKSG

bis zum Jahr 2020 um mindestens 40 Prozent im Vergleich zu den Gesamtemissionen im Jahr 1990 gesenkt werden. Bis zum Jahr 2050 wird die Klimaneutralität angestrebt, die Treibhausgasemissionen sollen jedoch um mindestens 90 Prozent im Vergleich zu den Gesamtemissionen im Jahr 1990 verringert werden. Im Vergleich dazu sieht das KSG in seiner aktuellen Fassung vor, die Treibhausgasemissionen bereits bis zum Jahr 2045 so weit zu mindern, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen dann negative Treibhausgasemissionen erreicht werden. Gemäß § 6 Abs. 1 LKSG sind die wesentlichen Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Erreichung der Gesetzesziele in einem Klimaschutzkonzept darzustellen. Soweit die Belange des Klimaschutzes ausdrücklich oder im Rahmen öffentlicher Belange bei Entscheidungen der öffentlichen Stellen zu berücksichtigen sind, finden die Vorschriften des LKSG unter Berücksichtigung der fachgesetzlichen Abwägungssystematik ergänzende Anwendung (§ 2 Satz 2 LKSG). Überdies bestimmt das Landesrecht in § 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG, dass die Belange des Klimaschutzes bei allem Handeln öffentlicher Stellen zu berücksichtigen sind. Dieses Berücksichtigungsgebot gilt nach dem Wortlaut des § 9 Abs. 2 Satz 2 LKSG bei öffentlichen Planungen und Zulassungsverfahren originär zwar ausdrücklich bei Vorhaben zur Errichtung von Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien mit erheblicher Bedeutung für die Allgemeinheit sowie bei Contractingmaßnahmen. Die Gesetzesbegründung verweist jedoch darauf, dass der Klimaschutz eine Querschnittsaufgabe darstellt, die sich nicht auf einzelne Ressorts, Fachbereiche oder Handlungsfelder begrenzen lässt, sondern alle Gesellschaftsbereiche und aufgrund der Vorbildfunktion der öffentlichen Stellen jegliches öffentliche Handeln erfasst (Begründung zum Gesetzentwurf des Landesgesetzes zur Förderung des Klimaschutzes, Landtags-Drucksache 16/3288 vom 13. Februar 2014, S. 12). Mithin wird man davon ausgehen können, dass auch Planungen und Zulassungsverfahren für Straßenbauvorhaben in den Anwendungsbereich des § 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG fallen.

Die Bestimmungen des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG und § 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG finden nach Maßgabe der Regelungen in § 14 KSG und § 2 LKSG nebeneinander Anwendung. § 14 Satz 1 KSG bestimmt, dass die Länder unbeschadet der Vereinbarkeit mit Bundesrecht eigene Klimaschutzgesetze erlassen können. Gemäß § 14 Satz 2 KSG gelten die bestehenden Klimaschutzgesetze der Länder unbeschadet ihrer Vereinbarkeit mit Bundesrecht fort. In § 2 Satz 1 LKSG ist bestimmt, dass dann, wenn bundesrechtliche Vorgaben zum Klimaschutz abschließend sind, die Vorgaben des Landesklimaschutzgesetzes prinzipiell keine Anwendung finden. Abweichend hiervon finden nach § 2 Abs. 2 LKSG die Vorschriften des LKSG unter Berücksichtigung der fachgesetzlichen Abwägungssystematik jedoch dann ergänzende Anwendung, soweit die Belange des Klimaschutzes ausdrücklich oder im Rahmen öffentlicher Belange bei Entscheidungen der öffentlichen Stellen zu berücksichtigen sind. Mithin findet vorliegend auch die Vorschrift des § 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG, welche ebenso wie die bundesrechtliche Regelung in § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ein in der Abwägung zu beachtendes Berücksichtigungsgebot normiert, Anwendung.

Die im KSG (und auch im LKSG) gesetzlich normierte Verpflichtung zur Herstellung von Klimaneutralität und der Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes genießt keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen. Dementsprechend fordern die Bestimmungen

des § 13 Abs. 1 KSG und §§ 2 Satz 2 i.V.m. 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG zwar eine Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes, sie verleihen ihm aber keinen Vorrang vor anderen Belangen. Erst recht ist weder aus dem KSG noch dem LKSG notwendigerweise ein Verzicht auf bzw. ein Verbot von Straßenbaumaßnahmen abzuleiten. Das Gebot, die Belange des Klimaschutzes und die Auswirkungen auf das (globale) Klima zu berücksichtigen, bedeutet nicht, dass jedwede Emission von Treibhausgasen verboten wäre. Dementsprechend beschreiben weder das KSG noch das LKSG konkrete Ver- oder Gebote in Bezug auf den Bau von Straßen. Die vorgenannten Bestimmungen normieren zwar eine Berücksichtigungspflicht für Abwägungsentscheidungen. Eine Verbotsnorm stellt dies allerdings nicht dar. Weder das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 noch das von der rheinland-pfälzischen Landesregierung auf Grundlage von § 6 Abs. 1 LKSG erstellte Klimaschutzkonzept des Landes Rheinland-Pfalz enthalten irgendwelche, geschweige denn konkrete rechtliche und/oder tatsächliche Vorgaben für den Bau von Straßen im Allgemeinen und auch nicht für die vorliegende Autobahnplanung im Besonderen. Mithin ist es keineswegs ausgeschlossen, dass im Rahmen der planerischen Abwägung dem gewichtigen öffentlichen Interesse am Bau einer Straße - und hier einer Autobahn - in der Abwägung mit dem Belang des Klimaschutzes Vorrang eingeräumt werden kann.

Wie bereits an anderer Stelle dargelegt, verlangen sowohl das europäische Gemeinschaftsrecht in der EU-UVP-Richtlinie (Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (vgl. Art. 3 b) i.V.m. Art. 8) als auch das zu deren Umsetzung erlassene nationale UVP-Recht in Gestalt des UVP-Gesetzes in der Fassung vom 8. September 2017 - BGBl. I S. 3370 – (Siehe § 2 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. § 25 Abs. 2) eine Berücksichtigung der Projektwirkungen auf das Klima auch im Hinblick auf die das Makroklima beeinflussenden Treibhausgasemissionen.

Überdies schützt im bundesdeutschen Verfassungsrecht der Staat nach Art. 20a GG auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung. Dieser Schutzauftrag des Art. 20a GG umfasst den Schutz des Klimas. Der Schutz ist nicht nur von der Gesetzgebung, sondern auch bei abwägenden Entscheidungen von der Exekutive - und somit auch bei der Planung und Zulassung öffentlicher Vorhaben wie hier der vorliegenden Planfeststellung für den Bau einer Bundesfernstraße - zu berücksichtigen. Innerhalb dieser Abwägung genießt das Klimaschutzgebot indes keinen Vorrang gegenüber anderen Belangen.

Das aus Art. 20a GG folgende Abwägungsgebot wird auf einfachgesetzlicher Ebene durch das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) und im rheinland-pfälzischen Landesrecht durch das Landesgesetz zur Förderung des Klimaschutzes (Landesklimaschutzgesetz - LKSG-) vom 19. August 2014, GVBl. 2014, 188) konkretisiert. Nach § 13 Abs. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG

ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten (§ 1 Satz 1 und 2 KSG). Das LKSG Rheinland-Pfalz verfolgt gemäß seinem § 1 den Zweck, den Klimaschutz in Rheinland-Pfalz in Ergänzung nationaler, europäischer und internationaler Anstrengungen durch einen angemessenen Beitrag des Landes nachhaltig zu verbessern. Gemäß § 6 Abs. 1 LKSG sind die wesentlichen Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Erreichung der Gesetzesziele in einem Klimaschutzkonzept darzustellen. Soweit die Belange des Klimaschutzes ausdrücklich oder im Rahmen öffentlicher Belange bei Entscheidungen der öffentlichen Stellen zu berücksichtigen sind, finden die Vorschriften des LKSG unter Berücksichtigung der fachgesetzlichen Abwägungssystematik ergänzende Anwendung (§ 2 Satz 2 LKSG). Demgemäß bestimmt das Landesrecht in § 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG, dass die Belange des Klimaschutzes bei allem Handeln öffentlicher Stellen zu berücksichtigen sind.

Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris (PA) vom 12. Dezember 2015 aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. In der Klimapolitik wird als Grenze von einer gerade noch tolerablen zu einer „gefährlichen“ Störung des Klimasystems gemeinhin eine durchschnittliche Erwärmung um 2 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau angenommen. Dabei spielt die Befürchtung eine große Rolle, dass jenseits der 2 °C das Risiko irreversibler, abrupter Klimaänderungen stark steigt. Um verbleibenden Unsicherheiten Rechnung zu tragen, dass ein Anstieg der Erderwärmung nicht erst bei Überschreiten, sondern bereits unterhalb der 2 °C-Schwelle kritisch sein könnte, wird vorsorglich eine Begrenzung auf 1,5 °C angestrebt. Das Pariser Übereinkommen selbst bestimmt keine Treibhausgasminierungsquoten oder Emissionshöchstmengen, die zur Zielerreichung eingehalten werden müssten. Das PA normiert keine sektorenspezifischen Vorgaben. Es setzt ein globales Temperaturziel und enthält die Aufforderung an die Vertragsstaaten, selbstverpflichtend nationale Minderungsziele festzulegen. Damit überlässt es den Vertragsparteien, die Maßnahmen zur Zielerreichung festzulegen. Nach Art. 4 Abs. 2 Satz 1 PA müssen die Vertragsstaaten sogenannte "national festgelegte Beiträge" erarbeiten und übermitteln, die sie zu erreichen beabsichtigen. Sie müssen gemäß Art. 4 Abs. 2 Satz 2 PA innerstaatliche Minderungsmaßnahmen ergreifen, um diese Beiträge zu verwirklichen.

Das Übereinkommen von Paris selbst verlangt keine Berücksichtigung des globalen Klimaschutzes im Rahmen der Genehmigung einzelner Infrastrukturvorhaben. Das Abkommen verpflichtet die Bundesregierung, bestimmte Klimaziele einzuhalten, nicht aber, dass jedes Vorhaben einer bestimmten Prüfung zu unterziehen. In Ermangelung einer gesetzgeberischen Konkretisierung war vorliegend nicht zu prüfen, ob die Klimaziele des Übereinkommens auch mit dem planfestgestellten Vorhaben erreichbar bleiben. Dies hängt - ungeachtet der mit der Ermittlung der Emissionen einzelner Vorhaben verbundenen Prognose- und Berechnungsschwierigkeiten - u. a. davon ab, wieviel CO₂ an anderer Stelle emittiert werden darf bzw. noch

ausgestoßen werden wird. Die sich hierbei ergebenden komplexen Allokations- und Prognoseverfahren sind nicht vorhabenbezogen durch Planfeststellungsbehörden oder Gerichte, sondern durch den Gesetzgeber im Rahmen einer ganzheitlichen Verkehrs- und Klimaschutzpolitik zu entscheiden (BVerwG, Urt. vom 07. Juli 2022 – 9 A 1.21 – juris Rn. 165).

Das Übereinkommen von Paris vom 12. Dezember 2015 wurde von der Bundesrepublik Deutschland mit dem mit Gesetz vom 28. September 2016 (BGBl. II S. 1082) ratifiziert, welches am 04. November 2016 in Kraft getreten ist; das Gesetz ist Grundlage des nachfolgend erlassenen Bundes-Klimaschutzgesetzes.

Mit dem Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 reagierte der deutsche Gesetzgeber auf die Notwendigkeit verstärkter Klimaschutzanstrengungen (vgl. BT-Drucks 19/14337, S. 17). Das Gesetz schafft einen rechtlichen Rahmen für den Klimaschutz in Deutschland. Es gießt die Ziele nach dem Übereinkommen von Paris in das nationale Recht. Mit dem KSG werden nationale Klimaschutzziele normiert. Als nationale Klimaschutzziele legt § 3 Abs. 1 KSG in seiner aktuellen Fassung fest, dass die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent und bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert werden. Bis zum Jahr 2045 soll Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden, nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden. Zur Erreichung dieser nationalen Klimaschutzziele legt § 4 Abs. 1 KSG i.V.m. Anlage 2 jährliche Minderungsziele durch die Vorgabe von Jahresemissionsmengen u.a. für den Sektor Verkehr fest (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG). Nach der Anlage 2 betragen diese zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2020 bis 2030 die dort angegebenen Mengen an Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten. Für die weiteren Jahre von 2031 bis 2040 werden in der Anlage 3 zu § 4 Abs. 1 Satz 6 KSG jährliche Minderungsziele festgelegt.

Maßnahmen zur Erreichung dieser gesetzlichen Ziele sind im KSG selbst nicht festgesetzt. Hierzu bedarf es der Aufstellung, Fortschreibung und Aktualisierung von Klimaschutzprogrammen nach § 9 KSG sowie bei Überschreitung der zulässigen Jahresemissionsmengen für einen Sektor eines Sofortprogramms des überwiegend zuständigen Bundesministeriums nach § 8 KSG. Mit den Klimaschutzprogrammen legt die Bundesregierung fest, welche Maßnahmen geeignet sind, die Klimaziele des KSG zu operationalisieren.

Diese Regelungen sind in dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren auch in Ansehung des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 (1 BvR 2656/18 u.a.) zu berücksichtigen. In dieser Entscheidung hat das Bundesverfassungsgericht das KSG in seiner Ursprungsfassung vom 12. Dezember 2019 zwar insoweit mit Art. 20a GG für unvereinbar erklärt, als darin eine den verfassungsmäßigen Anforderungen nach Maßgabe der Gründe genügende Regelung über die Fortschreibung der Minderungsziele für Zeiträume ab dem Jahr 2031 fehlte. Im Übrigen hat das Bundesverfassungsgericht die Regelungen aber nicht beanstandet, weshalb sie insoweit auch in Planfeststellungsverfahren zu beachten sind. Die vom Bundesverfassungsgericht beanstandete fehlende Festschreibung der zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2031 bis 2040 hat der Bundesgesetzgeber zwischenzeitlich in Reaktion auf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts in Anlage 3 zu § 4 KSG in der Fassung des Änderungsgesetzes vom 18. August 2021 vorgenommen.

Aus dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 folgt keine Notwendigkeit zur Prüfung der Klimarelevanz des Vorhabens. Soweit danach gemäß Art. 20a GG eine verfassungsrechtliche Pflicht des Staates zum Klimaschutz besteht, handelt es sich um einen Regelungsauftrag an den Gesetzgeber, dem dieser mit Erlass des Bundes-Klimaschutzgesetzes grundsätzlich nachgekommen ist. Der vom Bundesverfassungsgericht hervorgehobene Grundrechtsschutz wirkt sich auch nicht dergestalt aus, dass nur noch klimaneutrale oder -verträgliche Eingriffe zulässig sind; vielmehr geht es insoweit darum, klimarelevante grundrechtliche Freiheiten einerseits und deren durch Reduktionslasten bedingte Einschränkungen andererseits generationengerecht zu verteilen, sodass nicht einer Generation zugestanden wird, unter vergleichsweise milder Reduktionslast große Teile des CO₂-Budgets zu verbrauchen und damit anderen Generationen eine radikale Reduktionslast zu überlassen mit der Folge, dass deren Leben schwerwiegenden Freiheitseinbußen ausgesetzt würden (BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18 u. a. - BVerfGE 157, 30 Rn. 192).

Die aus Art. 20a GG, dem UVPG, dem fachplanerischen Abwägungsgebot nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG, § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG und § 9 Abs. 2 LKSG folgenden Gebote, den Belang des Klimaschutzes in die Abwägung einzustellen und die im KSG festgelegten Klimaschutzziele zu berücksichtigen, sind bei der gestuften Straßenplanung auf allen Ebenen - von der Bundesverkehrswegeplanung über die Linienbestimmung bis zur Zulassung eines konkreten Straßenbauvorhabens zu beachten. Die Bewertung und Berücksichtigung der das Klima betreffenden Umweltauswirkungen hat nach den Vorgaben des UVP-Rechts, welches auch nach der UVP-Änderungs-Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 unverändert einen rein verfahrensrechtlichen Charakter hat, inhaltlich nach Maßgabe der geltenden (Fach-)Gesetze zu erfolgen. Die seit Änderung des UVP-Rechts durch das Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20. Juli 2017 bestehende Verpflichtung, bei den Auswirkungen auf das Klima auch das globale (Makro-)Klima zum Gegenstand der UVP zu machen, wird durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG materiell ausgefüllt und konkretisiert. Mithin ist es sachgerecht und zielführend, die Beachtung des Berücksichtigungsgebotes des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG mit der UVP-Prüfung zu verknüpfen bzw. in die fachplanerische Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG einfließen zu lassen.

Der Maßstab für die nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG gebotene Berücksichtigung des Klimaschutzes ergibt sich aus dem in § 1 KSG umschriebenen Zweck und den in § 3 KSG festgelegten Zielen des Gesetzes. Danach geht es um die dem Bundes-Klimaschutzgesetz zugrundeliegende Verpflichtung nach dem Pariser Übereinkommen, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, und die Treibhausgasemissionen entsprechend den in § 3 KSG festgeschriebenen Vorgaben zu mindern. Die in § 1 Satz 3 KSG genannte Temperaturschwelle ist dabei als verfassungsrechtlich maßgebliche Konkretisierung des Klimaschutzziels des Grundgesetzes anzusehen (BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18, 1 BvR 78, 96 und 288/20 - BVerfGE 157, 30 Rn. 209). Dementsprechend muss bei den Planungen und Entscheidungen geprüft werden, ob und inwieweit diese Einfluss auf die Treibhausgasemissionen haben und die Erreichung der Klimaziele gefährden

können (BVerwG, Urt. vom 04. Mai 2022 - 9 A 7.21 - Rdnr. 78; s. auch ARS des BMDV vom 25.01.2023 mit den „Hinweisen zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ vom 16.12.2022).

Gemäß § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zur Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG formuliert keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen; ein Vorrang des Klimaschutzgebots gegenüber anderen Belangen lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten. Das Schutzgut „globales Klima“ fließt vielmehr lediglich als weiterer öffentlicher Belang in die planerische Abwägung nach § 17 Absatz 1 Satz 4 FStrG ein und ist auf die Vermeidung bzw. Minderung der Treibhausgas (THG)-Emissionen ausgerichtet. Gefordert ist eine sachgerechte Berücksichtigung dieses Schutzgutes. Dabei sind die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzgesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen (BT-Drs. 19/14337, S. 36). Dieses Berücksichtigungsgebot erstreckt sich ausschließlich auf die Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen im Sinne der Klimaziele des § 3 KSG bzw. der Erreichung dieser Ziele. Nicht zu berücksichtigen ist somit, inwieweit eine Verringerung der Folgen des Klimawandels erreicht werden kann. Auch ist der Normgehalt der Regelung des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG nicht dahin zu verstehen, dass nur noch solche Straßenvorhaben planfestgestellt werden dürften, die klimaneutral sind, selbst emissionsmindernd wirken oder einen bestimmten Grenzwert einhalten. Die nach dem KSG festgelegte Minderung der Emissionen muss in dem jeweils betroffenen Sektor und demzufolge auch im hier einschlägigen Verkehrssektor nicht projektbezogen, sondern dadurch erzielt werden, dass der Minderungseffekt in der Gesamtheit des dem Sektor zuzurechnenden Geschehens einschließlich durchgeführter und geplanter Maßnahmen und Projekte erreicht wird. Dies erfordert auch bei der Genehmigung eines einzelnen Projektes eine den gesamten Sektor in den Blick nehmende bilanzierende Betrachtungsweise. In der Bilanz kann die in § 4 Abs. 1 KSG i.V.m. Anlage 2 festgelegte Minderung der Emissionen beispielsweise auch durch emissionsmindernde Maßnahmen erreicht werden, die die emissionserhöhenden Auswirkungen einzelner Projekte, etwa solche des regelmäßig zu einem Verkehrszuwachs führenden Ausbaus des Straßennetzes, im Ergebnis einer Gesamtbetrachtung übersteigen. Solche Maßnahmen können zum Beispiel eine Förderung der Elektromobilität, beschleunigte Etablierung alternativer Antriebe und Entwicklung alternativer Kraftstoffe (z.B. Wasserstoff), eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen oder eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs sowie eine Verbesserung und Förderung des Personen- und Güterschienenverkehrs sein. Ebenso können auch sog. Carsharing-Modelle oder Veränderungen in den Arbeitsabläufen, z.B. durch vermehrtes Arbeiten von zu Hause (Homeoffice) zu einer Verringerung berufsbedingter Verkehr und damit zu einer Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen beitragen. Mit Rücksicht auf solche möglichen emissionsmindernden Maßnahmen ist es mithin nicht ausgeschlossen, auch ein für sich genommen emissionserhöhendes Projekt zu verwirklichen. Seitens der Planfeststellungsbehörde ist abzuwägen, ob und aus welchen

Gründen das Vorhaben gleichwohl auch unter Klimagesichtspunkten genehmigungsfähig ist und genehmigt werden kann.

Diese Abwägung fällt hier zugunsten des planfestgestellten Vorhabens aus. Auch unter Berücksichtigung des Klimas und der Belange des Klimaschutzes erweist sich das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens als zulässig.

Für die Ermittlung der klimarelevanten Auswirkungen oder für deren Bewertung gibt es gegenwärtig keine gesetzlichen Vorgaben. Das UVPG lässt offen, ob in Bezug auf Auswirkungen auf das globale Klima eine quantifizierte Prognose der vorhabenbezogenen Treibhausgasemissionen erforderlich ist. Auch § 13 Abs. 1 Satz 1 des Klimaschutzgesetzes des Bundes (und auch § 9 Abs. 2 des Landesklimaschutzgesetzes Rheinland-Pfalz) normiert diesbezüglich keine Vorgaben. Insbesondere enthält § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG keine konkreten materiellen Anforderungen an die Bewertung der ermittelten Treibhausgasemissionen für die Gewichtung des Belanges im Abwägungsprozess. So existiert keine dem im Immissionsschutz- oder Naturschutzrecht vergleichbare Festsetzung von vorhabenbezogenen Grenzwerten oder Schwellenwerten bzw. Erheblichkeitsschwellen. Der Zweck des Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele sind gleichwohl bei der Zulassung des Vorhabens in die Erwägungen einzubeziehen. Hierzu sind die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzgesichtspunkte im Sinne eines Berücksichtigungsgebotes zu berücksichtigen. Die Wirkung des geplanten Straßenbauvorhabens auf die globale Treibhausgasbilanz ist in die Entscheidung einzustellen und angemessen zu berücksichtigen. Gemäß den rechtlichen Hinweisen des BVerwG in seiner A 14-Entscheidung vom 04. Mai 2022 (a.a.O) verlangt das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG von der Planfeststellungsbehörde, mit einem vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben. Um einschätzen zu können, inwieweit das konkrete Straßenbauvorhaben den Zielen und dem Zweck des KSG entspricht, sind die bei dem Straßenbauvorhaben zu erwartenden und dem Vorhaben anzulastenden Treibhausgasemissionen im Wege einer Abschätzung zu ermitteln. Dies betrifft allerdings nur diejenigen Treibhausgasemissionen, die dem konkreten Einzelvorhaben im Sinne eines Ursachen-Wirkzusammenhangs zugerechnet werden können.

Die Berücksichtigungspflicht ist sektorenübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz zu verstehen. Klimarelevant sind dabei nicht nur die in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 6 KSG genannten Sektoren, die als potentiell emissionsverursachende Sektoren den Minderungszielen des § 3 KSG unterworfen sind, sondern alle in Anlage 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes genannten Sektoren. Der Neu- oder Ausbau der Straßeninfrastruktur kann die Treibhausgasbilanz auf verschiedene Weise beeinflussen. In Anlehnung an die sektorale Betrachtung des Klimaschutzgesetzes (vgl. § 3a, 4, 5 KSG) sind drei Bereiche von Wirkkomplexen zu unterscheiden, die für das Erreichen der Klimaschutzziele relevant sind. Neben der Beeinflussung durch den Verkehr durch die Änderung der Treibhausgasemissionen infolge der Veränderung des Verkehrsgeschehens im Verkehrsnetz nach Fertigstellung des Vorhabens selbst (Verkehrssektor im Sinne des KSG) betrifft dies des Weiteren die Erzeugung von Treibhausgasemissionen

durch die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung des Straßenbauwerks, die dessen gesamte Lebensdauer umfassen (Industriesektor bzw. sog. Lebenszyklusemissionen im Sinne des KSG). Schließlich gilt es auch noch den Einfluss des Bauwerks mit seinen Begleitmaßnahmen auf Böden und Vegetationsbestände infolge der Änderung der Treibhausgasemissionen durch die Überbauung/Beseitigung bzw. Neuschaffung und landschaftspflegerische Optimierung von Vegetationsbeständen und Böden mit ihrer THG-Speicher- und -senkerfunktion zu betrachten. Angesprochen ist hier der Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft nach § 3a KSG (nachfolgend kurz „sog. Landnutzungssektor im Sinne des KSG“), der dann in den Blick zu nehmen ist, wenn Klimasenken durch das Vorhaben beeinträchtigt oder zerstört werden. Dem liegt die Erkenntnis zugrunde, dass Straßenbauvorhaben Vegetationsflächen und Bodenflächen in Anspruch nehmen, die als Treibhausgassenken fungieren. Böden bzw. Standorte mit einer hohen Klimaschutzfunktion aufgrund ihrer Fähigkeit, Treibhausgase zu binden und zu speichern, sind insbesondere alte Wälder, feuchte bis nasse Grünlandflächen sowie Moorflächen und sonstige hydromorphe Böden. Böden bzw. vegetationsbestandene Flächen haben eine wichtige Funktion im globalen Kohlenstoffkreislauf und sind somit ein zentraler Bestandteil des globalen Klimaschutzes.

Im Hinblick auf diese drei auch bei der vorliegenden Planung zu beachtenden klimatischen Wirkfaktoren bestehen keine durchgreifenden Bedenken gegen die Zulässigkeit der vorliegenden Straßenbaumaßnahme. Der Vorhabenträger hat die zu erwartenden THG-Emissionen in einem „Ergänzenden Fachbeitrag „Klima“ vom 12. August 2022 (Unterlage 23a) zusammenfassend dargestellt. Dieser war Gegenstand einer im Oktober/November 2022 durchgeführten ergänzenden Planoffenlage.

Die Planfeststellungsbehörde geht danach zwar davon aus, dass das Vorhaben des Neubaus der Autobahn A 1 im Abschnitt zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau im Hinblick auf die Treibhausgaseminderungsziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes als solches eine emissionserhöhende Wirkung hat und deshalb für sich betrachtet den Minderungszielen des KSG zuwiderliefe. In der Gesamtschau aller planungsrelevanten Belange steht dies der Umsetzung des Straßenbauvorhabens indes nicht entgegen, weil die zugunsten des Projekts sprechenden Gründe die mit ihm verbundenen Nachteile gleichwohl überwiegen.

Der Umstand, dass das Projekt für sich genommen nicht zum Klimaschutz beiträgt, gibt indes keine Veranlassung, von der Planung Abstand zu nehmen, zumal dem Klimaschutzgebot nach Art. 20 a GG und § 13 KSG auch nichts dafür entnommen werden kann, dass nur klimaneutrale Straßenvorhaben der Planfeststellung zugänglich sind und zugelassen werden können. Das Bundes-Klimaschutzgesetz und die in ihm festgelegten konkreten Klimaschutzziele richten sich in erster Linie an den Gesetzgeber. In seiner Entscheidungskompetenz liegt es, auf welche Weise er in den einzelnen Sektoren die Klimaziele erreichen will. Ein Verzicht auf den Bau von Straßen ist kein im Rahmen der politischen Klimaschutzdiskussionen besonders propagiertes Ziel. Erst recht wird dies auch nicht im Bundes-Klimaschutzgesetz gefordert. Für den Verkehrssektor sind als Steuerungsmaßnahmen für einen klimagerechten Verkehr andere Maßnahmen im Gespräch (vgl. BVerwG, Urt. vom 04. Mai 2022 – a.a.O. Rdnr. 97 mit Hinweis

auf den auf der Internetseite des Umweltbundesamtes (www.umweltbundesamt.de) veröffentlichten Beitrag „Klimaschutzinstrumente im Verkehr, Bausteine für einen klimagerechten Verkehr“, Stand 19. Mai 2022). Der Verzicht auf den Bau neuer Straßen fällt nicht darunter, wie auch das Erfordernis straßenbaulicher Infrastruktur als solches nicht in Frage gestellt wird. Über diese grundlegende umwelt- und verkehrspolitische Frage zu befinden wäre zudem auch alleinige Aufgabe des Gesetzgebers, nicht aber der Planfeststellung im Rahmen der von ihr zu treffenden Entscheidung über die Zulassung einer einzelnen Straßenbaumaßnahme.

Die Planfeststellungsbehörde stützt ihre Annahme zu den projektbezogenen Treibhausgasemissionen auf die auch im „Ergänzenden Fachbeitrag „Klima“ vom 12. August 2022 herangezogenen Angaben im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) über die zu erwartenden CO₂-Mengen bei den verkehrsbedingten THG-Emissionen und den THG-Lebenszyklusemissionen, die im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP hinterlegt und dem öffentlich einsehbar Projektossier zum Vorhaben A 1 (Hauptprojekt: A001-G10-NW-RP) zu entnehmen sind (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-prins-einsehen.html?nn=187598>). Im Rahmen der strategischen Umweltprüfung (SUP) zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) und der damaligen Nutzen-Kosten-Analyse wurden verschiedene Ermittlungen von umweltrelevanten Immissionsparametern durchgeführt. Diese sind auf projektspezifischen Datenblättern im Projektinformationssystem PRINS dargestellt und im Internet veröffentlicht. Die Zahlen in PRINS sind vorhandene und einfach zugängliche Daten, die Grundlage der gesetzlichen Bedarfsfeststellung sind. Es handelt sich um Dossiers zu den im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten Verkehrsprojekten, die die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung darstellen und in einem Sachzusammenhang stehen mit der Entscheidung über das Vorhaben, hier bezogen auf den Neubau der Autobahn A 1 zwischen Blankenheim und Kelberg. Für das 25,2 km lange Gesamtprojekt des Lückenschlusses der A 1 von der AS Kelberg (B 410) in Rheinland-Pfalz bis zur AS Blankenheim (B 51) in Nordrhein-Westfalen wird dort bei einer durchschnittlichen Belegung von 17.000 Kfz/24h von einer Veränderung der Abgasemissionen (PV+GV) in Höhe von 10.369,31 t/a ausgegangen (PKW: 11.543,78 t/a; LKW: -1.174,48 t/a). Die Berechnung erfolgte auf der Grundlage des Methodenhandbuches zum BVWP (erstellt von PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe, PTV Transport Consult GmbH, ebenfalls Karlsruhe, und TCI Röhling - Transport Consulting International, Waldkirch im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, vom 08. März 2016). Von dieser auf das Gesamtprojekt bezogenen Menge ist dem rund 10,5 km langen Abschnitt von der AS Kelberg bis zur AS Adenau entsprechend seinem Streckenanteil von knapp 42 % ein Anteil an verkehrs- bzw. betriebsbedingten CO₂-Emissionen von 4.320,55 t/a zurechenbar (10,5 km x 10.369,31 t/a: 25,2 km). Die streckenmäßige Ermittlung des Anteils ist gerechtfertigt, weil der besagte Streckenabschnitt keine Merkmale aufweist, die einen überproportional hohen Anteil an den Gesamtemissionen nahelegen.

Neben diesen verkehrs- bzw. betriebsbedingten CO₂-Emissionen berücksichtigt der BVWP 2030 auch die Treibhausgasemissionen, die aus Erstinvestition, Reinvestition, der Instandhaltung und dem Betrieb der Infrastrukturen resultieren (sogenannte Lebenszyklusemissionen).

Methodisch wird zur Beurteilung der Lebenszyklusemissionen ein flächenbezogener Mittelwert gebildet, der für Autobahnen bei 6,2 kg CO₂-e/m²/Jahr sowie unter Berücksichtigung eines zusätzlichen Aufschlags für Brückenabschnitte von 12,6 kg CO₂-e/m²/Jahr liegt (vgl. BVWP, Methodenhandbuch, Ziff. 3.3.9, S. 160, Tabelle 63). Die daraus resultierenden Emissionen sind in dem Umweltbeitrag (Teil 1) des im Informationssystem PRINS hinterlegten Projektdossiers unter Ziff. 1.3 Kohlendioxid-Emissionen (bestehend aus CO₂ aus Betrieb und CO₂-Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen) für das Gesamtprojekt mit 16.363,327 t/a ausgewiesen. Davon sind dem Abschnitt AS Kelberg – AS Adenau – wiederum nach dem Verhältnis der Streckenlängen – 6.818,06 t/a CO₂ THG-Lebenszyklusemissionen zurechenbar.

Was den Aspekt der landnutzungsbedingten THG-Emissionen anbelangt, wird durch das hier festgestellte Vorhaben kein Anstieg der Treibhausgasemissionen bewirkt. Der „Ergänzende Fachbeitrag Klima“ des Vorhabenträgers vom 12.08.2022 und die hierauf Bezug nehmende Beurteilung der Planfeststellungsbehörde stützt sich auf den Landespflegerischen Begleitplan und die dortige detaillierte Abarbeitung der Eingriffe in Natur und Landschaft nach Maßgabe der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung. Die straßenbaubedingte Flächeninanspruchnahme und der damit einhergehende Verlust an Vegetationsbeständen werden durch Maßnahmen des LBP kompensiert. Eingriffe in Gewässer werden bereits durch Schutzmaßnahmen weitgehend vermieden. Lineare Gehölzpflanzungen entlang von Fließgewässern tragen zu einem gedrosselten Wasserabfluss bei. Auch eine projektbedingt verstärkte Anfälligkeit von Schutzgütern gegenüber dem Klimawandel ist nicht zu erkennen. Die die Trasse querenden Bäche werden mit Talbrücken mit lichten Weiten zwischen 100 m und 330 m weit überspannt, dass keine erhöhte Hochwassergefahr mit Auswirkungen auf Anlage und Betrieb der Autobahn erkennbar ist. Bei der Eingrünung der Autobahn (Bepflanzung, Ansaat) wird entsprechend § 40 Abs. 4 Nr. 4 BNatSchG autochthone (gebietseigene) Pflanzware eingesetzt. Große Populationen gebietseigener Gehölze verfügen über einen umfangreichen Genpool mit vielen verschiedenen genetischen Variationen, mit der Folge, auf durch den Klimawandel bedingte Veränderungen mit einer genetischen Anpassungsfähigkeit reagieren zu können.

Bei der vorliegenden Straßenplanung wurde bereits im Rahmen der Entwurfsplanung bei der Entwicklung der Lage und Höhe der Trasse sowie insbesondere bei der Lage und Dimensionierung der Querungsbauwerke eine größtmögliche Vermeidung von Beeinträchtigungen der Naturhaushaltsfunktionen angestrebt. Der Vorhabenträger hat im Hinblick auf den mit dem Vorhaben einhergehenden Eingriff in Natur und Landschaft dem sich aus der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung in §§ 14 - 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6 - 10 ff. LNatSchG umfassend Rechnung getragen.

In diesem Zusammenhang hat er sich primär von dem sich aus § 15 Abs. 1 BNatSchG ergebenden Vermeidungsgebot leiten lassen und bei der Planung konsequent darauf geachtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Wie aus dem Erläuterungsbericht zum Landespflegerischen Begleitplan vom 03. April 2018 zu ersehen ist, erfolgten u.a. als Maßnahmen zur Minderung der Flächeninanspruchnahme eine Anpassung der Böschungsneigung und ein Verzicht auf Wälle am äußeren Fahrbahnhochrand sowie eine Beschränkung von Land- und

Forstwirtschaftswegeneubau auf das unbedingt notwendige Maß, insbesondere zur Verhinderung weiterer Zerschneidungswirkungen im Umfeld durch Konzentration parallel führender Wege auf einer Trasse. Wo dies möglich war, wurde auf eine Versiegelung von Wirtschaftswegen verzichtet und stattdessen eine Anlage mit wassergebundener Decke oder Schotterung gewählt. Mit Blick auf eine Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen wurden generell Flächen für baulich bedingte vorübergehende Inanspruchnahmen nur in dem Umfang und nur dort ausgewiesen, wo diese technisch unbedingt erforderlich sind, wobei insbesondere in den höherwertigen Bereichen durch weitgehende Minimierung oder Verzicht von temporären Bauflächen die Eingriffsintensität auf das absolut Notwendige reduziert wurde. Zur Minderung von Landschaftsbildbeeinträchtigungen sind etwa auch erdbauliche Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen: Wechselnde Böschungsneigungen, Ausrundung der Böschungskanten, landschaftsangepasste Gestaltung der Flächen in Anschlussstellen sowie der Erhalt von Felsformationen in standsicheren Einschnittsböschungen. Aus gebiets- und artenschutzrechtlichen Gründen wurden umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen in die Planung aufgenommen (Siehe im Einzelnen Seite 80 ff. des Erläuterungsberichts zum Landespflegerischen Begleitplan vom 03. April 2018, Unterlage 19.1).

Soweit Eingriffe hiernach nicht vermeidbar waren, sind umfangreiche naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, um den Eingriff in die verschiedenen Naturhaushaltsfunktionen sowie das Landschaftsbild vollständig auszugleichen oder zu ersetzen. Der straßenbaubedingten dauerhaften und vorübergehenden Gesamtflächeninanspruchnahme von rd. 148 ha (im Einzelnen: rd. 32 ha an Versiegelung einschl. Mittelstreifenüberfahrten, mit Brücken, Anschlussstellen, provisorische Anschlussstelle, Verlegung der Landesstraße 10 (L 10) – rd. 64 ha an Böschungen, Geländemodellierungen, Bankette, Mulden, Grünflächen der Regenrückhaltebecken und ca. 52 ha vorübergehende Inanspruchnahme (Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen außerhalb des Trassenkörpers) sowie einer weiteren funktionsgeminderten Fläche durch Störung von Lebensräumen im Wald und Offenland von rd. 96,5 ha stehen in der Bilanz landespflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einem Gesamtumfang von ca. 781 ha gegenüber; davon entfallen rd. 500 ha auf Ausgleichsmaßnahmen und rd. 280 ha auf Ersatzmaßnahmen (Siehe Seite 149 des Erläuterungsberichts zum Landespflegerischen Begleitplan, a.a.O.). Danach können die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts durch das Vorhaben gleichartig ausgeglichen bzw. gleichwertig ersetzt werden und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet werden. Es verbleibt kein Ausgleichsdefizit. Dabei ist davon auszugehen, dass die Kompensationsmaßnahmen - Nutzungsextensivierungen, Neuanlage von naturnahen Biotopstrukturen, Gehölzpflanzungen usw. - auch aus der Sicht des Klimaschutzes positive Maßnahmen darstellen. Durch die Kompensationsmaßnahmen werden Nutzungstypen geschaffen, die dazu beitragen, dass die organische Substanz im Boden erhalten oder sogar weiter aufgebaut wird. Zudem führen Gehölzpflanzungen oder Ersatzaufforstungen, mit denen zugleich auch die nach § 14 Abs. 1 Nr. 2 LWaldG gebotene Neuaufforstung von Wald bewirkt wird, dazu, dass kontinuierlich Kohlenstoff in der Biomasse gespeichert wird. Im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung Deutschland für den Klimaschutzplan 2050 wird unter anderem auf die positive Treib-

hausgaswirkung durch Anpflanzungen hingewiesen, die mit gängigen landschaftspflegerischen Maßnahmen (z. B. Anlage faunistischer Leitstrukturen, Baumreihen und Feldgehölze) vergleichbar sind. Die forstrechtlichen und naturschutzrechtlichen Anforderungen führen dazu, dass die eingriffsbedingten Verluste an Aufwuchs nicht nur vollständig ausgeglichen, sondern flächenmäßig in noch größerem Umfang kompensiert werden. Dies führt auch aus der Sicht der Treibhausgasbilanz zu einem Ausgleich.

Wie bereits an anderer Stelle dargelegt, werden im Zuge eines Straßenbauprojekts mit seinen Bauwerken und Begleitmaßnahmen Vegetationsbestände in Anspruch genommen, denen eine besondere Funktion als Treibhausgasspeicher- bzw. -senker zukommt. Derartige Bodenflächen und Vegetationsbestände haben aufgrund ihrer Fähigkeit, Treibhausgase zu binden und zu speichern, auch eine wichtige Klimaschutzfunktion. Hierdurch werden zwangsläufig Landnutzungsänderungen ausgelöst, die einen negativen Effekt auf den Klimaschutz haben. Die Beanspruchung von Böden und Vegetationsflächen und damit die Änderung der bisherigen Landnutzung kann Einfluss auf die THG-Bilanz des Straßenbauprojektes haben.

Andererseits sind im Zuge einer Straßenplanung naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen, um den Eingriff in die verschiedenen Naturhaushaltsfunktionen sowie das Landschaftsbild möglichst vollständig auszugleichen oder wenigstens zu ersetzen. Durch die Kompensationsmaßnahmen werden Nutzungstypen geschaffen, die dazu beitragen, dass die organische Substanz im Boden erhalten oder wiederaufgebaut wird. Zudem führen Gehölzpflanzungen dazu, dass kontinuierlich Kohlenstoff in der Biomasse gespeichert wird, der je nach Nutzung des reifen Baumbestandes auch dauerhaft gebunden bleiben kann. Da die Klimaschutzfunktion, d. h. die Treibhausgas-Speicher- und -senkerfunktion von Boden-Vegetationskomplexen auch unter den naturschutzrechtlichen Begriff der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sowie des § 14 Abs. 1 BNatSchG fällt, ist sie auch integraler Teil der im Rahmen der Planung anzuhaltenden naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Zudem bestimmt § 1 Abs. 3 Nr. 4 BNatSchG, dass das „Klima auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege“ zu schützen ist. Eine Verpflichtung, eine quantitative Bilanz auf der Basis von Kilogramm oder Tonnen CO₂-eq aufzustellen, wird man daraus jedoch nicht ableiten können. Die naturschutzrechtliche Kompensation ist davon geprägt, dass alle Naturhaushaltsfunktionen sowie das Landschaftsbild möglichst multifunktional berücksichtigt werden. Die Klimaschutzfunktion der von einer Planung betroffenen Vegetationsbestände wird dabei nach der hierbei anzuhaltenden Systematik nur insoweit betrachtet, wie Flächen mit besonderen Klimaschutzfunktionen betroffen sind. Die naturschutzrechtlichen und forstrechtlichen Anforderungen führen in der Regel dazu, dass zumindest flächengleich zu den eingriffsbedingten Verlusten neue Gehölz- bzw. Vegetationsstrukturen angelegt werden, häufig sogar ein flächenmäßig größerer Kompensationsumfang erreicht wird. Dies hat zur Folge, dass auch aus Sicht der Treibhausgasbilanzierung ein Ausgleich des Verlustes an Vegetationsstrukturen als THG-Senker bewirkt wird.

Im Zuge der Straßenbaumaßnahme A 1 Kelberg – Adenau erfolgt keine Beanspruchung klimarelevanter Böden (Moore). Allerdings sind nach Art und Umfang der Inanspruchnahme folgende klimarelevante Vegetationsstrukturen von der Baumaßnahme betroffen: Zu nennen

sind hier bestimmte Arten von Wäldern, wobei die klimarelevante Bedeutung von Waldböden mit einem hohen Humusgehalt über die naturschutzfachliche Bewertung der Wälder berücksichtigt wird. Bei den klimarelevanten Wäldern handelt es sich um Bestände von Buchenwald, Eichen-Buchenmischwald, Hainbuchen-Eichenmischwald, Erlenwald und bachbegleitenden Erlenwald mit einer anlagebedingten Inanspruchnahme in einem Umfang von rd. 52 ha und baubedingt rd. 17 ha (Siehe Seite 6 des „Ergänzenden Fachbeitrags „Klima“ vom 12.08.2022). Diese Vegetationsstrukturen würden als Treibhausgassenker verloren gehen und damit als Treibhausgas erhöhend zu bilanzieren sein, wenn keine angemessene Kompensation mit treibhausgassenkender Wirkung erfolgen würde. Tatsächlich erfolgt aber im Zuge des planfestgestellten naturschutzfachlichen Kompensationskonzepts eine Kompensation des Verlustes der von der Planung betroffenen klimarelevanten Vegetationsbestände. Dem oben dargestellten Flächenverlust von Wäldern mit besonderer naturschutzfachlicher Bedeutung in einem Umfang von rd. 52 ha stehen entsprechende Waldkompensationsmaßnahmen mit einer Gesamtfläche von rd. 517 ha gegenüber. Der Umfang der Inanspruchnahme von Wald ist im Einzelnen festgestellt worden. Im Rahmen der naturschutzfachlichen Eingriffsbilanz ist eine Kompensation vorgesehen. Aus den im Einzelnen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LPB) aufgeführten Waldkompensationsmaßnahmen ergibt sich, dass dem Grundsatz der Walderhaltung Rechnung getragen wird. Damit wird die in § 6 Abs. 1 und 2 LWaldG Rheinland-Pfalz begründete Pflicht, die Funktionen des Waldes auch in seiner Schutzfunktion für das Klima (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 LWaldG) zu erhalten, angemessen berücksichtigt. Diesen Maßnahmen kommt eine treibhausgassenkende Wirkung zu, durch die der planungsbedingte Verlust an Vegetationsbeständen mit der Funktion von Treibhausgassenkern kompensiert wird. Darüber hinaus haben viele weitere Kompensationsmaßnahmen, welche ebenfalls Bestandteil des Kompensationskonzeptes sind, eine multifunktionale Bedeutung, d.h. auch solche Maßnahmen, die nicht direkt der Kompensation von naturschutzfachlich bedeutsamen Biotopen dienen, haben gleichwohl auch positive klimarelevante Kompensationseigenschaften. Unter dem Aspekt landnutzungsbedingter THG-Emissionen (Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft) sind mithin keine Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Klima im Hinblick auf eine nachhaltige Verschlechterung der Treibhausgasbilanz zu erkennen. Bei der Abwägung lässt sich die Planfeststellungsbehörde noch von folgenden weiteren Erwägungen leiten:

Mit der Angabe eines konkreten, durch das Gesamtprojekt A 1 im Gesamtabchnitt zwischen der AS Kelberg und der AS Blankenheim verursachten CO₂-Ausstoßes hat der Plangeber des BVWP zu erkennen gegeben, dass er das Problem der projektbedingten Emissionserhöhung gesehen hat. Zugleich hat er aber auch zum Ausdruck gebracht, dass er diesen Nachteil geringer bewertet als die sozialen, verkehrlichen, wirtschaftlichen, raumstrukturellen und sonstigen Vorteile, die mit der Verwirklichung des Vorhabens verbunden sind. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass die insoweit zuständigen Entscheidungsträger des Bundes die im BVWP ausgewiesene Erhöhung bei den von ihnen durchzuführenden emissionsmindernden Maßnahmen, die zur Erreichung der Klimaschutzziele nach dem KSG erforderlich sind, als Negativposten in der Bilanz berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund überwiegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die genannten, zugunsten des Projekts sprechenden Gründe

die mit ihm verbundenen Nachteile auch mit Rücksicht auf die vorhabenbedingte treibhausgas-emissionserhöhende Wirkung.

Der Neubau einer Straße leistet für sich genommen zwar einen negativen Zielbeitrag im Hinblick auf CO₂ und Schadstoffe. Dies kann aber nicht dazu führen, dass generell keine Straße und hier insbesondere auch der vorliegende Planungsabschnitt der A 1 nicht mehr gebaut werden darf. Hiervon geht auch der Gesetzgeber nicht aus. Sowohl Art. 20a GG, die UVP-Bestimmungen (§ 25 Abs. 2 UVPG) als auch § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG sowie § 9 Abs. 2 LKSG fordern nur die Abwägung bzw. Berücksichtigung und nicht den strikten Vorrang von Klimabelangen. Der errechnete Anteil der Abgasemissionen, der dem hier festgestellten Planungsabschnitt zuzurechnen ist, nimmt – wie bereits dargestellt – nur dieses Vorhaben als solches in den Blick. Im übrigen Straßennetz wirkt das Vorhaben auch emissionsmindernd, weil es dort den Verkehr entlastet. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen der A 1 resultieren zu einem großen Teil aus projektbedingten Verkehrsverlagerungen im bestehenden Straßennetz.

Die dem vorliegenden Planungsabschnitt zurechenbare jährliche CO₂-Belastung ist als relativ gering anzusehen. Dies gilt vor allem auch dann, wenn man sie zu den Jahresemissionsmengen ins Verhältnis setzt, die nach Anlage 2 zu § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 KSG im Verkehrssektor zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele zulässig sind. Danach beläuft sich die zulässige jährliche Emissionsmenge im Verkehrssektor im Jahr 2023 auf 134 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente, die nach dem dort festgelegten Reduktionspfad bis zum Jahr 2030 auf 85 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente zu reduzieren sind. Bezogen auf diese 85 Millionen Tonnen macht die Veränderung der projektbezogenen verkehrsbedingten THG-Emissionen von 4.320,55 t/a, die dem Planfeststellungsabschnitt zurechenbar ist, einen Anteil von lediglich 0,005 % aus. Die Anlage 2 zu § 4 KSG weist für den Sektor „Industrie“ zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele für das aktuelle Jahr 2023 maximal zulässige THG-Emissionen von 172 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente aus. Gemäß dem dort festgelegten Reduktionspfad sollen die auf den gesamten Industriesektor entfallenden Emissionen bis zum Jahr 2030 auf 118 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente reduziert werden. Die aus dem Bau, deren Erhaltung und den Betrieb der Straßeninfrastruktur und seiner Bauwerke resultierenden THG-Lebenszyklusemissionen werden dem Sektor „Industrie“ im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 KSG zugeordnet. In Relation zu den nach den Einsparvorgaben des KSG für den gesamten Industriesektor bis zum Jahr 2030 anzustrebenden THG-Emissionen von max. 118 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten nehmen sich die bei der vorliegenden Straßenplanung anfallenden THG-Lebenszyklusemissionen in Höhe von 6.818,06 t/a mit einem Anteil von 0,0057 % ebenfalls relativ gering aus. Der Umstand, dass der Bau und der Betrieb des vorliegenden Planungsabschnitts notwendigerweise in vorstehender Größenordnung mit einem Ausstoß von CO₂-Emissionen verbunden ist und daher auch ein gewisser Anteil des nach den Vorgaben des KSG für das Jahr 2030 im Verkehrssektor sowie im Industriesektor verbleibenden CO₂-Budgets (85 bzw. 117 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente) verbraucht wird, steht dem Vorhaben in Abwägung der Vor- und Nachteile im Ergebnis nicht entgegen. Setzt man die für den vorliegenden Planungsabschnitt der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau berechneten verkehrsbedingten THG-Emissionen von 4.320,55 t/a und die ermittelten CO₂-Äquivalente der THG-Lebenszyklusemission von 6.818,06 t/a, in der Summe 11.138,61 t/a, zu den

im Jahre 2021 weltweit angefallenen 36,3 Milliarden Tonnen energiebedingter CO₂-Äquivalente (lt. Information der Internationalen Energieagentur, Paris, zitiert auf der Homepage der Tagesschau vom 08. März 2022) ins Verhältnis, dann würde sich die auf den Bau der A 1 im Abschnitt Kelberg – Adenau entfallenden THG-Emissionen hieran gemessen mit einem rechnerischen Anteil von gerade mal rd. 0,000031 % (11.138,61 t/a von 36,3 Milliarden Tonnen energiebedingten CO₂-Äquivalente im Jahre 2021) ausnehmen.

Überdies gilt es zu berücksichtigen, dass sich die auf den vorliegenden Planungsabschnitt der A 1 entfallenden Treibhausgasemissionen nach der Fertigstellung des Projekts aller Voraussicht nach noch weiter verringern werden. Bereits jetzt zeichnet sich angesichts entsprechender gesetzgeberischer Fördermaßnahmen und Ankündigungen der Automobilindustrie sowie einschlägiger Marktanalysen ab, dass die Umstellung auf Elektromobilität deutlich schneller und in größerem Umfang erfolgen wird als noch vor wenigen Jahren angenommen. Diese Prognose liegt im Übrigen auch dem Klimaschutzplan 2050 und der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde. Nach dem Klimaschutzplan 2050 soll die zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich notwendige Treibhausgasreduzierung nicht vorrangig durch die Verlagerung von Straßenverkehr auf andere Verkehrsträger, sondern durch die Kombination aus einer Effizienzsteigerung der Fahrzeuge und dem verstärkten Einsatz treibhausgasneutraler Energie erreicht werden (Klimaschutzplan 2050, S. 52). Hinzu kommt, dass nach den vorgelegten Prognosezahlen für 2030 eher mit einem Rückgang der Verkehrszahlen zu rechnen ist (Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg - Blankenheim 2015, Prognose 2030, Unterlage 22.2, aufgestellt am 03.04.2018 (Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel - Saar - Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Lückenschlüsse A 64 – A 1 Nordumfahrung Trier und A 1 Blankenheim – Daun, A 1 Kelberg – Daun, Verkehrsmengenprognose und Planfall 2030 vom Dezember 2015).

Den auf den hier festgestellten Planungsabschnitt der A 1 entfallenden Treibhausgasemissionen stehen auf der anderen Seite die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele einer Entlastung des bestehenden Straßennetzes vom überregionalen Durchgangsverkehr, der Entflechtung des überregionalen vom regionalen Durchgangsverkehr sowie des kleinräumigen Quell- und Zielverkehrs, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verringerung des Unfallgeschehens im nachgeordneten Netz, der Reduzierung der Nutzerkosten durch Senkung von Wege- und Zeitaufwand und die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des gesamten Straßennetzes sowie die weiteren für den A 1-Ausbau im Projekt-Dossier (Siehe Teil 1.2 „Grunddaten“ des PRINS-Informationssystems (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-prins-einsehen.html?nn=187598>) hinterlegten Projektziele, auf die hier verwiesen wird, gegenüber.

Dafür, dass die Vorteile einer Verwirklichung des vorliegenden Planungsabschnittes den mit diesem Vorhaben verbundenen Nachteil zusätzlicher CO₂-Emissionen überwiegen, spricht auch, dass der rd. 10,5 km lange Abschnitt AS Kelberg – AS Adenau lediglich ein Unterabschnitt des derzeit noch offenen 25,2 km langen Lückenschlusses zur Vervollständigung der ansonsten bereits auf einer Länge von rd. 730 km durchgängig fertiggestellten und unter Verkehr befindlichen Autobahn A 1 zwischen der deutsch-französischen Grenze bei Saarbrücken

im Saarland und Heiligenhafen an der Ostsee darstellt. Der verbleibende letzte, noch nicht planfestgestellte Abschnitt zwischen der AS Adenau und der AS Blankenheim (rd. 15 km) befindet sich ebenfalls schon in einem fortgeschrittenen Planungsstadium. Bei diesem Grad der Verwirklichung der A 1-Planung könnte auch ein Verzicht auf den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt AS Kelberg – AS Adenau nicht mehr maßgeblich zu einer Reduktion des durch das Gesamtprojekt der A 1 bedingten Verkehrs und der daraus resultierenden Emissionserhöhung beitragen. Der Verzicht würde vielmehr im Wesentlichen lediglich dazu führen, dass der Verkehr im Bereich des Lückenschlusses der A 1 weiterhin über das bestehende Straßennetz abgewickelt werden müsste.

An dieser Abwägung hält die Planfeststellungsbehörde auch mit Blick auf die Regelung des § 13 Abs. 1 Satz 3 KSG fest, nach der der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung auf Bundesebene für die Vermeidung oder Verursachung von Treibhausgasemissionen ein CO₂-Preis („Schattenpreis“) zugrunde zu legen ist. Die Regelung findet auf die Fernstraßenplanung keine Anwendung (BVerwG, Urt. vom 04. Mai 2022 – 9 A 7.21 – Entscheidungsumdruck Rdnr. 79). Sie bindet nach ihrem ausdrücklichen Wortlaut nur den Bund, nicht aber die Länder und deren Landesbehörden. Der sachliche Anwendungsbereich der Vorschrift beschränkt sich zudem ausdrücklich auf Beschaffungsvorgänge. Der Begriff der Beschaffung entspricht jenem des Vergaberechts und ist Oberbegriff für den Erhalt von vertraglichen Leistungen. Die Verpflichtung der öffentlichen Auftraggeber bezieht sich hier zudem primär, wie auch bei § 13 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 3 KSG, auf den vorbereitenden Prozess der Konzeption und Strukturierung eines Vergabeverfahrens. Das Ziel besteht darin, die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung um spezifisch klimabezogene Aspekte zu ergänzen. Es handelt sich aber nicht um ergänzende, von der Planfeststellungsbehörde zu prüfende Anforderungen an die Zulassung eines Vorhabens.

Unabhängig davon, dass die primär auf Beschaffungsvorgänge bezogene Regelung des § 13 Abs. 1 Satz 3 KSG hiernach auf Vorhabenzulassungen somit unmittelbar keine Anwendung finden dürfte, würde sie auch nichts daran ändern, dass die Klimaschutzbelange vorliegend im Ergebnis zurücktreten, weil auch bei einer monetären Kosten-Nutzen-Betrachtung der Nutzen des Projekts die negativ zu bewertenden Treibhausgasemissionen deutlich überwiegt: Im BVWP ist zum Gesamtprojekt „A 1 AS Kelberg (B 410) – AS Blankenheim (B 51)“ unter Nr. 1.8 (Umwelt- und Naturschutzrechtliche Beurteilung [Modul B]) angegeben, dass die Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) von 16.363,327 t/a unter Ansatz von 145 €/t mit einem jährlichen Nutzen von minus 2,372 Mio. €/a und einem Barwert von minus 58,820 Mio. € zu bewerten sind. Nach der in Nr. 1.7 aufgestellten Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) ist die Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur mit einem jährlichen Nutzen von minus 0,869 Mio. €/a bewertet. Trotz dieser und weiterer Negativposten beläuft sich nach den weiteren Angaben unter Nr. 1.7 im Ergebnis der jährliche Gesamtnutzen auf 83,135 Mio. €/a und der Barwert der Nutzen auf 2.060,941 Mio. €. An dem deutlichen Überwiegen des Nutzens gegenüber den Kosten, wie es sich aus diesen Zahlen auch unter monetärer Berücksichtigung der Treibhausgasemissionen ergibt, ändert sich auch dann nichts, wenn

man sie nach dem Verhältnis der Teilstrecke zwischen der AS Kelberg – AS Adenau zur Gesamtstrecke AS Adenau – AS Blankenheim (10,5 / 25,2) anteilmäßig auf den vorliegenden Planungsabschnitt herunterrechnet.

Wie bereits an anderer Stelle dargelegt, hat der Vorhabenträger die Auswirkungen der sog. „Nullvariante“ detailliert untersucht. Vor dem Hintergrund einer gesamtheitlichen planerischen Betrachtung wurde eine separate gutachterliche Untersuchung zur Nullvariante für den Lückenschluss der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg und somit auch für den vorliegenden Planungsabschnitt zwischen der AS Kelberg bis AS Adenau aus verkehrlicher Sicht durchgeführt (vgl. Unterlage 21). Die sog. „Nullvariante“ beschreibt die Situation, bei der der Lückenschluss der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg und damit auch der Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau nicht umgesetzt werden würde.

Grundsätzlich ließen sich mit der Nullvariante, also dem Verzicht auf den Autobahneubau, die damit verbundenen Planziele nicht erreichen. Das Ziel, durch die Herstellung des Lückenschlusses der A 1 eine durchgängige verkehrssichere Autobahnverbindung zu schaffen, könnte nicht umgesetzt werden. Das Planungsziel einer leistungsfähigen und eine den verkehrlichen Erfordernissen entsprechenden großräumigen Fernstraßenverbindung der A 1 würde damit verfehlt. Weiterhin könnten die Entlastungswirkungen des derzeitigen und künftigen Verkehrsaufkommens auf dem untergeordneten Straßennetz nicht auftreten und somit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dort nicht verbessert werden. Letztendlich würden bei einem Verzicht auf die Neubaumaßnahme die mit der Maßnahme verbundenen Zielsetzungen des Bedarfsplans als auch die erforderliche Netzfunktion der derzeit bestehenden Lückenschlussabschnitte zwischen der AS Kelberg und dem AD Vulkaneifel verfehlt. Eine Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen im derzeitigen Straßennetz, insbesondere in den Ortsdurchfahrten, könnte ohne den Neubau der A 1 ebenfalls nicht erreicht werden.

In der genannten gutachterlichen Untersuchung zur Nullvariante wurde für den Lückenschluss der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg aus verkehrlicher Sicht insbesondere auch untersucht, wie sich verkehrsökonomische Parameter wie Fahrtzeiten, Fahrleistung, Kraftstoffverbrauch und Schadstoffe sowie das Unfallgeschehen im Straßenbestandsnetz bei einem Verzicht auf den Neubau der A 1 entwickeln würden. Als Beurteilungsgrundlage der verkehrlichen Auswirkungen, insbesondere der Entwicklung der Verkehrszahlen, wurde die „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung zum großräumigen Verkehr im Korridor Mosel - Saar - Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Lückenschlüsse A 64 - A 1 Nordumfahrung Trier und A 1 Blankenheim – Daun“ vom Februar 2010 (vgl. Unterlagen 22.1) herangezogen. Im Ergebnis der Untersuchung der Nullvariante haben sich insbesondere folgende Erkenntnisse herausgestellt, die sich bei dem Verzicht auf die Umsetzung des vorliegenden Neubaufvorhabens der A 1 ergeben würden.

Mit der „Nullvariante“ würde keine Verkehrsentlastungen im Bestandsnetz erreichbar sein. Durch den gesamten Lückenschluss können durch Umschichtungen von Verkehrsmengen aus dem Bestandsnetz auf die Autobahn Verkehrsentlastungen von bis zu 80 % (Prognoseho-

izont 2025) erwirkt werden. Insbesondere auch die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr und die dadurch bewirkte Verbesserung der Immissionsbelastungen könnten bei einem Verzicht auf den Bau der A 1 nicht erreicht werden. Die A 1 bewirkt eine Entlastung des nicht bedarfsgerecht ausgebauten Bestandsstraßennetzes insbesondere durch den vorhanden überregionalen Schwerverkehr. Gemäß der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung vom Februar 2010 kann festgehalten werden, dass der Lückenschluss im Zuge der B 51 / A 60 die maximale Entlastungswirkung entfaltet. Auf diesem Abschnitt sind Entlastungen von 3.000 bis 5.000 Kfz/d (maximal 33 %) möglich. Östlich der A 1 kann eine Entlastung des Streckenzuges A 61 / B 262 um 3.000 bis 10.000 Kfz/d erreicht werden. Gegenüber dem Verzicht auf den Lückenschluss sind mit dem Autobahnbau Entlastungen der regionalen Straßen im gesamten Umfeld des Vorhabens von 50 bis 80 % zu erwarten. Durch die Verkehrsverlagerungen vom Bestandsnetz auf die Autobahn werden bestimmte Ortslagen erheblich von Durchgangsverkehren entlastet. Auf dem Streckenzug der L 26 – B 421 mit den Ortsdurchfahrten (OD), Hillesheim, Walsdorf, Zilsdorf, Oberehe, Dreis-Brück ist eine Entlastung von 700 bis 2.500 Kfz/d zu erwarten. Auf dem Streckenzug der B 257 mit den Ortsdurchfahrten Adenau, Quiddelbach, Müllenbach, Zermüllen beträgt die Entlastung 1.000 bis 1.600 Kfz/d. Die Reduzierung der Durchgangsverkehre bedeutet in den Ortslagen gleichzeitig eine Reduzierung der Belastung von Lärm und Schadstoffemissionen.

Ganz wesentlich ist auch, dass die „Nullvariante“, sprich ein Verzicht auf den Lückenschluss der A 1, einen Verzicht auf Verkehrsentsparungen im Bestandsnetz sowie einen Verzicht auf signifikante Schadstoffeinsparungen bedeuten würde. Mit der Verwirklichung des gesamten Lückenschlusses und der damit verbundenen Verlagerung von heutigen Fahrtrouten im Kreis-, Landes- und Bundesstraßenbestandsnetz auf die kürzere Autobahnverbindung können bedeutende Fahrleistungen (Mehrkilometer, Mehrverbrauch) eingespart und damit die Schadstoffbelastung der Umwelt reduziert werden. Das vorliegende Verkehrsgutachten zur Nullvariante (Unterlage 21) belegt, dass im Falle eines Verzichts auf den Lückenschluss rd. 200.000 Kfz-km pro Normalwerktag mehr geleistet würden. Die Bilanz setzt sich aus rd. 390.000 Kfz-km zusammen, welche im Autobahnnetz entfallen. Gleichzeitig müssen aber im nachgeordneten Straßennetz rd. 590.000 Kfz-km pro Normalwerktag zusätzlich geleistet werden. Nach Verkehrsarten bedeutet dies, dass ca. 175.000 Kfz-km im Leichtverkehr und rd. 25.000 Kfz-km im Schwerverkehr nicht eingespart würden. Würde der Lückenschluss der A 1 nicht realisiert, hieße dies, auf die Einsparmöglichkeit von ca. 4.600 Kfz-Std./Normalwerktag (rd. 1.000 Kfz-Stunden im Schwerverkehr und rd. 3.600 Kfz-Stunden/Normalwerktag im Leichtverkehr) zu verzichten. Der Mehraufwand kommt zustande, indem einerseits zwar rd. 3.900 Std./Jahr auf Autobahnen entfallen, dafür andererseits aber 8.500 Kfz-Stunden im nachgeordneten Netz der Bundes-, Landes-, Kreis- und sonstigen Straßen anfallen würden. Bezogen auf die Verkehrsprognose 2025 – würden durch den Lückenschluss der A 1 somit pro Jahr rd. 66,5 Mio. Kfz-km und damit rd. 2.861 t Kraftstoff eingespart werden und ca. 1,5 Mio. Stunden Stau/Jahr vermieden werden können. Der Verzicht auf den Lückenschluss der A 1 würde damit pro Jahr einen Kraftstoff-Mehrverbrauch von ca. 2.900 t bewirken, der sich etwa hälftig auf Otto-Kraftstoffe und Diesel aufteilen würde. Der Mehrverbrauch entspricht ca. 3,6

Mio. Liter Kraftstoffe. Durch die Umsetzung des Lückenschlusses können nach den Berechnungen der Untersuchung zur Nullvariante hiernach ca. 2.900 t Kraftstoffe und ca. 9.000 t des klimaschädigenden Kohlendioxids (CO₂) pro Jahr eingespart werden.

Mit der „Nullvariante“ würde auch keine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden können. Die Autobahn ist in Bezug auf das Unfallgeschehen und den diesbezüglichen Kennwert „Unfallrate“ die mit Abstand sicherste Straßenkategorie. Mit dem Verzicht auf den Lückenschluss würde auf eine wesentliche Verbesserung der Unfallrate im Bestandsnetz mit allen Konsequenzen der Unfallfolgen verzichtet werden. Infolge dessen würde die Nichtumsetzung des Lückenschlusses der A 1 bedeuten, dass auf eine Maßnahme verzichtet wird, welche Verkehrsteilnehmern schwere und leichtere Schäden für ihre Gesundheit ersparen würde und darüber hinaus sogar einzelnen Menschen das Leben retten könnte. Durch den Autobahnbau und die Verkehrsverlagerungen des Außerortsverkehrs auf diesen verkehrssicheren Straßentyp kann eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt werden. Die erheblich günstigere Trassierung einer Autobahn, mit großzügigen Radien und moderaten Längsneigungen, sowie die planfreie Gestaltung der Knotenpunkte, wirken sich positiv auf die Sicherheit des Verkehrsflusses aus.

Mit dem vorliegenden Neubau der Bundesautobahn A 1, AS Kelberg bis AS Adenau als Teil des Lückenschlusses der A 1 wird ein bedeutender Teil des Netzschlusses im Fernstraßennetz verwirklicht. Der Lückenschluss zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg ist geeignet, zu einer Verbesserung der überregionalen Verkehrsbeziehungen und des Fernverkehrs beizutragen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erheblich zu verbessern. Im Übrigen wird durch die Schließung der Lücke der A 1 die Erreichbarkeit der Region wesentlich verbessert und somit auch die regionale Wirtschaft und der Tourismus gestärkt. Durch die Verbesserung des Straßennetzes wird die Ansiedlung von Gewerbegebieten in der Region lukrativer gestaltet und somit die Schaffung neuer Arbeitsplätze erleichtert.

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch den Neubau der Bundesautobahn A 1, Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau als Teil des Lückenschlusses der A 1 die Verkehrsqualität als auch in der Verkehrssicherheit regional und überregional wesentlich verbessert werden kann. Vor dem Hintergrund der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung ist der vorgesehene Autobahnneubau erforderlich. Hierdurch trägt der Straßenbaulastträger seinem gesetzlichen Auftrag nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG Rechnung, die „Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen“. Nach alledem verfügt das hier planfestgestellte Straßenbauprojekt über eine hinreichende Planrechtfertigung, welche sich insbesondere auch in der Ausweisung des Vorhabens im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen als Anlage zum 6. FStrAbG vom 23. Dezember 2016 und dem diesem zugrundeliegenden Bundesverkehrswegeplan 2030 widerspiegelt.

Nach § 13 Abs. 2 KSG prüft der Bund bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung, wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 beigetragen werden kann. Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten in

Frage, dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann. Abgesehen davon, dass auch die Regelung des § 13 Abs. 2 KSG, welche ebenfalls nur Maßnahmen und Entscheidungen im direkten Zusammenhang mit Investitions- und Beschaffungsvorgängen betrifft, auf einen Planfeststellungsbeschluss für eine Fernstraßenplanung, die weder selbst eine Investitions- oder Beschaffungsmaßnahme darstellt noch vorbereitet, keine Anwendung findet (vgl. BVerwG, Urt. vom 04. Mai 2022, a.a.O. Rdnr. 79), ist auch nicht ersichtlich, dass das hier festgestellte Straßenbauvorhaben mit Blick auf den Klimaschutz günstiger realisiert werden könnte. Weder im Hinblick auf seine bau-, oder anlage- noch seine betriebsbedingten Auswirkungen könnte der Bau der A 1 mit dem Ziel der weiteren Minderung der Treibhausgasemissionen anders umgesetzt werden. Bei der Planung und dem Bau von Straßen geben Richtlinien und Normen den grundsätzlichen Rahmen für den baulichen Umfang vor. Diese, auch bei der hier vorliegenden Straßenplanung anzuhaltenden Regelwerke enthalten vielfältige Vorgaben für die Festlegung der äußeren Maße der Straßenfläche, den technischen Aufbau von Straßen, die zu verwendenden Baustoffe und Bauweisen entsprechend den erforderlichen Belastungsklassen für Verkehrsflächen (z.B. Asphalt, Betonbauweisen), die Querschnitte (Regelquerschnitte), Straßenflächen-gestaltung und die Verkehrssicherheit im Straßenbau. Insbesondere was die bau- und anlagebedingten Auswirkungen anbelangt, ist der Vorhabenträger gemäß § 4 FStrG von Gesetzes wegen gehalten, sein Vorhaben nach dem aktuellsten Stand der Technik, d.h. unter Einsatz modernster und umweltfreundlichster Maschinen- und Bautechnik sowie unter Berücksichtigung der aktuell gültigen Straßenbau-Richtlinien, Baunormen und DIN-Vorschriften herzustellen. Entsprechend den einschlägigen Richtlinien sind Querschnitte für Straßen auf das notwendige Maß begrenzt bzw. so ausgelegt, wie sie für die prognostizierte verkehrliche Nutzung benötigt werden. Dadurch ist eine bauliche Realisierung des Vorhabens nach den aktuellsten Standards der Straßenbautechnik, welche hinsichtlich des Maschinen- und Materialeinsatzes sowie der zu verwendenden Baustoffe die aktuellen fachwissenschaftlichen Erkenntnisse zur Umwelt- und Klimatechnik berücksichtigen, sichergestellt. Eine konkrete Betrachtung unter dem Aspekt einer klimaschonenden Bauausführung (Einsatz CO₂-freundlicher Bauweisen bzw. Baustoffe) ist im Stadium des Planfeststellungsverfahrens noch nicht möglich; eine diesbezügliche Betrachtung kann vielmehr sach- und fachgerecht erst im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. bei der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen sowie bei der konzeptionellen Erstellung der Baustellenablaufplanung durch den Vorhabenträger erfolgen und entsprechende Festlegungen getroffen werden. In Kapitel C.VI.16 dieses Beschlusses wird der Vorhabenträger zu einer diesbezüglichen Betrachtung und - hieraus abgeleitet - zu einer möglichst klimaschonenden Bauausführung angehalten. Bei der Gestaltung der hier festgestellten Baumaßnahme wurde sowohl hinsichtlich ihrer Linienführung, der technischen Ausgestaltung und der Einbindung der Straße in das Gelände (z.B. Straßenquerschnitt, Höhenlage, Überbrücke der Talbereiche mittels Brückenbauwerken) darauf geachtet, dass eine Ausführung zum Tragen kommt, mit der die geringstmöglichen Auswirkungen insbesondere auf die Natur und Landschaft, das Wasserregime, die Umwelt und auch das Klima verbunden

sind. Dabei wurde auf eine optimale Einpassung der Trasse sowie eine weitestgehende Anpassung der Straßengradiente in das Gelände geachtet. Außerdem wurde der Regelquerschnitt zur Verminderung der Flächeninanspruchnahme reduziert. Der vorliegende Streckenabschnitt der A 1 erhält einen zweibahnigen Querschnitt mit getrennten, jeweils zweistreifigen Fahrbahnen für jede Fahrtrichtung. Abweichend von dem in der RAA an sich vorgesehenen Regelquerschnitt RQ 31 ist aufgrund der gemäß den Verkehrsprognosen zu erwartenden Verkehrszahlen und der Streckencharakteristik ein reduzierter Sonder-Querschnitt SQ 27 zulässig und dementsprechend vorgesehen. Dadurch wird eine im Vergleich zum RQ 31 spürbar verminderte Flächeninanspruchnahme ermöglicht. Eine weitergehende Reduzierung der projektbedingten Auswirkungen wäre nur möglich, wenn auf die Realisierung des Vorhabens gänzlich verzichtet würde (sog. „Nullvariante“), was aber unter Abwägung aller projektrelevanten Aspekte und Belange unter Berücksichtigung des für das Vorhaben streitenden besonderen öffentlichen Interesses sowie unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten keine vorrangige Option sein kann. Der in Einwänden erhobene Vorwurf, dass die „Nullvariante“ bei der Würdigung des Gesichtspunktes des Klimas und des Klimaschutzes nicht in den Blick genommen worden sei, ist hiernach als unzutreffend zurückzuweisen. Was den weiteren Einwand angeht, dass als klimaoptimierte Variante der Ausbau eines attraktiven Schiene-ÖPNV-Systems nicht betrachtet worden sei, gilt es darauf hinzuweisen, dass der Ausbau des Schienen-ÖPNV-Verkehrs keine Alternative zum Bau der Autobahn darstellen würde, weil damit die mit dem Ausbau verfolgten Projektziele nicht erreicht werden könnten. Rechtlich würde es sich hierbei um ein juristisches „aliud“ zum Autobahnbau und damit um ein anderes Projekt handeln.

Bei der Bewertung der Klimaauswirkungen des Vorhabens ist schließlich auch zu sehen, dass die wesentlichen Grundentscheidungen bereits auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung getroffen wurden, die durch den Gesetzgeber in Form der Bedarfsplanung als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) legitimiert worden sind und durch welche die konkrete Projektzulassung grundsätzlich nicht in Frage gestellt werden können. Der Weg zur Erreichung der festgelegten Klimaziele wird fernerhin vorrangig im Rahmen einer ganzheitlichen Klimaschutzpolitik durch den Gesetzgeber festgelegt, der in seiner Gesamtheit den verfassungsrechtlichen Anforderungen, die sich aus dem Klimaurteil des BVerfG ergeben, standhalten muss. Dies entspricht auch der Gesetzessystematik des Klimaschutzgesetzes. Danach ist Grundlage dieser Klimapolitik die Aufstellung, Fortschreibung und Aktualisierung von Klimaschutzprogrammen nach § 9 KSG bzw. bei Verfehlungen der Klimaziele die Aufstellung von Sofortprogrammen nach § 8 KSG. Die Planfeststellung hat insofern nicht die Aufgabe einer übergeordneten Klimaschutzplanung. Die Minderungsziele der einzelnen Sektoren sind daher nicht projektbezogen zu erreichen. Dies entbindet den Vorhabenträger indes nicht von der Ermittlung der vorhabenbedingten THG-Emissionen und Bewertung durch die zuständige Behörde, was hier - wie vorstehend dargelegt - geschehen ist.

Der vorliegend festgestellte Planungsabschnitt sowie der geplante Lückenschluss der A 1 insgesamt führt nicht dazu, dass die Ziele des nationalen und rheinland-pfälzischen Klimaschutzgesetzes nicht erreicht werden können. Das Vorhaben widerspricht daher nicht den öffentlichen Interessen des Klimaschutzes. Aber auch dann, wenn dies der Fall wäre, würde sich das

für das Vorhaben streitende besondere öffentliche Interesse nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in der Abwägung aller planungsrelevanten Beläge gegenüber den dem Projekt entgegenstehenden Belangen und insbesondere auch gegenüber dem Belangen des Klimas und des Klimaschutzes als vorzugswürdig darstellen.

Nach alledem ist die Realisierung des hier festgestellten Planungsabschnitts der A 1 auch mit Blick auf die mit ihm einhergehenden verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen, den anlagebedingten Lebenszyklusemissionen sowie den projektbezogenen landnutzungs-spezifischen Treibhausgasemissionen von einem besonderen öffentlichen Interesse getragen, welches ihm in der Abwägung sämtlicher planungsrelevanter Belange ein überwiegendes Gewicht verleiht. Dabei würde das für das Vorhaben streitende öffentliche Interesse in der Abwägung mit den Belangen des Klimaschutzes auch dann noch überwiegen, wenn für die A 1 etwa von höheren Verkehrsbelastungen als im Zusammenhang mit der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans angenommen und hieraus resultierend von höheren verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen als oben dargelegt auszugehen wäre. Nichts Anderes würde schließlich auch für den Fall gelten, dass die für das Vorhaben anzusetzenden Abgasemissionskosten nicht – wie bei der Erstellung des BVWP - mit 145 €/t pro Jahr zu bemessen sein würden, sondern mit einem höheren Ansatz zu berücksichtigen wären. Das für das Straßenbauvorhaben streitende öffentliche Interesse würde aus den vorstehend dargelegten Gründen auch in diesem Falle überwiegen; das Vorhaben könnte unter dem Aspekt des Klimas auch dann zulässigerweise realisiert werden.

Die hier festgestellte Planung ist mithin auch unter Berücksichtigung des Aspektes des Klimaschutzes zulässig.

(13) Anforderungen der Seveso III-Richtlinie

Der Vorhabenträger hat die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben der EU-Seveso-III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates) und deren nationalen Umsetzungsbestimmungen geprüft. Die Seveso-III-Richtlinie regelt Anforderungen an eine Errichtung sowie den Betrieb von Störfallanlagen und enthält zudem Vorgaben für die Realisierung anderer Vorhaben in der Nachbarschaft solcher Störfallanlagen. Hauptsächlich geht es um definierte Abstände zwischen den Störfallanlagen und anderen Vorhaben, die zur Vermeidung von Störfällen und Unfallgefahren einzuhalten sind. Die rechtlichen Vorgaben der EU-Seveso-III-Richtlinie sind mit dem Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates vom 30. November 2016 (BGBl. I, S. 2749) in das deutsche Recht transferiert worden. Das Gesetz ist am 07.12.2016 in Kraft getreten. Im Zuge dieses Gesetzes wurde auch eine Änderung des UVPG vorgenommen, mit der sichergestellt wurde, dass die Prüfung etwaiger Störfall- bzw. Unfallrisiken durch das Heranrücken

von Straßenbauvorhaben an Störfallbetriebe im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der Störfall-Verordnung im Rahmen der durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt.

Der Vorhabenträger hat überprüft, ob das vorliegende Straßenbauvorhaben in der Nähe eines Störfallbetriebes i.S.d. Bundesimmissionsschutzgesetzes bzw. der Störfall-Verordnung liegt und ob sich hieraus ggf. Stör- bzw. Unfallrisiken ergeben könnten. Nach Auskunft der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als zuständiger Fachbehörde liegen im weiteren Umfeld der Straßenplanung 5 Betriebe, die jedoch nach ihrer Einschätzung keinen Einfluss auf die Planung der A 1 haben können.

Diese Betriebe befinden sich in Bad Breisig, Utzerath, Saxler, Hillesheim-Niederbettingen und Stadkyll. Der nächstgelegene Betrieb ist rd. 7,5 km von der Neubaustrecke entfernt. Bei maximal einzuhaltenden Achtungsabständen von 500 bzw. 200 m sind Beeinträchtigungen der Betriebe auf das geplante Straßenbauvorhaben sowie des Bauvorhabens auf die Betriebe ausgeschlossen.

Auch unter dem Gesichtspunkt etwaiger Stör- bzw. Unfallrisiken i.S.d. Seveso-III-Richtlinie sind somit keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu befürchten.

(14) Schutzgutübergreifende Gesamtbewertung

Die Gesamtbewertung ergibt, dass das Vorhaben im Untersuchungsraum zum Teil zu Beeinträchtigungen der Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen sowie biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser sowie Landschaft führt. Auch die übrigen Schutzgüter Luft, Klima sowie kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind, wenngleich auch nur in geringerem Maße, von dem Vorhaben beeinträchtigt. Wenn nicht im Wege von Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen bereits im Vorfeld eine Reduzierung bzw. Vermeidung von Schutzgutbeeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter erreicht werden kann, ist ein angemessener Ausgleich durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen und auch geeignet, eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu gewährleisten.

Unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan geplanten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie einer fachgerechten Umsetzung und nachgewiesenen Funktionalität der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verbleiben durch den Bau der A 1 im Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau keine erheblichen Umweltauswirkungen. Auf die dem Straßenbaulastträger im Zusammenhang mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung zusätzlich auferlegten Maßnahmen in Kapitel C, Nr. III dieses Beschlusses wird ergänzend hingewiesen. Das planfestgestellte Vorhaben erweist sich danach als umweltverträglich.

Das geschilderte Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung und die diesbezüglichen Bewertungen der Planfeststellungsbehörde stehen im Einklang mit den Anforderungen des UVP-Rechts. Die Zulassung des Vorhabens begegnet daher auch unter uvp-rechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

X.6 Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG (§ 9 Abs. 2 LKSG) i.V.m. § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG

Außer den Vorgaben, die sich aus den Vorschriften des UVP-Rechts (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. § 16 Abs. 3 i.V.m. Anlage 4 Ziffer 4 b) und 4 c) gg) UVP) für die Prüfung und Würdigung des Klimas unter dem Gesichtspunkt des globalen Klimas (Makroklimas) und den Wirkungen des Vorhabens unter dem Gesichtspunkt der Treibhausgasemissionen ergeben, und die unter vorstehendem Gliederungspunkt X.5 „Erläuterungen zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens / Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen“ und dort namentlich unter „X.5.4.2 (12) Auswirkungen des Vorhabens mit Blick auf das Klima und die Klimaschutzziele (Klimawandel)“ umfassend ermittelt und dargestellt wurden, sind im Rahmen der hier vorzunehmenden fernstraßenrechtlichen Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG zusätzlich auch noch die Anforderungen zu würdigen, die aus den Bestimmungen des Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 Bundesklimaschutzgesetz (§ 9 Abs. 2 Landes-Klimaschutzgesetz) für die Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit abzuleiten sind. Die Planfeststellungsbehörde hat gesehen, dass aus dem dort normierten Berücksichtigungsgebot in Bezug auf die genannten Aspekte zusätzlichen Anforderungen an die planerische Abwägung (§ 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG) zu stellen sind. Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen seines hier festgestellten Straßenbauvorhabens hinsichtlich der mit ihm einhergehenden Treibhausgase und deren Wirkungen auf die im KSG beschriebenen Klimaziele in einem ergänzenden Fachbeitrag „Klima“ vom 12. August 2022 dargestellt. Die Planfeststellungsbehörde hat unter Zugrundelegung dieses Fachbeitrags die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG beurteilt und in die von ihr vorzunehmende Abwägung aller planungsrelevanten Belange eingestellt. Sie gelangte dabei zu der begründeten Überzeugung, dass sich die Straßenbaumaßnahme A 1 Abschnitt AS Kelberg – AS Adenau auch im Hinblick und unter Berücksichtigung der vorbeschriebenen Klimaschutzbelange als abwägungsfehlerfrei und damit als rechtlich zulässig erweist. Zur Vermeidung von Wiederholungen kann diesbezüglich zur näheren Begründung auf die umfangreichen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde im Zusammenhang mit der Würdigung der Anforderungen des UVP-Rechts unter dem oben zitierten Gliederungspunkt X.5 „Erläuterungen zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens / Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen“ und dort namentlich unter „X.5.4.2 (12) Auswirkungen des Vorhabens mit Blick auf das Klima und die Klimaschutzziele (Klimawandel)“ verwiesen werden. In den dortigen Ausführungen sind die sich aus Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 Bundesklimaschutzgesetz (§ 9 Abs. 2 Landes-Klimaschutz-

gesetz) ergebenden Anforderungen bereits umfassend mitbehandelt und vollumfänglich gewürdigt worden, sodass an dieser Stelle von weiteren Ausführungen hierzu abgesehen werden kann.

X.7 Natur- und umweltschutzrechtliche Gesamtbewertung

Wie die Planfeststellungsbehörde bereits an anderer Stelle festgestellt hat (s. Kapitel E, Nr. IV), erweist sich die vorliegende Planung auch mit Blick auf die Fortführung der Planung in Nordrhein-Westfalen als zulässig. Die natur- und umweltschutzrechtliche Zulässigkeit ergibt sich aus den vorstehenden Darstellungen der Planfeststellungsbehörde. Die einschlägigen natur- und umweltschutzrechtlichen Vorgaben wurden beachtet. Die Planung ist vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung, der artenschutzrechtlichen Vorgaben sowie der Vorschriften zum Habitat- und Vogelschutz zulässig. Sie steht auch im Einklang mit den Anforderungen des UVP-Rechts. Dem sich aus § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ergebende Berücksichtigungsgebot bezüglich der sich aus Art. 20a GG und dem KSG ergebenden Klimaschutzziele ist ebenfalls vollumfänglich Rechnung getragen. Die Zulassung des Vorhabens begegnet daher unter natur- und umweltschutzrechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

X.8 Behandlung der Detailforderungen bzw. der Einwendungen zum landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzept

X.8.1 Beeinträchtigung von Naturschutz- und NATURA 2000-Gebieten

Im Rahmen von Sammeleinwendungen wurde im Anhörungsverfahren vorgetragen, dass die Trasse der A 1 unter anderem sechs europäische Naturschutzgebiete, drei Vogelschutzgebiete sowie drei FFH-Gebiete tangiert und schädigt und somit aus Naturschutzgründen nicht verantwortbar sei.

Die Betroffenheit des Gebietsschutzes wurde in den Unterlagen 19.4.1 bis 19.4.6 entsprechend den aktuellen fachlichen und rechtlichen Anforderungen geprüft. Die Verträglichkeitsprüfungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Erhaltungsziele, zum Teil unter Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen, nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Ferner wurde vorgetragen, dass durch die Planung ein Lebensraumverlust für Fledermauspopulationen, streng geschützte Vogelarten wie Haselhuhn oder Rotmilan und die Wildkatze verursacht wird.

Die Betroffenheit der genannten Arten wurde, sofern bei den zum Teil mehrfach wiederholten projektspezifischen Kartierungen Nachweise erfolgten (Unterlage 19.6), innerhalb des Artenschutzbeitrags (Unterlage 19.2) artspezifisch überprüft. Sofern Maßnahmen erforderlich sind, wurden diese in die Maßnahmenplanung (Unterlage 9.1, Unterlage 9.2) des Landschaftspflegerischen Begleitplans übernommen.

Die Einwender trugen darüber hinaus vor, dass große zusammenhängende Wälder zerschnitten werden, Biotope vernichtet und der Artenschutz missachtet wird. Allein 31 Vogelarten sind in der Roten Liste von Rheinland-Pfalz bzw. der Roten Liste Deutschlands aufgeführt. Neun Arten sind gemäß Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie geschützt. Unter den Arten der Roten Liste von Rheinland-Pfalz kommen Eisvogel, Grünspecht, Klein-, Schwarz- und Mittelspecht, Neuntöter, Schafstelze, Wachtel, Uhu sowie Wasseramsel vor. Ebenso sind die Wälder und Bachtäler rund um Senscheid und Nohn Bruthabitate von Rotmilan und Schwarzstorch. Im Nohner Bachtal wurde sogar das Vorkommen des Feldschwirls nachgewiesen (Naturschutzgroßprojekt Obere Ahr Hocheifel). Darüber hinaus leben in diesen Wäldern schützenswerte Arten wie z.B. die Wildkatze, welche auf Landschaftszerschneidungen und Lärm überaus sensibel reagiert.

Diese Einwendungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Die Betroffenheit des Biotopverbundes einschließlich der Leitart Wildkatze und die Wirksamkeit der geplanten Vermeidungsmaßnahmen/ Querungshilfen wurde in einer eigenständigen Un-

terlage (Unterlage 19.6.11, Gutachten Biotopverbund) geprüft. Die Betroffenheit der genannten Arten wurde im Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2) entsprechend den aktuellen fachlichen- und rechtlichen Anforderungen geprüft.

Die aus der Prüfung resultierenden artspezifischen Kompensationsmaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1) und im Artenschutzfachbeitrag für die europäisch geschützten Arten (Unterlage 19.2) ausführlich begründet und in den Maßnahmenplänen (Unterlage 9.1 und 9.2), den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3) und der tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Unterlage 9.4) detailliert dargestellt.

Des Weiteren wurde ausgeführt, dass die Wälder um Lommersdorf und Dorsel vielen Vogelarten (z.B. Rotmilan, Kolkrabe, Eulen, Schwarzspecht) als Lebensraum dienen. Die Bachtäler mit ihrem reichen Lebensraum von Reptilien (z.B. Feuersalamander) und Insekten, unter ihnen seltene Schmetterlinge, würden stark belastet und teilweise zerstört. Die Zerstörung dieser zusammenhängenden Waldgebiete würde für diese Tiere vielleicht das Aussterben in der Region bedeuten. Kostenintensive Auswilderungs- und Renaturierungsprogramme würden so ad absurdum geführt.

Die Seitens der Einwender angesprochenen Wälder befinden sich im Bereich des nördlich angrenzenden Trassenabschnitts Adenau-Lommersdorf. Mögliche Beeinträchtigungen von Vogelarten der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ durch den vorliegend festgestellten Trassenabschnitt sind in einer Vorausschau in der Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (Unterlage 19.4.3, Kapitel 11) untersucht worden. Darüber hinaus sind die charakteristischen Arten der Lebensraumtypen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung „Gewässersystem der Ahr“ (Unterlage 19.4.5) berücksichtigt worden.

Soweit in den Einwendungen allgemein auf das Artensterben (Bienen, Insekten, seltene Wildtierarten) hingewiesen wurde, ist dem entgegenzuhalten, dass die Auswirkungen der vorliegend festgestellten Planung auf die Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen auf Grundlage der aktuell geltenden fachlichen und rechtlichen Vorgaben in den entsprechenden Landschaftspflegerischen Fachbeiträgen untersucht und die erforderlichen Maßnahmen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord -Obere Naturschutzbehörde- als zuständige Fachbehörde abgestimmt wurden. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind u.a. in den Maßnahmenplänen (Unterlage 9.2) und den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3) ausführlich beschrieben und dargestellt; sie sind geeignet, die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe zu kompensieren.

Die Einwender legten dar, dass in den Planungsunterlagen unumwunden zugegeben wird, dass die Vielzahl der Eingriffe in den Naturhaushalt absolut irreversibel und unausgleichbar sind. So würde eines der wenigen, intakten (als stabil geltendes) Wildkatzenvorkommen in Deutschland und den angrenzenden Gebieten leichtfertig gefährdet und bewusst der Ausrottung preisgegeben. Ferner würde der Bestand des Schwarzspechtes und seiner Höhlennachfolgegemeinschaft stark gefährdet. Die Einwender vertraten die Auffassung, dass sich diese

Liste fast beliebig fortsetzen ließe: auch Schwarzstorch, Hohltaube, Uhu, Laufkäferarten, verschiedene Schmetterlingsarten, Wasser-Spitzmaus, Sumpf-Spitzmaus und viele andere mehr seien gefährdet. In dieser Aufzählung seien gefährdete Pflanzen und Biotope noch gar nicht angeführt. Alle diese wertvollen Naturgüter seien in der Kosten/ Nutzenabwägung mit dem Wert Null eingegangen.

Die Planfeststellungsbehörde weist diesen Vorwurf als unzutreffend zurück. Im Rahmen der Erstellung der Planunterlagen sind alle relevanten Auswirkungen der Planung auf die im Planungsbereich vorkommenden Tiere und Pflanzen erfasst und bewertet worden und die jeweils erforderlichen Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

Relevante Wirkungen auf das Wildkatzenvorkommen werden durch die Planung vermieden (Wildkatzenschutzzaun und Querungshilfen in Ergänzung der Talbrücken) oder durch das umfangreiche Maßnahmenkonzept kompensiert. Wirkungen auf das Schwarzspechtvorkommen einschließlich weiterer Höhlennachfolgegemeinschaften wurden artenschutzrechtlich betrachtet und ebenfalls vermieden oder kompensiert. Sofern Maßnahmen lange Entwicklungszeiten benötigen, sind diese entsprechend dem Artenschutzrecht als „Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustands - FCS-Maßnahmen“ geplant (vgl. Unterlage 9.1, Unterlage 9.3). Der Landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 19.1) sieht ein umfangreiches Maßnahmenkonzept zur Vermeidung und Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt vor.

Sofern die Einsprecher befürchten, dass dem Schwarzstorchvorkommen in der Eifel die Vernichtung droht, ist dem entgegenzuhalten, dass die Schwarzstorchvorkommen sowohl artenschutzrechtlich in der Unterlage 19.2 betrachtet wurden, als auch als Erhaltungsziel des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ in einer eigenständigen Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.3). Unter Berücksichtigung der geplanten und sowohl von der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord -Obere Naturschutzbehörde- als auch von der Vogelschutzwarte anerkannten Maßnahmen kann eine Beeinträchtigung des Schwarzstorchvorkommens vermieden werden.

Soweit die Einwender behaupten, dass es sich bei dem Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ um ein faktisches bzw. teilfaktisches Vogelschutzgebiet handelt, kann dieser Auffassung Seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt werden.

Nach Art. 4 Abs. 1 Satz 4 der Vogelschutz-Richtlinie und § 32 Abs. 1 und 2 des Bundesnaturschutzgesetzes erklären die Mitgliedstaaten die für die Erhaltung der in Anhang I aufgeführten Vogelarten „zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete“ zu besonderen Schutzgebieten. In Rheinland-Pfalz sind die Vogelschutzgebiete aufgrund von § 17 Abs. 2 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) in Verbindung mit Anlage 2 zu besonderen Schutzgebieten erklärt worden. Die Erhaltungsziele für die jeweiligen Gebiete wurden gem. Anlage 2 zum Landesnaturschutz-

gesetz bestimmt. Die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung der Schutz- und Erhaltungsziele in den in Anlage 2 LNatSchG aufgeführten Gebieten werden nach § 17 Abs. 3 LNatSchG in Bewirtschaftungsplänen konkretisiert.

Die Vogelarten, die Erhaltungsziele sind, werden in Anlage 2 namentlich aufgeführt. Für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ sind nach Abs. 1 die Arten Schwarzstorch (H), Wespenbusard (H), Rotmilan (H), Haselhuhn (H), Uhu (H), Raufußkauz (H), Eisvogel (H), Schwarzspecht (H), Grauspecht, Mittelspecht, Neuntöter, Wanderfalke und nach Abs. 2 die Zippammer (H), Wendehals, Braunkehlchen benannt. Dabei werden mit „(H)“ bezeichnete Vogelarten als Hauptvorkommen definiert, „die für die Bestimmung der Erhaltungsziele charakteristisch sind“.

Bei dem Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ handelt es sich um ein ordnungsgemäß ausgewiesenes Vogelschutzgebiet im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Satz 4 VS-RL und § 32 BNatSchG, und nicht um ein sogenanntes „faktisches Vogelschutzgebiet“.

Das beklagte Land hat somit eine hinreichende Unterschützstellung und Schutzgebietserklärung für seine rheinland-pfälzischen Vogelschutzgebiete bewirkt. In seinem LNatSchG (alte und neue Fassung) und den dortigen Anlagen 2 hat er eindeutig und verbindlich durch Gesetz festgelegt, welche charakteristischen Vogelarten zu schützen sind. Zugleich hat das Land in der Landesverordnung über die Erhaltungsziele festgelegt, wie die einzelnen Gebiete erhalten und wiederhergestellt werden sollen.

Die im vorliegenden Verfahren durchgeführte Verträglichkeitsprüfung zum Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ hat sich daher an der geltenden Rechtslage bzw. der geltenden Gebietsausweisung orientiert und ist nicht zu beanstanden.

Die Einwender haben ferner vorgetragen, dass die Planungen in eklatanter Weise dem Landesgesetz über Naturschutz und Landschaftspflege und den Forderungen im Raumordnungsbericht der Landesregierung widersprechen würden. Dieser Auffassung kann Seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt werden.

Die Landschaftspflegerischen Fachbeiträge sind auf der Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes und des Landesnaturschutzgesetzes Rheinland-Pfalz erstellt und mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Obere Naturschutzbehörde, als zuständige Fachbehörde abgestimmt worden.

Auch Widersprüche zum Raumordnungsbericht der Landesregierung sind nicht erkennbar. Im Raumordnungsbericht 2013 des (damaligen) Ministeriums für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung heißt es unter Punkt 3.1 „Versorgung mit zentralen Einrichtungen der Daseinsvorsorge und Mobilität auf Straße und Schiene“ unter „Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und zur Entlastung durch Ortsumfahrungen“:

„Eine wichtige Rolle spielt dabei die Anmeldung von insgesamt 80 Straßenbauvorhaben zum Bundesverkehrswegeplan 2015. Diese Vorhaben wurden nach den Prämissen ausgewählt, dass der Erhalt im bestehenden Straßennetz gesichert wird, Engpässe beseitigt werden und

Staus und die damit verbundenen Schadstoff- und Lärmbelastigungen weiter reduziert werden.“

Da der gesamte Lückenschluss der A 1 mit drei Planungsabschnitten im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft ist, steht die Planung im Einklang mit dem Raumordnungsbericht der Landesregierung.

Ergänzend wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nrn. IV und X verwiesen.

Im Rahmen der Sammeleinwendungen wurde ferner vorgetragen, dass die als Datenbasis zur Beurteilung der Betroffenheit der FFH-Lebensräume und Arten genannten Quellen überwiegend älter als 5 Jahre und damit veraltet sind.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung nicht. Die Prüfung der naturschutzfachlichen Vereinbarkeit eines Vorhabens setzt zwar eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus, der Vorhabenträger ist jedoch nicht dazu verpflichtet, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen und dieses fortlaufend zu aktualisieren. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Diese Vorgehensweise nötigt auch nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht. Sind nämlich keine weiteren Erkenntnisse zu erwarten, müssen auch keine weiteren Untersuchungen angestellt werden.

Die dieser Planungsentscheidung zugrunde gelegten naturschutzfachlichen Untersuchungen werden den v. g. Anforderungen gerecht. Angesichts des Umfangs der Ermittlungsergebnisse, die der Planfeststellungsbehörde zur Beurteilung der naturschutzrechtlichen Verträglichkeit des Vorhabens vorlagen, waren - auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Erkenntnisse aus der Habitatpotenzialanalyse 2020 sowie der ergänzenden „Stellungnahme zu Einzelfragen des Artenschutzes“ vom Juni 2023 - weitere Ermittlungen nicht zu veranlassen. Den einzelnen Naturschutzgutachten sowie den sonstigen Unterlagen und Erkenntnissen, auf die darin Bezug genommen wird, lässt sich eine hinreichende Erfassung des betroffenen Planbereichs in Bezug auf Fauna und Flora entnehmen. Die Gutachten erfassen in ihrer Bestandsdarstellung alle Arten, deren Vorkommen im Wirkraum der Trasse nachgewiesen ist oder auf deren Vorkommen aufgrund vorhandener Biotopstrukturen sicher geschlossen werden kann, und umfassen Angaben zu Lebensraumansprüchen, Schutzstatus, Gefährdung sowie zum Bestand im Untersuchungsraum. Hieraus werden dann die tatsächlich vorkommenden oder potenziell zu erwartenden Arten ermittelt und schließlich die für diese Arten zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen herausgearbeitet. Hierauf aufbauend erfolgte dann eine entsprechende naturschutzfachliche Bewertung. Dabei war hinsichtlich der Betroffenheit des Artenspektrums auch keine quantifizierende Ermittlung der jeweiligen Artvorkommen erforderlich. Vielmehr war es ausreichend, dort, wo keine abschließende und sichere Aussage zu Artvorkommen möglich war, die insoweit bestehende Unsicherheit durch - von der Rechtsprechung als fachlich zulässig erachtete - Potenzialabschätzungen und Worst-

Case-Betrachtungen zu schließen. Dadurch war sichergestellt, dass keine relevanten Arten übergangen, alle denkbaren Wirkfaktoren berücksichtigt und keine tatsächlichen oder auch nur potenziell möglichen Projektauswirkungen übersehen wurden. Die hierbei berücksichtigten Erkenntnisse erweisen sich auch im Hinblick auf die Datenaktualität als belastbar.

Die projektspezifisch erhobenen Daten wurden für die relevanten Artengruppen mehrfach aktualisiert und die Kartierung der Lebensraumtypen (LRT) wurde überprüft und gegebenenfalls ergänzt. Die der Planung zugrunde gelegten Datenerhebungen sind in Kapitel E, Nr. X.5 aufgelistet. Insgesamt ist hiernach festzustellen, dass die Datenlage für die Beurteilung der naturschutzfachlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens als ausreichend und hinreichend aktuell anzusehen ist. Dem Einwand hinsichtlich einer mangelnden Datenaktualität kann somit nicht gefolgt werden.

Die vorgenannten Einwendungen zur Beeinträchtigung von Naturschutz- bzw. Natura 2000-Gebieten werden insgesamt als unbegründet zurückgewiesen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzend auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X verwiesen.

X.8.2 Fehlende Prüfung von Schadensverringerungsmaßnahmen bzw. Alternativen

Soweit bemängelt wurde, dass die Prüfung von Planungsalternativen in Bezug auf die Prüfung der natur- bzw. umweltschutzrechtlichen Belange fehlerhaft bzw. unvollständig sei, ist dieser Einwand unbegründet. Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens wurden alle denkbaren Varianten sowohl aus planerischer Sicht als auch unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten überprüft. Dabei war es keineswegs erforderlich, alle während des Planungsprozesses diskutierten bzw. beleuchteten Planungsvarianten in derselben Prüfungstiefe und im gleichen Prüfumfang wie die planfestgestellte Vorzugsvariante zu untersuchen. Wie bereits an anderer Stelle dargestellt, war es vielmehr zulässig, bereits im Rahmen einer Grobanalyse entweder schon in einem frühen Stadium des Planungsprozesses oder während des weiteren Verfahrensganges solche Varianten zurückzustellen, bei denen bereits das Planungsziel nicht erfüllt werden konnte bzw. bei denen aus sonstigen gewichtigen Gründen eine zumutbare Realisierbarkeit auszuschließen war. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird an dieser Stelle auf die Ausführungen in Kapitel E, IV.5 verwiesen.

X.8.3 Fehlerhafte Darstellung der Umweltentlastungen

Die Einwender kritisierten, dass die Darstellungen zur Umweltentlastung falsch seien. Sie erläuterten, dass eine durchgehende Verbindung die Fahrtstrecken in einem engen Korridor von Saarbrücken über Wittlich und Daun bis Leverkusen zweifellos verkürzt und insoweit auch die Umwelt entlastet. Dies würde auf gleicher Strecke aber noch mehr für eine teilweise im Tunnel verlegte Bundesstraße mit etwas geringeren, dafür gleichmäßigeren Geschwindigkeiten gelten. Die Nutzung des sogenannten „Lückenschlusses“ für Fahrten von Skandinavien nach

Spanien oder Italien würde große Umwege bedeuten, ebenso von Aachen nach Saarbrücken oder Köln nach Luxemburg. Diese durch den „Lückenschluss“ propagierten Verbesserungen würden die Umwelt zusätzlich belasten.

Diese Auffassung wird Seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Die Bundesautobahn A 1 mit einer ausgebauten Gesamtlänge von rund 730 km führt von Heiligenhafen an der Ostsee bis zur französischen Grenze bei Saarbrücken im Südwesten der Bundesrepublik. Ihre Lage im Netz der Fernstraßenverbindungen macht sie zu einer bedeutenden Nord-Süd-Achse. Im betrachteten Korridor stellt die A 1 eine Fernverkehrsverbindung zwischen der Metropolregion Rhein-Ruhr und der Europaregion Saar-Lor-Lux dar. Die A 1 verbindet dabei die Oberzentren Köln und Trier unmittelbar.

Die weit überregionale Verbindungsfunktion der A 1 wird deutlich, wenn man die Belastungsumschichtungen durch die Schließung der Autobahnlücke bis in die Metropolregion Rhein-Ruhr und darüber hinaus weiterverfolgt. Änderungen der Wegewahl und damit Verlagerungen hin zur A 1 sind im Norden bis in einen Korridor zwischen Köln und Düsseldorf festzustellen. Selbst aus der Region Belgien / Niederlande werden Verlagerungen zur A 1 von ca. 1.500 Kfz/d erwartet. Im südlichen Auswirkungsbereich ändert sich die Routenwahl hin zur A 1 bis ins Saarland und die anschließenden Teilräume der Pfalz (s. Unterlage 1, Erläuterungsbericht sowie Unterlage 22.1, Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025).

Im Ergebnis der zu erwartenden Verkehrsverhältnisse können sowohl für den Transitverkehr als auch für die regionalen Verkehre, welche eine Verlagerung auf die A 1 vornehmen, wesentliche positive Nutzen festgestellt werden. Diese Nutzen lassen sich sowohl in der Verkehrsqualität als auch in der Verkehrssicherheit (Verlagerung der Verkehre von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen auf die Autobahn) durch den Lückenschluss der A 1 darstellen.

Eine der nachweislich erfolgreichsten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist der Autobahnbau und die Verlagerung von möglichst hohen Verkehrsmengen des Außerortsverkehrs auf diesen verkehrssicheren Straßentyp. Die erheblich günstigere Trassierung einer Autobahn, mit großzügigen Radien und moderaten Längsneigungen, sowie die planfreie Gestaltung der Knotenpunkte, wirken sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

Das im Jahr 2012 erstellte Verkehrsgutachten zur Nullvariante (Unterlage 21) kommt zu dem Ergebnis, dass - bezogen auf die Verkehrsprognose 2025 - durch den Lückenschluss der A 1 pro Jahr rd. 66,5 Mio. Kfz-km und damit rd. 2.861 t Kraftstoff eingespart werden können. Mit der Projektumsetzung wäre des Weiteren die Vermeidung von ca. 1,5 Mio. Stunden Stau/Jahr verbunden. Der Lückenschluss induziert somit keinen neuen, im Sinne einer zusätzlichen Belastung anzusetzenden Verkehr, sondern entlastet das bestehende Straßennetz.

Hierdurch können pro Jahr rd. 9 Tonnen Kohlenmonoxid und rd. 9.000 Tonnen des Treibhausgases Kohlendioxid eingespart werden. Somit kommt es nicht zu einer Erhöhung, sondern zu einer Reduzierung der Schadstoffausstöße durch die Realisierung des Lückenschlusses.

X.8.4 Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität

Im Rahmen der Sammeleinwendungen wurde vorgetragen, dass sich die ruhige und wunderschöne Naherholungslandschaft Vulkaneifel zu einer Peripherie von Köln und dem Ruhrgebiet erweitern und komplett ihren entschleunigenden Charakter verlieren würde, wenn die A 1 wie vorgesehen gebaut werden sollte. Im weiteren Verlauf gäbe es dann auch keine guten Argumente mehr gegen Windkraftanlagen entlang der Autobahn, Gewerbegebiete würden ausgewiesen usw.

Diese Befürchtungen werden Seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Es ist zwar richtig, dass der Untersuchungsraum für die Erholung von Bedeutung ist, da große Teile innerhalb des Naturparks Vulkaneifel und des Landschaftsschutzgebietes „Rhein-Ahr-Eifel“ liegen. Dies wurde aber bei der Erstellung der Planung und bei der Bewertung des Eingriffs insbesondere mit Blick auf die Erholungsfunktion der einzelnen Bezugsräume besonders berücksichtigt. Die Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion werden durch die geplanten Maßnahmen für das Landschaftsbild kompensiert (s. hierzu auch die entsprechenden Ausführungen in Kapitel E, Nr. X.5).

Die Einwender trugen darüber hinaus vor, dass die Umsetzung der Planung mit einem Verlust von Naherholungsgebieten sowie einem Verlust von Freizeitattraktivität einhergeht. Auch der Erholungswert der unmittelbaren Umgebung (Wander- und Radwege; Ruhe) würde verloren gehen.

Die Bedeutung des Untersuchungsgebietes als Naherholungsgebiet für Freizeitaktivitäten (u.a. Wandern und Radfahren) wurde innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplans bezugsraumbezogen in Form der landschaftsgebundenen Erholung berücksichtigt. Hierbei wurde insbesondere die Empfindlichkeit dieser Bereiche gegenüber Lärm beurteilt. Die bezugsraumbezogene Konfliktanalyse hat die jeweiligen Eingriffe in die landschaftsgebundene Erholung ermittelt und entsprechende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass das Landschaftsbild (einschließlich Erholungsfunktion) landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die entsprechenden Ausführungen in Kapitel E, Nr. X.5 verwiesen.

Die vorgenannten Einwendungen zur Verschlechterung der Wohn- bzw. Lebensqualität werden daher insgesamt als unbegründet zurückgewiesen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzend auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X verwiesen.

X.8.5 Gefährdung des naturnahen Tourismus

Im Rahmen der Sammeleinwendungen wurde vorgetragen, dass die Behauptung der Politik, der Neubau des A 1-Teilstückes würde der Tourismusbranche neue Perspektiven eröffnen, da Urlauber das Erholungsgebiet viel schneller und angenehmer erreichen können, nicht nachvollziehbar sei. Ein zerstörtes Stück der schönsten Eifel würde keine Urlauber anziehen

und einige Minuten längere Fahrzeit zum Urlaubsziel würden Urlauber gerne in Kauf nehmen. Es wurde dargelegt, dass ein intakter Naturraum das Kapital der Zukunft sei und über den Tourismus Arbeitsplätze schaffen wird.

Diese Befürchtungen der Einwender können Seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt werden. Der Untersuchungsraum befindet sich außerhalb der regional bedeutsamen historischen Kulturlandschaft sowie der regional bedeutsamen Erholungs- und Erlebnisräume (s. Unterlage 19.1, Abbildung 2). Der landesweit bedeutsame Erholungs- und Erlebnisraum wird östlich von Brück kleinflächig tangiert (s. Unterlage 19.1, Abbildung 2). Eine relevante Betroffenheit der landesweit und regional bedeutsamen Bereiche für die Erholung und den Tourismus kann hieraus nicht abgeleitet werden.

Die durch die Planung verursachten Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion werden durch die geplanten Maßnahmen für das Landschaftsbild kompensiert. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die entsprechenden Ausführungen in Kapitel E, Nr. X.5 verwiesen.

Die Einwender trugen darüber hinaus vor, dass die Überbauung der Landschaft mit riesigen Verkehrsflächen nicht nur die Schönheit der Eifel zerstört, sondern auch den dort boomenden naturnahen Tourismus gefährdet.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird darauf hingewiesen, dass die Relevanz des Tourismus für die Vulkaneifel unbestritten ist, dass sich die Kernbereiche allerdings außerhalb des Untersuchungsraums befinden. Ein Boom des Tourismus kann aus den aktuellen Gäste- und Übernachtungszahlen (2017-2018: -1,6 % bzw. -1,4 %) derzeit nicht erkannt werden.

Die durch die Planung verursachten Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion werden durch die geplanten Maßnahmen für das Landschaftsbild kompensiert. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die entsprechenden Ausführungen in Kapitel E, Nr. X.5 verwiesen.

Die Einwender führten ferner aus, dass durch die Planung eine ruhige, naturnahe Wanderlandschaft und große zusammenhängende Wälder und Wanderwege zerstört würden; ferner könnten Ferienhäuser nicht mehr vermietet werden. Sie forderten, dass der Geo- und Naturtourismus weiterentwickelt und nicht zerstört werden sollte.

Der von der Planung betroffene Erholungsraum ist als Teil des Naturparks „Vulkaneifel“ für den naturnahen Tourismus (u. a. Geo- und Naturtourismus) in Form von Wanderwegen und Ferienwohnungen von regionaler Bedeutung. Ferienwohnungen sind von der Planung jedoch weder unmittelbar noch indirekt (z. B. durch Schallwirkungen) betroffen. Das bestehende Wanderwegenetz wird durch die Planung nicht zerschnitten. Ferner steht die Umsetzung der Planung einer Weiterentwicklung des Geo- und Naturtourismus nicht entgegen.

Die durch die Planung verursachten Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion werden durch die geplanten Maßnahmen für das Landschaftsbild kompensiert. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die entsprechenden Ausführungen in Kapitel E, Nr. X.5 verwiesen.

Im Rahmen der Sammeleinwendungen wurde des Weiteren vorgetragen, dass die geplante Trasse durch die Landschaftsschutzgebiete Rhein-Ahr-Eifel und Kelberg verläuft und die

Überbauung der Landschaft mit riesigen Verkehrsflächen nicht nur die Schönheit der Eifel zerstört, sondern auch den dort boomenden naturnahen Tourismus gefährdet.

Wie bereits an anderer Stelle dargelegt, befinden sich die Kernbereiche des Tourismus außerhalb des Untersuchungsraums; von einem „Boom des Tourismus“ kann angesichts aktueller Gäste- und Übernachtungszahlen nicht gesprochen werden.

Die Auswirkungen der geplanten Trasse auf die Landschaftsschutzgebiete „Rhein-Ahr-Eifel“ und „Kelberg“ wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1) betrachtet und innerhalb des Maßnahmenkonzeptes kompensiert.

Eine Gefährdung des naturnahen Tourismus ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die vorliegend festgestellte Planung nicht gegeben; die diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

X.8.6 Umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung inkl. Nullvariantenprüfung fehlt

Im Rahmen der Sammeleinwendungen wurde vorgetragen, dass eine das gesamte noch fehlende Teilstück umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung mit Einbeziehung wirklicher Alternativen (einschließlich der Null-Variante und Ausbau der B 51) notwendig sei und nicht nur die Untersuchungen marginaler Verschiebungen der Trasse. Es dürfe keine Planungen und „Umweltverträglichkeitsstudien“ für kleinräumige Teilstücke nach einer „Salamitaktik“ geben, die eine Gesamtbewertung des noch fehlenden Teilstückes mit einer UVP verhindern.

Diese Einwendungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter geprüft. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden ermittelt, beschrieben und entsprechend gewertet. Gegenstand der offen gelegten Planunterlagen war u.a. ein „UVP-Bericht nach § 16 UVPG“.

Die Erstellung einer „Gesamt-UVP“ für den Bereich von Blankenheim bis Kelberg ist weder erforderlich noch rechtlich geboten.

Bei der Durchführung mehrerer Baurechtsverfahren zur Verwirklichung eines Gesamtprojektes muss lediglich sichergestellt sein, dass der jeweilige Planungsabschnitt eine eigenständige Verkehrsbedeutung hat und dass auch in den Folgeabschnitten keine unüberwindbaren Hindernisse im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit bestehen. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bei dem vorliegend festgestellten Teilstück von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau gegeben. Der eigenständige Verkehrswert wird durch die in den Planunterlagen enthaltene (zunächst provisorische) Anschlussstelle A 1/ L 167/ L 10 sichergestellt (s. Unterlage 5, Blatt 1).

Unüberwindbare Hindernisse für die Fortführung der A 1 nach Norden hin bis zur Anschlussstelle Blankenheim sind nicht erkennbar. Aus heutiger Sicht ist nichts dafür ersichtlich, dass in den späteren Zulassungsverfahren für die Abschnitte von der Anschlussstelle Adenau bis

zur Anschlussstelle Lommersdorf sowie von der Anschlussstelle Lommersdorf bis zur Anschlussstelle Blankenheim im Rahmen der dort durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltunverträglichkeit festgestellt werden könnte. Die Forderung nach Erstellung einer „Gesamt-UVP“ wird daher zurückgewiesen.

Dessen ungeachtet wird Seitens der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass bei der Bewertung der Auswirkungen des vorliegend festgestellten Planungsabschnitts von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau der gesamte Lückenschluss der A 1 nicht außer Acht gelassen wurde. So wurde z. B. sowohl die FFH-Alternativenuntersuchung (s. Unterlage 19.4.8) als auch die Untersuchung zur Nullvariante (s. Unterlage 21) abschnittsübergreifend vorgenommen. Auch eine Vielzahl der erstellten Fachgutachten wurde abschnittsübergreifend erstellt (s. Unterlagen 19.6.1 bis 19.6.12).

X.8.7 Fehlende bzw. fehlerhafte Betrachtung einzelner Tierarten

Von einigen Privateinwendern wurden verschiedene Tierarten benannt, die nach deren Auffassung im Rahmen der vorliegenden Planung nicht bzw. nicht ausreichend betrachtet wurden. Die überwiegende Anzahl der Arten wurde auch im Einwand des BUND bzw. der Naturschutzinitiative benannt, so dass insoweit zur Vermeidung von Wiederholungen auf die dortigen Ausführungen verwiesen wird (s. Kapitel E, Nr. XII.3).

Im Folgenden wird nur noch auf die Tierarten eingegangen, die dort keine Erwähnung finden.

- Ameisen

Es wurde kritisiert, dass in den Planunterlagen das Vorkommen zahlreicher bedrohter seltener Tierarten dokumentiert sei, dass sich aber über die hier vorkommenden Ameisenarten keine Angaben finden würden. Einige Ameisenarten seien stark bedroht und die im Bereich der Autobahntrasse vorhandenen Ameisenhügel würden eine ungewöhnliche Größe ausweisen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung sei daher nicht ausreichend.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme dargelegt, dass sich im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1) Aussagen zu Ameisennestern im Punkt 4.3.3 „Bauzeitenmanagement“ finden würden. Die „Maßnahmen zur Baufeldräumung (V 4.1)“ würden unter Nr. 4.1 f (Umsetzen von Waldameisennestern) folgendes festlegen:

„Waldameisennester im Trassenbereich sind in Maßnahmenflächen außerhalb des Trassenbereichs umzusiedeln. Vor der erstmaligen Flächeninanspruchnahme werden die im Trassenbereich vorkommenden Waldameisennester durch Mitglieder der Deutschen Ameisenwarte gekennzeichnet und vorrangig im Zeitraum März bis Mai in geeignete Maßnahmenflächen außerhalb des Trassenbereichs umgesiedelt.“

Somit sei dem Ameisenschutz allumfassend Genüge getan.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Straßenbulasträgers an. Die Auswirkungen der vorliegend festgestellten Planung auf die im Planungsbereich vorhandenen Ameisen bzw. Ameisennester sind ausreichend ermittelt und beurteilt worden. Die vorgesehenen Maßnahmen im Rahmen des Bauzeitenmanagements sind geeignet, erhebliche negative Auswirkungen auf die Ameisen bzw. Ameisennester zu vermeiden. Defizite in der Umweltverträglichkeitsprüfung sind ebenfalls nicht zu erkennen. Auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X wird insoweit verwiesen.

- Baumfalke

Es wurde kritisiert, dass der geplante Trassenverlauf durch drei Vogelschutzgebiete, drei FFH-Gebiete sowie sechs europäische Naturschutzgebiete führen würde. Vorkommende Leitarten seien dort unter anderem Schwarzstorch, Rot- und Schwarzmilan, Baumfalke, Wespenbussard, Waldschnepfe, Raubwürger, Wildkatze und Haselhuhn.

Die Betroffenheit des Gebietsschutzes ist in den Unterlagen 19.4.1 bis 19.4.6 entsprechend den aktuellen fachlichen- und rechtlichen Anforderungen geprüft worden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierzu auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X.4 verwiesen. Einzelheiten zu den genannten Tierarten Schwarzstorch, Rot- und Schwarzmilan, Wespenbussard, Waldschnepfe, Raubwürger, Wildkatze und Haselhuhn können – wie bereits eingangs erwähnt – den Ausführungen zu den Einwendungen des BUND bzw. der Naturschutzinitiative entnommen werden (s. Kapitel E, Nr. XII.3).

Die Betroffenheit des Baumfalken wurde bei der Erstellung der Planunterlagen ebenfalls geprüft. Er gehört zur Gruppe der „Ungefährdeten Brutvogelarten (Freibrüter) in Gehölzen und Offenland“ (s. Seite 179 ff des Artenschutzfachbeitrags, Unterlage 19.2). Unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen (insbesondere V 4 „Baufeldräumung, Bauzeitenmanagement, Bauablauf“) werden die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht erfüllt. Erhebliche Beeinträchtigungen des Baumfalken durch die vorliegende Baumaßnahme sind daher nicht zu erwarten.

- Raufußhuhn

Betreffend der Raufußhuhn-Vorkommen wurde angemerkt, dass der Streckenabschnitt südlich von Nohn durch größere Waldgebiete führen würde, die durch Gehölz-Inseln nicht mehr als 10-50 m voneinander getrennt seien. Allein südlich des Nohner Baches bis Dreis-Brück, westlich begrenzt durch die A 1, und bis zur B 257 in Kelberg, erstrecke sich dieses Gebiet auf über 5000 Hektar. Das Gebiet würde weitläufige für Raufußhühner typische Habitats enthalten, die miteinander vernetzt seien. Seit 2013 gäbe es mehrere Belege für Birkwild- und Haselhuhnvorkommen.

Seitens des Straßenbaulastträgers wurde hierzu ausgeführt, dass die genannten Arten innerhalb den projektbezogenen Avifaunakartierungen nicht nachgewiesen wurden. Die Gemarkungen Bodenbach, Kelberg und Gelenberg befänden sich in deutlichem Abstand zum wirkungsbetroffenen Untersuchungsraum und seien daher nicht Gegenstand der Untersuchungen gewesen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des Straßenbaulastträgers an und macht sich diese zu eigen. Da das Raufußhuhn im Rahmen der Kartierungen nicht nachgewiesen wurde und auch Seitens des Einwenders kein konkretes Vorkommen genannt, sondern lediglich auf für Raufußhühner typische Habitate hingewiesen wurde, sind keine weitergehenden Untersuchungen bzw. Maßnahmen erforderlich.

- Hohltaube, Laufkäferarten, verschiedene Schmetterlingsarten, Wasser-Spitzmaus und Sumpf-Spitzmaus

Im Rahmen des Sammeleinwands wurde u. a. kritisiert, dass die Bestände von Hohltaube, Laufkäferarten, verschiedenen Schmetterlingsarten, Wasser-Spitzmaus sowie Sumpf-Spitzmaus gefährdet würden.

Hohltaube

Die Betroffenheit der Hohltaube wurde bei der Erstellung der Planunterlagen geprüft. Sie gehört zur Gruppe der „Ungefährdeten Höhlen- und Nischenbrüter“ (s. Seite 176 ff des Artenschutzfachbeitrags, Unterlage 19.2). Unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen (insbesondere V 4 „Baufeldräumung, Bauzeitenmanagement, Bauablauf“) werden die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht erfüllt. Erhebliche Beeinträchtigungen der Hohltaube durch die vorliegende Baumaßnahme sind daher nicht zu erwarten.

Laufkäferarten

Im Rahmen des Artenschutzfachbeitrags (Unterlage 19.2) wurden die europarechtlich geschützten Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie nach Artikel 1 der Vogelschutzrichtlinie (heimische, wildlebende europäische Vogelarten) betrachtet. Im Rahmen der Relevanzprüfung wurde zunächst geprüft, welche der europäisch geschützten Arten für die Prüfung von Relevanz sind, das heißt im Landschaftsraum nachgewiesen wurden.

Für den Wirkraum sind neben den Vögeln Arten folgender Gruppen bekannt: Säuger, Amphibien, Reptilien, Tagfalter und Muscheln. Zu weiteren Artengruppen liegen aktuell keine Hinweise vor (s. Unterlage 19.2, Artenschutzfachbeitrag, S. 11, Punkt 4.1).

Die Notwendigkeit zur Untersuchung etwaiger Käferarten bestand daher nicht. Im Übrigen wurde seitens der Einwender auch nicht genauer dargelegt, welche Laufkäfer angeblich durch die Planung betroffen sind und worin genau diese Betroffenheit bestehen könnte.

Verschiedene Schmetterlingsarten

Im Rahmen des Artenschutzfachbeitrags (Unterlage 19.2) wurde im Rahmen der Relevanzprüfung festgestellt, dass im Wirkraum u. a. die Artgruppe der Tagfalter vorkommt (s. Unterlage 19.2, Artenschutzfachbeitrag, S. 11, Punkt 4.1).

In der Tabelle 4-2 (s. Unterlage 19.2, Artenschutzfachbeitrag, S. 23) wurde der „Schwarzgefleckter Bläuling“ und der „Nachtkerzenschwärmer“ betrachtet; für beide Arten wurde ein Vorkommen im Kartierkorridor verneint.

Darüber hinaus wurde eine Habitatkartierung zur „Spanischen Flagge“ durchgeführt (vgl. Unterlage 19.6.8), da diese als Erhaltungsziel in den FFH-Gebieten „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ sowie „Ahrtal“ genannt ist. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass die durch die Trasse der A 1 betroffenen Talabschnitte der FFH-Gebiete keine Habitataignung für die Spanische Flagge besitzen.

Die Notwendigkeit zur Untersuchung weiterer Schmetterlingsarten bestand nicht. Im Übrigen wurde seitens der Einwender auch nicht genauer dargelegt, welche Schmetterlingsarten angeblich durch die Planung betroffen sind und worin genau diese Betroffenheit bestehen könnte.

Wasser-Spitzmaus/ Sumpf-Spitzmaus

Im Rahmen des Artenschutzfachbeitrags (Unterlage 19.2) wurde im Rahmen der Relevanzprüfung festgestellt, dass im Wirkraum u. a. die Artgruppe der Säugetiere vorkommt (s. Unterlage 19.2, Artenschutzfachbeitrag, S. 11, Punkt 4.1).

In der Tabelle 4-2 (s. Unterlage 19.2, Artenschutzfachbeitrag, S. 20) wurde u. a. die Haselmaus näher betrachtet, da diese im Kartierkorridor nachgewiesen wurden.

Für die Wasser- bzw. Sumpf-Spitzmaus sind anhand der maßgeblichen Messtischblätter 5606: Üxheim, 5706: Hillesheim und 5707: Kelberg aus dem Wirkraum keine Nachweise belegt. Die Notwendigkeit zur Untersuchung der Wasser-Spitzmaus bzw. der Sumpf-Spitzmaus bestand daher nicht. Im Übrigen wurde seitens der Einwender auch nicht genauer dargelegt, wo genau diese beiden Arten vorkommen und wie sie angeblich durch die Planung betroffen sein könnten.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass eine mögliche Betroffenheit der Seitens der Einwender genannten Arten in ausreichendem Umfang geprüft bzw. untersucht worden ist. Die diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

XI. Eingriffe in Privateigentum/ Grundstücksbedarf

Der Neubau der A 1, AS Kelberg bis AS Adenau beansprucht Flächen und zieht somit zwangsläufig Grundstücksinanspruchnahmen nach sich. Für die Neubaumaßnahme werden Flächen für die Herstellung der Trasse und für die Durchführung notwendiger naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt.

Im Anhörungsverfahren haben verschiedene Grundstückseigentümer Einwendungen gegen ihre individuellen Grundstücksbetroffenheiten geltend gemacht. Grundstücksinanspruchnahmen Privater sind für die Planfeststellung von besonderem Gewicht und nach Möglichkeit zu vermeiden. Bereits bei der Planung eines solchen Vorhabens ist grundsätzlich darauf zu achten, dass Inanspruchnahmen möglichst vermieden werden und ansonsten auf ein unverzichtbares Maß beschränkt bleiben.

Dennoch ist es nicht immer möglich, auf die Inanspruchnahme von Grundstücken in privatem Eigentum zu verzichten; diese sind auch unter Beachtung des Art. 14 GG zulässig. Danach kann eine Beanspruchung dann erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und auf Grund eines Gesetzes erfolgt (Art. 14 Abs. 3 GG). Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich einer Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung ggfs. zu Gunsten des Straßenbaus unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahmen von Grundstücken, an der Straßenplanung festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck; in diesem Verfahrensstadium ist zu entscheiden, in welchem Umfang eine Inanspruchnahme privater Flächen erforderlich ist.

Die Planungsrechtfertigung für den Neubau des festgestellten Abschnittes der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Adenau ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV zur Zulässigkeit der festgestellten Planung. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Planungsrechtfertigung als gegeben; der Neubau der A 1 ist zielkonform zu den Bestimmungen des Fernstraßengesetzes und damit auch geeignet, entgegenstehende Belange aus dem Eigentum zu überwinden und dem Straßenbaulastträger das ihm nach § 19 Abs. 1 FStrG zustehende Enteignungsrecht einzuräumen. Dies gilt für alle Flächen, die für die Herstellung der Baumaßnahme benötigt werden. Die festgestellte Baumaßnahme entspricht außerdem den Vorgaben des Bedarfsplanes. Die auf diese Weise verfolgten Zielsetzungen entsprechen den in § 1 FStrG formulierten Zielen des Fernstraßenrechts; diese Gesichtspunkte begründen eine ausreichende Planrechtfertigung für das

Vorhaben und rechtfertigen damit auch eine Grundstücksinanspruchnahme, welche ggfs. auch eine Enteignung erlauben würde.

Die vorstehenden Ausführungen gelten insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Privateigentum zur Durchführung landschaftspflegerischer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Diese bilden die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft. Nach den Bestimmungen des Bundes- bzw. Landesnaturschutzgesetzes ist der Straßenbaulastträger zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (sog. „Vermeidungsgebot“); sind Eingriffe nicht vermeidbar, besteht die Verpflichtung des Eingriffsverursachers, unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Diese Vorgehensweise ist zwingend und steht nicht zur Disposition der planenden Behörde oder der Planfeststellungsbehörde. Der Straßenbaulastträger hat diese gesetzlichen Vorgaben eingehalten; sie sind im Einzelnen unter den Ausführungen in Kapitel E, Nr. X.1 dieses Beschlusses dargestellt. Die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft wurde nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Bau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzkonzept beabsichtigten Kompensationen zu bewirken. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes in jedem Einzelfall geeignet, die Wirksamkeit der auf ihnen vorgesehenen Maßnahmen in der dafür vorgesehenen Zeit zu gewährleisten. Dieses Konzept ist auch in den unterschiedlichen Planungsstadien mit den entsprechenden Fachbehörden abgestimmt worden; es berücksichtigt in seiner jetzigen Ausprägung in besonderer Weise den in der Abwägung vorzunehmenden Interessenausgleich zwischen den Anforderungen, die sich anlässlich des Straßenbauvorhabens an den Umfang der durchzuführenden Maßnahmen ergeben, und den entgegenstehenden Interessen der Grundstückseigentümer und sonstigen Grundstücksnutzern, die durch diese Maßnahmen ihr uneingeschränktes Eigentums- bzw. Nutzungsrecht verlieren.

Sofern dies von den Eigentümern gefordert wird und mit den Zielsetzungen der jeweiligen Kompensationsmaßnahme vereinbar ist, besteht die Möglichkeit, dass der Baulastträger auf einen Erwerb der Flächen verzichtet und stattdessen eine dingliche Sicherung (Grunddienstbarkeit) der Maßnahme oder eine sonstige lediglich zeitlich eingeschränkte Inanspruchnahme des Grundstücks vorgenommen wird. Dies entspricht dem Schutzgedanken des Art. 14 Grundgesetz, da so ein Minimum an Beeinträchtigungen von privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahme erreicht werden kann und der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt; selbstverständlich wird die Einschränkung des Eigentumsrechtes in einem gesonderten Verfahren in Geld bewertet und entschädigt. Der Straßenbaulastträger wurde darüber hinaus durch die Planfeststellungsbehörde in Kapitel B, Nr. 11 zusätzlich verpflichtet, auf entsprechenden An-

trag der Grundstückseigentümer Grundstücksflächen, bei denen lediglich eine dingliche Sicherung vorgesehen ist, bzw. die nur teilweise in Anspruch genommen werden sollen, doch vollständig zu erwerben, wenn eine weitere wirtschaftliche Nutzung der Fläche sonst nicht mehr gewährleistet wäre; in diesen Fällen ist der Erwerb aus der Sicht der Betroffenen der mildere Eingriff, so dass der Straßenbaulastträger aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insoweit entsprechend verpflichtet werden konnte.

Die Planfeststellungsbehörde hat in jedem Einzelfall die vorgebrachten Einwendungen der betroffenen Grundstückseigentümer gegen die Inanspruchnahme der vorgesehenen Flächen daraufhin untersucht, ob aus Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit heraus eine Verringerung der Inanspruchnahme oder ein gänzlicher Verzicht durch Verlegung der einzelnen Maßnahmen unter Beibehaltung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Gesamtkonzeption möglich ist.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das hier festgestellte landschaftspflegerische Konzept insgesamt für sachgerecht und ausgewogen und hat auch nach Prüfung der Sach- und Rechtslage keinen Anlass, an der Richtigkeit der dort gemachten Aussagen zu zweifeln. Besonders die im Einzelnen festgelegten landschaftspflegerischen Maßnahmen und die dafür benötigten Flächen wurden von der Planfeststellungsbehörde überprüft; nach Abwägung aller dafür wichtigen Belange sind die in den Plänen festgestellten Flächen grundsätzlich notwendig, um das gesetzlich vorgeschriebene Kompensationsziel nicht zu gefährden. Weitergehende Reduzierungen der Grundstücksinanspruchnahmen waren nach Prüfung der Planung durch die Planfeststellungsbehörde nicht mehr möglich.

Alle Forderungen von betroffenen Grundstückseigentümern oder Personen, die sonstige Rechte an Flächen haben (z.B. Mieter, Pächter oder Inhaber von Nießbrauchrechten), denen nicht durch entsprechende Regelungen in Kapitel C dieses Planfeststellungsbeschlusses entsprochen wurde, werden daher zurückgewiesen, sofern ihnen nicht durch ausdrückliche Regelungen in Kapitel C des Planfeststellungsbeschlusses entsprochen wurde. Insoweit gehen die Belange des Straßenbaulastträgers und seine mit dem Neubau der A 1, Anschlussstelle Kelberg bis Anschlussstelle Adenau verfolgten Ziele den Interessen der Eigentümer und der sonstigen Nutzungsberechtigten an einem möglichst ungestörten Erhalt ihres Eigentums bzw. Nutzungsrechts vor. Die danach verbleibenden Inanspruchnahmen sind unvermeidbar und im Rahmen eines gesonderten Verfahrens den Eigentümern oder den Inhabern dieser sonstigen Rechte grundsätzlich in Geld auszugleichen; ergänzend wird dazu auf die Ausführungen in Kapitel B, Nr. 11 verwiesen.

XII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen

Die Einwendungen und Forderungen der in Kapitel D aufgeführten Beteiligten konnten zum Teil durch die erklärende Stellungnahme der Straßenbaudienststelle im Rahmen des Anhörungsverfahrens ohne über den Plan hinausgehende Regelungen ausgeräumt werden. Teilweise ist den Einwendungen und Forderungen auch durch die Festlegungen in den festgestellten Unterlagen sowie durch die Aufnahme entsprechender Verpflichtungen in den Kapiteln

B und C dieses Beschlusses Rechnung getragen worden, so dass sie als ausgeräumt und erledigt angesehen werden.

Zu den darüber hinausgehenden Einwendungen und Forderungen wird ergänzend zu den Ausführungen insbesondere in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses Nachfolgendes erläutert:

XII.1 Träger öffentlicher Belange

XII.1.1 DLR Eifel

Das DLR trägt keine Bedenken gegen den Neubau der A 1 vor. Es wird darauf verwiesen, dass das Bodenmanagement für das Bauvorhaben in 3 laufenden Bodenordnungsverfahren in unterschiedlichen Verfahrensständen betreut wird.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Bewirtschaftung an die örtlichen Landwirte verpachtet werden sollen und die Verpachtung über die Stiftung Kulturlandschaft erfolgen könne.

Der Baulastträger erklärt in seiner Stellungnahme, dass die Bodenordnungsverfahren berücksichtigt werden und dass Änderungen an Flurstücken im vereinfachten Flurbereinigungsverfahren Dreis – Brück / Dockweiler nicht mehr möglich sind.

Hinsichtlich einer Verpachtungsmöglichkeit erklärt sich der Straßenbaulastträger grundsätzlich damit einverstanden, dass Flächen, die im Rahmen der Bodenordnungsverfahren dem Baulastträger als landespflegerische Maßnahmen zugeteilt werden, von den ortsansässigen Landwirten bewirtschaftet werden können. Voraussetzung hierfür sei insbesondere, dass die auf den Flächen vorgesehenen Maßnahmenziele vollumfänglich umgesetzt werden. Hierzu wird der Straßenbaulastträger nach den vorgegebenen Bestimmungen versuchen, mit den jeweiligen Bewirtschaftern entsprechende Nutzungs-/ Pflegeverträge abzuschließen. Sollte eine maßnahmenbezogene Bewirtschaftung durch die bisherigen Nutzer nicht möglich sein, wird der Straßenbaulastträger die Unterhaltung der Flächen anderweitig vergeben müssen.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass über die Möglichkeit einer evtl. Weiterverpachtung der landespflegerischen Maßnahmen nicht im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden ist. Die Verpachtung stellt eine Entschädigungsangelegenheit dar, die gemäß den gesetzlichen Regelungen in einem gesonderten, sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Entschädigungsverfahren nach den Grundsätzen des Entschädigungsrechts durch den Baulastträger durchgeführt wird. Eine Einschaltung der Stiftung Kulturlandschaft ist nicht erforderlich.

XII.1.2 DLR Westerwald-Osteifel

Das DLR Westerwald-Osteifel thematisiert den Landankauf von Waldflächen in den Gemeinden Trierscheid, Dankerath und Senscheid im Zusammenhang mit dem dort anhängigen Flurbereinigungsverfahren und schlägt einen Besprechungstermin dazu vor.

Der Vorhabenträger ist dieser Aufforderung gefolgt. Man kam in einem Gesprächstermin überein, dass gegenwärtig keine adäquaten Tauschflächen zur Verfügung stehen. Dennoch hat sich der Vorhabenträger dazu bereit erklärt, nach Möglichkeit anderweitige Flächen zum Tausch zu erwerben und diese zur Verfügung zu stellen.

Es wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass ein möglicher Flächentausch anstelle einer finanziellen Entschädigung im sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Entschädigungsverfahren zu regeln ist.

Des Weiteren wird vorgetragen, dass ggf. Interessenüberlagerungen von Flächen im Bereich des Nohner Bachtals vorliegen. Hier hat der Landkreis Ahrweiler im Zuge eines Naturschutzprojektes Maßnahmen vorgesehen.

Dieser Hinweis wurde vom Vorhabenträger überprüft und anschließend in einem Gesprächstermin mit dem Landkreis Ahrweiler und dem DLR Westerwald-Osteifel erörtert. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass der Landkreis die für das Planfeststellungsverfahren benötigten Flächen zur Verfügung stellen wird.

Es wird außerdem moniert, dass die Flurbereinigungsverfahren in der Übersichtskarte zum Grunderwerb nicht eingetragen sind.

In der Übersichtskarte hat der Vorhabenträger der Übersichtlichkeit halber lediglich die Grenzen der laufenden Unternehmensflurbereinigungsverfahren (Dreis-Brück/Dockweiler, Kirchspiel-Bodenbach und Nohn) dargestellt. Das Flurbereinigungsverfahren Trierscheid-Dankerath und Senscheid ist von der vorliegenden Straßenbaumaßnahme nicht betroffen und wurde somit auch nicht in die Übersichtskarte aufgenommen.

Das DLR bittet um Beteiligung am Verfahren „Ausbauabschnitt Adenau-Lommersdorf“. Da dieses Straßenbauprojekt in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen liegt, wird von dort eine Beteiligung am Verfahren erfolgen.

XII.1.3 Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Außenstelle Trier

Die Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Außenstelle Trier hat die geplante Straßenbaumaßnahme aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung des Bodendenkmals „Mordhügel“ in der Gemarkung Nohn (bei ca. Bau-km 4+900.000) zunächst abgelehnt.

Der Vorhabenträger hat daraufhin mit der Generaldirektion Kulturelles Erbe mögliche bauliche Maßnahmen zum Schutz des Bodendenkmals erarbeitet. Durch die Anlage

einer Stützwand kann die Inanspruchnahme des Bodendenkmals bei gleichzeitiger Beibehaltung der Trassenführung vermieden werden. Die Generaldirektion Kulturelles Erbe hat dem Vorhaben anschließend unter Beachtung von entsprechenden Auflagen zugestimmt. Die Auflagen wurden dem Vorhabenträger in Kapitel C, Nr. V dieses Beschlusses auferlegt.

Die Generaldirektion Kulturelles Erbe hat außerdem die Durchführung einer bodeneingriffsfreien Voruntersuchung gefordert. Der Vorhabenträger hat dies zugesagt. Ergänzend wird auch hier auf Kapitel C, Nr. V des Beschlusses verwiesen.

XII.1.4 Kreisverwaltung Vulkaneifel

Die Kreisverwaltung Vulkaneifel stimmt dem geplanten Vorhaben zu. Sie weist in ihrer Stellungnahme jedoch darauf hin, dass die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Straßenflächen der K 65 gegebenenfalls die Ausbaumaßnahme der K 65 tangieren könnte. Der Ausbau der K 65 ist im Jahre 2023 vorgesehen.

Hierzu ist klarzustellen, dass die betroffenen Flächen der K 65 zur Aufweitung des Einmündungsbereiches des an die Kreisstraße anbindenden Wirtschaftsweges, der im Zuge des Neubaus der A 1 als Baustraße dienen soll, benötigt werden. Die Inanspruchnahme orientiert sich am derzeitigen Fahrbahnrand der Kreisstraße.

Da nach derzeitigem Kenntnisstand der Ausbau der K 65 vor Baubeginn der A 1 stattfindet, bestehen hinsichtlich der zeitlichen Abfolge keine Berührungspunkte zwischen den beiden Maßnahmen. Nach Fertigstellung des Ausbaus der K 65 kann die Aufweitung des Einmündungsbereiches an den neuen Fahrbahnrand angepasst werden. Die Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt.

XII.1.5 Ortsgemeinde Bongard

Die Ortsgemeinde Bongard begrüßt den geplanten Bau der A 1. Aufgrund der erheblichen Flächeninanspruchnahme und damit einhergehender forst- und jagdwirtschaftlichen Einbußen werden jedoch Bedenken geäußert.

Der Vorhabenträger hat dementsprechend eine gutachterliche Bewertung der forst- und jagdwirtschaftlichen Verluste beauftragt.

Die forstfachliche Stellungnahme des Sachverständigen kommt zu dem Ergebnis, dass die von ihm ermittelten Entschädigungsleistungen den Verlust durch die straßenbaubedingten Ausgleichsmaßnahmen vollständig kompensieren werden.

Des Weiteren wurde ein Gutachten bezüglich der jagdwirtschaftlichen Bedenken der Ortsgemeinde bzw. der Jagdgenossenschaft Bongard veranlasst und der Gemeinde ebenfalls zur Verfügung gestellt. Die Planfeststellungsbehörde hat dabei unterstellt,

dass die Stellungnahme der Ortsgemeinde Bongard auch im Namen der Jagdgenossenschaft Bongard verfasst wurde.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Eigenständigkeit des gemeinschaftlichen Jagdbezirks auch nach Umsetzung der Straßenbaumaßnahme weiterhin erhalten bleiben kann.

Die Planfeststellungsbehörde weist vorsorglich darauf hin, dass eine möglicherweise eintretende Störung der Jagdausübung den Bestimmungen des Naturschutzes unterliegt. Gemäß § 26 Landesjagdgesetz bleiben insoweit die Bestimmungen des Naturschutzgesetzes unberührt. Soweit hiernach ggf. Störungen zulässig sind, ist dies aus jagdrechtlicher Sicht hinzunehmen. Falls nach den einschlägigen jagdrechtlichen Vorschriften entschädigungsrechtliche Tatbestände entstehen, sind diese in das Entschädigungsverfahren außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu verweisen. Dies gilt auch für Wildschäden, soweit diese nach den gesetzlichen Bestimmungen zu entschädigen sind. Es wird darauf hingewiesen, dass die geforderte Entschädigung in Tauschflächen ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten bleibt.

Im Übrigen hat sich der Vorhabenträger bereit erklärt, auf einen Erwerb der Flächen zu verzichten (soweit dies mit den Zielsetzungen der jeweiligen Kompensationsmaßnahme vereinbar ist) und stattdessen eine dingliche Sicherung (Grunddienstbarkeit) der landschaftspflegerischen Maßnahme vorzunehmen.

Bezüglich des durch die Ortsgemeinde angeregten Flächentausches zwischen Gemeindewaldflächen und Staatsforstflächen fand ein Gesprächstermin mit der Ortsgemeinde Bongard, dem Forstamt Hillesheim, dem DLR Eifel und dem LBM Trier statt. Im Ergebnis verständigte man sich darauf, dass die Ortsgemeinde für die Inanspruchnahme ihres Eigentums an Waldflächen an anderer Stelle landwirtschaftliche Nutzflächen im Zuge der Flurbereinigung Kirchspiel – Bodenbach erhalten wird. Die Ortsgemeinde stimmte diesem Vorschlag zu. Die Planfeststellungsbehörde sieht bezüglich des Flächentausches keine Bedenken. Es wird jedoch vorsorglich darauf hingewiesen, dass der Flächentausch nicht Regelungsgegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist.

Die Gemeinde fordert im Weiteren für den Verlust der Infrastruktur (Wirtschaftswege, Wege zur Holzabfuhr) eine entsprechende Wiederherstellung der Wege.

Die Führung und Ausbauart der Forst- / Holzabfuhrwege wurden im Vorfeld mit dem zuständigen Forstamt und dem örtlichen Forstrevier abgestimmt und in die Übersichtspläne übernommen. Vor Umsetzung der Baumaßnahme wird sich der Straßenbaulastträger nochmals mit dem zuständigen Forstrevier in Verbindung setzen und die bauliche Ausführung der Forstwege detailliert abstimmen.

Die Ortsgemeinde fordert im Weiteren, dass das Wildschutzgebiet von der Grünunterführung des Bauwerks 15 (Grünunterführung A 1) zum Bauwerk 14 (Talbrücke Heiental) verlagert wird.

Die Festsetzung von Wildschutzgebieten ist gesetzlich geregelt; sie unterliegt den Bestimmungen des Landesjagdgesetzes Rheinland-Pfalz. Danach ist die Jagdausübung in einem Umkreis (Radius von 250 Meter) um Querungshilfen für Wild, insbesondere Grünbrücken und Grünunterführungen, kraft Gesetzes untersagt (§ 27 Abs. 1 Satz 2 LJagdG). Es besteht somit keine Möglichkeit, dieses Gebiet zu verschieben. Im Übrigen dienen die landschaftspflegerischen Maßnahmen im Umfeld der Grünunterführung der ökologischen Aufwertung der angrenzenden Waldbestände, um eine möglichst optimale Funktion der Querungshilfe zu gewährleisten.

Außerdem bittet die Ortsgemeinde um eine Verlegung der zugeteilten Flächen (zugunsten der Ortsgemeinde Bongard) im Bereich der Bauwerke 14 bis 16. Die Flächen sollen in Richtung der Ortslage Heyroth auf die andere Seite der Autobahntrasse in den Bereich „Berensbüsch“ verlegt werden.

Durch den Bau der A 1 kommt es zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Zerschneidungswirkungen innerhalb der verschiedenen Lebensräume. Besondere Berücksichtigung hat in diesem Zusammenhang der Biotopverbund / die Biotopvernetzung zu finden. Dieser dient der dauerhaften Sicherung der Populationen wildlebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten, Biotope und Lebensgemeinschaften sowie der Bewahrung, Wiederherstellung und Entwicklung funktionsfähiger ökologischer Wechselbeziehungen. In Unterlage 19.6.11 „Gutachten zur Berücksichtigung des Biotopverbundes“ ist die Berücksichtigung des großräumigen Biotopverbundes und die daraus abzuleitende Notwendigkeit von Querungshilfen nachgewiesen. Hierzu wurden entlang der Trasse einzelne Biotopverbundbereiche abgegrenzt. Im Verbundbereich „Staatsforst Kelberg“ befinden sich die beiden Bauwerke 14 und 15 sowie unmittelbar südlich angrenzend noch das Bauwerk 16. Die Grünunterführung ist geplant, um die im Gelände festgestellten Wanderbeziehungen von Tieren (hier: Lebensraum der Wildkatze) über die geplante Trasse aufrecht zu erhalten bzw. die durch die Talbrücken vorhandene Transparenz weiter zu erhöhen. Durch die zusätzliche Grünunterführung wird die Wanderungsdistanz zwischen den einzelnen Bauwerken in Waldbereichen reduziert und die Durchlässigkeit des Raumes und damit die Nutzbarkeit der beidseits der Trasse vorhandenen Lebensräume deutlich verbessert. Entscheidend für die Funktionsfähigkeit der Grünunterführung ist neben der ausreichenden Dimensionierung des Bauwerks selbst die Ausprägung der Lebensräume im Umfeld des Bauwerkes. Hierfür sind verschiedene Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die ihre Begründung sowohl im Artenschutz als auch in der Eingriffsregelung finden. Da sie in unmittelbarem Zusammenhang mit der Grünunterführung stehen, ist eine Verlagerung der Maßnahmen nicht möglich. Die geplante Trasse durchschneidet in diesem Bereich außerdem den Lebensraum der Haselmaus. Aufgrund des geringen Aktionsradius der Art sind die Maßnahmen örtlich nicht verlegbar. Auf die Maßnahmen kann auch nicht verzichtet werden.

Des Weiteren regt die Ortsgemeinde an, dass Wege entlang der Trasse zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke angelegt und die Anlegung von Sackgassen und Wendehämmern vermieden werden sollen.

Die Neukonzeption der Flächen und Eigentumsverhältnisse im Verfahrensgebiet erfolgte im Flurbereinigungsverfahren Kirchspiel – Bodenbach. Der Besitzübergang wurde zwischenzeitlich durchgeführt. Im Wege- und Gewässerplan zum Flurbereinigungsverfahren ist die Erschließung der neuen Flächenkonzeption geregelt. Hieraus ist ersichtlich, dass die Erschließung der neuen Flächenabgrenzungen gegeben und somit ein Parallelwegenetz entlang der Autobahntrasse entbehrlich ist. Aber auch ungeachtet des Flurbereinigungsverfahrens wäre nach der hier festgestellten Planung eine ausreichende Erschließung gewährleistet.

Außerdem sollten nach Auffassung der Ortsgemeinde die Inanspruchnahmen für Baustraßen in möglichst geringem Umfang erfolgen. Auf Baustraßen über private Flächen sollte verzichtet werden.

Die Planung des Vorhabenträgers sieht die Erschließung der Trasse vom peripheren klassifizierten Straßennetz aus über vorhandene Wirtschafts- und Forstwege vor. Je nach Notwendigkeit werden vorhandene Wege im Bestand belassen, mit Ausweichbuchten ergänzt oder für den Begegnungsverkehr mit Schwerlastverkehr verbreitert. Im Bereich der Brückenbauwerke ist für die Herstellung eine Neuanlegung von Baustraßen erforderlich, die nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme komplett zurückgebaut werden. Dieses Konzept ist auf eine schonende Inanspruchnahme von privaten Flächen ausgerichtet.

Der Vorhabenträger hat bei der Planung der Baustraßen auf die Vermeidung der Inanspruchnahmen von Privatflächen geachtet und diese auf das absolute Mindestmaß beschränkt. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Möglichkeit, die noch verbleibenden Inanspruchnahmen weiter zu verringern. Im Übrigen hat der Vorhabenträger vor Baubeginn eine Zustandserfassung der vorhandenen Wirtschafts- bzw. Forstwege, die durch den Straßenbaulastträger zur Nutzung als Baustraße beansprucht werden, durchzuführen. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden diese Wege entsprechend zurückgebaut bzw. in den ursprünglichen Zustand gebracht.

Die Ortsgemeinde regt an, mit der Umwandlung der Waldflächen bis zur Hiebreife des bestehenden Bewuchses zu warten. Hierbei wird insbesondere auf die Maßnahmen 10.7.2, 10.33, 10.52 und 10.1.3 hingewiesen.

Der Vorhabenträger sieht das Belassen der älteren Nadelgehölze auf den vorgesehenen Flächen bis zur Hiebsreife unkritisch, soweit der maximale Nadelholzanteil nicht überschritten wird. Der Straßenbaulastträger hat zugesagt, hierzu und zur weiteren waldbaulichen Nutzung eine entsprechende Vereinbarung mit der Ortsgemeinde Bongard als Eigentümerin der Flächen abzuschließen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Bedenken hinsichtlich dieser Vorgehensweise, sofern diese den festgestellten Planunterlagen nicht widerspricht. Die vom

Vorhabenträger avisierte Vereinbarung ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und somit außerhalb des Verfahrens zwischen den Beteiligten abzuschließen.

Die Ortsgemeinde fordert im Hinblick auf die anstehenden Ausgleichsmaßnahmen, dass vorrangig Pflegemaßnahmen von Naturschutzflächen anstelle der Anlage von neuen Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen sind.

Der Vorhabenträger hat die gesetzlichen Bestimmungen des Naturschutzrechtes einzuhalten. Das bedeutet, dass Kompensationsmaßnahmen stets eine über den gegenwärtigen Status quo hinausgehende Verbesserung beeinträchtigter Funktionen im Naturhaushalt beinhalten müssen. Die Pflege von hochwertigen Naturschutzflächen entspricht nicht diesen Vorgaben. Der Anregung der Ortsgemeinde kann deshalb nicht gefolgt werden.

Des Weiteren fordert die Ortsgemeinde eine eindeutige Regelung zur Dauer der Nutzungseinschränkungen durch die Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen.

Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach Maßgabe der in den Planunterlagen beschriebenen Regelungen entsprechend ihrer jeweiligen naturschutzfachlichen Kompensationsfunktion dauerhaft, d. h. so lange der Eingriff fortwirkt, rechtlich zu sichern und zu unterhalten. Da die Wirkungen der Straße so lange anhalten, solange die Straße selbst in Betrieb ist, unterliegen die Nutzungsbeschränkungen auf den Kompensationsflächen damit keiner zeitlichen Befristung. Ergänzend wird hierbei auf Kapitel B, Nr. 8 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der von der Ortsgemeinde geforderten Entschädigung für die Pflege der Kompensationsmaßnahmen wird zunächst darauf hingewiesen, dass der Straßenbaulastträger für die Pflege und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen einzustehen hat. Die festgestellten Planunterlagen sehen dies auch so vor.

Sollte durch entsprechende Vereinbarung außerhalb dieses Verfahrens die Ortsgemeinde in die Pflegemaßnahmen eingebunden werden, ist in diesem Zusammenhang auch eine Ablösung des Pflegeaufwands bzw. die Gewährung einer adäquaten Entschädigung zu prüfen.

Zuletzt fordert die Ortsgemeinde die Durchführung von Schallschutzmessungen innerhalb und außerhalb der Ortslage Bongard sobald die Baumaßnahme abgeschlossen ist. Dieser Forderung kann aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen nicht entsprochen werden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IX dieses Beschlusses verwiesen.

XII.1.6 Ortsgemeinde Borler

Die Ortsgemeinde Borler begrüßt das vorliegende Straßenbauvorhaben. Sie gibt jedoch zu bedenken, dass die Einnahmen aus den Forstbetrieben und aus der Jagdverpachtung für die Ortsgemeinde wichtige Einnahmequellen darstellen. Es sei deshalb anzustreben, die Betroffenheit zu minimieren.

Der Vorhabenträger hat die forstwirtschaftliche Betroffenheit durch einen Sachverständigen überprüfen lassen. Die forstfachliche Stellungnahme des Sachverständigen kommt zu dem Ergebnis, dass die von ihm ermittelten Entschädigungsleistungen den Verlust durch die straßenbaubedingten Ausgleichsmaßnahmen vollständig kompensieren werden. Die gutachterliche Stellungnahme wurde der Gemeinde zugesandt.

Gleichermaßen wurde die Betroffenheit aus jagdrechtlicher Sicht von einem Sachverständigen überprüft. Dabei wurde unterstellt, dass sich die Jagdgenossenschaft Borler der Stellungnahme der Ortsgemeinde Borler angeschlossen hat. Das Gutachten liegt der Gemeinde vor. Es gelangt zu dem Ergebnis, dass der gemeinschaftliche Jagdbezirk in äußerst geringem Umfang von der Straßenbaumaßnahme tangiert wird. Die Eigenständigkeit des Gemeinschaftlichen Jagdbezirks Borler wird vorhabenbedingt nicht gefährdet.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Regelung bzw. Regulierung etwaiger forst- und jagdrechtliche Entschädigungsansprüche in dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Entschädigungsverfahren erfolgt.

Im Weiteren lehnt die Ortsgemeinde den Erwerb der in ihrem Eigentum befindlichen Flächen ab.

Der Vorhabenträger hat sich diesbezüglich dazu bereit erklärt, auf den Erwerb der Flächen zu verzichten und die Durchführung und den Erhalt der Maßnahmen im Wege einer dinglichen Belastung (Grunddienstbarkeit) sicherzustellen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen diesbezüglich keine Bedenken, soweit die Funktionalität der landschaftspflegerischen Maßnahmen weiterhin gewährleistet wird und die Maßnahmen entsprechend den festgestellten Unterlagen durchgeführt werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C.Nr. VI.7 verwiesen.

Die Gemeinde fordert im Weiteren für den Verlust der Infrastruktur (Wirtschaftswege, Wege zur Holzabfuhr) eine entsprechende Wiederherstellung der Wege.

Die Führung und Ausbauart der Forst- / Holzabfuhrwege wurden im Vorfeld mit dem zuständigen Forstamt und dem örtlichen Forstrevier abgestimmt und in die Übersichtspläne übernommen. Vor Umsetzung der Baumaßnahme wird sich der Straßenbaulastträger nochmals mit dem zuständigen Forstrevier in Verbindung setzen und die bauliche Ausführung der Forstwege detailliert abstimmen.

Des Weiteren regt die Ortsgemeinde Borler an, dass Wege entlang der Trasse zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke angelegt und die Anlegung von Sackgassen und Wendehammern vermieden werden sollen.

Die Neukonzeption der Flächen und Eigentumsverhältnisse im Verfahrensgebiet erfolgte im Flurbereinigungsverfahren Kirchspiel – Bodenbach. Der Besitzübergang wurde bereits durchgeführt. Im Wege- und Gewässerplan zum Flurbereinigungsverfahren wurde die Erschließung der neuen Flächenkonzeption geregelt. Hieraus ist ersichtlich, dass die Erschließung der neuen Flächenabgrenzungen gegeben und somit ein Parallelwegenetz entlang der Autobahntrasse entbehrlich ist. Ungeachtet des Flurbereinigungsverfahrens wäre nach der hier festgestellten Planung eine ausreichende Erschließung jedoch ebenfalls gewährleistet.

Die Ortsgemeinde fordert außerdem, dass die Inanspruchnahme für Baustraßen in geringem Umfang erfolgen sollte. Auf Baustraßen über private Flächen sollte verzichtet werden.

Der Vorhabenträger sieht die Erschließung der Trasse vom peripheren klassifizierten Straßennetz aus über vorhandene Wirtschafts- und Forstwege vor. Je nach Notwendigkeit werden vorhandene Wege im Bestand belassen, mit Ausweichbuchten ergänzt oder für den Begegnungsverkehr mit Schwerlastverkehr verbreitert. Im Bereich der Brückenbauwerke ist für die Herstellung eine Neuanlegung von Baustraßen erforderlich, die nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme komplett zurückgebaut werden. Dieses Konzept basiert auf einer minimalen Inanspruchnahme von privaten Flächen.

Der Vorhabenträger hat bei der Planung der Baustraßen auf die Vermeidung der Inanspruchnahmen von Privatflächen geachtet und diese auf das absolute Mindestmaß beschränkt. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Möglichkeit, die noch verbleibenden Inanspruchnahmen weiter zu verringern. Im Übrigen hat der Vorhabenträger vor Baubeginn eine Zustandserfassung der vorhandenen Wirtschafts- bzw. Forstwege, die durch den Straßenbaulastträger zur Nutzung als Baustraße beansprucht werden, durchzuführen. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden diese Wege entsprechend zurückgebaut bzw. in den ursprünglichen Zustand gebracht.

Die Ortsgemeinde fordert des Weiteren im Hinblick auf die anstehenden Ausgleichsmaßnahmen, dass vorrangig Pflegemaßnahmen von Naturschutzflächen anstelle der Anlage von neuen Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen sind.

Der Vorhabenträger hat die gesetzlichen Bestimmungen des Naturschutzrechtes einzuhalten. Das bedeutet, dass Kompensationsmaßnahmen stets eine Verbesserung beeinträchtigter Funktionen im Naturhaushalt beinhalten müssen. Die Pflege von hochwertigen Naturschutzflächen entspricht nicht diesen Vorgaben. Der Anregung der Ortsgemeinde kann deshalb nicht gefolgt werden.

Es wird außerdem vorgetragen, dass für die Maßnahmen im Offenland sichergestellt werden soll, dass entweder die Aufnahme im Prämienprogramm der EU möglich bleibt oder eine entsprechende Entschädigung geleistet wird.

Die Erhaltung von Prämien nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses ist gemäß der diesbezüglichen Stellungnahme des Vorhabenträgers nicht möglich. Aus diesem Grund hat sich der Vorhabenträger bereit erklärt, entsprechende Pflegeverträge anzubieten. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass dies jedoch außerhalb des vorliegenden Verfahrens zu regeln ist.

Des Weiteren fordert die Ortsgemeinde eine eindeutige Regelung zur Dauer der Nutzungseinschränkungen durch die Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen.

Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach Maßgabe der in den Planunterlagen beschriebenen Regelungen entsprechend ihrer jeweiligen naturschutzfachlichen Kompensationsfunktion dauerhaft, d. h. so lange der Eingriff fortwirkt, rechtlich zu sichern und zu unterhalten. Da die Wirkungen der Straße so lange anhalten, solange die Straße selbst in Betrieb ist, unterliegen die Nutzungsbeschränkungen auf den Kompensationsflächen damit keiner zeitlichen Befristung. Ergänzend wird hierbei auf Kapitel B, Nr. 8 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der von der Ortsgemeinde geforderten Entschädigung für die Pflege der Kompensationsmaßnahmen wird zunächst darauf hingewiesen, dass der Straßenbaulastträger zur Pflege und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen verpflichtet ist. Die festgestellten Planunterlagen sehen dies auch so vor.

Sollte durch entsprechende Vereinbarung außerhalb dieses Verfahrens die Ortsgemeinde in die Pflegemaßnahmen eingebunden werden, sind in diesem Zusammenhang auch eine Ablösung des Pflegeaufwands bzw. die Zahlung einer Entschädigung zu prüfen.

Darüber hinaus fordert die Ortsgemeinde Borler die in ihrer Forstfläche vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen in den südlichen Randbereich zu verschieben, da das Weißtannengatter nicht als Kompensationsfläche zur Verfügung steht. Sofern eine Verschiebung der Fläche nicht möglich sein sollte, sind die Kosten für das Weißtannengatter durch den Vorhabenträger zu erstatten.

Auf der Forstfläche der Ortsgemeinde Borler ist die Maßnahme 5.5.4 B/S vorgesehen. Diese sieht eine extensive Waldnutzung mit der Anlage von Waldrefugien vor. Ziel ist die Entwicklung möglichst altersgemischter, vielschichtiger Buchenwälder mit hohem Alt- und Totholzanteil sowie in separat abgegrenzten Waldrefugien der Erhalt und die Sicherung von Tothölzern oder Altbäumen bis zur Zerfallsphase. Die Maßnahme ist als CEF-Maßnahme (Artenschutzrechtliche Maßnahme zur Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten) für den Schwarzstorch und als FCS-Maßnahme (Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes) für die Bechsteinfledermaus erforderlich.

Die als Alternative vorgeschlagene Fläche ist sowohl deutlich kleiner als auch vom Ausgangsbestand nicht mit der Maßnahmenfläche 5.5.4 B/S vergleichbar. Das Weißtannengatter im Norden der Maßnahmenfläche hat eine Fläche von rd. 0,5 ha, die Gesamtfläche der Maßnahme beläuft sich auf rd. 10 ha. Das Maßnahmenkonzept sieht vor, dass Nadelholzbeimischungen weitgehend zu entfernen sind. Es lässt jedoch einen flächenmäßigen Anteil von 10 % für Nadelholz zu. Somit liegt der Flächenanteil deutlich unter den tolerierten 10 %. Eine Verlagerung der Maßnahme ist daher nicht möglich. Das Weißtannengatter kann somit bestehen bleiben.

XII.1.7 Ortsgemeinde Dankerath

Die Ortsgemeinde Dankerath begrüßt grundsätzlich das Straßenbauvorhaben.

Sie stellt in ihrer Stellungnahme jedoch dar, dass durch die geplante Baumaßnahme mit erheblichen Beeinträchtigungen der rechtlichen und wirtschaftlichen Belange der Gemeinde zu rechnen sei. Die Gemeinde sieht sich deshalb in ihrem kommunalen Selbstverwaltungsrecht verletzt. Insbesondere wird die vorgesehene Inanspruchnahme der Eigentumsflächen der Gemeinde für die Kompensationsmaßnahmen bemängelt. Außerdem sei die Auswahl der Flächen für die Kompensationen nicht nachvollziehbar dargelegt. Es wäre zudem durch die Inanspruchnahme der Fläche mit erheblichen forst- und jagdrechtlichen Einbußen zu rechnen, die die Gemeinde in einer nicht mehr zu bewältigenden Weise in ihrem finanziellen Spielraum einengen würde.

Des Weiteren trägt die Gemeinde vor, dass sie durch die Straßenbaumaßnahme in ihren Entwicklungsmöglichkeiten massiv eingeschränkt werde. In diesem Zusammenhang wird auf die Planung eines Windparks hingewiesen. Daneben beruft sich die Gemeinde auf den Schutz des Gemeindegebietcharakters. Die Auswirkungen der Baumaßnahme würden die Wirtschaftsstruktur und die Leistungsfähigkeit der Ortsgemeinde stark und nachhaltig verschlechtern. Außerdem begründet sie die Verletzung des Selbstverwaltungsrechts damit, dass die geplanten Maßnahmen das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde hinwirken würden.

Die Ortsgemeinde moniert auch die vorgenommene Abschnittsbildung sowie die Zerschneidung von gemeindlichen Waldflächen.

Hinsichtlich der hier geltend gemachten Planeinwände und deren Würdigung bedarf es zunächst einiger grundlegender rechtlicher Anmerkungen.

Eine Gemeinde kann bei einer Straßenplanung als überörtlicher Fachplanung eine rechtsfehlerfreie planerische Abwägungsentscheidung hinsichtlich ihrer eigenen Rechte und schutzwürdigen Belange und - wegen der insoweit bestehenden Wech-

selbeziehung - der ihren Belangen gegenüber gestellten, für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange verlangen. Als eigene Rechtspositionen kommen neben dem einfachgesetzlichen Eigentum - mangels Grundrechtsträgerschaft kann sich eine Gemeinde nicht auf die verfassungsrechtliche Schutzwirkung des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG berufen -, nur Belange in Betracht, die sich dem Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG i.V.m. Art 49 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 der Landesverfassung Rheinland-Pfalz (LVerf RP) zuordnen lassen. Demgegenüber kann sich eine Kommune weder zum Kontrolleur anderer staatlicher Behörden in Bezug auf die Wahrung des objektiven öffentlichen Rechts aufschwingen noch als Sachwalterin von Rechten Dritter bzw. des Gemeinwohls Belange ihrer Bürger vertreten. Einen dem Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG bzw. Art 49 LVerf RP zuzuordnenden Belang stellt die gemeindliche Planungshoheit dar. Diese vermittelt nach ständiger Rechtsprechung eine wehrfähige, in die Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 3 FStrG einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört, wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder gemeindliche Einrichtungen in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigt. Darüber hinaus muss die Planfeststellungsbehörde auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde abwägend dergestalt Rücksicht nehmen, dass durch die Fachplanung von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötigerweise „verbaut“ werden. Ebenso wenig wie von der Gemeinde bereits konkret in Betracht gezogene Planungsmöglichkeiten durch die Fachplanung unnötigerweise „verbaut“ werden dürfen, darf umgekehrt auch die Gemeinde nicht versuchen, der Fachplanung, die eine hinreichende Verfestigung erfahren hat, unüberwindliche Hindernisse in den Weg zu legen. Im Falle konkurrierender Planungsvorstellungen ist der Prioritätsgrundsatz ein wichtiges Abwägungskriterium. Grundsätzlich hat diejenige Planung Rücksicht auf die andere zu nehmen, die den zeitlichen Vorsprung hat. Nur befürchtete künftige Beeinträchtigungen der kommunalen Entwicklung sowie hieraus folgende faktische Belastungen der kommunalen Planung können eine Gemeinde nicht in ihrer Rechtsstellung beeinträchtigen und stellen keinen rechtlich relevanten Eingriff dar, gegen den eine Gemeinde sich zur Wehr setzen kann. Die kommunale Finanzhoheit unterfällt ebenfalls dem Schutz der gemeindlichen Selbstverwaltungsgarantie. Hält eine Gemeinde einem von ihr beanstandeten Fachplanungsvorhaben eine Beeinträchtigung ihrer Finanzhoheit entgegen, so ist es hinsichtlich der Darlegung eines ggfs. hieraus abzuleitenden Abwehrrechts gegen die Planung aber nicht lediglich damit getan, irgendwelche mittelbaren finanziellen Folgen der Planung anzusprechen. Erforderlich ist vielmehr eine konkrete Darlegung bzw. der Nachweis, dass ihre Finanzspielräume infolge der Fachplanung nachhaltig in nicht mehr zu bewältigender und hinnehmbarer Weise eingeengt werden. Zudem schützt das Selbstverwaltungsrecht vor Maßnahmen, die das Ortsbild der Gemeinde

entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken. Auch Belange des gemeindlichen Fremdenverkehrs können unter dem Aspekt des Selbstverwaltungsrechts der Gemeinde schutzwürdig sein. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Wirtschaftsstruktur einer Gemeinde von vielfältigen Faktoren bestimmt und beeinflusst wird, die jedoch nicht sämtlich speziell ihrem Selbstverwaltungsrecht zugeordnet sind. Eine Gemeinde ist deshalb nicht befugt, allgemeine Auswirkungen auf ihre Wirtschaftsstruktur bzw. eine befürchtete Gefährdung der wirtschaftlichen Grundlagen des Fremdenverkehrs als eigene Rechtsbeeinträchtigung geltend zu machen. Das gemeindliche Selbstverwaltungsrecht kann ausnahmsweise nur dann verletzt sein, wenn die Auswirkungen des Vorhabens die Wirtschaftsstruktur und die Leistungsfähigkeit einer durch Fremdenverkehr geprägten Gemeinde massiv und nachhaltig verschlechtern.

Ausgehend von diesen rechtlichen Maßstäben erweist sich die hier planfestgestellte Straßenplanung im Hinblick auf die von der Gemeinde geltend gemachten Planeinwände als abwägungsfehlerfrei. Eine Verletzung von Rechtspositionen der Gemeinde, welche ihrem verfassungsrechtlich geschützten Selbstverwaltungsrecht unterfallen, ist nicht festzustellen.

Hierzu ist im Einzelnen Folgendes auszuführen:

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass durch das vorliegende Straßenbauprojekt in der Gemarkung eine Fläche von ca. 55 ha beansprucht wird. Die Gesamtfläche der Gemarkung bemisst sich auf 326 ha. Die 55 ha stellen somit 17 % der Fläche dar. Gemeindeeigene Flächen werden in der Gemarkung Dankerath in einem Umfang von etwa 22,6 ha (ca. 6,9 % der Gesamtfläche) beansprucht.

Für die Maßnahme ist der Erwerb von 5 ha der Eigentumsflächen der Gemeinde Dankerath für die Trassenführung notwendig. Für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen werden 50 ha der Gemeindeflächen in Anspruch genommen.

Die Inanspruchnahme der Gemeindeflächen für die Umsetzung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen ist zwingend erforderlich. Eine Verlegung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist - entgegen der Stellungnahme der Ortsgemeinde - nicht möglich. Das der Planung zu Grunde liegende Naturschutzkonzept ist geeignet, eine vollständige Kompensation für die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu schaffen. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden umfassend in der Planung und unter Beachtung der in diesem Beschluss festgelegten Auflagen berücksichtigt. Die naturschutzfachlichen Maßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen hinreichend beschrieben. Zudem hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung die vorgesehenen Maßnahmen nochmals ausführlich dargelegt. Die Kompensationsmaßnahmen entsprechen hinsichtlich Lage, Art und Umfang den einschlägigen naturschutzfachlichen Vorgaben. Sie sind geeignet, den mit dem Vorhaben verbundenen Nachteilen für den Naturhaushalt und die Landschaftspflege gerecht zu werden. Darüber

hinaus ist das festgestellte Kompensationskonzept mit der Oberen Naturschutzbehörde bei der SGD Nord abgestimmt und nach übereinstimmender Auffassung geeignet, die mit der Baumaßnahme einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher nicht die Möglichkeit, den Baulastträger zur Verlegung von landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu verpflichten. Eine Verlegung der Kompensationsmaßnahmen im Bereich der Eigentumsflächen der Ortsgemeinde Dankerath konnte bei dem der Straßenplanung zugrundeliegenden Naturschutzkonzept nicht berücksichtigt werden, da dadurch eine ausreichende naturschutzfachliche Kompensation, wie oben dargestellt, nicht sichergestellt werden könnte.

Der Vorhabenträger hat sich im Übrigen dazu bereit erklärt, auf den Erwerb der Flächen der Gemeinde zu verzichten und die Umsetzung und Erhaltung der vorgesehenen Maßnahmen im Wege einer dinglichen Sicherung (Grunddienstbarkeit) zu gewährleisten. Die Planfeststellungsbehörde sieht bezüglich dieses Vorschlags keine Bedenken. Insbesondere ist anzumerken, dass trotz der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen die bisherigen Bewirtschaftungen weiterhin (eingeschränkt) möglich sind. Das Maßnahmenkonzept sieht im Bereich der Eigentumsflächen der Ortsgemeinde Dankerath eine Modifizierung der bestehenden Nutzungsarten vor. Darunter fällt beispielsweise die Entwicklung strukturreicher Eichenwälder (Maßnahme 5.4.5 B/M) oder auch die Entsiegelung und Entwicklung von Waldrand (Maßnahme E 5). Diese Maßnahmen stellen keine vollständige Umwandlung der Flächen dar, sodass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine (eingeschränkte) Bewirtschaftung durchaus weiterhin gegeben ist. Auf die Auflagenregelung in Kapitel C.Nr. VI.7 wird hier Bezug genommen.

Auch die monierte Beeinträchtigung des Ortsbildes der Ortslage Dankerath ist nicht zu erwarten. Die Trasse liegt in einer Entfernung von etwa 1,4 km. Die geschlossenen Waldbestände dienen als zusätzliche Abschirmung der Ortslage. Eine Prägung des Ortsbildes durch die Trassenführung ist damit nicht gegeben. Im Übrigen wurde hinsichtlich der Beurteilung der Wirkungen auf das Landschaftsbild eine Sichtbarkeitsanalyse durchgeführt. Beeinträchtigende Sichtbeziehungen von der Ortslage Dankerath zur geplanten Trassenführung wurden durch die Verschattungswirkung der Hangwälder des Nohner Bachtals ausgeschlossen.

Des Weiteren beruft sich die Gemeinde auf den Schutz des Gemeindegebietscharakters. Dabei beruft sie sich auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 18.07.2013 – 7 A 4/12, NVwZ 2000, 560, 562).

In dem dieser Entscheidung zugrundeliegenden Verfahren stand die Betroffenheit einer (im damaligen Verfahren) klageführenden Gemeinde hinsichtlich einer Gefährdung der wirtschaftlichen Grundlagen des Fremdenverkehrs und der damit verbundenen Wirtschaftsstruktur und Leistungsfähigkeit der vom Fremdenverkehr geprägten Gemeinde im Streit. Dieser Sachverhalt ist auf den vorliegenden Fall jedoch nicht

anwendbar bzw. nicht vergleichbar. Die Ortsgemeinde Dankerath ist keine maßgeblich vom Fremdenverkehr geprägte Gemeinde. Zudem ist auch nicht ersichtlich, dass mit der Trassenführung der Autobahn durch das Gemeindegebiet von Dankerath eine Beeinträchtigung fremdenverkehrsrelevanter Belange einhergehen würde.

Die Gemeinde befürchtet im Weiteren durch die Flächeninanspruchnahme sowie die Zerschneidung des Waldes die Verhinderung von Entwicklungsmöglichkeiten. Genauere und überprüfbare Angaben dazu, welche konkreten bzw. bereits verfestigten Entwicklungsmöglichkeiten durch das Vorhaben eingeschränkt werden sollen, werden von der Gemeinde jedoch nicht dargetan.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die geplante Trassenführung das Gemeindegebiet an dessen westlichem Rand tangiert. Von einer Zerschneidung des Waldes kann deshalb nicht gesprochen werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht außerdem kein Hindernis bezüglich zukünftiger Entwicklungsmöglichkeiten. Die gemeindliche Planungshoheit wird durch das Planvorhaben nicht in einer Art und Weise beeinträchtigt, die eine künftige Entwicklung der Gemeinde unmöglich machen würde. Zudem ist auch nicht erkennbar, dass die in Anspruch zu nehmenden Waldflächen potentiell entwicklungsfähiges Bauland darstellen würden. Da von Seiten der Gemeinde keine konkretisierte und verfestigte Planung dargelegt wurde, sondern lediglich künftige Beeinträchtigungen der kommunalen Entwicklung in den Raum gestellt werden, kann hier von einer Verletzung des Selbstverwaltungsrechts keine Rede sein. Es verbleiben vielmehr noch hinreichende Spielräume für eine gemeindliche Bauleitplanung nach Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme sowie den dazugehörigen Kompensationsmaßnahmen.

Die Ortsgemeinde Dankerath stellt dar, dass das vorliegende Straßenbauprojekt eine Störung bzw. sogar ein Scheitern des geplanten Windparkprojekt Sentridabo nach sich ziehen würde.

Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde sind auch diesem Einwand nachgegangen. Hierbei zeigte sich, dass die Planung für den Standort des Windparks gegenwärtig noch nicht abgeschlossen ist und noch keine hinreichend verfestigte Planung darstellt. Es hat lediglich ein Gesprächstermin unter Mitwirkung des LBM Trier, der Ortsgemeinden, der Verbandsgemeinde Adenau sowie des potentiellen Anlagenbetreibers stattgefunden, in dem die Rahmenbedingungen eines Windparks sowie dessen Standort beleuchtet wurde. Der Straßenbaulastträger hat in diesem Gesprächstermin auf die seit dem 23.07.2018 geltende Veränderungssperre gem. § 9 a FStrG hingewiesen. Ferner wurde vorsorglich darauf hingewiesen, dass das Vorhaben im Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ liegen würde und damit die Erhaltungsziele möglicherweise erheblich beeinträchtigt werden könnten.

Soweit die Gemeinde in diesem Zusammenhang auf die Fortschreibungen des LEP IV verweist, ist anzumerken, dass diese die vorliegende Trassenführung weiterhin beinhalten und somit auch den in den Fortführungen thematisierten Förderungen von

Windparkanlagen nicht entgegensteht. Der Bau der A 1 schließt nicht von vorne herein die Umsetzung von Windparkanlagen im Bereich der Trasse bzw. den Kompensationsmaßnahmen aus. Inwieweit die vorgesehenen, aber noch nicht verfestigten Planungen für den Bau der Windparkanlagen genehmigungsfähig sind, liegt jedoch nicht in der Zuständigkeit des Vorhabenträgers oder der Planfeststellungsbehörde, sondern ist von den für die Genehmigung zuständigen Behörden zu prüfen.

Die Gemeinde führt hinsichtlich der eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten des Weiteren aus, dass seit der erstmaligen Planaufstellung im Jahre 2002 die Sperrwirkung die Gemeinde beeinträchtigen würde.

In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden Bedarfsplan verwiesen. Der als Grundlage der Planung dienende Bedarfsplan (siehe Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes – 6.FStrAbÄndG in der Fassung vom 23.12.2016) als auch der vorher gültige Bedarfsplan (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung des 5. Änderungsgesetzes vom 04.10.2004) beinhalten bereits die vorliegende Straßenbaumaßnahme. Auch im Landesentwicklungsprogramm wird bereits auf die Grundzüge der Verkehrspolitik eingegangen. Dort wird neben dem Erhalt der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur auch auf die Schließung von Lücken in den Verkehrsnetzen hingewiesen. Dem Lückenschluss der A 1 im Netz der großräumigen Verbindungen wird eine hohe Priorität zugewiesen. Gleichermassen enthalten die Raumordnungspläne Region Mittelrhein-Westerwald und Region Trier den Lückenschluss als bedeutende entwicklungspolitische und verkehrsfunktionale Zielmaßnahme.

Außerdem weist die Planfeststellungsbehörde auf den Prioritätsgrundsatz hin. Danach hat eine Gemeinde mit ihrer Bauleitplanung auf eine Straßenplanung Rücksicht zu nehmen, wenn die Straßenplanung hinreichend verfestigt ist; umgekehrt ist aber auch die kommunale Bauleitplanung im Rahmen der zeitlich nachfolgenden Fachplanung bei hinreichender Verfestigung zu berücksichtigen. Durch diesen Grundsatz wird eine gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Planungsträger bei konkurrierenden Planungsvorstellungen sichergestellt. Im vorliegenden Fall lag von Seiten der Gemeinde zum Zeitpunkt der Planaufstellung des hier planfestgestellten Vorhabens keine hinreichende kommunale Bauleitplanung vor, welche der Vorhabenträger hätte berücksichtigen müssen und können.

Die Gemeinde moniert im Zusammenhang mit der Alternativenprüfung bei der Auswahl der Kompensationsmaßnahmen, dass diese lediglich in Unterlage 19.1.1 dargestellt seien. Es wird gerügt, dass diese online nicht zur Verfügung standen. Die Gemeinde sieht daher eine erneute Offenlage als erforderlich an.

Die Planunterlage „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ besteht aus den Unterlagen 19.1.1 (Erläuterungsbericht), 19.1.2 (Bestandsübersicht) und 19.1.3 (Bestands- und Konfliktpläne) und war bzw. ist im Internet vollständig einsehbar. Im Übrigen

weist die Planfeststellungsbehörde der Vollständigkeit halber darauf hin, dass der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen maßgeblich ist (vgl. dazu auch § 27a Abs. 1 S.4 VwVfG). Eine erneute Offenlage ist somit nicht erforderlich.

Die Gemeinde führt diesbezüglich weiter aus, dass wegen der fehlenden Planunterlagen im Internet eine konkrete Auseinandersetzung mit der Betroffenheit der Gemeinde nicht erfolgen konnte. Es sei nicht ersichtlich, inwieweit auch andere außerhalb des Gemeindegebietes der Ortsgemeinde Dankerath liegenden Flächen für Ausgleichsmaßnahmen in Betracht gekommen seien. Eine Abwägung über die Flächenwahl wäre aus den Unterlagen nicht erkennbar.

Entsprechend § 7 LNatSchG RP gelten die geschützten Teile von Natur und Landschaft als vorrangiger Suchraum für Kompensationsmaßnahmen. Die Kompensationsflächen im Raum Dankerath befinden sich ausschließlich innerhalb des VSG „Ahrgebirge“. Eine ausführliche Herleitung der Maßnahmenplanung befindet sich in Unterlage 19.1, auf die hiermit verwiesen wird. Zudem hat der Straßenbaulastträger dies in seiner Erwiderung erneut dargelegt.

Das Maßnahmenkonzept berücksichtigt sowohl die wiederherzustellenden Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes wie auch die besonderen Artenschutzanforderungen und weitere spezialgesetzliche Anforderungen (u. a. Natura-2000-Gebietsschutz). Landschaftspflegerische Maßnahmen zur Eingriffskompensation sind den gesetzlichen Vorgaben entsprechend anzuwenden. Für die Ausgleichsmaßnahmen erfolgt die Kompensation im engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang in gleichartiger Weise (§ 15 Abs. 2 BNatSchG), dabei wird die beeinträchtigte Funktion des Naturhaushaltes durch entsprechende Maßnahmen in räumlicher Nähe zum Eingriff wiederhergestellt. Für nicht ausgleichbare Eingriffe erfolgen Ersatzmaßnahmen, für die die betroffene Naturhaushaltsfunktion in gleichartiger Weise wiederhergestellt wird und der Suchradius für die erforderlichen Maßnahmen auf den gesamten betroffenen Naturraum (naturräumliche Haupteinheit) ausgedehnt werden kann. Als Grundlagen für die Auswahl geeigneter Kompensationsflächen dienen neben den Daten, die in den tierökologischen Gutachten im Vorlauf des Landschaftspflegerischen Begleitplans gewonnen wurden, auch das Landschaftsprogramm Rheinland-Pfalz. Für das konkrete Zielkonzept auf Grundlage der vorangehend dargestellten übergeordneten Planungen sind insbesondere die wertgebenden Biotopfunktionen und faunistischen Funktionen zu berücksichtigen.

Die Flächenkonzeption, die räumliche Auswahl der Flächen und die Flächeneignung wurde den rechtlichen Anforderungen entsprechend gewählt. Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept ist, wie bereits oben dargestellt, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und nicht zu beanstanden. Im Übrigen sind aus den Planunterlagen die Flächeninanspruchnahmen der weiteren Kommunen eindeutig ersichtlich.

Des Weiteren moniert die Ortsgemeinde Dankerath, dass das Landschaftsbild - entgegen den Ausführungen in den Planunterlagen – nicht vollständig kompensiert werden kann. Dies wird mit dem erstmaligen Bau der Straße und der Zerschneidung des derzeit zusammenhängenden Waldgebietes begründet.

Die Zerschneidungswirkungen aufgrund der Trassenführung wurden im Rahmen des Biotopverbundes berücksichtigt und vollständig kompensiert. Die Bewertungen sowie die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen (wie beispielsweise die Anlage von Querungshilfen) ist den Planunterlagen zu entnehmen.

Die Ortsgemeinde Dankerath führt aus, dass die Bewirtschaftung von Waldflächen und eine Verpachtung der Flächen für die Jagd als Haupteinnahmequellen dienen. Das Straßenbauprojekt würde den finanziellen Spielraum der Gemeinde nachhaltig in nicht mehr zu bewältigender und hinzunehmender Weise einengen.

Wie bereits dargestellt, liegt die vorgesehene Inanspruchnahme der Eigentumsflächen der Ortsgemeinde im Rahmen des Zumutbaren. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger angeboten, auf den Erwerb zu verzichten und die Umsetzung und Erhaltung der Kompensationsmaßnahmen im Wege einer dinglichen Sicherung (Grunddienstbarkeit) zu sichern. Damit bleibt das Eigentum bei der Gemeinde; eine Bewirtschaftung ist unter Berücksichtigung der landschaftspflegerischen Maßnahmen weiterhin möglich. Auf die Auflagenregelung in Kapitel C.Nr. VI.7 wird hier nochmals Bezug genommen. Die geäußerten Befürchtungen hinsichtlich forstwirtschaftlicher Einbußen sind ins Entschädigungsverfahren zu verweisen.

Im Weiteren ist bezüglich der von der Gemeinde vorgetragene jagdwirtschaftlichen Einbußen darauf hinzuweisen, dass dieser Belang nicht von der Gemeinde, sondern von der Jagdgenossenschaft vorzutragen wäre. Die Gemeinde selbst kann diesen Belang nicht geltend machen, auch wenn sie selbst als Eigentümer gemeindlicher Flächen als Jagdgenosse Mitglied der Gemeinschaftlichen Jagdgenossenschaft ist. Es wird hier jedoch unterstellt, dass sich die Jagdgenossenschaft Dankerath die Stellungnahme der Gemeinde in diesem Aspekt zu eigen macht.

Der Vorhabenträger hat ein entsprechendes Gutachten in Auftrag gegeben, welches der Ortsgemeinde zur Verfügung gestellt wurde. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass eine „Stilllegung“ des Gemeinschaftlichen Jagdbezirks Dankerath ausgeschlossen werden kann. Der Fortbestand ist auch nach Umsetzung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme gewährleistet. Die Eigenständigkeit des Gemeinschaftlichen Jagdbezirks wird vorhabenbedingt nicht gefährdet.

Die von der Gemeinde vorgetragene Zerschneidung des Waldwegesystems kann nicht nachvollzogen werden. Die geplante Trasse zerschneidet die Gemarkung Dankerath an deren westlichem Rand. Die im östlichen Bereich liegenden bewirtschafteten Flächen werden nicht tangiert. Ein erheblicher Wertverlust der Ortsgemeinde Dankerath durch die Zerschneidung des Waldwegenetzes kann ausgeschlossen werden.

Außerdem wird die vorgenommene Abschnittsbildung moniert. Diesbezüglich wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel E, Nr. IV.4 dieses Beschlusses verwiesen.

In einem weiteren Schreiben führt die Ortsgemeinde Dankerath aus, dass der von der Anhörungsbehörde initiierte Verzicht auf den Erörterungstermin ermessensfehlerhaft wäre. Nach Auffassung der Gemeinde hätte eine Online-Konsultation stattfinden müssen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit diesem Einwand befasst. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in Kapitel E, Nr. III.4 des Beschlusses wird verwiesen.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass unter keinem der von der Gemeinde vorgebrachten Gesichtspunkte eine Verletzung ihrer gemeindlichen Selbstverwaltungsgarantie auszumachen ist.

Selbst wenn aber - entgegen den vorstehenden Feststellungen - mit der hier festgestellten Straßenplanung im Hinblick auf die einzelnen Planeinwände der Ortsgemeinde Dankerath tatsächlich so nachhaltige Auswirkungen auf Rechtspositionen der Gemeinde einhergehen würden, dass Auswirkungen auf ihr kommunalen Selbstverwaltungsrechts anzunehmen wären, würde dies der Zulässigkeit der vorliegenden Straßenplanung nicht entgegenstehen, weil das Gewicht der für das Straßenbauvorhaben sprechenden und an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses ausführlich dargelegten Belange nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch in diesem Falle höher zu bewerten und der Straßenplanung auch dann Vorrang einzuräumen wäre.

XII.1.8 Ortsgemeinde Dreis-Brück

Die Ortsgemeinde Dreis-Brück lehnt das vorliegende Straßenbauvorhaben ebenfalls nicht ab. Sie fordert jedoch die Anlegung eines zusätzlichen Wirtschaftsweges (insbesondere für Land- und Forstwirtschaft). Ansonsten sei die Erreichbarkeit der hinter der Autobahn liegenden Grundstücke nicht mehr gegeben.

Aufgrund der Stellungnahme der Ortsgemeinde Dreis-Brück fand am 08.04.2019 ein Gesprächstermin zwischen der Gemeinde und dem Straßenbaulasträger statt.

Der von der Ortsgemeinde angesprochene Wirtschaftsweg ist ein befestigter Hauptwirtschaftsweg, welcher durch die hier festgestellte Straßenbaumaßnahme in Höhe von Baukilometer 14+760 unterbrochen wird.

Die Ortsgemeinde sieht in diesem Bereich ein zusätzliches Überführungsbauwerk von dem bestehenden Hauptwirtschaftsweg zu den östlich der Autobahn gelegenen Flächen als erforderlich an.

Die Anlegung des Wirtschaftswegenetzes war Bestandteil des Flurbereinigungsverfahrens Dreis-Brück. Dort wurde dieser Belang nicht vorgebracht. Die Schlussfeststellung im Flurbereinigungsverfahren ist erfolgt, so dass Änderungen bzw. Bereitstellung von Flächen über die Flurbereinigung nicht mehr abgewickelt werden können.

Im Übrigen gilt es darauf hinzuweisen, dass zusätzliche Flächeninanspruchnahmen von Flächen Privater für die Errichtung eines Überführungsbauwerks erforderlich wären. Hieraus würde gegebenenfalls ein zusätzlicher landespflegerischer Kompensationsbedarf resultieren, welcher nicht zu vertreten wäre.

Da die Erschließung der in Rede stehenden Flächen über bestehende und neu anzulegende Wirtschaftswege gewährleistet wird, sieht die Planfeststellungsbehörde keine zwingende Notwendigkeit, den Vorhabenträger zur Realisierung des geforderten Bauwerks zu verpflichten.

Der Straßenbaulastträger hat sich jedoch dazu bereit erklärt, den westlich der A 1 teilweise befestigten und mit Steigung über 8 % vorhandenen Wirtschaftsweg als Hauptwirtschaftsweg durchgängig bis zum Anschluss an die B 410 auszubauen. Somit stünde westlich der A 1 eine durchgängige Hauptwirtschaftswegeverbindung von der K 65 bis zur B 410 zur Verfügung. Damit würde die Erreichbarkeit der anliegenden Flächen deutlich verbessert. Die Gemeinde stimmte diesem Vorschlag zu.

Die Planfeststellungsbehörde sieht hinsichtlich des Wirtschaftswegeausbaus keine Bedenken, soweit keine zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen für die Umsetzung erforderlich werden. Es ist zwingend darauf zu achten, dass die Bewirtschaftung der umliegenden Flächen durch den Ausbau des Wirtschaftswegenetzes nicht beeinträchtigt werden. Ergänzend wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.4 dieses Beschlusses hingewiesen.

XII.1.9 Ortsgemeinde Hoffeld

Die Ortsgemeinde Hoffeld führt in ihrer Stellungnahme aus, dass die geplante Autobahntrasse und vor allem die landschaftspflegerischen Maßnahmen die Gemeinde erheblich beeinträchtigen.

Zunächst lehnt die Gemeinde jegliche Inanspruchnahme der in ihrem Eigentum stehenden Flächen ab.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Betroffenheit der Ortsgemeinde Hoffeld geprüft. Für die hier planfestgestellte Straßenbaumaßnahme werden keine im Eigentum der Gemeinde Hoffeld stehenden Flächen in Anspruch genommen. Dies gilt für die Trassenführung selbst, aber auch für die erforderlichen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen. Eine Betroffenheit ist daher nicht ersichtlich.

Des Weiteren stellt die Gemeinde dar, dass sie die Ausweisung eines Gewerbegebietes im Bereich der Anschlussstelle Adenau beabsichtige. Diese würde jedoch den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen in diesem Bereich entgegenstehen.

Die Ausweisung des Gewerbegebietes ist nach den der Planfeststellungsbehörde von der Straßenbaudienststelle übermittelten Erkenntnissen noch nicht hinreichend verfestigt. Die Planfeststellungsbehörde verweist in diesem Zusammenhang auf den Prioritätsgrundsatz. Grundsätzlich hat diejenige Planung Rücksicht auf die andere zu nehmen, die den zeitlichen Vorsprung hat. So muss die Gemeinde planerische Erschwernisse und planerischen Anpassungsbedarf für ihre Bauleitplanung wie auch mögliche Reduzierungen der als Wohnbauland geeigneten Fläche hinnehmen, wenn sie mit ihrer Planung auf eine schon vorher konkretisierte und verfestigte Fachplanung trifft.

Die Ortsgemeinde bittet zudem darum, dass bei der Beschilderung der Abfahrt „Anschlussstelle Adenau“ auch der Hinweis auf die Ortsgemeinde Hoffeld aufgenommen wird.

Die Beschilderung auf Autobahnen ist in den „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen, RWBA“ geregelt. Grundsätzlich sollen die Zielangaben der Beschilderung (Fern- und Nahziele) der Orientierung im Netz, der Wegefindung sowie der Standortbestimmung dienen. Die Ziel- und Namensauswahl der wegweisenden Beschilderung erfolgt ausschließlich nach verkehrlichen Erfordernissen. Die hierfür zu treffenden Regelungen sind nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Die abschließend festzulegende wegweisende Beschilderung unterliegt vielmehr einer Anordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Des Weiteren fordert die Ortsgemeinde Hoffeld, dass die Pflege der Kompensationsmaßnahmen sicherzustellen sei. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass das typische Landschaftsbild nicht durch ungepflegte Flächen nachhaltig negativ beeinflusst wird.

Die Pflege der Kompensationsflächen obliegt (wie in den Planunterlagen vorgesehen) dem Vorhabenträger und ist durch diesen sicherzustellen. Dies ist in den Planunterlagen auch so vorgesehen.

Soweit bestehende Wege als Baustellenzufahrt genutzt werden sollen, fordert die Gemeinde vor Baubeginn ein Zustandsprotokoll und nach Abschluss der Baumaßnahme eine ordnungsgemäße Wiederherstellung.

Aufgrund dessen, dass das Straßen- und Wegenetz der Ortsgemeinde nicht in Anspruch genommen wird, ist in diesem Fall auch keine Zustandserfassung erforderlich. Im Übrigen wird lediglich der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen, dass der Vorhabenträger vor Baubeginn den Zustand des durch die Maßnahme betroffenen Straßen- und Wegenetzes für beispielsweise Baustellenzufahrten zu protokollieren und nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme wiederherzurichten hat (siehe auch Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.13 dieses Beschlusses).

Die Ortsgemeinde fordert zudem, dass vorübergehend nicht genutzte Flächen des Bundes sowie die dauerhaft landwirtschaftlich nutzbaren Flächen den ortsansässigen Landwirten anzubieten seien. Erst anschließend dürfe eine Ausschreibung erfolgen.

Die Planfeststellungsbehörde weist hierzu darauf hin, dass eine eventuelle Verpachtung von Flächen nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Im Übrigen macht die Gemeinde einen Wertverlust der Jagdnutzung geltend.

Zunächst ist anzumerken, dass dieser Belang nicht von der Gemeinde, sondern vielmehr von der Jagdgenossenschaft geltend gemacht werden muss. Gleichwohl hat der Straßenbaulasträger zu der Stellungnahme der Gemeinde einen Sachverständigen mit der Bitte um Überprüfung beauftragt.

Dieser stellte fest, dass die Straßenbaumaßnahme im vorliegenden Abschnitt den genossenschaftlichen Jagdbezirk Hoffeld weder mit Trassenflächen noch mit Kompensationsflächen tangiert. Die Trasse verläuft südwestlich außerhalb des Jagdbezirks. Die von der Ortsgemeinde Hoffeld vorgebrachten eingriffsbedingten, jagdlichen Nachteile (z. B. Betroffenheit der Jagdverbotszone gemäß § 27 LJagdG) sind zum späteren Zeitpunkt, also im entschädigungsrechtlichen Verfahren, gutachterlich zu bewerten und festzustellen. Die Planfeststellungsbehörde verweist hiermit ausdrücklich auf das sich dem Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren.

Die Gemeinde fordert im Weiteren eine Überprüfung der Lärmwerte durch einen unabhängigen Gutachter ca. 2 Jahre nach Inbetriebnahme der Trasse. Die Auswahl des Gutachters dürfe nur mit der Zustimmung der Gemeinde erfolgen. Sollten erhöhte Messwerte festgestellt werden, seien unverzüglich Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.

Das vom Vorhabenträger zu beachtende lärmrechtliche bzw. -technische Regelwerk der 16. BImSchV, welches die Vorgehensweise bei der Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen normativ regelt, schreibt vor, dass die Verkehrsimmissionen grundsätzlich unter Zugrundelegung der Verkehrsdaten rechnerisch zu ermitteln sind und zwar entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90).

Dieses Berechnungsverfahren weist gegenüber Messungen Vorteile zugunsten der Lärmbetroffenen auf. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderungen erfährt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden der RLS 90 auf langfristigen, empirischen Untersuchungen.

Berechnungen können somit - im Gegensatz zu Messungen - allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse liefern und gewährleisten eine Gleichbehandlung der vom Lärm betroffenen Bürger. Das Rechenmodell der RLS 90 geht – zugunsten der Betroffenen – stets von der räumlich und meteorologisch denkbar ungünstigsten Situa-

tion aus. In der Regel liegt daher der errechnete Beurteilungspegel über dem Ergebnis von Vergleichsmessungen. Die Ortsgemeinde moniert weiter, dass die L 10 zukünftig (insbesondere bei Großveranstaltungen am Nürburgring) in einem erheblichen Maße zusätzlich belastet werde. Eine Verlegung der L 10 oder die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen wird gefordert.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den lärmtechnischen Einwänden und Forderungen umfassend befasst. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IX dieses Beschlusses verwiesen.

Selbst im Rahmen der weiteren Planung der A 1 AS Adenau – AS Lommersdorf sind keine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte zu erwarten. Die Lärmeinwirkungen ausgehend von der L 10 bedingt durch die Verlagerung des Verkehrs durch die neue Anschlussstelle wurde im Rahmen einer weiteren Schalltechnischen Untersuchung überprüft. Die Berechnung der Beurteilungspegel wurde für die der L 10 am nächsten gelegenen Wohnhäuser der Ortslage Hoffeld durchgeführt. Die unter Zugrundelegung der zu erwartenden Verkehrsbelastung auf der L 10 ermittelten Immissionspegel liegen auch unter Berücksichtigung des Verlagerungsverkehrs deutlich unter den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten. Die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der 16. BImSchV kann dem Vorhabenträger somit nicht auferlegt werden.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Verkehrsbelastung der L 10 sowie deren Auswirkungen hinsichtlich einer möglichen Lärmbetroffenheit auf Kapitel E, Nrn. IV.1 sowie IX dieses Beschlusses verwiesen.

XII.1.10 Ortsgemeinde Nohn

Die Ortsgemeinde Nohn führt in ihrer Stellungnahme aus, dass das Vorhaben im Interesse der Ortsgemeinde liegt. Die Trassenführung wird ausdrücklich befürwortet. Jedoch sieht sie sich durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen in erheblichem Maße betroffen. Die Ortsgemeinde werde durch die umfangreiche Flächeninanspruchnahme in ihrem Selbstverwaltungsrecht verletzt. Eine Reduzierung der Flächen für die Kompensationsmaßnahmen in der Gemarkung Nohn wird gefordert. Zusätzlich fordert die Gemeinde, dass die Flächen für die geplanten Kompensationsmaßnahmen in ihrem Eigentum bleiben sollen. Für Wald- und Forstflächen erwartet die Ortsgemeinde Nohn einen Ausgleich in Ersatzland.

Des Weiteren stellt die Gemeinde dar, dass sie die Ausweisung eines Gewerbegebietes im Bereich der Anschlussstelle Adenau beabsichtige. Dies würde jedoch den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen in diesem Bereich entgegenstehen.

Zunächst bedarf es hinsichtlich der Stellungnahme der Ortsgemeinde Nohn einiger grundlegender rechtlicher Anmerkungen.

Eine Gemeinde kann bei einer Straßenplanung als überörtlicher Fachplanung eine rechtsfehlerfreie planerische Abwägungsentscheidung hinsichtlich ihrer eigenen Rechte und schutzwürdigen Belange und - wegen der insoweit bestehenden Wechselbeziehung - der ihren Belangen gegenüber gestellten, für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange verlangen. Als eigene Rechtspositionen kommen neben dem einfachgesetzlichen Eigentum - mangels Grundrechtsträgerschaft kann sich eine Gemeinde nicht auf die verfassungsrechtliche Schutzwirkung des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG berufen -, nur Belange in Betracht, die sich dem Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG i.V.m. Art 49 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 der Landesverfassung Rheinland-Pfalz (LVerf RP) zuordnen lassen. Demgegenüber kann sich eine Kommune weder zum Kontrolleur anderer staatlicher Behörden in Bezug auf die Wahrung des objektiven öffentlichen Rechts aufschwingen noch als Sachwalterin von Rechten Dritter bzw. des Gemeinwohls Belange ihrer Bürger vertreten. Einen dem Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG bzw. Art 49 LVerf RP zuzuordnenden Belang stellt die gemeindliche Planungshoheit dar. Diese vermittelt nach ständiger Rechtsprechung eine wehrfähige, in die Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 3 FStrG einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört, wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder gemeindliche Einrichtungen in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigt. Darüber hinaus muss die Planfeststellungsbehörde auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde abwägend dergestalt Rücksicht nehmen, dass durch die Fachplanung von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötigerweise „verbaut“ werden. Ebenso wenig wie von der Gemeinde bereits konkret in Betracht gezogene Planungsmöglichkeiten durch die Fachplanung unnötigerweise „verbaut“ werden dürfen, darf umgekehrt auch die Gemeinde nicht versuchen, der Fachplanung, die eine hinreichende Verfestigung erfahren hat, unüberwindliche Hindernisse in den Weg zu legen. Im Falle konkurrierender Planungsvorstellungen ist der Prioritätsgrundsatz ein wichtiges Abwägungskriterium. Grundsätzlich hat diejenige Planung Rücksicht auf die andere zu nehmen, die den zeitlichen Vorsprung hat. Nur befürchtete künftige Beeinträchtigungen der kommunalen Entwicklung sowie hieraus folgende faktische Belastungen der kommunalen Planung können eine Gemeinde nicht in ihrer Rechtsstellung beeinträchtigen und stellen keinen rechtlich relevanten Eingriff dar, gegen den eine Gemeinde sich zur Wehr setzen kann. Die kommunale Finanzhoheit unterfällt ebenfalls dem Schutz der gemeindlichen Selbstverwaltungsgarantie. Hält eine Gemeinde einem von ihr beanstandeten Fachplanungsvorhaben eine Beeinträchtigung ihrer Finanzhoheit entgegen, so ist es hinsichtlich der Darlegung eines ggfs. hieraus abzuleitenden Abwehrrechts gegen die Planung aber nicht lediglich damit getan, irgendwelche mittelbaren finanziellen Folgen der Planung anzusprechen. Erforderlich ist vielmehr eine konkrete Darlegung bzw. der Nachweis, dass ihre Finanzspielräume infolge der Fachplanung nachhaltig

in nicht mehr zu bewältigender und hinnehmbarer Weise eingeengt werden. Zudem schützt das Selbstverwaltungsrecht vor Maßnahmen, die das Ortsbild der Gemeinde entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken. Auch Belange des gemeindlichen Fremdenverkehrs können unter dem Aspekt des Selbstverwaltungsrechts der Gemeinde schutzwürdig sein. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Wirtschaftsstruktur einer Gemeinde von vielfältigen Faktoren bestimmt und beeinflusst wird, die jedoch nicht sämtlich speziell ihrem Selbstverwaltungsrecht zugeordnet sind. Eine Gemeinde ist deshalb nicht befugt, allgemeine Auswirkungen auf ihre Wirtschaftsstruktur bzw. eine befürchtete Gefährdung der wirtschaftlichen Grundlagen des Fremdenverkehrs als eigene Rechtsbeeinträchtigung geltend zu machen. Das gemeindliche Selbstverwaltungsrecht kann ausnahmsweise nur dann verletzt sein, wenn die Auswirkungen des Vorhabens die Wirtschaftsstruktur und die Leistungsfähigkeit einer durch Fremdenverkehr geprägten Gemeinde massiv und nachhaltig verschlechtern.

Ausgehend von diesen rechtlichen Maßstäben erweist sich die hier planfestgestellte Straßenplanung im Hinblick auf die von der Gemeinde geltend gemachten Planeinwände als abwägungsfehlerfrei. Eine Verletzung von Rechtspositionen der Gemeinde, welche ihrem verfassungsrechtlich geschützten Selbstverwaltungsrecht unterfallen, ist nicht festzustellen.

Hierzu ist im Einzelnen Folgendes auszuführen:

Die Ortsgemeinde fordert die Reduzierung der Inanspruchnahme ihrer Eigentumsflächen bzw. fordert eine Verlegung der Kompensationsmaßnahmen.

Die Inanspruchnahme der Gemeindeflächen für die Umsetzung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen ist zwingend erforderlich. Eine Verlegung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nicht möglich. Das der Planung zu Grunde liegende Naturschutzkonzept ist geeignet, eine vollständige Kompensation für die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu schaffen. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden umfassend in der Planung und unter Beachtung der in diesem Beschluss festgelegten Auflagen berücksichtigt. Die naturschutzfachlichen Maßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen hinreichend beschrieben. Zudem hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung die vorgesehenen Maßnahmen nochmals ausführlich dargelegt. Die Kompensationsmaßnahmen entsprechen hinsichtlich Lage, Art und Umfang den einschlägigen naturschutzfachlichen Vorgaben. Sie sind geeignet, den mit dem Vorhaben verbundenen Nachteilen für den Naturhaushalt und die Landschaftspflege gerecht zu werden. Darüber hinaus ist das festgestellte Kompensationskonzept mit der Oberen Naturschutzbehörde bei der SGD Nord abgestimmt und nach übereinstimmender Auffassung geeignet, die mit der Baumaßnahme einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher nicht die Möglichkeit, den Baulastträger zur Verlegung von landespflegerischen Aus-

gleichs- und Ersatzmaßnahmen zu verpflichten. Eine Verlegung der Kompensationsmaßnahmen im Bereich der Eigentumsflächen der Ortsgemeinde Nohn konnte bei dem der Straßenplanung zu Grunde liegenden Naturschutzkonzept nicht berücksichtigt werden, da dadurch eine ausreichende naturschutzfachliche Kompensation, wie oben dargestellt, nicht sichergestellt werden könnte.

Der Vorhabenträger hat sich aber dazu bereit erklärt, auf den Erwerb der Flächen der Gemeinde zu verzichten und die Umsetzung und Erhaltung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen im Wege einer dinglichen Sicherung zu gewährleisten. Der Forderung der Ortsgemeinde, dass die Flächen in ihrem Eigentum verbleiben sollen, wird damit gefolgt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht diesbezüglich keine Bedenken. Insbesondere ist anzumerken, dass trotz der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen die bisherigen Bewirtschaftungen weiterhin (eingeschränkt) möglich sind. Auf die Auflagenregelung in Kapitel C.Nr. VI.7 wird hier Bezug genommen.

Über die Forderung nach Ersatzland wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden. Ob eine Entschädigung für die Inanspruchnahme von Flächen in Geld erfolgt oder durch die Bereitstellung von geeignetem Ersatzland, ist im Rahmen eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens zu entscheiden. Auf dieses wird hiermit verwiesen.

Die Ortsgemeinde lehnt im Zuge des ergänzenden Deckblattverfahrens die Inanspruchnahme weiterer gemeindeeigener Flächen ab; dies treffe auch auf ergänzende Ausgleichs- und Ersatzflächen zu.

Diesbezüglich bleibt festzuhalten, dass gegenüber den offen gelegten Planunterlagen im Jahr 2018 keine zusätzlichen bzw. neue Ausgleichs- und Ersatzflächen der Ortsgemeinde im Zuge der Deckblattplanung in Anspruch genommen werden müssen. Die dort nunmehr erforderlich werdenden dauerhaften Mehrinanspruchnahmen beziehen sich ausschließlich auf Grundstücke, die in der ursprünglichen Planung bereits für die vorgesehenen Regenrückhaltebecken (RRB) überplant waren. Die Flächeninanspruchnahme beläuft sich ausweislich der Grunderwerbsunterlagen danach auf 155 m² bei RRB II und 312 m² bei RRB III. Neue Grundstücke der Ortsgemeinde werden somit nicht in Anspruch genommen.

Die Änderungen der wassertechnischen Planung und der RRB wurden, wie bereits an anderer Stelle erläutert, insbesondere aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse und aktueller Richtlinien zum Gewässerschutz sowie vor dem Hintergrund des Hochwasserereignisses im Ahrtal erforderlich. In der ursprünglichen Planung waren die Regenrückhaltebecken auf ein lediglich 5-jährliches Regenereignis ausgelegt. Die Dimensionierung der Entwässerungsplanung wurde nun auf ein 50-jährliches Regenereignis erweitert. Die Dimensionierung der RRB wurde mit der Oberen Wasserbehörde bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord abgestimmt.

Aufgrund der Erforderlichkeit der Anpassung der Entwässerungsplanung kann auf die geringe Mehrinanspruchnahme der Grundstücke der Ortsgemeinde nicht verzichtet werden. Die Flächen sind erforderlich, um eine ordnungsgemäße und richtlinienkonforme Straßenentwässerung zu gewährleisten. Insoweit wird insbesondere auf die Ausführungen zum Entwässerung/ Gewässerschutz verwiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen. Insoweit gehen die Belange des Straßenbaulastträgers und seine mit dem Neubau der A 1 verfolgten Ziele den Interessen der Eigentümer und der sonstigen Nutzungsberechtigten an einem möglichst ungestörten Erhalt ihres Eigentums bzw. Nutzungsrechts vor. Auf die Ausführungen zu den Eingriffen in Privateigentum/ Grundstücksbedarf wird verwiesen.

Die Gemeinde trägt weiterhin vor, dass im Bereich der Anschlussstelle Adenau ein neues Gewerbegebiet ausgewiesen werden soll. Die in diesem Bereich geplanten Kompensationsmaßnahmen für den Neubau der A 1 stünden der gemeindlichen Planung entgegen.

Diesbezüglich ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Ausweisung des Gewerbegebietes noch keine ge- bzw. verfestigte Planung darstellt. Die Planfeststellungsbehörde weist außerdem darauf hin, dass im Falle konkurrierender Planungsvorstellungen der Prioritätsgrundsatz ein wichtiges Abwägungskriterium darstellt. Grundsätzlich hat diejenige Planung Rücksicht auf die andere zu nehmen, die den zeitlichen Vorsprung hat. So müsste vorliegend die Gemeinde Nohn die planerischen Gegebenheiten für den Bau der A 1 bei ihrer Bauleitplanung berücksichtigen.

Im Übrigen würde eine gewerbliche Nutzung im Bereich Nohn an der Anschlussstelle Adenau dem geltenden Flächennutzungsplan widersprechen. Dieser sieht für die Flächen Wald und „landespflegerische Ausgleichsflächen aus rechtskräftigen Plänen“ vor. Im Bereich von Hoffeld sind die Flächen an der Anschlussstelle Adenau als pauschalgeschützte Biotopflächen sowie als „potentielle Ausgleichsflächen, die einer zukünftigen eingriffsbedingten Nutzungsänderung zugeordnet werden können“, ausgewiesen.

Die Ortsgemeinde bittet zudem darum, dass bei der Beschilderung der Abfahrt „Anschlussstelle Adenau“ auch der Hinweis auf die Ortsgemeinde Nohn aufgenommen wird.

Die Beschilderung auf Autobahnen ist in den „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen“ geregelt. Grundsätzlich sollen die Zielangaben der Beschilderung (Fern- und Nahziele) der Orientierung im Netz, der Wegefindung sowie der Standortbestimmung dienen. Die Ziel- und Namensauswahl der wegweisenden Beschilderung erfolgt ausschließlich nach verkehrlichen Erfordernissen. Die hierfür zu treffenden Regelungen sind nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Die abschließend festzulegende wegweisende Beschilderung unterliegt vielmehr einer Anordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Die Ortsgemeinde Nohn stellt in ihrer Stellungnahme dar, dass durch die geplante Trasse die Gemeindeflächen zerschnitten werden. Zusätzlich verläuft die Landesgrenze zwischen Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen durch die Autobahntrasse. Die Gemeinde fordert deshalb die Änderung der Gemarkungs- und Landesgrenzen.

Die Änderungen von Gebietsgrenzen obliegt weder dem Straßenbaulastträger noch der Planfeststellungsbehörde. Sie sind somit auch nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Gegebenenfalls könnte sich die Änderung der Gemarkungsgrenzen innerhalb des laufenden Flurbereinigungsverfahrens ergeben. Eine Änderung der Gemeindegrenze ist nach § 58 Abs. 2 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) für die Ortsgemeinde Nohn möglich, soweit es wegen der Flurbereinigung zweckmäßig ist. Die Änderung bezieht sich auch auf die Kreis-, Bezirks- und Landesgrenzen, wenn sie mit den Gemeindegrenzen übereinstimmen. Ist die Änderung von Gemeinde- oder Kreisgrenzen beabsichtigt, so ist die zuständige Kommunalaufsichtsbehörde rechtzeitig zu verständigen; die Änderung bedarf der Zustimmung der beteiligten Gebietskörperschaften. Ist die Änderung von Bezirks- oder Landesgrenzen beabsichtigt, so sind auch die zuständigen obersten Landesbehörden rechtzeitig zu verständigen; die Änderung bedarf der Zustimmung der beteiligten Länder und Gebietskörperschaften.

Sonstige Änderungen des Gebietsbestandes der Länder können nur durch Staatsverträge der beteiligten Länder oder durch Bundesgesetz mit Zustimmung des Bundesrates erfolgen.

Des Weiteren fordert die Ortsgemeinde Nohn, dass die Pflege der Kompensationsmaßnahmen sicherzustellen sei. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass das typische Landschaftsbild nicht durch ungepflegte Flächen nachhaltig negativ beeinflusst wird.

Die Pflege der Kompensationsflächen obliegt (wie in den Planunterlagen vorgesehen) dem Vorhabenträger und ist durch diesen sicherzustellen.

Die Ortsgemeinde stellt dar, dass die durch die Straßenbaumaßnahme erforderlichen Veränderungen an Forst- und Wirtschaftswegen mit der Ortsgemeinde hinsichtlich deren Streckenführung und Wegebelag abzustimmen sei.

Die Neukonzeption der Flächen und Eigentumsverhältnisse wurde bereits im Flurbereinigungsverfahren Nohn vorgenommen. Die Besitzübergabe ist zwischenzeitlich erfolgt. Das geänderte forstwirtschaftliche Wegenetz wurde mit dem örtlichen Forstamt abgestimmt, sodass die örtlichen Bedürfnisse Berücksichtigung finden konnten. Die Ergebnisse der Abstimmung sind im Übrigen auch in der vorliegenden Straßenplanung eingebunden worden. Der Ausbau erfolgt gemäß den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“. Die im Zuge der A 1 vorgesehene Breite für Wegkronen beträgt bei

Wirtschaftswegen 4,00 m. Forstwege werden mit 4,50 m ausgebaut. Der Straßenbaulastträger hat die Einbindung der Gemeinde im Rahmen der Ausführungsplanung zugesagt.

Soweit bestehende Wege als Baustellenzufahrt genutzt werden sollen, fordert die Gemeinde vor Baubeginn ein Zustandsprotokoll und nach Abschluss der Baumaßnahme eine ordnungsgemäße Wiederherstellung.

Der Vorhabenträger hat vor Baubeginn den Zustand des Straßen- und Wegenetzes für beispielsweise Baustellenzufahrten zu protokollieren und nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme wiederherzurichten (siehe auch Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.13 dieses Beschlusses). Der Forderung wird somit entsprochen.

Im Weiteren moniert die Gemeinde, dass die Kosten des Flurbereinigungsverfahrens Nohn teilweise durch die Ortsgemeinde bzw. durch die Teilnehmergesellschaft getragen werden müssen. Hierfür sei ein Ausgleich zu schaffen.

Die Frage nach der Kostentragung im Flurbereinigungsverfahren ist nicht Regelungsgegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Dieser Einwand ist vielmehr im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens gegenüber der hierfür zuständigen Flurbereinigungsbehörde zu äußern bzw. zu klären.

Die Ortsgemeinde fordert des Weiteren, dass vorübergehend nicht genutzte Flächen des Bundes sowie die dauerhaft landwirtschaftlich nutzbaren Flächen den ortsansässigen Landwirten anzubieten seien. Erst anschließend dürfe eine Ausschreibung erfolgen.

Die Verpachtung von Flächen ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Hierzu ist eine Vereinbarung zwischen den Beteiligten außerhalb des vorliegenden Verfahrens abzuschließen.

Die Gemeinde macht außerdem einen jagdwirtschaftlichen Wertverlust geltend.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Ortsgemeinde diese Belange nicht geltend machen kann. Vielmehr ist hier nach Maßgabe des geltenden Jagdrechts allein die Jagdgenossenschaft Nohn berechtigt, diesen Einwand vorzubringen. Die Jagdgenossenschaft Nohn hat sich im vorliegenden Verfahren geäußert. Die Planfeststellungsbehörde verweist im diesem Zusammenhang auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. XII.1.19 dieses Beschlusses.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die durch das Vorhaben bedingten Nachteile dem Grunde nach in einem Entschädigungsverfahren zu entschädigen bzw. auszugleichen sind. Den Belangen der betroffenen Jagdberechtigten wird folglich durch die Entschädigungspflicht vollumfänglich Rechnung getragen. Soweit darüber hinaus noch abwägungserhebliche Beeinträchtigungen bestehen mögen, überwiegen diese nicht die Vorteile und Ziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden.

Hinsichtlich der Forderung der Ortsgemeinde, die Entschädigungsauszahlungen in verengter Form bzw. kontinuierlich durchzuführen, wird ebenfalls auf das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren verwiesen.

Des Weiteren moniert die Ortsgemeinde Nohn die Schalltechnische Untersuchung. Sie stellt dar, dass die Lärmesswerte nur mathematisch errechnet wurden. Sie fordert eine Überprüfung der Lärmwerte durch einen unabhängigen Gutachter ca. 3 Jahre nach Inbetriebnahme der Trasse. Die Auswahl des Gutachters dürfe nur mit der Zustimmung der Gemeinde erfolgen. Sollten erhöhte Messwerte festgestellt werden, seien unverzüglich Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. In diesem Zusammenhang weist die Gemeinde darauf hin, dass in der Schulstraße im Bereich des Bebauungsplanes „Schultheiss-Gilleswinkel“ überwiegend Allgemeines Wohngebiet sei und nicht – wie in den Planunterlagen dargestellt – ein Mischgebiet aufweise.

Die 16. BImSchV sieht vor, dass die Verkehrsgeräuschimmissionen grundsätzlich unter Zugrundelegung der Verkehrsdaten rechnerisch zu ermitteln sind und zwar entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90). Die 16. BImSchV und die RLS 90 stellen das hier anzuwendende normativ festgelegte lärmrechtliche und -technische Regelwerk dar. Dieses Berechnungsverfahren weist gegenüber Messungen Vorteile zugunsten der Lärmbetroffenen auf. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erhebliche Veränderungen erfährt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden der RLS 90 auf langfristigen, empirischen Untersuchungen. Berechnungen können somit - im Gegensatz zu Messungen - allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse liefern und gewährleisten eine Gleichbehandlung der vom Lärm betroffenen Bürger. Das Rechenmodell der RLS 90 geht - zugunsten der Betroffenen - stets von der räumlich und meteorologisch denkbar ungünstigsten Situation aus. In der Regel liegt daher der errechnete Beurteilungspegel über dem Ergebnis von Vergleichsmessungen.

Die entsprechend der Schalltechnischen Untersuchung errechneten Beurteilungspegel an dem zur Autobahntrasse nächst gelegenen Wohnhaus in der Schulstraße liegen mit 43,9 dB(A) am Tag und mit 39,5 dB(A) in der Nacht sowohl weit unter den Immissionsgrenzwerten für Mischgebiete (64 / 54 dB(A)) als auch unter den Grenzwerten für Wohngebiete (59 / 49 dB(A)). Mithin werden sowohl die Grenzwerte für Mischgebiete als auch für Wohngebiete nicht überschritten, sondern sogar deutlich unterschritten, sodass dahinstehen kann, ob es sich bei der Schulstraße baunutzungsrechtlich um ein Mischgebiet oder - wie die Gemeinde vorgetragen hat – um ein allgemeines Wohngebiet handelt. Der Vorhabenträger konnte somit auch nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet werden. Ergänzend wird auf Kapitel E, Nr. IX dieses Beschlusses verwiesen.

Zudem lehnt die Ortsgemeinde die Baustellenzufahrt über die Ortsstraße „Zum Bachtal“ ab. Sie schlägt eine Alternativtrasse vor.

In den festgestellten Planunterlagen ist als Baustraße zur Trasse die Ortsstraße „Zum Bachtal“ vorgesehen. Eine Prüfung der Alternativtrasse kommt zu dem Ergebnis, dass die Baustraßenführung über einen außerhalb der Ortslage, südlich gelegenen vorhandenen Wirtschaftsweg geleitet werden könnte. Hierzu müssten der Einmündungsbereich an die Landesstraße 70 und der an die Ortsstraße „Zum Bachtal“ aufgeweitet und mit Ausweichbuchten versehen werden. Zusätzlich müssten zwei weitere Ausweichbuchten für Begegnungsverkehr LKW / LKW entlang des vorhandenen Wirtschaftsweges angelegt werden.

Seitens des Straßenbaulastträgers bestehen keine Bedenken gegen die Verlegung der Baustraße. Die Planung und Umsetzung wäre im Zuge der Ausführungsplanung durchzuführen.

Gegen die geplante Vorgehensweise bestehen seitens der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken, soweit dem keine besonderen landespflegerischen oder wasserrechtlichen oder sonstigen abwägungsrelevanten Belange entgegenstehen sowie der erforderliche Grunderwerb auf freiwilliger Basis durchgeführt werden kann. Die Verlegung der Baustraße ist mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen.

Gleiches gilt für die geforderte Beibehaltung des Wirtschaftsweges zwischen dem Heideweg und der L 10. Die Planunterlagen sehen nach Umsetzung der Straßenbaumaßnahme die Aufgabe dieses Weges vor. Der Vorhabenträger hat die Beibehaltung geprüft und als umsetzbar eingeschätzt.

Die Planfeststellungsbehörde stimmt der weiteren Beibehaltung des Wirtschaftsweges zu, soweit dem auch hier keine besonderen landespflegerischen oder wasserrechtlichen oder sonstigen abwägungsrelevanten Belange entgegenstehen. Eine Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden ist jedoch unabdingbar.

Die Gemeinde fordert außerdem, dass die in der Gemarkung Nohn befindlichen Bodendenkmäler gesichert werden müssen.

Die zuständige Fachbehörde (Generaldirektion Kulturelles Erbe) wurde im vorliegenden Verfahren beteiligt. Der Straßenbaulastträger hat verschiedene Maßnahmen zur Sicherung der Denkmäler mit der Generaldirektion Kulturelles Erbe abgestimmt. Dazu zählt beispielsweise die Anlage einer Stützwand am Bodendenkmal „Mordhügel“. Somit kann die Inanspruchnahme des Bodendenkmals bei gleichzeitiger Beibehaltung der Straßentrasse vermieden werden. In der Ausführungsplanung wird in Abstimmung mit der Generaldirektion Kulturelles Erbe Art, Umfang und Zeitrahmen für die erforderlichen archäologischen Untersuchungen und das weitere Vorgehen festgelegt.

Im Weiteren macht die Gemeinde forstliche Belange geltend. Sie sieht erhebliche Einbußen durch die erhebliche Inanspruchnahme der in ihrem Eigentum befindlichen Flächen.

Zunächst ist anzumerken, dass sich der Vorhabenträger zwischenzeitlich dazu bereit erklärt hat, die Flächen im Eigentum der Gemeinde zu belassen und die Kompensationsmaßnahmen im Wege einer dinglichen Eintragung ins Grundbuch zu sichern. Die Gemeinde hatte dies im Vorfeld gefordert.

Der Vorhabenträger hat zudem eine gutachterliche Bewertung der forstwirtschaftlichen Verluste in Auftrag gegeben. Die forstfachliche Stellungnahme wurde der Ortsgemeinde Nohn zur Verfügung gestellt.

Die forstfachliche Stellungnahme des Sachverständigen zeigt die entschädigungsrelevanten Aspekte auf, aus denen ggf. Entschädigungsansprüche der Gemeinde resultieren. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Entschädigungsfragen jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem separaten, der Planfeststellung nachgeordneten Entschädigungsverfahren geregelt werden.

Des Weiteren fordert die Ortsgemeinde eine eindeutige Regelung zur Dauer der Nutzungseinschränkungen bei der Durchführung der Kompensationsmaßnahmen.

Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach Maßgabe der in den Planunterlagen beschriebenen Regelungen entsprechend ihrer jeweiligen naturschutzfachlichen Kompensationsfunktion dauerhaft, d. h. so lange der Eingriff fortwirkt, rechtlich zu sichern und zu unterhalten. Da die Wirkungen der Straße so lange anhalten, solange die Straße selbst in Betrieb ist, unterliegen die Nutzungsbeschränkungen auf den Kompensationsflächen damit keiner zeitlichen Befristung. Ergänzend wird hierbei auf Kapitel B, Nr. 8 dieses Beschlusses verwiesen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass unter keinem der Ortsgemeinde Nohn vorgebrachten Gesichtspunkten eine Verletzung ihrer gemeindlichen Selbstverwaltungsgarantie auszumachen ist.

Selbst wenn aber - entgegen den vorstehenden Feststellungen - mit der hier festgestellten Straßenplanung im Hinblick die einzelnen Planeinwände der Gemeinde tatsächlich so nachhaltige Auswirkungen auf Rechtspositionen der Gemeinde einhergehen würden, dass eine Verletzung ihres kommunalen Selbstverwaltungsrechts anzunehmen wäre, würde dies der Zulässigkeit der vorliegenden Straßenplanung nicht entgegenstehen, weil das Gewicht der für das Straßenbauvorhaben sprechenden und an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses ausführlich dargelegten Belange nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch in diesem Falle höher zu bewerten und der Straßenplanung auch dann Vorrang einzuräumen wäre.

Bezüglich des Projekts der Ortsgemeinde Nohn „Waldakademie Wohlleben“ sowie des von der Verbandsgemeinde Gerolstein in der Gemarkung Nohn geplanten „Interkommunalen Industrie- und Gewerbeparks „A 1“ wird auf die seit dem 23.07.2018 geltende Veränderungssperre gem. § 9 a FStrG hingewiesen. Hierzu ist ergänzend zu dem Projekt des „Interkommunalen Industrie- und Gewerbeparks „A 1“ noch anzumerken, dass hierfür seitens der Projektbeteiligten bis zum heutigen Tage noch

kein Antrag auf Durchführung eines raumplanerischen Verfahrens gestellt wurde und infolgedessen ein solches Verfahren auch noch nicht eingeleitet wurde.

XII.1.11 Ortsgemeinde Senscheid

Die Ortsgemeinde Senscheid fordert die Bereitstellung von Ersatzland hinsichtlich der erforderlichen Inanspruchnahme ihrer derzeitigen Eigentumsflächen für die Trassenführung. Die Inanspruchnahmen für die Kompensationsmaßnahmen würden die Ortsgemeinde unzumutbar in ihrer wirtschaftlichen Lage schädigen.

Über die Forderung nach Ersatzland wird nicht im Planfeststellungsbeschluss entschieden. Ob eine Entschädigung für die Inanspruchnahme von Flächen in Geld erfolgt oder durch die Bereitstellung von geeignetem Ersatzland, ist im Rahmen eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens zu entscheiden. Auf dieses wird hiermit verwiesen.

Die Inanspruchnahme der Gemeindeflächen für die Umsetzung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen ist erforderlich. Das der Planung zu Grunde liegende Naturschutzkonzept ist geeignet, eine vollständige Kompensation für die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu schaffen. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden umfassend in der Planung und unter Beachtung der in diesem Beschluss festgelegten Auflagen berücksichtigt. Die naturschutzfachlichen Maßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen hinreichend beschrieben. Zudem hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung die vorgesehenen Maßnahmen nochmals ausführlich dargelegt. Die Kompensationsmaßnahmen entsprechen hinsichtlich Lage, Art und Umfang den einschlägigen naturschutzfachlichen Vorgaben. Sie sind geeignet, den mit dem Vorhaben verbundenen Nachteilen für den Naturhaushalt und die Landschaftspflege gerecht zu werden. Darüber hinaus ist das festgestellte Kompensationskonzept mit der Oberen Naturschutzbehörde bei der SGD Nord abgestimmt und nach übereinstimmender Auffassung geeignet, die mit der Baumaßnahme einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen. Eine Verlegung oder gar ein Verzicht der Kompensationsmaßnahmen im Bereich der Eigentumsflächen der Ortsgemeinde Senscheid konnte bei dem der Straßenplanung zu Grunde liegenden Naturschutzkonzept nicht berücksichtigt werden, da dadurch eine ausreichende naturschutzfachliche Kompensation, wie oben dargestellt, nicht sichergestellt werden könnte.

Im Übrigen hat sich der Vorhabenträger bereit erklärt, die vorgesehenen Flächen für die Kompensationsmaßnahmen im Eigentum der Gemeinde Senscheid zu belassen und die Umsetzung und den Erhalt der Maßnahmen im Wege einer dinglichen Sicherung (Grunddienstbarkeit) zu gewährleisten. Die forstliche Bewirtschaftung der Flächen kann damit weiterhin (eingeschränkt) erfolgen. Auf die Auflagenregelung in Kapitel C.Nr. VI.7 wird hier Bezug genommen.

Die Gemeinde fordert außerdem, dass die Beschränkungen der Flächen zeitlich befristet werden.

Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach Maßgabe der in den Planunterlagen beschriebenen Regelungen entsprechend ihrer jeweiligen naturschutzfachlichen Kompensationsfunktion dauerhaft, d. h. so lange der Eingriff fortwirkt, rechtlich zu sichern und zu unterhalten. Da die Wirkungen der Straße so lange anhalten, solange die Straße selbst in Betrieb ist, unterliegen die Nutzungsbeschränkungen auf den Kompensationsflächen damit keiner zeitlichen Befristung. Ergänzend wird hierbei auf Kapitel B, Nr. 8 dieses Beschlusses verwiesen.

Im Weiteren trägt die Gemeinde vor, dass durch die Straßenbaumaßnahme die Erträge aus der Jagdpacht erheblich vermindert werden.

Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde jedoch darauf hin, dass dieser Belang nicht von der Jagdgenossenschaft Senscheid vorgetragen wurde. Es wird dennoch unterstellt, dass sich diese dem Vorbringen der Gemeinde Senscheid angeschlossen hat.

Der Vorhabenträger hat ein Sachverständigen beauftragt, diesen Einwand gutachterlich zu überprüfen. Das Gutachten liegt der Gemeinde vor.

Der Sachverständige stellt fest, dass die Eigenständigkeit des Gemeinschaftlichen Jagdbezirks Senscheid vorhabenbedingt nicht gefährdet wird. Eingriffsbedingt ergibt sich eine durch die Autobahntrasse bedingte „Durchschneidung“ des westlich gelegenen Revierteiles. Der westlich der Trasse verbleibende Jagdbezirksanteil umfasst ca. 17,89 ha.

Der östlich der Trasse gelegene Revierteil weist insgesamt eine Größe von 405,04 ha auf. Somit wird die erforderliche Mindestgröße von 250 ha anrechenbarer Fläche für einen gemeinschaftlichen Jagdbezirk deutlich überschritten, so dass ein grundsätzlicher Fortbestand gewährleistet ist und bleibt, unabhängig von dem westlich der Trasse verbleibenden Jagdbezirksanteil.

Die Planfeststellungsbehörde sieht das Gutachten als sachgerecht und schließt sich diesem vollumfänglich an. Bezüglich etwaiger Entschädigungsansprüche wird auf das Entschädigungsverfahren verwiesen, welches sich dem Planfeststellungsverfahren anschließt.

XII.1.12 Ortsgemeinde Trierscheid

Die Ortsgemeinde Trierscheid sieht sich durch die vorgesehene Inanspruchnahme ihrer Eigentumsflächen erheblich in ihren rechtlichen und wirtschaftlichen Belangen beeinträchtigt. Sie macht geltend, dass dadurch ihr Selbstverwaltungsrecht verletzt werde.

Insbesondere wird die vorgesehene Inanspruchnahme der Eigentumsflächen der Gemeinde für die Kompensationsmaßnahmen bemängelt. Im Übrigen sei die Auswahl der Flächen für die Kompensationen nicht nachvollziehbar dargelegt.

Es wäre außerdem vorhabenbedingt mit erheblichen forst- und jagdrechtlichen Einbußen sowie Störungen bei der Fischereiverpachtung zu rechnen, die die Gemeinde in einer nicht mehr zu bewältigenden Weise in ihrem finanziellen Spielraum einengen würde.

Des Weiteren trägt die Gemeinde vor, dass sie durch die Straßenbaumaßnahme in ihren Entwicklungsmöglichkeiten massiv eingeschränkt werde. In diesem Zusammenhang wird auf die Planung eines Windparks hingewiesen. Daneben beruft sich die Gemeinde auf den Schutz des Gemeindegebietscharakters. Die Auswirkungen der Baumaßnahme würden die Wirtschaftsstruktur und die Leistungsfähigkeit der Ortsgemeinde stark und nachhaltig verschlechtern. Außerdem begründet sie die Verletzung des Selbstverwaltungsrechts damit, dass die geplanten Maßnahmen das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde hinwirken würden.

Die Gemeinde Trierscheid lehnt weiterhin die beabsichtigte Nutzung der Kehrstraße als Baustraße ab. Die Straße sei verkehrstechnisch, verkehrsrechtlich und infrastrukturell als Baustraße nicht geeignet.

Zur Abwicklung des Baustellenverkehrs hat der Straßenbaulastträger ein Baustraßenkonzept entwickelt. Die detaillierte Anordnung der einzelnen Baustraßen sind in den Lageplänen und insbesondere in den Übersichtslageplänen der Baustraßen dargestellt. Das Konzept basiert auf einer möglichst minimalen Inanspruchnahme von privaten Flächen, wobei nicht gänzlich vermieden werden kann, punktuell Privatflächen in Anspruch zu nehmen.

Nach dem Baustraßenkonzept wird das Baufeld der A 1-Trasse vom peripheren klassifizierten Straßennetz aus über vorhandene Wirtschafts- und Forstwege gewährleistet. Je nach Notwendigkeit werden vorhandene Wege im Bestand belassen, mit Ausweichbuchten ergänzt oder für den Begegnungsverkehr LKW / LKW verbreitert. Ist eine Erschließung der Trasse über das bestehende Wegenetz, insbesondere im Bereich der neu zu errichtenden Brückenbauwerke, nicht möglich, müssen Baustraßen neu angelegt werden, die nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme komplett zurückgebaut werden. In der späteren Bauphase der Neubautrasse und nach Herstellung der entsprechenden Brückenbauwerke im Zuge der A 1, ist davon auszugehen, dass der dann anfallende eigentliche Massentransport über die Neubautrasse der A 1 in südlicher Richtung zum Tageabbaugebiet „Radersberg“ erfolgen wird.

Es wird darauf hingewiesen, dass vor Baubeginn der A 1 eine Zustandserfassung der als Baustellenzufahrt vorgesehenen Wirtschafts- bzw. Forstwege erfolgt. Die Beweissicherung erstreckt sich auf den Wegezustand, deren Tauglichkeit für die angedach-

ten Transporte und auf die Verkehrssicherheit. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden diese Wege auf Kosten des Straßenbaulastträgers zurückgebaut bzw. in den ursprünglichen Zustand gebracht.

Auch die Kehrstraße wird im Zuge des Baustellenkonzepts zur verkehrssicheren Abwicklung des Baustellenverkehrs benötigt. Im Verlauf der Kehrstraße wird es erforderlich, Ausweichbuchten für den Begegnungsverkehr LKW/LKW anzulegen und den Einmündungsbereich an der L 72 verkehrsgerecht aufzuweiten. Die Kosten dieser Maßnahmen trägt der Straßenbaulastträger.

Weiterhin wird zur verkehrsgerechten Überführung der Kehrstraße über den Nohner Bach die vorhandene Wirtschaftswegebücke durch einen Ersatzneubau (Bauwerk 03 a) an gleicher Stelle ersetzt und die neben dem neu herzustellenden Bauwerk gelegene Furt im Nohner Bach zurückgebaut. Kostenträger für die Herstellung des Bauwerkes sowie für den Rückbau der Furt ist auch hier der Träger der Straßenbaulast. Die Unterhaltung der Kehrstraße während der Bauzeit unterliegt ebenfalls dem Straßenbaulastträger.

Die Forderungen der Ortsgemeinde, insbesondere auf die Nutzung der Kehrstraße als Baustellenzufahrt zu verzichten bzw. die Unterhaltung der Ersatzbrücke über den Nohner Bach (BW 03 a) nach Fertigstellung der A 1 dem Straßenbaulastträger aufzuerlegen, wird zurückgewiesen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird die Ausweisung und Nutzung der ausgewählten Baustraßen im Zuge des Baus der A 1 als notwendig erachtet, um einen plangemäßen und möglichst schadlosen Bauverlauf auf entsprechend verkehrssicheren Baustraßen zu gewährleisten. Die Nutzung der Kehrstraße als Baustraße wird dabei insbesondere für die Herstellung und Erreichbarkeit der Talbrücke „Nohner Bach Nord (Bauwerk BW 04)“ im Zuge des Autobahnneubaus erforderlich. Andere Zufahrtsmöglichkeiten zur Erreichung des Baufeldes der A 1 drängen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht auf. Im Übrigen wird die Kehrstraße baulich lediglich punktuell mit Ausweichbuchten ergänzt, sodass auch kein Konfliktpotential zu altlastverdächtigen Ablagerungsflächen zu befürchten ist.

Insbesondere kann auch der Forderung, anstatt der Nutzung der Kehrstraße alternativ eine neue Baustellenzufahrt anzulegen, nicht entsprochen werden. Der Bau eines zusätzlichen Weges wäre nur mit einem nicht vertretbaren Mehraufwand zu erreichen. Die dabei entstehenden Mehrkosten und die Inanspruchnahme weiterer privaten Grundstücke würden außer Verhältnis zu dem erreichbaren Zweck stehen.

Die Kehrstraße wird nach Fertigstellung der Baumaßnahme der A 1 auf Kosten des Straßenbaulastträgers zurückgebaut und wieder in den ursprünglichen Zustand gebracht. Der Weg einschließlich des neu errichteten Bauwerks 03 a übernimmt dann wieder die Funktion eines Wirtschaftsweges in der Baulast und Unterhaltung der Gemeinde Trierscheid. Ein etwaiger Mehraufwand für die Unterhaltung der Kehrstraße nach Abschluss der Bauarbeiten der A 1, insbesondere auch für das neue Bauwerk

03 a, ist unter Beachtung eines möglichen Vorteilsausgleiches der Ortsgemeinde Trierscheid zu erstatten.

Soweit bemängelt wird, die Kehrstraße könnte nach Fertigstellung der Bauarbeiten und der Neubaustrecke als „Instandsetzungszufahrt“ zur A 1 genutzt werden, hat der Straßenbaulastträger in seiner Stellungnahme erläutert, dass eine spätere Nutzung zur Prüfung der Talbrücke im Zuge der A 1 nicht auszuschließen ist. Im Zuge einer möglichen Bauwerksprüfung wird regelmäßig eine jährliche Sicht- und alle 3 Jahre eine Brückenhauptprüfung erforderlich, anlässlich der die Kehrstraße vom Betriebspersonal als Zufahrt zur Talbrücke genutzt werden könnte.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hätte die Ortsgemeinde Trierscheid eine solche Nutzung der Kehrstraße als Instandsetzungs- bzw. Betriebszufahrt aufgrund den Bestimmungen des § 3 a FStrG zu dulden. Der Straßenbaubehörde oder von ihr Beauftragten wäre danach das Betreten und Befahren sowie die vorübergehende Nutzung von Grundstücken Dritter zur Unterhaltung einer Bundesfernstraße zu ermöglichen. Die Arbeiten zur Unterhaltung müssten dem Dritten angekündigt werden und verursachte Schäden wären zu ersetzen.

Der LBM Trier hat außerdem die Planfeststellungsbehörde darüber informiert, dass die Kehrstraße im Zuge der Aufstellung eines Bebauungsplanverfahrens der Ortsgemeinde Trierscheid im Einmündungsbereich zur L 72 verlegt werden soll. Der LBM Trier hat hierzu im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine Stellungnahme abgegeben und unter bestimmten Voraussetzungen und Bedingungen dem Vorhaben zugestimmt. Die Stellungnahme des Baulastträgers und die Darstellungen des Bebauungsplanes, insbesondere hinsichtlich der vorgesehenen partiellen Verlegung der Kehrstraße, liegen der Planfeststellungsbehörde vor.

Hierzu ist anzumerken, dass die Kehrstraße Bestandteil des planfestgestellten Baustraßenkonzepts im Zuge der Neubaumaßnahme der A 1 ist und zur verkehrssicheren Abwicklung des Baustellenverkehrs benötigt wird. Die Inanspruchnahme der Kehrstraße hat daher grundsätzlich nach den planfestgestellten Planunterlagen zu erfolgen. Die vorgesehene Änderung des Bebauungsplanes hinsichtlich der Kehrstraße könnte vorliegend auch nicht abschließend geregelt werden, da insbesondere nicht absehbar ist, welches Verfahren zeitlich zuerst umgesetzt werden kann.

Unabhängig davon, spricht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nichts gegen die Verlegung des gemeindlichen Wirtschaftsweges nach den Darstellungen des Bebauungsplanes, falls dieser zeitlich vor dem Planfeststellungsverfahren umgesetzt werden sollte. Dabei ist sicherzustellen, dass der neu geführte Wirtschaftsweg im Zuge der Umsetzung des Neubauvorhabens der A 1 weiterhin als Baustraße benutzt werden kann und dem Baulastträger keine zusätzlichen Kosten entstehen.

Die Gemeinde moniert weiterhin die vorgenommene Abschnittsbildung beim Neubau der A 1 sowie den fehlenden Schutz von Natur und Landschaft, insbesondere im Hinblick auf die betroffenen Gewässer.

Ebenso werden die in den Planunterlagen dargelegten Lärmberechnungen angezweifelt und Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Die von der Gemeinde vorgebrachten straßenverkehrsrechtlichen Belange beziehen sich auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen. Dazu wird auch die Eignung der L 10 für den zukünftigen Verkehr in Zweifel gezogen.

Hinsichtlich der hier geltend gemachten Planeinwände und deren Würdigung bedarf es zunächst einiger grundlegender rechtlicher Anmerkungen.

Eine Gemeinde kann bei einer Straßenplanung als überörtlicher Fachplanung eine rechtsfehlerfreie planerische Abwägungsentscheidung hinsichtlich ihrer eigenen Rechte und schutzwürdigen Belange und - wegen der insoweit bestehenden Wechselbeziehung - der ihren Belangen gegenüber gestellten, für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange verlangen. Als eigene Rechtspositionen kommen neben dem einfachgesetzlichen Eigentum - mangels Grundrechtsträgerschaft kann sich eine Gemeinde nicht auf die verfassungsrechtliche Schutzwirkung des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG berufen -, nur Belange in Betracht, die sich dem Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG i.V.m. Art 49 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 der Landesverfassung Rheinland-Pfalz (LVerf RP) zuordnen lassen. Demgegenüber kann sich eine Kommune weder zum Kontrolleur anderer staatlicher Behörden in Bezug auf die Wahrung des objektiven öffentlichen Rechts aufschwingen noch als Sachwalterin von Rechten Dritter bzw. des Gemeinwohls Belange ihrer Bürger vertreten. Einen dem Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG bzw. Art 49 LVerf RP zuzuordnenden Belang stellt die gemeindliche Planungshoheit dar. Diese vermittelt nach ständiger Rechtsprechung eine wehrfähige, in die Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 3 FStrG einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört, wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder gemeindliche Einrichtungen in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigt. Darüber hinaus muss die Planfeststellungsbehörde auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde abwägend dergestalt Rücksicht nehmen, dass durch die Fachplanung von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötigerweise „verbaut“ werden. Ebenso wenig wie von der Gemeinde bereits konkret in Betracht gezogene Planungsmöglichkeiten durch die Fachplanung unnötigerweise „verbaut“ werden dürfen, darf umgekehrt auch die Gemeinde nicht versuchen, der Fachplanung, die eine hinreichende Verfestigung erfahren hat, unüberwindliche Hindernisse in den Weg zu legen. Im Falle konkurrierender Planungsvorstellungen ist der Prioritätsgrundsatz ein wichtiges Abwägungskriterium. Grundsätzlich hat diejenige Planung Rücksicht auf die andere zu nehmen, die den zeitlichen Vorsprung hat. Nur befürchtete künftige Beeinträchtigungen der kommunalen Entwicklung sowie hieraus folgende faktische Belastungen der kommunalen Planung

können eine Gemeinde nicht in ihrer Rechtsstellung beeinträchtigen und stellen keinen rechtlich relevanten Eingriff dar, gegen den eine Gemeinde sich zur Wehr setzen kann. Die kommunale Finanzhoheit unterfällt ebenfalls dem Schutz der gemeindlichen Selbstverwaltungsgarantie. Hält eine Gemeinde einem von ihr beanstandeten Fachplanungsvorhaben eine Beeinträchtigung ihrer Finanzhoheit entgegen, so ist es hinsichtlich der Darlegung eines ggfs. hieraus abzuleitenden Abwehrrechts gegen die Planung aber nicht lediglich damit getan, irgendwelche mittelbaren finanziellen Folgen der Planung anzusprechen. Erforderlich ist vielmehr eine konkrete Darlegung bzw. der Nachweis, dass ihre Finanzspielräume infolge der Fachplanung nachhaltig in nicht mehr zu bewältigender und hinnehmbarer Weise eingeengt werden. Zudem schützt das Selbstverwaltungsrecht vor Maßnahmen, die das Ortsbild der Gemeinde entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken. Auch Belange des gemeindlichen Fremdenverkehrs können unter dem Aspekt des Selbstverwaltungsrechts der Gemeinde schutzwürdig sein. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Wirtschaftsstruktur einer Gemeinde von vielfältigen Faktoren bestimmt und beeinflusst wird, die jedoch nicht sämtlich speziell ihrem Selbstverwaltungsrecht zugeordnet sind. Eine Gemeinde ist deshalb nicht befugt, allgemeine Auswirkungen auf ihre Wirtschaftsstruktur bzw. eine befürchtete Gefährdung der wirtschaftlichen Grundlagen des Fremdenverkehrs als eigene Rechtsbeeinträchtigung geltend zu machen. Das gemeindliche Selbstverwaltungsrecht kann ausnahmsweise nur dann verletzt sein, wenn die Auswirkungen des Vorhabens die Wirtschaftsstruktur und die Leistungsfähigkeit einer durch Fremdenverkehr geprägten Gemeinde massiv und nachhaltig verschlechtern.

Ausgehend von diesen rechtlichen Maßstäben erweist sich die hier planfestgestellte Straßenplanung im Hinblick auf die von der Gemeinde geltend gemachten Planeinwände als abwägungsfehlerfrei. Eine Verletzung von Rechtspositionen der Gemeinde, welche ihrem verfassungsrechtlich geschützten Selbstverwaltungsrecht unterfallen, ist nicht festzustellen.

Hierzu ist im Einzelnen Folgendes auszuführen:

Durch das vorliegende Straßenbauvorhaben werden gemeindeeigene Grundstücke der Gemarkung Trierscheid von etwa 1,2 ha für die Errichtung der Trasse benötigt. Für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist der Erwerb von 13,9 ha vorgesehen. Zusätzlich ist die Gemeinde Trierscheid Eigentümerin von Flächen in der Gemarkung Dankerath. Hiervon werden 11,1 ha von der Straßenbaumaßnahme in Anspruch genommen.

Die Inanspruchnahme der Gemeindeflächen für die Umsetzung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen ist unbedingt erforderlich. Eine Verlegung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nicht möglich. Das der Planung zu Grunde liegende Naturschutzkonzept ist geeignet, eine vollständige Kompensation für die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu schaffen. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden umfassend

in der Planung und unter Beachtung der in diesem Beschluss festgelegten Auflagen berücksichtigt. Die naturschutzfachlichen Maßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen hinreichend beschrieben. Zudem hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung die vorgesehenen Maßnahmen nochmals ausführlich dargelegt. Die Kompensationsmaßnahmen entsprechen hinsichtlich Lage, Art und Umfang den einschlägigen naturschutzfachlichen Vorgaben. Sie sind geeignet, den mit dem Vorhaben verbundenen Nachteilen für den Naturhaushalt und die Landschaftspflege gerecht zu werden. Darüber hinaus ist das festgestellte Kompensationskonzept mit der Oberen Naturschutzbehörde bei der SGD Nord abgestimmt und nach übereinstimmender Auffassung geeignet, die mit der Baumaßnahme einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher nicht die Möglichkeit, den Baulastträger zur Verlegung von landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu verpflichten. Eine Verlegung der Kompensationsmaßnahmen im Bereich der Eigentumsflächen der Ortsgemeinde Trierscheid konnte bei dem der Straßenplanung zu Grunde liegenden Naturschutzkonzept nicht berücksichtigt werden, da dadurch eine ausreichende naturschutzfachliche Kompensation, wie oben dargestellt, nicht sichergestellt werden könnte.

Der Vorhabenträger hat jedoch angeboten, die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen im Wege einer dinglichen Sicherung (Grunddienstbarkeit) zu gewährleisten und das Eigentum somit bei der Gemeinde zu belassen. Die Bewirtschaftung der Flächen wäre dadurch weiterhin (eingeschränkt) möglich. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Bedenken, die Umsetzung und den Erhalt der Kompensationsmaßnahmen im Wege einer Grundbucheintragung vorzunehmen. Auch einer weiteren Bewirtschaftung unter Beachtung der naturschutzfachlichen Auflagen stehen keine Bedenken entgegen. Auf die Auflagenregelung in Kapitel C. VI.7 wird hier Bezug genommen.

Die Ortsgemeinde führt in ihrer Stellungnahme an, dass Beeinträchtigungen des Ortsbildes der Ortsgemeinde zu erwarten seien.

Die geplante Trasse liegt etwa 1,5 km von der Ortslage entfernt. Zusätzlich dienen die geschlossenen Waldbestände als Abschirmwirkung. Eine Prägung des Ortsbildes durch die Trassenführung ist damit nicht gegeben. Die Sichtbeziehungen von der Ortslage Trierscheid zur geplanten Trasse sind durch die Verschattungswirkung der Hangwälder des Nohner Bachtals bereits stark eingeschränkt. Insgesamt entstehen geringe bis mittlere Wirkungen auf 21,89 ha im abgegrenzten Bezugsraum. Die Betroffenheit wird durch Maßnahmen zur Waldrandgestaltung im Bezugsraum multifunktional ausgeglichen.

Des Weiteren beruft sich die Gemeinde auf den Schutz des Gemeindegebietscharakters. Dabei beruft sie sich auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 18.07.2013 – 7 A 4/12, NVwZ 2000, 560, 562).

Das Urteil beinhaltet die Betroffenheit einer Gemeinde hinsichtlich einer Gefährdung der wirtschaftlichen Grundlagen des Fremdenverkehrs und der damit verbundenen Wirtschaftsstruktur und Leistungsfähigkeit einer vom Fremdenverkehr geprägten Gemeinde. Dieser Sachverhalt ist auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar bzw. nicht vergleichbar. Die Ortsgemeinde Trierscheid ist keine maßgeblich vom Fremdenverkehr geprägte Gemeinde. Zudem ist auch nicht ersichtlich, dass mit der Trassenführung der Autobahn durch das Gemeindegebiet von Trierscheid eine Beeinträchtigung fremdenverkehrsrelevanter Belange einhergehen würde.

Die Gemeinde befürchtet im Weiteren durch die Flächeninanspruchnahme sowie die Zerschneidung des Waldes die Verhinderung von Entwicklungsmöglichkeiten. Genauere Ausführungen, welche Entwicklungsmöglichkeiten durch das Vorhaben eingeschränkt werden sollen, bleibt in der Stellungnahme der Ortsgemeinde offen.

Die Trasse der A 1 quert das Gemeindegebiet an dessen westlichem Rand mit der Talbrücke Nohner Bach Nord (Bauwerk 04).

Von einer Zerschneidung des Waldes kann deshalb nicht gesprochen werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht außerdem kein Hindernis bezüglich entsprechender Entwicklungsmöglichkeiten. Die gemeindliche Planungshoheit wird durch das Planvorhaben nicht in einer Art und Weise beeinträchtigt, die eine künftige Entwicklung der Gemeinde unmöglich machen würde. Es ist im Übrigen auch nicht davon auszugehen, dass die in Anspruch zu nehmenden Waldflächen potentiell Wohnbauland darstellen. Da von Seiten der Gemeinde keine konkretisierte und verfestigte Planung vorliegt, sondern lediglich künftige Beeinträchtigungen der kommunalen Entwicklung in den Raum gestellt werden, kann hier von einer Verletzung des Selbstverwaltungsrechts keine Rede sein. Es verbleiben vielmehr noch hinreichende Spielräume für eine gemeindliche Bauleitplanung nach Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme sowie den dazugehörigen Kompensationsmaßnahmen.

Die Ortsgemeinde Trierscheid stellt des Weiteren dar, dass das vorliegende Straßenbauprojekt eine Störung bzw. sogar ein Scheitern des geplanten Windparkprojekt Sentridabo nach sich ziehen würde.

Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde sind auch diesem Einwand nachgegangen. Hierbei zeigte sich, dass die Planung für den Standort des Windparks gegenwärtig noch nicht abgeschlossen ist und noch keine hinreichend verfestigte Planung darstellt. Es hat lediglich ein Gesprächstermin unter Mitwirkung des LBM Trier, der Ortsgemeinden, der Verbandsgemeinde Adenau sowie des potentiellen Anlagenbetreibers stattgefunden, in dem die Rahmenbedingungen eines Windparks sowie dessen Standort beleuchtet wurde. Der Straßenbaulastträger hat in diesem Gesprächstermin auf die seit dem 23.07.2018 geltende Veränderungssperre gem. § 9 a FStrG hingewiesen. Ferner wurde vorsorglich darauf hingewiesen, dass das Vorhaben im Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ liegen würde und damit die Erhaltungsziele möglicherweise erheblich beeinträchtigt werden könnten.

Soweit die Gemeinde in diesem Zusammenhang auf die Fortschreibungen des LEP IV verweist, ist anzumerken, dass diese die vorliegende Trassenführung weiterhin beinhalten und somit auch den in den Fortführungen thematisierten Förderungen von Windparkanlagen nicht entgegensteht. Der Bau der A 1 schließt nicht von vorne herein die Umsetzung von Windparkanlagen im Bereich der Trasse bzw. den Kompensationsmaßnahmen aus. Inwieweit die vorgesehenen (noch nicht gefestigten) Windparkanlagen jedoch genehmigungsfähig sind, liegt nicht in der Zuständigkeit des Vorhabenträgers oder der Planfeststellungsbehörde.

Hinsichtlich der eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten führt die Gemeinde weiter aus, dass seit der erstmaligen Planaufstellung im Jahre 2002 die Sperrwirkung die Gemeinde beeinträchtigen würde.

In diesem Zusammenhang wird auf den vorliegenden Bedarfsplan verwiesen. Der als Grundlage der Planung dienende Bedarfsplan (siehe Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes – 6.FStrAbÄndG in der Fassung vom 23.12.2016) als auch der vorher gültige Bedarfsplan (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung des 5. Änderungsgesetzes vom 04.10.2004) beinhalten bereits die vorliegende Straßenbaumaßnahme. Auch im Landesentwicklungsprogramm wird bereits auf die Grundzüge der Verkehrspolitik eingegangen. Dort wird neben dem Erhalt der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur auch auf die Schließung von Lücken in den Verkehrsnetzen hingewiesen. Dem Lückenschluss der A 1 im Netz der großräumigen Verbindungen wird eine hohe Priorität zugewiesen. Gleichmaßen enthalten die Raumordnungspläne Region Mittelrhein-Westerwald und Region Trier den Lückenschluss als bedeutende entwicklungspolitische und verkehrsfunktionale Zielmaßnahme.

Außerdem weist die Planfeststellungsbehörde auf den Prioritätsgrundsatz hin. Danach hat eine Gemeinde mit ihrer Bauleitplanung auf eine Straßenplanung Rücksicht zu nehmen, wenn die Straßenplanung hinreichend verfestigt ist; umgekehrt ist aber auch die kommunale Bauleitplanung im Rahmen der zeitlich nachfolgenden Fachplanung bei hinreichender Verfestigung zu berücksichtigen. Durch diesen Grundsatz wird eine gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Planungsträger bei konkurrierenden Planungsvorstellungen sichergestellt. Im vorliegenden Fall lag von Seiten der Gemeinde zum Zeitpunkt der Planaufstellung des hier planfestgestellten keine hinreichende kommunale Bauleitplanung vor, welche der Vorhabenträger hätte berücksichtigen müssen.

Die Gemeinde moniert in Bezug auf die Alternativenprüfung bei der Auswahl der Kompensationsmaßnahmen, dass diese lediglich in Unterlage 19.1.1 dargestellt seien. Es wird gerügt, dass diese online nicht zur Verfügung standen. Die Gemeinde sieht daher eine erneute Offenlage als erforderlich an.

Die Planunterlage „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ besteht aus den Unterlagen 19.1.1 (Erläuterungsbericht), 19.1.2 (Bestandsübersicht) und 19.1.3 (Bestands-

und Konfliktpläne) und war bzw. ist im Internet vollständig einsehbar. Im Übrigen weist die Planfeststellungsbehörde der Vollständigkeit halber darauf hin, dass der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen maßgeblich ist (vgl. dazu auch § 27a Abs. 1 S.4 VwVfG). Eine erneute Offenlage ist somit nicht erforderlich.

Die Gemeinde führt diesbezüglich weiter aus, dass wegen der fehlenden Planunterlagen im Internet eine konkrete Auseinandersetzung mit der Betroffenheit der Gemeinde nicht erfolgen konnte. Es sei nicht ersichtlich, inwieweit auch andere außerhalb des Gemeindegebietes der Ortsgemeinde Trierscheid liegenden Flächen für Ausgleichsmaßnahmen in Betracht gekommen seien. Eine Abwägung über die Flächenwahl wäre aus den Unterlagen nicht erkennbar.

Entsprechend § 7 LNatSchG RP gelten die geschützten Teile von Natur und Landschaft als vorrangiger Suchraum für Kompensationsmaßnahmen. Eine ausführliche Herleitung der Maßnahmenplanung befindet sich in Unterlage 19.1, auf die hiermit verwiesen wird. Zudem hat der Straßenbaulastträger dies in seiner Erwiderung erneut dargelegt.

Das Maßnahmenkonzept berücksichtigt sowohl die wiederherzustellenden Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes wie auch die besonderen Artenschutzanforderungen und weitere spezialgesetzliche Anforderungen (u. a. Natura-2000-Gebietsschutz). Landschaftspflegerische Maßnahmen zur Eingriffskompensation sind den gesetzlichen Vorgaben entsprechend anzuwenden. Für die Ausgleichsmaßnahmen erfolgt die Kompensation im engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang in gleichartiger Weise (§ 15 Abs. 2 BNatSchG), dabei wird die beeinträchtigte Funktion des Naturhaushaltes durch entsprechende Maßnahmen in räumlicher Nähe zum Eingriff wiederhergestellt. Für nicht ausgleichbare Eingriffe erfolgen Ersatzmaßnahmen, für die die betroffene Naturhaushaltsfunktion in gleichartiger Weise wiederhergestellt wird und der Suchradius für die erforderlichen Maßnahmen auf den gesamten betroffenen Naturraum (naturräumliche Haupteinheit) ausgedehnt werden kann. Als Grundlagen für die Auswahl geeigneter Kompensationsflächen dienen neben den Daten, die in den tierökologischen Gutachten im Vorlauf des Landschaftspflegerischen Begleitplans gewonnen wurden, auch das Landschaftsprogramm Rheinland-Pfalz. Für das konkrete Zielkonzept auf Grundlage der vorangehend dargestellten übergeordneten Planungen sind insbesondere die wertgebenden Biotopfunktionen und faunistischen Funktionen zu berücksichtigen.

Die Flächenkonzeption, die räumliche Auswahl der Flächen und die Flächeneignung wurde den rechtlichen Anforderungen entsprechend gewählt. Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept ist, wie bereits oben dargestellt, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und nicht zu beanstanden. Die Betroffenheit der umliegenden Kommunen ist im Übrigen aus den Planunterlagen ersichtlich.

Die Gemeinde bemängelt außerdem, dass das Landschaftsbild nicht vollständig kompensiert werde. Sie begründet dies mit dem erstmaligen Bau der Straße und der Zerschneidung des derzeit zusammenhängenden Waldgebietes.

Die Zerschneidungswirkungen aufgrund der Trassenführung wurden im Rahmen des Biotopverbundes berücksichtigt und vollständig kompensiert. Die Bewertungen sowie die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen (wie beispielsweise die Anlage von Querungshilfen) sind den Planunterlagen zu entnehmen.

Die Ortsgemeinde Trierscheid führt aus, dass die Bewirtschaftung von Waldflächen und eine Verpachtung der Flächen für die Jagd als Haupteinnahmequellen dienen. Das Straßenbauprojekt würde den finanziellen Spielraum der Gemeinde nachhaltig in nicht mehr zu bewältigender und hinzunehmender Weise einengen.

Wie bereits dargestellt, liegt die vorgesehene Inanspruchnahme der Eigentumsflächen der Ortsgemeinde im Rahmen des Zumutbaren. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger angeboten, auf den Erwerb zu verzichten und die Umsetzung und Erhaltung der Kompensationsmaßnahmen im Wege einer dinglichen Sicherung (Grunddienstbarkeit) zu sichern. Damit bleibt das Eigentum bei der Gemeinde; eine Bewirtschaftung ist unter Berücksichtigung der landschaftspflegerischen Maßnahmen weiterhin möglich. Die geäußerten Befürchtungen hinsichtlich forstwirtschaftlicher Einbußen sind ins Entschädigungsverfahren zu verweisen.

Im Weiteren ist bezüglich der von der Gemeinde vorgetragene jagdwirtschaftlicher Einbußen darauf hinzuweisen, dass dieser Belang nicht von der Gemeinde, sondern von der Jagdgenossenschaft vorzutragen wäre. Die Gemeinde selbst kann diesen Belang nicht geltend machen. Es wird hier aber unterstellt, dass sich die Jagdgenossenschaft Trierscheid die Stellungnahme der Gemeinde in diesem Aspekt zu eigen macht.

Der Vorhabenträger hat ein entsprechendes Gutachten in Auftrag gegeben, welches der Ortsgemeinde zur Verfügung gestellt wurde. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Mindestanforderungen hinsichtlich eines Fortbestands des Gemeinschaftlichen Jagdbezirks Trierscheid während und nach Durchführung der Straßenbaumaßnahme als eigenständiger, Genossenschaftlicher/Gemeinschaftlicher Jagdbezirk auch nicht ansatzweise als gefährdet anzusehen sind. Der Fortbestand als eigenständiger Genossenschaftlicher bzw. Gemeinschaftlicher Jagdbezirk ist unzweifelhaft gesichert und gewährleistet.

Die Gemeinde trägt vor, dass durch das vorliegende Straßenbauvorhaben der Gesamtbetrieb aus bisher erschlossenen Grundstücken und dem Waldwegekonzept zerschnitten werde. Dadurch würde ein erheblicher Vermögens- und Wertverlust entstehen.

Durch die Trasse werden die gemeindeeigenen Waldflächen in der Gemarkung Dankerath zerschnitten. Diese Flächen stehen jedoch in keinem Zusammenhang mit

den betroffenen Flächen in der Gemarkung Trierscheid. Sie werden auch nicht zerschnitten. Ein erheblicher Wertverlust ist nicht erkennbar. Bezüglich der angegebenen Vermögens- und Wertverluste wird dennoch darauf hingewiesen, dass entschädigungsrechtliche Fragen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Sie werden in das gesonderte, sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Entschädigungsverfahren verwiesen.

Außerdem wird die vorgenommene Abschnittsbildung moniert. Diesbezüglich wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel E, Nr. IV.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Ortsgemeinde Trierscheid trägt vor, dass Störungen für die Fischerei in Gestalt von Wertminderungen bei der Pacht zu erwarten seien. Da keine Maßnahmen vorgesehen seien, die die Ableitung der betriebsbedingten Abwässer der A 1 in die nahgelegenen Oberflächengewässer verhindern, drohen erhebliche Verschlechterungen der Wasserqualität mit Risiken für die Fischwelt.

Das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahnflächen wird gesammelt und über Rinnen, Mulden und Rohrleitungen den geplanten 6 Regenrückhaltebecken (RRB) zugeführt. Zusätzlich werden den Regenrückhaltebecken jeweils Retentionsbodenfilteranlagen, bestehend aus einem Geschiebeschacht und dem Retentionsbodenfilterbecken, vorgeschaltet. Diese Entwässerungsplanung geht damit deutlich über die üblichen Bemessungsansätze und über die Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke hinaus und führt zu einem verbesserten Rückhalte- und Abflussverhalten des von der Autobahn abfließenden Niederschlagswassers. Zusätzlich wird das Einbringen von straßenbürtigen Schadstoffen in Oberflächenwasser- bzw. Grundwasserkörper weiter reduziert. Die jeweils zusätzlich vorgesehene Retentionsbodenfilteranlage erzielt einen hohen Wirkungsgrad bei der Reinigungsleistung in Bezug auf die abfiltrierbaren Stoffe mit einer Korngrößen 0,45 µm bis 63 µm und ermöglicht einen effektiven Feststoffrückhalt. Zum Schutz der Gewässer bei Havarien werden Leichtflüssigkeiten in einem Auffangraum innerhalb des Geschiebeschachtes zurückgehalten. Jegliche Verschlechterungen von Grund- und Oberflächenwasserkörpern konnten bei nochmaliger Überprüfung auch weiterhin ausgeschlossen werden. Hierzu wird auf die festgestellten Deckblattplanunterlagen verwiesen.

Hinsichtlich der Gefahren für die Fischwelt wurden u.a. die Erhaltungszielarten Groppe und Bachneunauge im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfungen „Ahrtal“ und „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ in den FFH-Gebieten detailliert betrachtet.

Die Untersuchungen kommen zum Ergebnis, dass die Verträglichkeit der vorliegenden Straßenbaumaßnahme mit den jeweiligen Erhaltungszielen der FFH-Gebiete „Ahrtal“ und „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ gegeben ist.

Daraus resultierend sind Wertminderungen bezüglich der Fischereipacht ausgeschlossen. Sofern solche Wertminderungen gleichwohl festzustellen wären, gilt es

vorsorglich darauf hinzuweisen, dass entschädigungsrechtliche Fragen in einem gesonderten, sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Entschädigungsverfahren zu regeln sind.

Bezüglich des von der Gemeinde vorgetragene unzureichenden Hochwasserschutzes wird auf Kapitel E, Nr. V.7 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Ortsgemeinde Trierscheid sieht die Lärmberechnung als fehlerhaft an.

Die Berechnung des Beurteilungspegels wurde für das am ungünstigsten gelegene Wohnhaus der Ortslage Trierscheid durchgeführt. Für dieses der Autobahn am nächsten gelegene Wohnhaus wurden Pegelwerte von 42,7 dB(A) am Tag und 38,3 dB(A) in der Nacht ermittelt. Somit werden schon hier die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte (64 dB(A) tags / 54 dB(A) nachts) deutlich (21,3 bzw. 15,7 dB(A)) unterschritten. Untersuchungen weiter entfernt liegender Wohnhäuser sind damit entbehrlich. Hinsichtlich des thematisierten Baustellenlärms ist darauf hinzuweisen, dass insbesondere in der näheren Umgebung der Baustelle die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) vorgegebenen Immissionsrichtwerte einzuhalten sind. Unabhängig davon sind Lärmimmissionen so weit wie möglich zu vermeiden. Im Übrigen wird auf Kapitel E, Nr. IX dieses Beschlusses verwiesen.

Die Gemeinde äußert im Übrigen Kritik an der für das Straßenbauvorhaben durchgeführten Verkehrsuntersuchung. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit diesem Einwand bereits ausführlich befasst. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Kapitel E, Nrn. IV.1 und IV.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren führt die Gemeinde in ihrer Stellungnahme aus, dass die L 10 für den prognostizierten Verkehr nicht geeignet sei.

Die vorhandene Streckencharakteristik der L 10 entspricht den Vorgaben einer Landesstraße. Sie ist dazu geeignet den prognostizierten Verkehr aufzunehmen. Weitere Ausführungen hierzu können Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses entnommen werden. Etwaige ergänzende Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem Streckenzug L 10 sind nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern unterliegen vielmehr einer Anordnung durch die zuständige Verkehrsbehörde. Eine Übertragung der Landesstraße in die Trägerschaft des Bundes ist - entgegen der Auffassung der Ortsgemeinde - nicht erforderlich, und könnte im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung auch nicht mitgeregelt werden.

In einem weiteren Schreiben führt die Ortsgemeinde Trierscheid aus, dass der von der Anhörungsbehörde initiierte Verzicht auf den Erörterungstermin ermessensfehlerhaft wäre. Nach Auffassung der Gemeinde hätte eine Online-Konsultation stattfinden müssen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit diesem Einwand befasst. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in Kapitel E, Nr. III.4 des Beschlusses wird verwiesen.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass unter keinem der von der Gemeinde vorgebrachten Gesichtspunkten eine Verletzung ihrer gemeindlichen Selbstverwaltungsgarantie auszumachen ist.

Selbst wenn aber - entgegen den vorstehenden Feststellungen - mit der hier festgestellten Straßenplanung im Hinblick die einzelnen Planeinwände der Ortsgemeinde Trierscheid tatsächlich so nachhaltige Auswirkungen auf Rechtspositionen der Gemeinde einhergehen würden, dass Auswirkungen auf ihr kommunalen Selbstverwaltungsrechts anzunehmen wären, würde dies der Zulässigkeit der vorliegenden Straßenplanung nicht entgegenstehen, weil das Gewicht der für das Straßenbauvorhaben sprechenden und an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses ausführlich dargelegten Belange nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch in diesem Falle höher zu bewerten und der Straßenplanung auch dann Vorrang einzuräumen wäre.

XII.1.13 Ortsgemeinde Üxheim

Die Ortsgemeinde Üxheim begrüßt das hier festgestellte Straßenbauvorhaben ausdrücklich. Sie sieht jedoch eine wesentliche und unzumutbare Beeinträchtigung durch die im Zuge des Neubaus der A1 entstehende zusätzliche Verkehrsbelastung für den Ortsteil Ahütte. Die Ortsgemeinde führt weiter aus, dass die ohnehin sehr schmale Ortsdurchfahrt in einigen Bereichen sehr markante Engstellen habe, die bereits heute zu gefährlichen Situationen führen würden. Es wird davon ausgegangen, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen nicht aufgenommen werden kann.

Die vorgetragenen Bedenken hinsichtlich einer Verkehrsverlagerung inklusive der Lärmbeeinträchtigungen wurde von der Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Beschluss umfangreich behandelt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Kapitel E, Nrn. IV und IX verwiesen.

Die Ortsgemeinde Üxheim fordert des Weiteren eine Ortsumgehung für den Ortsteil Ahütte.

Diesbezüglich ist festzustellen, dass die Planung einer Ortsumgehung für den Ortsteil Ahütte nicht Regelungsgegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist. Dies wäre im Übrigen auch nicht zulässig, weil es sich hierbei weder um eine Folgemaßnahme der Autobahnplanfeststellung im Sinne von § 75 Abs. 1 VwVfG handelt, noch ein Fall des § 78 VwVfG (Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für zwei selbständige planfeststellungspflichtige Planungsvorhaben) vorliegen würde. Der Bau einer Ortsumgehung wäre vielmehr in einem eigenständigen Planrechtsverfahren zu regeln, falls vom diesbezüglich zuständigen Vorhabenträger ein Erfordernis für eine solche Maßnahme gesehen würde.

XII.1.14 Verbandsgemeinde Adenau

Die Verbandsgemeinde Adenau weist ausdrücklich auf die Notwendigkeit des vorliegenden Straßenbauvorhabens hin. Es sei außerdem die Ausweisung von Gewerbegebieten im Bereich der Anschlussstelle Adenau geplant.

Zunächst ist festzuhalten, dass die Ausweisung der Gewerbegebiete noch keine gebzw. verfestigte Planung darstellt. Die Planfeststellungsbehörde weist außerdem darauf hin, dass im Falle konkurrierender Planungsvorstellungen der Prioritätsgrundsatz ein wichtiges Abwägungskriterium darstellt. Grundsätzlich hat diejenige Planung Rücksicht auf die andere zu nehmen, die den zeitlichen Vorsprung hat.

Im Übrigen würde eine gewerbliche Nutzung im Bereich Nohn an der Anschlussstelle Adenau dem geltenden Flächennutzungsplan widersprechen. Dieser sieht für die Flächen Wald und „landespflegerische Ausgleichsflächen aus rechtskräftigen Plänen“ vor. Im Bereich von Hoffeld sind die Flächen an der Anschlussstelle Adenau als pauschalgeschützte Biotopflächen sowie als „potentielle Ausgleichsflächen, die einer zukünftigen eingriffsbedingten Nutzungsänderung zugeordnet werden können“, ausgewiesen.

Die Verbandsgemeinde Adenau fordert zudem Lärmschutzmaßnahmen insbesondere für die Ortsgemeinde Hoffeld.

Die Ortslage Hoffeld liegt außerhalb des Planfeststellungsabschnitts der A 1 von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau. Aus diesem Grund wurden die von der A 1 neu ausgehenden Lärmemissionen im hier vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht untersucht. Aufgrund der Distanz der Ortslage zum vorliegenden Autobahnabschnitt ist eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte aber nicht zu erwarten.

Die Lärmeinwirkungen ausgehend von der L 10 bedingt durch die Umlagerung des Verkehrs durch die neue Anschlussstelle wurden im Rahmen einer weiteren Schalltechnischen Untersuchung überprüft. Die Berechnung der Beurteilungspegel wurde für die der L 10 am nächsten gelegenen Wohnhäuser der Ortslage Hoffeld durchgeführt.

Die unter Zugrundelegung der zu erwartenden Verkehrsbelastung auf der L 10 ermittelten Immissionspegel unterschreiten deutlich die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte auch nach Zunahme des Verkehrs auf der L 10. Auch für den Fall, dass man – wie von der Verbandsgemeinde vorgetragen – von einem reinen Wohngebiet ausgehen müsse, werden die Grenzwerte ebenfalls nicht überschritten. Der Vorhabenträger konnte deshalb nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet werden.

In einem weiteren Schreiben moniert die Verbandsgemeinde Adenau die Festlegung der Ausgleichsmaßnahmen. Es sei erforderlich, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einem größeren Korridor zu verteilen, um die angrenzenden Gemeinden zu entlasten.

Entsprechend § 7 LNatSchG gelten die geschützten Teile von Natur und Landschaft als vorrangiger Suchraum für Kompensationsmaßnahmen. Eine ausführliche Herleitung der Maßnahmenplanung befindet sich in Unterlage 19.1, auf die hiermit verwiesen wird. Zudem hat der Straßenbaulastträger dies in seiner Erwiderung erneut dargelegt.

Das Maßnahmenkonzept berücksichtigt sowohl die wiederherzustellenden Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes wie auch die besonderen Artenschutzanforderungen und weitere spezialgesetzliche Anforderungen (u. a. Natura-2000-Gebietsschutz). Landschaftspflegerische Maßnahmen zur Eingriffskompensation sind den gesetzlichen Vorgaben entsprechend anzuwenden. Für die Ausgleichsmaßnahmen erfolgt die Kompensation im engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang in gleichartiger Weise (§ 15 Abs. 2 BNatSchG), dabei wird die beeinträchtigte Funktion des Naturhaushaltes durch entsprechende Maßnahmen in räumlicher Nähe zum Eingriff wiederhergestellt. Für nicht ausgleichbare Eingriffe erfolgen Ersatzmaßnahmen, für die die betroffene Naturhaushaltsfunktion in gleichartiger Weise wiederhergestellt wird und der Suchradius für die erforderlichen Maßnahmen auf den gesamten betroffenen Naturraum (naturräumliche Haupteinheit) ausgedehnt werden kann. Als Grundlagen für die Auswahl geeigneter Kompensationsflächen dienen neben den Daten, die in den tierökologischen Gutachten im Vorlauf des Landschaftspflegerischen Begleitplans gewonnen wurden, auch das Landschaftsprogramm Rheinland-Pfalz. Für das konkrete Zielkonzept auf Grundlage der vorangehend dargestellten übergeordneten Planungen sind insbesondere die wertgebenden Biotopfunktionen und faunistischen Funktionen zu berücksichtigen.

Die Flächenkonzeption, die räumliche Auswahl der Flächen und die Flächeneignung wurde den rechtlichen Anforderungen entsprechend gewählt. Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und nicht zu beanstanden.

Die Gemeinde führt des Weiteren aus, dass Planungen für eine Verlegung der L 10 bestehen würden.

Der Landesbetrieb Mobilität Cochem-Koblenz als zuständiger Straßenbaulastträger sieht eine Planung für den Ausbau eines Knotenpunktes B 258/ L 10 vor. Eine Verlegung der L 10 ist nach derzeitigem Stand noch nicht in Planung.

XII.1.15 Verbandsgemeinde Gerolstein (ehemals Hillesheim)

Die Verbandsgemeinde begrüßt das festgestellte Straßenbauvorhaben. Sie fordert jedoch, dass zusätzliche Verkehrsaufkommen für den Ortsteil Ahütte zu vermeiden bzw. abzumildern.

Zusätzlich wird eine Ortsumgehung für den Ortsteil Ahütte als erforderlich angesehen.

Die vorgetragene Verkehrsverlagerung inklusive der Lärmbeeinträchtigungen wurde von der Planfeststellungsbehörde umfangreich behandelt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Kapitel E, Nrn. IV und IX verwiesen.

Die Planung einer Ortsumgehung für den Ortsteil Ahütte ist nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Das Vorhaben wäre in einem eigenständigen Verfahren durchzuführen. Ergänzend wird auf die entsprechenden Ausführungen zur Ortsgemeinde Üxheim verwiesen.

XII.1.16 Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz

Die Landwirtschaftskammer begrüßt das Straßenbauvorhaben. Sie gibt jedoch zu bedenken, dass die Beanspruchung von umfangreichen land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen zu einem erheblichen Eingriff in die Struktur der Land- und Forstwirtschaft führt.

Die Landwirtschaftskammer geht davon aus, dass die Eigentümer aufgrund des Eigentumsverlustes einen Ausgleich bzw. eine Entschädigung erhalten. Sie weist darauf hin, dass außerdem die Pächter der jeweiligen in Anspruch zu nehmenden Flächen belastet werden. Diese müssten ebenfalls entschädigt werden. In diesem Zusammenhang wird auf die Betriebsprämien hingewiesen, die gegebenenfalls durch den Flächenverlust gefährdet werden. Die Landwirtschaftskammer fordert, dass mit den betroffenen Betrieben im Vorfeld entsprechende Regelungen zu treffen sind, wie die Beeinträchtigung der einzelnen Betriebe so gering wie möglich gehalten werden kann.

Hinsichtlich der thematisierten Entschädigungsansprüche wird darauf hingewiesen, dass für die mit diesem Beschluss zugelassene Inanspruchnahme von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum grundsätzlich eine Entschädigung zu leisten ist. Die Entschädigungspflicht besteht gemäß § 15 Abs. 3 Nr. 2 Landesenteignungsgesetz Rheinland-Pfalz auch zugunsten von Pächtern eines Grundstücks. Über die Festsetzung der Entschädigung für Eingriffe in das Privateigentum oder für andere Vermögensnachteile ist jedoch nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden. Sie erfolgt vielmehr außerhalb der Planfeststellung in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsverfahren. Dort ist auch darüber zu entscheiden, ob eine Entschädigung für die Inanspruchnahme von Flächen in Geld oder durch die Bereitstel-

lung von geeignetem Ersatzland erfolgt. Im Übrigen gehören Betriebsprämien ebenfalls zu den entschädigungspflichtigen Nachteilen und sind im Entschädigungsverfahren entsprechend zu berücksichtigen.

Der Vorhabenträger hat zu den entschädigungsrechtlichen Ansprüchen bezüglich Agrarförderung sowie Beeinträchtigungen des Bodenpreises eine gutachterliche Beurteilung eingeholt. Die Beurteilung liegt der Landwirtschaftskammer vor.

Es ist des Weiteren anzumerken, dass der Straßenbaulastträger den betroffenen Eigentümern angeboten hat, die Umsetzung und Erhaltung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen im Wege einer dinglichen Sicherung (Grunddienstbarkeit) zu gewährleisten und die Flächen im Eigentum der derzeitigen Eigentümer zu belassen. Eine Bewirtschaftung der Flächen kann weiterhin eingeschränkt erfolgen.

Diese Vorgehensweise entspricht dem Schutzgedanken des Art. 14 Grundgesetz, da so ein Minimum an Beeinträchtigungen von privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahme erreicht werden kann und der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Der Straßenbaulastträger wurde darüber hinaus durch die Planfeststellungsbehörde in Kapitel B, Nr. 11 zusätzlich verpflichtet, auf entsprechenden Antrag der Eigentümer Grundstücksflächen, bei denen lediglich eine dingliche Sicherung vorgesehen ist, bzw. die nur teilweise in Anspruch genommen werden sollen, gleichwohl vollständig zu erwerben, wenn eine weitere wirtschaftliche Nutzung der Fläche sonst nicht mehr gewährleistet wäre; in diesen Fällen stellt sich der Erwerb aus der Sicht der Betroffenen als der mildere Eingriff dar, so dass der Straßenbaulastträger aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insoweit entsprechend verpflichtet werden konnte.

Die Landwirtschaftskammer steht der Verlagerung von Maßnahmen in die Waldgebiete entlang der Trasse bzw. im Bereich der Offenlandflächen in größtenteils Bachtäler positiv gegenüber. Im Einzelfall schränken diese jedoch die Land- und Forstwirtschaft stark ein. Hierbei werden die Planungen im Bachuferwald und auch die Extensivierung entlang der Bachläufe genannt. Die noch verbleibenden landwirtschaftlichen Nutzflächen seien dadurch nur noch unter erschwerten Bedingungen zu bewirtschaften. Ebenso wird die Neuaufforstung von Laubwald kritisch gesehen.

Art und Umfang der Kompensationsmaßnahmen wurden auf Grund von fachlichen Vorgaben aus dem europäischen Gebietsschutz (§ 34 BNatSchG), dem Artenschutzrecht (§ 44 BNatSchG) und der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung (§ 14 ff. BNatSchG) ermittelt. Sie unterliegen ausschließlich naturschutzfachlichen Kriterien und sind nicht an Verwaltungsgrenzen oder -flächen orientiert. Im Zuge der Planungsphase konnten in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde große Flächen für Offenlandmaßnahmen verlagert werden. Hierzu zählen die Bereiche des Maßnahmenkomplexes „Waldkönigen“ mit rd. 33 ha sowie der Maßnahmenkomplex „Nerother Kopf“ mit rd. 64 ha, so dass eine Reduzierung der Inanspruchnahme von

landwirtschaftlichen Nutzflächen im unmittelbaren Umfeld der Straßenplanung von nahezu 100 ha erreicht werden konnte.

Die verbleibenden Maßnahmen sind auf das unbedingt notwendige Maß reduziert worden und in Art, Umfang und Lage zwingend erforderlich, um die durch den Straßenbau bedingte Konflikte zu kompensieren. Der Vorhabenträger hat die geplanten Maßnahmen in seiner Erwiderung nochmals ausführlich dargelegt. Gleichermäßen hat er – wie bereits ausgeführt – eine Bewirtschaftung der Flächen unter Einhaltung naturschutzfachlicher Auflagen weiterhin ermöglicht.

Auch die von der Landwirtschaftskammer kritisierte Entwicklung von Magerrasen kann nicht verlegt werden. Auch hier ist eine Bewirtschaftung nach Umsetzung der Maßnahme vorgesehen. Damit war der Vorhabenträger bestrebt, den betroffenen Landwirten soweit wie möglich die Beeinträchtigungen abzumildern.

Die Landwirtschaftskammer sieht die Neuanlage von Streuobstwiesen nicht für sinnvoll an.

Die vorhandenen Obstbäume belegen die Nutzung des Raumes für die Bewirtschaftung von Streuobstbeständen und sind damit charakteristisch für den Raum. Sie stellen sowohl aus Sicht des Artenschutzes als auch aus Sicht des Landschaftsbildes und der Erholungsnutzung des Raumes wichtige Elemente der Kulturlandschaft dar. Die geplanten Streuobstmaßnahmen berücksichtigen die erfassten Vorkommen und sind daher entweder im gleichen Bezugsraum konzipiert oder in unmittelbar angrenzenden Bezugsräumen, die in ihrer Ausprägung ähnlich sind. Die Flächen befinden sich außerdem bereits größtenteils im (öffentlichen) Eigentum des Straßenbaulastträgers, sodass insoweit nicht auf Flächen im Dritteigentum zurückgegriffen werden muss.

Im Übrigen wird bezüglich der Ablehnung verschiedener Kompensationsmaßnahmen auf Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat dort zu der Erforderlichkeit der Maßnahmen sowie deren Lage, Art und Umfang umfassend ausgeführt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf diese Ausführungen verwiesen.

Hinsichtlich der von der Landwirtschaftskammer thematisierten Grenzabstände hat der Vorhabenträger bereits die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften zugesagt.

Außerdem merkt die Landwirtschaftskammer an, dass ggf. Betriebe durch das Straßenbauvorhaben in ihrer Existenz bedroht werden könnten. Hierfür sei jeweils ein Gutachten zu erstellen und darzulegen, mit welchen Maßnahmen eine solche Gefährdung ausgeschlossen werden kann.

Mögliche Existenzgefährdungen wurden anhand von Gutachten geprüft und bewertet. Zusätzlich hat der Vorhabenträger durch das Angebot der dinglichen Sicherung (Grunddienstbarkeit) anstelle eines Erwerbs die Bewirtschaftungsausfälle minimiert.

XII.1.17 Bauern- und Winzerverband Ahrweiler

Der Bauern- und Winzerverband Ahrweiler vertritt die Interessen der von der Planung betroffenen Landwirte. Er führt dazu aus, dass die Existenz von den ansässigen Betrieben (insbesondere im Bereich Trierscheid) durch das Bauvorhaben gefährdet wird.

Zunächst wird von der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass die einzelnen Betroffenheiten der Betriebe bzw. mögliche Existenzgefährdungen im Wege von Gutachten überprüft wurden. Die Gutachten wurden den jeweiligen Betriebsinhabern zur Verfügung gestellt. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird auf die Wiedergabe der Gutachten verzichtet.

Der Vorhabenträger hat darüber hinaus angeboten, auf einen Erwerb der Flächen zu verzichten und stattdessen eine dingliche Sicherung der Maßnahme oder eine sonstige lediglich zeitlich eingeschränkte Inanspruchnahme des Grundstücks vorzunehmen. Dies entspricht dem Schutzgedanken des Art. 14 Grundgesetz, da so ein Minimum an Beeinträchtigungen von privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahme erreicht werden kann und der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt.

Die Erforderlichkeit der Kompensationsmaßnahmen sowie deren Lage, Art und Umfang hat der Straßenbaulastträger in seiner Erwiderng dargelegt. Des Weiteren hat die Planfeststellungsbehörde in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses umfangreich dazu ausgeführt.

Der Bauern- und Winzerverband Ahrweiler stellt in seiner Stellungnahme dar, dass eine indirekte Betroffenheit durch den zunehmenden Druck auf dem Flächenmarkt zusätzliche Belastungen der Landwirte hervorrufen würde. Die Bodenpreise würden eine Steigerung erfahren.

Die Entschädigungshöhe für die Inanspruchnahme von Grund und Boden orientiert sich an dem Verkehrswert des Grundstückes. Die Entschädigung bzw. deren Höhe wird jedoch im Entschädigungsverfahren geregelt. Dieses schließt sich dem Planfeststellungsverfahren an. Hier wird auch über ggf. bestehende Tauschflächen als Entschädigung entschieden.

Insgesamt ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde festzuhalten, dass die Gefährdung der Existenz landwirtschaftlicher oder gewerblicher Betriebe abwägungserhebliche Belange darstellen. Die Planfeststellungsbehörde musste deshalb bei Vorliegen entsprechender Anhaltspunkte prüfen, ob Existenzgefährdungen durch das Vorhaben tatsächlich eintreten werden und, falls dem so ist, entscheiden, ob die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange bei entsprechender Abwägung gleichwohl die Verwirklichung des Vorhabens rechtfertigen, sei es auch um den Preis einer Existenzgefährdung oder Existenzvernichtung.

Eine möglicherweise doch eintretende Existenzgefährdung würde der Planfeststellung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit an dem Neubau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau in dem vorliegend planfestgestellten Bereich auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung dem entgegenstehendem Interesse des Inhabers des landwirtschaftlichen Betriebes am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. Ergänzend wird hierzu auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses verwiesen.

XII.1.18 Bauern- und Winzerverband Daun

Der Bauern- und Winzerverband Daun sieht bei Umsetzung des vorliegenden Straßenbauvorhabens eine sehr große Betroffenheit der Land- und Forstwirtschaft als gegeben. Er moniert den vorgesehenen Erwerb der für die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen erforderlichen Flächen. Es wird vorgeschlagen, die Maßnahmen anderweitig zu sichern, damit das Eigentum bei den bisherigen Eigentümern verbleiben kann.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern den Verzicht auf den Erwerb in Aussicht gestellt hat. Es ist nun vorgesehen, die Umsetzung sowie die Erhaltung der Kompensationsmaßnahmen im Wege einer dinglichen Sicherung (Grunddienstbarkeit) zu gewährleisten. Damit findet kein Eigentumswechsel statt. Außerdem ist es den Landwirten möglich, ihre Flächen unter naturschutzfachlichen Auflagen weiter zu bewirtschaften.

Der Bauern- und Winzerverband Daun führt weiter aus, dass eine Verlegung der Ersatzmaßnahmen in Gebiete mit schwacher landwirtschaftlicher Bedeutung zu prüfen wäre.

Die Erforderlichkeit der Kompensationsmaßnahmen sowie deren Lage, Art und Umfang hat der Straßenbaulastträger in seiner Erwiderung dargelegt. Des Weiteren hat die Planfeststellungsbehörde in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses umfangreich dazu ausgeführt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird darauf verwiesen.

Der Verband fordert im Weiteren die Verpachtung von Ausgleichsflächen über die Stiftung Kulturlandschaft Rheinland-Pfalz.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass über die Verpachtung von im Eigentum des Straßenbaulastträgers stehenden Flächen nicht im hier vorliegenden Planfeststellungsverfahren zu entscheiden ist. Die Vereinbarungen wären außerhalb dieses Verfahrens zwischen den Beteiligten abzuschließen.

Es wird zudem vorgetragen, dass die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen erst nach Fertigstellung der Baumaßnahme erfolgen soll.

Der Zeitpunkt für die Durchführung der jeweiligen Kompensationsmaßnahmen ist in den einzelnen Maßnahmenblättern dargestellt. Bestandteil des Maßnahmenkonzepts sind u.a. auch vorgezogene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen), die aus artenschutzrechtlichen Gründen, und hier namentlich aus Gründen der Eingriffsvermeidung, schon vor Baubeginn umzusetzen sind. Hier kann dem Straßenbaulastträger kein Ermessen über den Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahme eingeräumt werden. Nur durch die Einhaltung der strengen naturschutzfachlichen Vorgaben ist es möglich, den Bau der A 1 zu ermöglichen.

Hinsichtlich der vom Bauern- und Winzerverband thematisierten Grenzabstände hat der Vorhabenträger bereits die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften zugesagt.

Der Bauern und Winzerverband stellt dar, dass einige Baustraßen befestigt werden sollen. Dies soll mit den betroffenen Landwirten abgestimmt werden. Außerdem soll geprüft werden, ob diese nicht in das Wirtschaftswegenetz eingebunden werden können.

Es wurde angestrebt, die Erschließung der Trasse vom peripheren klassifizierten Straßennetz aus über vorhandene Wirtschafts- und Forstwege zu gewährleisten. Je nach Notwendigkeit werden vorhandene Wege im Bestand belassen, mit Ausweichbuchten ergänzt oder für den Begegnungsverkehr LKW / LKW verbreitert. Ist eine Erschließung der Trasse über das bestehende Wegenetz nicht weiter möglich, in der Regel im trassennahen Bereich zur Herstellung der Brückenbauwerke, werden Baustraßen neu angelegt, die nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme komplett zurückgebaut werden. Die Befestigungsart der Baustraßen richtet sich im Wesentlichen nach den Wegelängsneigungen. Eine bituminöse Befestigung kommt gemäß den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW)“ ab 8 %, je nach örtlicher Gegebenheit, ab 10 % Längsneigung zum Tragen.

Der Bauern- und Winzerverband Daun sieht eine sehr große Betroffenheit der einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe.

Insgesamt ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde festzuhalten, dass die Gefährdung der Existenz landwirtschaftlicher oder gewerblicher Betriebe abwägungserhebliche Belange darstellen. Die Planfeststellungsbehörde musste deshalb bei Vorliegen entsprechender Anhaltspunkte prüfen, ob Existenzgefährdungen durch das Vorhaben tatsächlich eintreten werden und, falls dem so ist, entscheiden, ob die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange bei entsprechender Abwägung gleichwohl die Verwirklichung des Vorhabens rechtfertigen, sei es auch um den Preis einer Existenzgefährdung oder Existenzvernichtung.

Eine möglicherweise doch eintretende Existenzgefährdung würde der Planfeststellung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit an dem Neubau der A 1 zwischen AS

Kelberg und AS Adenau in dem vorliegend planfestgestellten Bereich auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung dem entgegenstehendem Interesse des Inhabers des landwirtschaftlichen Betriebes am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. Ergänzend wird hierzu auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses verwiesen.

XII.1.19 Jagdgenossenschaft Nohn

Die Jagdgenossenschaft Nohn macht sich die Stellungnahme der Ortsgemeinde Nohn zu Eigen. Es wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. XII.1.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Es sei jedoch hinsichtlich der jagdrechtlichen Betroffenheit Folgendes ergänzend anzuführen:

Die nachteiligen Wirkungen auf die Jagd sind zwangsläufige Folge der Inanspruchnahme von Grundeigentum für das Vorhaben, sowohl hinsichtlich der Autobahntrasse selbst als auch hinsichtlich der benötigten Kompensationsflächen und daher grundsätzlich zu entschädigen. Dies gilt für die Eigenjagd ebenso wie für die Gemeinschaftsjagd, denn auch das Jagdausübungsrecht der Jagdgenossenschaften ist ein vermögenswertes Recht, das der Jagdgenossenschaft zusteht und den Schutz von Art. 14 GG genießt.

Die Betroffenheit der Jagdgenossenschaft Nohn wurde deshalb durch einen Sachverständigen gutachterlich geprüft. Das Gutachten liegt der Jagdgenossenschaft vor.

Die geplante Straßenbaumaßnahme trifft den Gemeinschaftlichen Jagdbezirk Nohn Jagdbogen I und II in überwiegend süd- bis nordöstlichen, mehrheitlich bestockten Jagdbezirksbereichen. Im Wesentlichen verbleiben insgesamt vier Teilflächen der beiden Teiljagdbezirke östlich der Trasse.

Die westlich der Trasse gelegenen Revierteile weisen für den Jagdbogen Nohn I eine Größe von rund 445,93 ha sowie für den Jagdbogen Nohn II von 262,67 ha auf. Die Angaben beziehen sich ausschließlich auf die jeweils bejagbare Fläche nach Durchführung der Straßenbaumaßnahme. Die erforderliche Mindestgröße von 250 ha für gemeinschaftliche Jagdbezirke wird jeweils auch nach durchgeführter Straßenbaumaßnahme sehr deutlich überschritten, so dass ein Fortbestand beider Jagdbögen gewährleistet ist und bleibt. Die Eigenständigkeit der Jagdgenossenschaft Nohn wird vorhabenbedingt nicht gefährdet.

Die Planfeststellungsbehörde sieht das Gutachten als sachgerecht und schließt sich diesem vollumfänglich an.

Wenn der gemeinschaftliche Jagdbezirk unter Inanspruchnahme von Grundeigentum der Jagdgenossen von einer Autobahn durchschnitten wird, kann die Jagdgenossenschaft von einem entschädigungspflichtigen Eingriff im enteignungsrechtlichen Sinne

betroffen sein. Dies ist im vorliegenden Fall aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gegeben. Ein solcher Entschädigungsanspruch ist also - wegen des unmittelbaren Zusammenhangs mit der hoheitlichen Inanspruchnahme von Teilflächen des Grundeigentums der Jagdgenossen aus dem Jagdbezirk - auf eine Entschädigung gerichtet. Die durch das Vorhaben bedingten Nachteile sind deshalb grundsätzlich in einem Entschädigungsverfahren auszugleichen.

Soweit darüber hinaus noch abwägungserhebliche Beeinträchtigungen bestehen mögen, überwiegen diese nicht die Vorteile und Ziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden. Ergänzend wird auf Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses verwiesen.

Die Jagdgenossenschaft Nohn äußert sich in einem weiteren Schreiben zur Straßenbaumaßnahme bzw. macht sich größtenteils das erneute Schreiben der Ortsgemeinde Nohn zu Eigen. Auch diesbezüglich kann auf Kapitel E, Nr. XII.1.10 des Beschlusses hingewiesen werden.

Die Jagdgenossenschaft Nohn zweifelt das erstellte Gutachten in Teilen an. Der Vorhabenträger hat daraufhin die Anmerkungen nochmals gutachterlich überprüfen lassen.

Die vorgesehenen Querungshilfen werden von der Jagdgenossenschaft als nicht ausreichende Kompensation von Seiten der Genossenschaft gesehen. Sie würden zudem zu geänderten Wildströmen führen. Außerdem erfolge ein Bejagungsverbot.

Der Gutachter führt dazu aus, dass Wildquerungshilfen (wie vorgesehen) nach dem wissenschaftlichen Stand und Erkenntnissen das Mittel der Wahl hinsichtlich Kompensation von (jagdlichen) straßenbaubedingten Durchschneidungsschäden sind. Sie ermöglichen den Austausch von Wildpopulationen wechselseitig und wirken so der Verinselung von Wildbeständen entgegen. Mit Ausnahme von Flugwild sind Querungshilfen für bodengebundenen Schalen- und auch Niederwild quasi die bestmögliche und zweifelsfrei sicherste Querungsmöglichkeit für durch Wildschutzzäune eingefasste und gesicherte Trassenbereiche. Querungshilfen in geplanter Ausführung ermöglichen im Übrigen in äußerst positiv zu wertendem Sinne genetischen Austausch von wildlebenden Tierpopulationen.

Die Ausführungen der Jagdgenossenschaft hinsichtlich des Bejagungsverbots sind insoweit zutreffend. Das bzw. die Bejagungsverbote wurden vom Gutachter jedoch zu keinem Zeitpunkt und an keiner Stelle der gutachterlichen Stellungnahme in Abrede gestellt. Das Bejagungsverbot ist - wie bereits ausführlich dargelegt - entschädigungsfähig.

Die weiteren Ausführungen der Jagdgenossenschaft Nohn, „dass eine Jagdwertminderung eintritt ist unzweifelhaft“ sowie „dies schon alleine wegen der Zerschneidung der Reviere“ wurden vom Gutachter nicht in Frage gestellt.

Die Jagdgenossenschaft Nohn rügt, dass im Gutachten Aussagen des Jagdvorstehers unzutreffend wiedergegeben worden seien. Dies betrifft namentlich dessen Einlassungen zu den Wildschutzzäunen und einer damit einhergehenden Reduzierung von Wildschäden.

Die von der Genossenschaft zitierten gutachterlichen Aussagen wurde aus dem Kontext des Gutachtens gerissen. Entgegen der Darstellung der Jagdgenossenschaft heißt es im Gutachten, dass der Wertverlust der Jagdnutzung unter anderem durch die Trennwirkung der Trasse und durch die Errichtung von Wildschutzzäunen (wodurch gleichzeitig eine Reduzierung der Wildschäden entsteht) eintritt.

Der Sachverständige teilt mit, dass das bereits vorgenommene Gutachten uneingeschränkt weiterhin seine Gültigkeit hat.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass das Gutachten sowie die erneute Überprüfung nachvollziehbar und plausibel sind. Sie schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an.

XII.1.20 Zentralstelle der Forstverwaltung

Die Zentralstelle der Forstverwaltung hat sich mit Schreiben vom 21.09.2018 und 15.01.2021 zur vorliegenden Planung geäußert. Einem Teil der Forderungen konnte durch die Aufnahme entsprechender Auflagenregelungen in Kapitel C, Nr. VI.5 dieses Beschlusses entsprochen werden. Darüber hinaus wurde Folgendes vorgetragen:

Waldrefugien:

Zu den im Rahmen der Planung vorgesehenen „Waldrefugien“ wurde angemerkt, dass die Kriterien und Mindestanforderungen, die ein Waldrefugium gem. BAT-Konzept zu erfüllen hat, klar definiert seien. Daher sollte der Begriff nur verwendet werden, wenn das genau beabsichtigt wird. Die ausgewählten Flächen würden den Anforderungen an ein Waldrefugium gem. BAT-Konzept nicht entsprechen und die Begriffeverwendung sei daher irreführend. Es sollte besser von „Altholzinseln“ gesprochen werden, wie bereits in der Karte verwendet.

Ferner wurde darauf hingewiesen, dass eine finale Abstimmung über die Auswahl der Altholzinseln mit den Revierleitern und den Gemeinden bislang nicht erfolgt sei. Allein das Planungsbüro hätte die Flächenauswahl getroffen. Der Waldeigentümer habe bisher seine Zustimmung dazu nicht erteilt.

Seitens des Straßenbulasträgers wurde dazu ausgeführt, dass die in der Abbildung dargestellten Flächen in einem Abstimmungstermin vor Ort am 08.05.2013 und 13.05.2013 mit den zuständigen Forstrevieren festgelegt worden seien (Vermerk LBM vom 02.08.2013). Die Übernahme der Begrifflichkeiten Waldrefugium und in-

haltliche Anlehnung der Altholzmaßnahmen sei mit der Zentralstelle der Forstverwaltung abgestimmt worden (Termin am 08.03.2012, Telefonat mit der ZdF, Frau Raible am 07.05.2013). Die Anforderungen an die Waldrefugien seien aus dem BAT-Konzept des Landes RLP (MULEWF 2011) übernommen worden.

Bei der Auswahl der Waldrefugien sei in Abstimmung mit dem zuständigen Revierleiter besonders darauf geachtet worden, dass die Flächen zum einen möglichst abseits von bestehenden Forstwegen, Straßen etc. liegen (und damit in Hinblick auf die Verkehrssicherheit keine unzumutbaren Beeinträchtigungen / Risiken für die umgebenden Nutzungen auslösen) und zum anderen soweit möglich in schwer zu bewirtschaftenden Bereichen (z.B. Hanglagen) liegen (und damit aus forstwirtschaftlicher Sicht eher zu den ungünstigeren Flächen zählen).

Da die Zentralstelle der Forstverwaltung die Kritik an den Waldrefugien in ihrem Schreiben vom 15.01.2021 nicht mehr explizit aufrechterhalten hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich der Einwand durch die Erläuterungen des Straßenbaulastträgers erledigt hat.

Erntezulassungsbestand

Im Staatswald des Forstamtes Hillesheim in der Waldabteilung 130b0 soll auf den Maßnahmenflächen 5.9.1. 5.5.10 B, 7.3 B. 5.1.3 H und 5.1.3 ein zugelassener Erntebestand mit 90-jähriger Douglasie (Erntezulassungsregister 073 85304 013 2) überplant werden. Die Zentralstelle der Forstverwaltung hatte darauf hingewiesen, dass dieser ausgewiesene Erntezulassungsbestand aus den Kompensationsmaßnahmen herauszunehmen sei, da er unter Bestandsschutz stehe.

Auf die dort vorgesehenen landespflegerischen Maßnahmen kann nicht verzichtet werden, da sich die Maßnahmenflächen innerhalb der Jagdruhezone der Grünunterführung (BW 10) befinden und damit neben den ökologischen Funktionen zum Biotopverbund auch jagdrechtlich eine besondere Relevanz innerhalb der Maßnahmenplanung haben. Einzelne Flächen sind auch als CEF-Maßnahmenflächen für die Haselmaus dargestellt und daher in ihrer Lage wenig disponibel. Gleiches gilt für die dargestellten FCS-Maßnahmen für die Bechsteinfledermaus, da hier die vorhandenen Altholzbestände von besonderer Relevanz sind. Da jedoch einzelne Douglasien in der Fläche den vorgesehenen Maßnahmenzielen nicht entgegenstehen, wurde der Straßenbaulastträger in Kapitel C, Nr. VI.5 dieses Beschlusses verpflichtet, die Relevanz der Fläche für die Saatgutgewinnung und das weitere Vorgehen mit der Zentralstelle der Forstverwaltung abzustimmen.

Entwicklung von strukturreichen Eichenwäldern

Im Zusammenhang mit den landespflegerischen Maßnahmen Nrn. 5.4.1 B, 5.4.2 M/B, 5.4.3 M/B, 5.4.4 B, 5.4.5 M/B und 5.4.6 B hat die Zentralstelle der Forstverwaltung die in den Maßnahmenblättern vorgesehene Maßnahmenbeschreibung als sehr tiefgehend und weit über die Festsetzung akzeptabler Entwicklungsziele hinausgehend kritisiert. Eine ordnungsgemäße Durchführung der Forstwirtschaft könne auf diesen Waldflächen auf Dauer nicht erfolgen, da aufgrund der Verteilung von Totholz, Steinhäufen, Stubben und Kleingewässern die Arbeits- und Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet sei.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme erläutert, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Eingriffe durch Rodung von Wald entsprechend § 7 Abs. 2 LNatSchG vorrangig durch eine ökologische Aufwertung von Waldbeständen erfolgen würden. Die geplanten Maßnahmen müssten dabei über die reine Sicherung hinausgehen. Die geforderten Kleinstrukturen würden der Strukturanreicherung und damit der Aufwertung vorhandener Bestände dienen und seien standortabhängig sinnvoll zu integrieren. Eine Bewirtschaftung der Wälder bliebe damit weiterhin möglich.

Die Maßnahmen zur Strukturanreicherung würden ein Spektrum an Maßnahmen darstellen, das an dafür geeigneten Stellen durchgeführt werden soll. Das heißt, dass nicht alle genannten Optionen auch zwangsläufig auf allen Maßnahmenflächen umgesetzt werden müssten. Die genaue Festlegung dieser Strukturanreicherungsmaßnahmen würde im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme in Abstimmung mit dem Eigentümer erfolgen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Straßenbaulastträgers an und macht sich diese zu eigen. Da die Zentralstelle der Forstverwaltung die Kritik an den o.g. Maßnahmen in ihrem Schreiben vom 15.01.2021 auch nicht mehr explizit aufrechterhalten hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich der Einwand durch die Erläuterungen des Straßenbaulastträgers erledigt hat.

Waldrandentwicklung

Die Zentralstelle der Forstverwaltung wies darauf hin, dass die geplante Waldrandentwicklung von bis zu 50 m Tiefe in bestehende Wälder hinein nicht den Vorgaben des Merkblatts zur Waldrandgestaltung entsprechen würde und aus ihrer Sicht für die Waldbesitzenden nicht akzeptabel sei.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme erläutert, dass die Angabe von bis zu 50 m hinsichtlich der Waldrandentwicklung eine Maximalangabe darstelle, die - wie in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3) beschrieben -, standortabhängig festzulegen sei. Dabei seien die unterschiedlichen Anforderungen der Zielarten zu berücksichtigen. Darüber hinaus würde sich die Angabe von bis zu 50 m auf

den vollständigen Waldrand einschließlich trassenparallelem Pflegestreifen und Krautsaum beziehen. Da die Standortbedingungen reliefbedingt trassenparallel stark variieren würden, sei eine einheitliche Breite der Maßnahmenfläche festgelegt worden, die u.a. auch für die vorgezogenen umzusetzenden CEF-Maßnahmenflächen eine ausreichende Größe / Breite sicherstelle.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Straßenbaulastträgers an und macht sich diese zu eigen. Da die Zentralstelle der Forstverwaltung die Kritik an der Waldrandentwicklung in ihrem Schreiben vom 15.01.2021 auch nicht mehr explizit aufrechterhalten hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich der Einwand durch die Erläuterungen des Straßenbaulastträgers erledigt hat.

Umbau von Nadelwald zum Laubmischwald (CEF) Haselmaus

Die Zentralstelle der Forstverwaltung hat die CEF-Maßnahmen für die Haselmaus auf den Teilflächen 5.9.1 H, 5.9.6 H, 10.5.1 H, 10.5.2 H, 10.5.3 H, 10.5.4 H und 13.5 H in Verbindung mit den CEF-Maßnahmen zur Entwicklung von Waldrand für die Haselmaus kritisiert. Sie vertrat die Auffassung, dass die Fülle an Maßnahmen und die Wahl unterschiedlicher Bewirtschaftungsformen auf relativ kleiner Fläche in der Realität nicht umzusetzen sei und zu Zielkonflikten führe. Die Durchführung einer ordnungsgemäßen Waldbewirtschaftung unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange sei so nicht möglich.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass sich hier kein Zielkonflikt erkennen ließe. In der Entwicklungsphase des Zielbiotops sei eine kleinflächige zielgerichtete mosaikartige Pflege erforderlich, danach sei der Waldbau unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange wie in bestehenden Mischwaldbeständen möglich. Auf CEF-Maßnahmenflächen für die Haselmaus seien die artspezifischen Strauchstrukturen für die Umsiedlung der Art von besonderer Relevanz. Eine gut ausgebildete Strauchschicht würde keinen Zielkonflikt zum Maßnahmenziel strukturreicher Laubmischwälder darstellen.

Der Straßenbaulastträger erläuterte, dass eine dreimalige Durchforstung einer Destabilisierung der Bestände vorbeugen soll und dass Kleinkahlschläge gängige Forstpraxis bei der Durchforstung im Waldumbau seien. Auch Heisterpflanzungen seien auf geeigneten Standorten gängige Forstpraxis. Durch Verzicht auf einen Wurzelschnitt bei der Pflanzung und Beachtung eines günstigen Pflanze- / Wurzelverhältnisses könne die Standfestigkeit sichergestellt werden. Spezifika wie Größe und Verpflanzung der Ware könnten im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt werden. Der Fichtenschirm würde wie beschrieben dreimalig durchforstet und damit stetig reduziert, so dass Lichtungen für die Förderung von Lichtbaumarten entstehen würden. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass die Bekämpfung von aufkommen-

den Fichten zur Maßnahmenpflege gehöre und damit durch den Vorhabenträger sicherzustellen sei. Die mittel- und niederwaldartigen Strukturen sollen kleinflächig entstehen (ca. 2 ha) und könnten so in einem Mosaik aus verschiedenen Nutzungsformen einen strukturreichen Laubmischwaldbestand bilden. Höhlenbäume (> 5 St. ha) würden sich dann außerhalb der Niederwaldnutzung befinden. Für den Winterschlaf würden von der Haselmaus Erdhöhlen oder Baumstümpfe genutzt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Straßenbaulastträgers an und macht sich diese zu eigen. Da die Zentralstelle der Forstverwaltung die Kritik an den CEF-Maßnahmen für die Haselmaus in ihrem Schreiben vom 15.01.2021 auch nicht mehr explizit aufrechterhalten hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich der Einwand durch die Erläuterungen des Straßenbaulastträgers erledigt hat.

Kompensationsmaßnahmen

Die Zentralstelle der Forstverwaltung wies darauf hin, dass die Flächenbeanspruchung für die geplanten Kompensationsmaßnahmen um ein Vielfaches höher seien als die eigentliche Rodungsfläche. Hier könnte man von einer Waldflächeninanspruchnahme im Verhältnis 1:10 sprechen. Ferner seien die Maßnahmenbeschreibungen sehr tiefgehend und würden weit über die Festsetzung akzeptabler Entwicklungsziele hinausgehen. Anstatt Zielaussagen zu einem betreffenden waldbaulichen Endzustand der Waldflächen zu treffen, würden Bewirtschaftungsvorgaben bis ins kleinste Detail - bis hin auf wenige Quadratmeter und Einzelbäume - vorgegeben.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme dargelegt, dass für jede Maßnahmenfläche in den Maßnahmenblättern ein waldbaulicher Endzustand in Form eines Zielbiotoptyps benannt würde. Insbesondere artspezifische Maßnahmen würden darüber hinaus eine stärkere Detaillierung erfordern.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Stellungnahme des Straßenbaulastträgers an. Die in den Maßnahmenblättern enthaltenen Vorgaben für die Entwicklung der einzelnen Maßnahmen ist sachgerecht; die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als zuständige Obere Naturschutzbehörde hat dem Konzept zugestimmt.

Darüber hinaus wurden dem Straßenbaulastträger in Kapitel C, Nr. VI.5 dieses Beschlusses diverse Änderungen auferlegt, die von Seiten der Zentralstelle der Forstverwaltung gefordert wurden.

Waldrechtlicher Ausgleich nach LWaldG

Die Zentralstelle der Forstverwaltung hat darauf hingewiesen, dass die Kompensation des Waldflächenverlustes nicht nur durch die ökologische Aufwertung von Waldbeständen gem. § 7 Abs. 2 LNatSchG erfolgen dürfe. Vielmehr müsse neben diesem

naturschutzfachlichen Ausgleich auch ein forstrechtlicher Ausgleich nach Landeswaldgesetz erfolgen, bei dem die multifunktionalen Wirkungen und Leistungen des Waldes ersetzt bzw. wiederhergestellt werden.

Im vorliegenden Verfahren könnte der walddrechtliche Ausgleich bei einer kreisweiten Bewaldung zwischen 45 und 53 % in den Landkreisen Vulkaneifel und Ahrweiler durch eine multifunktional orientierte Aufwertung bestehender Wälder im Rahmen „waldverbessernder Maßnahmen“ durchgeführt werden. Das Waldäquivalent würde bei einer heterogenen Waldstruktur aus reinen Laubholzbeständen und Nadel-Laubmischwäldern durchschnittlich mit 25.000 €/ ha inklusive Verbißschutz ermittelt. Über vertragliche Vereinbarungen würden die Aufwertungsmaßnahmen festgelegt und gesichert. Bei einem vorgesehenen Trassenaufhieb von 55,9 ha würde sich eine Investitionssumme von 1.397.500 Euro ergeben. Da die Wälder insbesondere als Folge der lang anhaltenden Dürre und Hitze durch Kalamitäten stark geschädigt wurden und auch noch werden, könnte diese Investitionssumme u.a. für die Wiederaufforstung von Kalamitätsflächen gut eingesetzt werden.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass der walddrechtliche Ausgleich in den Landkreisen Vulkaneifel und Ahrweiler durch eine multifunktional orientierte Aufwertung bestehender Wälder im Rahmen „waldverbessernder Maßnahmen“ durchgeführt wird. Dem Waldverlust durch den Neubau der A 1 im Abschnitt AS Adenau bis AS Kelberg stehen folgende waldverbessernde Maßnahmen mit einer Gesamtfläche von rund 519 ha gegenüber:

Entwicklung von strukturreichen Eichenwäldern	42 ha
Entwicklung von Waldrand	58 ha
Extensive Waldnutzung mit Waldrefugium	121 ha
Strukturierung von Nadelwald/Laubmischwald	41 ha
Umbau von Nadelwald zu Laubmischwald	116 ha
Strukturierung von Laubwald	93 ha
Entwicklung von Bruch- und Sumpfwald	15 ha
Entwicklung von Bachuferwald	15 ha
Umbau von Nadelwald in Bachuferwald	18 ha
Gesamtfläche ca.	519 ha

Hinzu kommen noch die Maßnahmen „Wiederaufforstung von Laubwald“ mit ca. 30 ha und „Neuaufforstung von Laubwald“ mit ca. 12 ha Fläche. Damit ist sowohl dem naturschutzrechtlichen als auch dem walddrechtlichen Ausgleich Genüge getan.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Ausführungen des Straßenbaulastträgers als sachgerecht und macht sich diese zu eigen. Die in den Planunterlagen vorgesehene Inanspruchnahme von Waldflächen ist für die Umsetzung der vorliegend festgestellten Maßnahme objektiv erforderlich. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind sowohl in naturschutzfachlicher als auch in walddirektlicher Hinsicht ausreichend und geeignet, den durch die Planung verursachten Eingriff zu kompensieren. Die Festsetzung einer Walderhaltungsabgabe i.S.v. § 14 Abs. 2 LWaldG ist nicht erforderlich. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nrn. VI und X verwiesen.

XII.1.21 Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord

Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord hat dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt, jedoch die Beachtung verschiedener Auflagen gefordert. Diese wurden dem Straßenbaulastträger größtenteils in Kapitel C, Nr. III dieses Beschlusses auferlegt. Nicht aufgenommen wurde die Forderung des Zentralreferates Gewerbeaufsicht (Schreiben vom 27.10.2020, Az.: 21a/7.120/2020/0014), dass im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau des Mastes Nr. 1008 der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Nohn-Wimbach für die mit der Errichtung des Plattenfundaments verbundene Versiegelung ein Ausgleich nach der Landeskompensationsverordnung zu leisten sei. Dieser sei mit der zuständigen Naturschutzbehörde rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens 1 Monat zuvor) abzustimmen. Der Straßenbaulastträger hat in diesem Zusammenhang nachvollziehbar dargelegt, dass der alte Mast bzw. das alte Mastfundament an der neuen Böschungsoberkante, also rd. 15 m von der versiegelten Fahrbahn entfernt liege und daher ein kompletter Rückbau des alten Fundamentes problemlos möglich sei. Die Neuversiegelung sei somit vollumfänglich kompensierbar.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Straßenbaulastträger daher auferlegt, das alte Mastfundament komplett zurückzubauen (s. Kapitel C, CII) und sieht damit die durch den Mastneubau verbundene Neuversiegelung in einer Größenordnung von ca. 100 m² als kompensiert an. Weitergehende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

XII.1.22 Zweckverband Wasserversorgung Eifel

Der Zweckverband Wasserversorgung Eifel hat im Rahmen der ergänzenden Planoffenlage Einwendungen erhoben, weil er negative Auswirkungen der Planung auf 3 seiner Tiefbrunnen, die sich an einer Schleife des Ahbaches befinden, befürchtete.

Die Einwendungen des Zweckverbandes sind unbegründet, da durch die vorliegend festgestellte Planung keine negativen Auswirkungen auf die genannten Tiefbrunnen verursacht werden. Die Planung der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau erfolgte in enger Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde (SGD Nord, Regio-

nalstellen Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz und Trier). Sämtliche Entwässerungseinrichtungen dienen zur schadlosen Ableitung, Reinigung und Speicherung (mit nachfolgend zeitlich gepufferter Einleitung in die entsprechenden Vorfluter) des anfallenden Straßenoberflächenwassers. Die geplanten Regenrückhaltebecken sind Bestandteil dieser Entwässerungseinrichtungen (vgl. Unterlage 18a, Wassertechnische Untersuchungen – Deckblatt - und Unterlage 19.5, Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie sowie 19.5a, Deckblatt Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie).

Teil der Abstimmung war auch die Festlegung der zulässigen max. Drosselabflüsse für die einzelnen RRB. Bezogen auf die einzelnen Becken stellt sich die Situation wie folgt dar:

RRB I		Nohner Bach		zulässige Einleitmenge		250 l/s
				gewählte Drosselwassermenge		145 l/s
RRB II		Nohner Bach		zulässige Einleitmenge		200 l/s
				gewählte Drosselwassermenge		103 l/s
RRB III		Nohner Bach		zulässige Einleitmenge		200 l/s
				gewählte Drosselwassermenge		46 l/s
RRB IV		Grünbach		zulässige Einleitmenge		160 l/s
				gewählte Drosselwassermenge		49 l/s
RRB V		Grünbach		zulässige Einleitmenge		110 l/s
				gewählte Drosselwassermenge		104 l/s
RRB VI		Grünbach		zulässige Einleitmenge		90 l/s
				gewählte Drosselwassermenge		90 l/s

Die Konzeption der Entwässerungseinrichtungen erfolgte unter Berücksichtigung der aktuell gültigen Richtlinien zur Entwässerung von Straßen, REwS (2021) und der EU-Wasserrahmenrichtlinie in enger Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde und

entspricht damit dem aktuellen fachlichen und rechtlichen Stand. Die Zielsetzung der Entwässerungsplanung steht mit der Zielsetzung des vorbeugenden Grundwasserschutzes im Einklang.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass durch die geplanten wassertechnischen Maßnahmen der Schutz der Trinkwasserbrunnen in ausreichendem Maß gewährleistet ist. Auf die Ausführungen in Kapitel E, V und hier insbesondere E V.7.5 wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die zuständige Fachbehörde erneut beteiligt.

XII.1.23 Zweckverband Wasserversorgung Eifel-Ahr

Der Zweckverband Wasserversorgung Eifel-Ahr hat im Rahmen der ergänzenden Planoffenlage folgende Forderungen/Einwendungen erhoben:

- Die für die Trinkwasserversorgung elementaren Brunnen müssen dauerhaft vor schädlichen Eintragungen und Verschmutzungen geschützt werden.
- Der geplanten Entwässerung im Bereich der PWC-Anlage wird nicht zugestimmt.
- Ausbau nach RiStWag

Die Einwendungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Die vorliegend festgestellte Planung erfolgte in enger Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde (SGD Nord, Regionalstellen Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz und Trier). Durch die geplanten wassertechnischen Maßnahmen ist der Schutz der Trinkwasserbrunnen in ausreichendem Maß gewährleistet. Negative Auswirkungen durch die PWC-Anlage sind nicht zu befürchten und ein Ausbau nach RiStWag ist nicht erforderlich. Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, V und hier insbesondere E V.7.3 (Wasserschutzgebiete) sowie E V.7.5 (Trinkwasserversorgung/ Trinkwasserbrunnen) verwiesen.

XII.2 Privatbetroffene

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden viele Einwendungen mit im wesentlichen gleichen Inhalt vorgetragen. Vor diesem Hintergrund wurden die verschiedenen Punkte in den vorstehenden Themenblöcken behandelt. Sofern darüber hinaus noch weitere Einwendungen, Anregungen und Bedenken vorgetragen wurden, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde einer ergänzenden Beantwortung bedürfen, ist auf die nachfolgenden Ausführungen hinzuweisen.

In diesem Zusammenhang gilt es vorab noch darauf hinzuweisen, dass die Planfeststellungsbehörde in den nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Einwendern von einer konkreten Bezeichnung der Betroffenen aus datenschutzrechtlichen Gründen abgesehen hat. Die

planungsrechtlichen Betroffenheiten der Einwender ergeben sich jedoch aus den festgestellten Planunterlagen und sind darüber hinaus auch in den Stellungnahmen des Vorhabenträgers zu den jeweiligen Einwänden dargelegt, die den betroffenen Einwendern im Rahmen der Beteiligung hinsichtlich des Verzichts auf den Erörterungstermin mit der Möglichkeit zur Stellungnahme überlassen wurden. Bezüglich der konkreten Betroffenheit wird auf die Planunterlagen und die Stellungnahmen des Vorhabenträgers hiermit Bezug genommen.

Die erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Der besseren Verständlichkeit und Lesbarkeit wegen wird in den folgenden Ausführungen unabhängig vom Geschlecht der jeweiligen Person stets generalisierend von „der Einwender“ gesprochen. Es wird darauf hingewiesen, dass die betroffenen Einwender auf einen entsprechenden schriftlichen Antrag hin von der Planfeststellungsbehörde Auskunft darüber erhalten können, unter welcher Nummer ihr jeweiliger Einwand in diesem Planfeststellungsbeschluss behandelt wurde.

XII.2.1 Einwender Nr. 1:

Die vorliegende Einwendung richtet sich gegen die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich betriebenen Flächen. Insbesondere wird um Prüfung gebeten, ob die Durchführung der Maßnahme 12.4 (Extensivierung von Grünland in der Bachaue) erst nach (anstatt vor) Fertigstellung der Trasse möglich wäre.

Die Umsetzung der Maßnahme ist aus naturschutzfachlichen Gründen im Vorfeld erforderlich. Durch die Extensivierung von Grünland in der Bachaue (Maßnahme 12.4) soll die Entwicklung der Bäche und bachbegleitenden Strukturen als Element des Biotopverbundes (Gewässerrandstreifen) für Fische, Amphibien, Fledermäuse und Säuger sowie die Neugestaltung des Landschaftsbildes erreicht werden. Eine spätere Umsetzung der Maßnahme würde dem landschaftspflegerischen Konzept widersprechen; der Bitte kann nicht entsprochen werden.

Des Weiteren wird von Einwenderseite darum gebeten, die vorgesehene Baustraße an der K 65 in Richtung der Wildbrücke östlich von Heyroth nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme mit einer Breite von 5,00 m zu belassen.

Der vorhandene, bituminös befestigte Weg weist derzeit eine Breite von ca. 3,80 m auf. Der Vorhabenträger hat den Weg nach Fertigstellung wieder in seinen ursprünglichen Zustand zurückzubauen. Mögliche Verbreiterungen oder punktuelle Ausbesserungen des Weges können nicht vom Vorhabenträger, sondern nur vom Eigentümer des Weges vorgenommen werden.

Der Einwender bewirtschaftet außerdem eine landwirtschaftliche Fläche als Pächter und bittet darum, die Bewirtschaftung dieser Fläche bis zu ihrer straßenbaubedingten Inanspruchnahme weiterhin zuzulassen. Der Vorhabenträger sieht bereits vor, die Fläche bis zur Verwendung als Lagerfläche dem Bewirtschafter zur Verfügung zu stellen und erst anschließend die Rekultivierung als Extensivgrünland durchzuführen.

XII.2.2 Einwender Nr. 2:

Einwender Nr. 2 hat im Anhörungsverfahren die Beeinträchtigung seiner bewirtschafteten Flächen dargelegt.

Hinsichtlich der betroffenen Flächen in der Gemarkung Nohn, die auch Bestandteil des Flurbereinigungsverfahrens waren, hat sich die Einwendung erledigt. Es wurden dem Einwender bereits mittels Vertrag Tauschflächen in der Gemarkung Hoffeld zur Verfügung gestellt.

Die von Einwenderseite zitierten Grundstücke, die sowohl für die Trassenführung als auch für Ausgleichmaßnahmen entsprechend dem Grunderwerbsverzeichnis benötigt werden, wurden von der Straßenbaubehörde bereits erworben. Die Forderung nach Ausgleichsflächen ist damit gegenstandslos geworden.

Des Weiteren fordert der Einwender Nr. 2 eine gleichwertige Ausgleichsfläche für die Inanspruchnahme seiner bewirtschafteten Fläche in der Gemarkung Trierscheid. Da diese Fläche in unmittelbar räumlichem Zusammenhang gemeinsam mit weiteren Flurstücken bewirtschaftet wird, wäre er zur Abgabe der Fläche nur bereit, wenn die angrenzenden (in seinem Eigentum liegenden) Flurstücke auch vom Vorhabenträger erworben und durch Tauschflächen entschädigt würden. Er bittet außerdem zu prüfen, ob eine Grunddienstbarkeit bzw. ein Bewirtschaftungsvertrag auf dieser Fläche möglich wäre.

Die betroffene Fläche ist für die Ausgleichsmaßnahme 5.1.4 (Entwicklung von Waldrand) vorgesehen. Die Maßnahme ist aufgrund ihrer Funktion der Stabilisierung der durch die Trasse angeschnittenen Waldränder nicht verlegbar und deshalb an dieser Stelle unbedingt erforderlich. Der Vorhabenträger hat sich (entsprechend der Forderung des Einwender) dazu bereit erklärt, unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Auflagen, eine Bewirtschaftung der Fläche zu ermöglichen. Die Funktionalität der landschaftspflegerischen Maßnahmen würde über die Eintragung einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch sichergestellt. Auf die Auflagenregelung in Kapitel C. Nr. VI.7 wird hier Bezug genommen.

Der Einwender Nr. 2 regt bezüglich zwei weiterer Parzellen in der Gemarkung Trierscheid eine Eintragung der Grunddienstbarkeit anstelle eines Erwerbes an.

Die Parzellen werden durch die Maßnahme 5.5.2 B (Extensive Waldnutzung mit Waldrefugium; FCS- Maßnahme (favourable conservation status) „Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustands für die Bechsteinfledermaus), die Maßnahme 5.7.1 (Strukturierung von Nadelwald / Laubmischwald) und die Maßnahme 5.6.2 (Strukturierung von Laubwald) in Anspruch genommen.

Dem Vorhabenträger wurde in Kapitel C, Nr. VI.7 auferlegt, die landschaftspflegerischen Maßnahmen auf den vom Einwender genannten Flächen mittels Grunddienstbarkeit zu sichern und – entgegen der ursprünglichen Planung – von einem Erwerb (soweit möglich) abzusehen.

Weiterhin spricht der Einwender eine in seinem Eigentum befindliche Fläche in der Gemarkung Dankerath an. Die Inanspruchnahme dieser Fläche ist nur vorübergehend erforderlich. Sie ist jedoch für die Errichtung der Baustraße unabdingbar. Nach Abschluss der Baumaßnahme wird der Vorhabenträger diese Fläche ordnungsgemäß wiederherstellen. Der geforderte Ersatz von Flächen ist damit nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich.

Zuletzt wird hinsichtlich der Entschädigungsforderungen (u. a. Tauschflächen) darauf hingewiesen, dass die Regelung über bürgerrechtliche Ansprüche nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Wie aus der Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Beschlusses zu ersehen ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss für die Inanspruchnahme der Grundstücke den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

XII.2.3 Einwender Nr. 3:

Mit der Einwendung Nr. 3 wird die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme abgelehnt. Zudem moniert er die nach Abschluss der Baumaßnahme fehlende Zufahrt zum restlichen Grundstück.

Die vorliegende Planung beansprucht Flächen und zieht folglich Grundstücksinanspruchnahmen nach sich. Die betroffene Fläche des Einwenders Nr. 3 wird teilweise für die Durchführung von landschaftspflegerischen Maßnahmen benötigt. Ein Erwerb der Restfläche ist nicht vorgesehen.

Die geplante Maßnahme 25.1 „Anlage von Gehölzpflanzungen“ sieht die Anlage einer lockeren und lückenhaften Strauchhecke mit vorverlagertem Krautsaum auf einer Breite von 10 m vor. Die Inanspruchnahme ist unausweichlich. Eine Verlegung der Maßnahme ist aus naturschutzfachlichen Gründen nicht möglich.

Die Inanspruchnahme ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die

für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe vermögen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Dies gilt nicht nur für die notwendige Grundstücksinanspruchnahme zum Bau der Trasse selbst, sondern auch für die Umsetzung der naturschutzfachlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen. Diese gelten insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Privateigentum zur Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen, da diese die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft bilden. Der diesbezügliche Einwand wird deshalb zurückgewiesen.

Bezüglich des Hinweises auf die Erforderlichkeit einer Zufahrt auf das im Eigentum des Einwenders Nr. 3 befindlichen Grundstückes wurde der Vorhabenträger in Kapitel C, Nr. VI.6 dazu verpflichtet, eine ordnungsgemäße Zufahrt zu dem betroffenen Grundstück herzustellen.

XII.2.4 Einwender Nr. 4:

Einwender Nr. 4 lehnt die Inanspruchnahme seines Grundstückes in der Gemarkung Dankerath ab. Er begründet dies insbesondere damit, dass die Bewirtschaftung der Waldfläche als Nebeneinkunft und zusätzlich zu eigenen Heizzwecken diene. Außerdem soll das Grundstück in Familienbesitz bleiben.

Das im Eigentum des Einwenders Nr. 4 stehende Grundstück mit einer Gesamtgröße von 18.700 m² wird durch die Ausgleichsmaßnahme 5.5.3 B (Extensive Waldnutzung mit Waldrefugium - Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustands für die Bechsteinfledermaus) auf einer Fläche von 6.291 m² in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahme der Teilfläche für die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen ist unabdingbar. Das (Teil-) Grundstück erfüllt die zwingenden, naturschutzfachlichen Voraussetzungen der Lage und Geeignetheit für die Umsetzung der Maßnahme. Eine Verlegung ist aufgrund der erforderlichen Bedingungen für die Funktionalität der Maßnahme nicht möglich. Auf die Umsetzung der Maßnahme an sich kann ebenfalls nicht verzichtet werden.

Der Vorhabenträger hat sich jedoch dazu bereit erklärt, auf den Erwerb der Fläche zu verzichten und die vorgesehene Maßnahme mittels einer dinglichen Eintragung im Grundbuch zu sichern.

Der Vorhabenträger nahm zusätzlich mit dem Einwender Kontakt auf, um den Verkehrswert des Grundstückes ermitteln zu können. Die genauen Angaben zur Bewirtschaftung der Fläche wäre für eine Veräußerung des Grundstückes, aber auch für die

Entschädigung bei einer Eintragung einer Grunddienstbarkeit erforderlich. Der Einwender lehnte diese Vorgehensweise ab. Er war jedoch für ein Gespräch mit dem öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen bereit.

Im erörternden Gespräch mit dem Sachverständigen wurde insbesondere die Eintragung einer dinglichen Sicherung angesprochen. Der Einwender bat zunächst um Bedenkzeit. Anschließend sah der Einwender einen erneuten Termin mit dem Sachverständigen vor Ort als erforderlich an, um Einzelheiten klären zu können. Der Termin konnte pandemiebedingt lange Zeit nicht durchgeführt werden. Der Einwender teilte währenddessen mit, dass er die Inanspruchnahme weiter ablehnen würde und kein weiterer Gesprächsbedarf bestehe.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Bedenken, die Grundstücksteilfläche im Eigentum des Einwenders zu belassen und somit eine weitere Bewirtschaftung trotz Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahme zu ermöglichen. Diese Vorgehensweise würde auch dem Schutzgedanken des Art. 14 Grundgesetz entsprechen, da so ein Minimum an Beeinträchtigungen von privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahme erreicht werden kann und der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt; selbstverständlich wird die Einschränkung des Eigentumsrechtes in einem gesonderten Verfahren in Geld bewertet und entschädigt.

Höchst vorsorglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass auf die Inanspruchnahme des Grundstückes nicht verzichtet werden kann; dies ist auch unter Beachtung des Art. 14 GG zulässig. Danach kann eine Beanspruchung dann erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und auf Grund eines Gesetzes erfolgt (Art. 14 Abs. 3 GG). Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich einer Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung ggfs. zu Gunsten des Straßenbaus unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahmen von Grundstücken, an der Straßenplanung festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck; in diesem Verfahrensstadium ist zu entscheiden, in welchem Umfang eine Inanspruchnahme privater Flächen erforderlich ist. Die Planungsrechtfertigung für den Neubau des festgestellten Abschnittes der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Adenau ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV zur Zulässigkeit der festgestellten Planung.

Die Einwendung wird aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.5 Einwender Nr. 5:

Einwender Nr. 5 hat sich im Anhörungsverfahren geäußert und hinsichtlich der Betroffenheit von Flächen seines landwirtschaftlichen Betriebes eine Existenzgefährdung befürchtet.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich eingehend mit diesem Einwand befasst. Mit dem Bau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau wird die Inanspruchnahme von Flächen erforderlich; diese könnten unter Umständen dem Betriebsinhaber des landwirtschaftlichen Betriebes aus einer vernünftigen betrieblichen Betrachtungsweise heraus keine gesicherte Existenzgrundlage mehr bieten. In diesem Fall wird besonders stark in die durch die Art. 12 und Art. 14 GG geschützten Rechtspositionen der betroffenen Person eingegriffen. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb dem Einwand einer eventuell drohenden Existenzgefährdung ein besonderes Augenmerk zu widmen. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass hier nicht nur die Existenz eines einzelnen landwirtschaftlichen Betriebes in Rede stehen könnte, sondern sich dieser an sich private Belang zu einem öffentlichen Belang erstarken könnte, wenn durch eine Vielzahl der durch das Bauvorhaben erfolgten Existenzgefährdungen eine regionale Wirtschaftsstruktur in ihrem Wesen verändert würde.

Aufgrund der Angaben des Einwenders bestand die Notwendigkeit, durch den Vorhabenträger ein Existenzgefährdungsgutachten erstellen zu lassen. Das hierzu in Auftrag gegebene Gutachten hat ergeben, dass der projektbedingte Eingriff in die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Betriebes keine existenzgefährdenden Auswirkungen für den Betrieb hat. Dies gilt insbesondere auch für den Fall, dass das Flurbereinigungsverfahren Nohn noch nicht zum Abschluss gebracht wurde. Das Gutachten liegt dem Betriebsinhaber vor. Von einer Darstellung der Einzelheiten wird hier abgesehen.

Der Vorhabenträger hat sich in seiner Stellungnahme dazu bereit erklärt, die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen auf den Eigentumsflächen des Einwenders Nr. 5 (soweit möglich) im Wege von Grunddienstbarkeiten zu sichern und damit diese Flächen im Eigentum des Einwenders Nr. 5 zu belassen. Die Bewirtschaftung der Flächen kann dabei unter naturschutzfachlichen Auflagen weiterhin erfolgen. Damit strebt der Vorhabenträger an, die private Grundstücksinanspruchnahme und damit die Betroffenheit des Betriebes auf ein unverzichtbares Maß zu beschränken. Hierzu wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.7 dieses Beschlusses verwiesen.

Für den Fall, dass entgegen den gutachterlichen Feststellungen, welche von der Planfeststellungsbehörde als sachgerecht bewertet werden, gleichwohl von einer Existenzgefährdung auszugehen wäre, würde dies der Planfeststellung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit an dem Neubau der A 1 zwischen AS Kelberg und

AS Adenau in dem vorliegend planfestgestellten Bereich auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung dem entgegenstehendem Interesse des Inhabers des landwirtschaftlichen Betriebes am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. In diesem Falle wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche bis zu einem Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes reichen.

XII.2.6 Einwender Nr. 6:

Der Einwender Nr. 6 lehnt die Inanspruchnahme der beiden in seinem Eigentum stehenden Grundstücke in der Gemarkung Trierscheid ab. Bei den Parzellen handelt es sich um Waldflächen, die bewirtschaftet werden. Die Umsetzung der geplanten Maßnahme würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Bewirtschaftung führen. Im Übrigen sei die Auswahl der Flächen für die Kompensationsmaßnahmen nicht nachvollziehbar. Die Inanspruchnahme der Flächen des Einwenders Nr. 6 wären zudem unverhältnismäßig.

Die Inanspruchnahme der Grundstücke ist für die Durchführung der Kompensationsmaßnahme 5.7.1 (Strukturierung von Nadelwald / Laubmischwald) erforderlich. Sie ist unabdingbar. Das Grundstück erfüllt die zwingenden, naturschutzfachlichen Voraussetzungen der Lage und Geeignetheit für die Umsetzung der Maßnahme. Eine Verlegung ist aufgrund der erforderlichen Bedingungen für die Funktionalität der Maßnahme nicht möglich. Auf die Umsetzung der Maßnahme an sich kann ebenfalls nicht verzichtet werden.

Der Vorhabenträger hat sich deshalb dazu bereit erklärt, auf den Erwerb der Fläche zu verzichten und die vorgesehene Maßnahme mittels einer dinglichen Eintragung im Grundbuch zu sichern.

Der Einwender sah insbesondere hinsichtlich der Stellungnahme vom Vorhabenträgers Gesprächsbedarf. Ein Termin mit Vorhabenträger und dem Sachverständigen wurde vorgeschlagen. Pandemiebedingt konnte dieser Termin noch nicht wahrgenommen werden.

Da der Einwender in seinem Einwand außerdem die Ermittlung der Höhe einer möglichen Entschädigung für die Eintragung einer Dienstbarkeit sowie für den Verkehrswert der Grundstücke an sich forderte, beauftragte der Vorhabenträger die Durchführung eines entsprechenden Gutachtens. Das Gutachten wurde dem Einwender zur Verfügung gestellt. Der Einwender lehnte abschließend die Inanspruchnahme der in einem Eigentum befindlichen Grundstücke ab.

Es ist festzustellen, dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken bestehen, die Grundstücksflächen im Eigentum des Einwenders zu belassen und somit eine weitere Bewirtschaftung trotz Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahme zu ermöglichen. Diese Vorgehensweise würde auch dem Schutzgedanken des Art. 14 Grundgesetz entsprechen, da so ein Minimum an Beeinträchtigungen von

privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahme erreicht werden kann und der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt; selbstverständlich wird die Einschränkung des Eigentumsrechtes in einem gesonderten Verfahren in Geld bewertet und entschädigt.

Höchst vorsorglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass auf die Inanspruchnahme der Grundstücke nicht verzichtet werden kann; dies ist auch unter Beachtung des Art. 14 GG zulässig. Danach kann eine Beanspruchung dann erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und auf Grund eines Gesetzes erfolgt (Art. 14 Abs. 3 GG). Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich einer Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung ggfs. zu Gunsten des Straßenbaus unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahmen von Grundstücken, an der Straßenplanung festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck; in diesem Verfahrensstadium ist zu entscheiden, in welchem Umfang eine Inanspruchnahme privater Flächen erforderlich ist. Die Planungsrechtfertigung für den Neubau des festgestellten Abschnittes der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Adenau ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV zur Zulässigkeit der festgestellten Planung.

Die Einwendung wird aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.7 Einwender Nr. 7:

Der Einwender Nr. 7 sieht durch die vorgesehene Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen die Existenz seines Forstbetriebes gefährdet.

Deshalb hat der Vorhabenträger durch einen unabhängigen Sachverständigen überprüfen lassen, ob der Betrieb des Einwenders Nr. 7 durch das geplante Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet wird. Das von diesem erstellte Gutachten hat ergeben, dass die Entlohnung des Faktors Arbeit durch den Flächenentzug in einem Maße vermindert wird, dass die Existenz des Betriebes gefährdet wäre. Weiter kommt der Gutachter zum Ergebnis, dass der Verzicht auf die Flächen die Existenzgefährdung vom Betrieb abwenden würde. Ersatzweise könnten dem Betrieb für den Flächenentzug Tauschflächen von annähernd gleichem Umfang und mit vergleichbarer Bestockung angeboten werden, damit der Betrieb in existenzfähiger Form fortgeführt werden kann. Dem betroffenen Einwender liegt das Gutachten vor. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird hier von einer weiteren inhaltlichen Darlegung der Gutachtenergebnisse abgesehen.

Zunächst hat der Vorhabenträger eine Verlegung der landschaftspflegerischen Maßnahmen geprüft.

Die Inanspruchnahme der Flächen für die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen ist unabdingbar. Die Grundstücke erfüllen die zwingenden, naturschutzfachlichen Voraussetzungen der Lage und Geeignetheit für die Umsetzung der Maßnahme. Eine Verlegung ist aufgrund der erforderlichen Bedingungen für die Funktionalität der Maßnahme nicht möglich. Auf die Umsetzung der Maßnahme an sich kann ebenfalls nicht verzichtet werden.

Der Straßenbaulastträger hat dem Einwender daraufhin die Möglichkeit eröffnet, Eigentümer und Bewirtschafter der betroffenen Flächen zu bleiben. Dies wäre jedoch nur möglich unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Auflagen. Des Weiteren hat der Straßenbaulastträger dem Einwender Nr. 7 Tauschflächen angeboten.

Der Einwender hat das Angebot von Tauschflächen abgelehnt. Alternativ schlägt er vor, bei einem angemessenen finanziellen Ausgleich den Betrieb an den Straßenbaulastträger vollständig zu veräußern. Der Straßenbaulastträger hat dem entsprechend ein Wertgutachten über den Betrieb veranlasst. Das Gutachten wurde dem Einwender zur Verfügung gestellt.

Anschließend hat der Einwender Nr. 7 den Verkauf des Betriebes abgelehnt. Der angegebene Kaufpreis entspreche nicht den Vorstellungen des Einwenders. Der Vorhabenträger hat sich jedoch weiterhin bereit erklärt, den Betrieb bei Bedarf im Gesamten zu übernehmen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Angebot des Vorhabenträgers von Tauschflächen sowie die Sicherung der landschaftspflegerischen Maßnahmen anstelle eines Erwerbes als angemessen. Somit wäre eine Bewirtschaftung weiterhin (unter Beachtung naturschutzfachlicher Auflagen) möglich und die Existenz des Betriebes gewahrt. Dies entspricht dem Schutzgedanken des Art. 14 Grundgesetz, da so ein Minimum an Beeinträchtigungen von privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahme erreicht werden kann und der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt.

Für den Fall, dass der Einwender die Tauschflächen sowie eine dingliche Sicherung der Maßnahmen anstelle eines Erwerbes weiterhin ablehnt und somit eine mögliche Existenzgefährdung als Folge der Straßenbaumaßnahme bestehen würde, würde dies der Planfeststellung der Straßenbaumaßnahme gleichwohl nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Interessen der Allgemeinheit an dem Neubau der A 1, AS Kelberg – AS Adenau auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes dem entgegenstehenden Interesse des Betriebsinhabers am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. Die möglichen Folgen der Existenzgefährdung wären dabei in Kauf zu nehmen, da weitere Änderungen der Planung, die zu einer Abwendung der Existenzgefährdung vorgenommen werden müssten, auf Grund des Interesses der Ausgewogenheit der Planung nicht in Betracht kommen. In

diesem Fall wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen.

Die Einwendung wird aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.8 Einwender Nr. 8:

In der Einwendung Nr. 8 wird die Inanspruchnahme eines im Eigentum des Einwenders stehenden Grundstückes abgelehnt. Die geplante Kompensationsmaßnahme würde zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Bewirtschaftung führen. Im Übrigen sei die Auswahl der Flächen für die Kompensationsmaßnahmen nicht nachvollziehbar. Die Inanspruchnahme der Fläche wäre unverhältnismäßig.

Die Inanspruchnahme des Grundstückes in der Gemarkung Trierscheid ist für die Durchführung der Kompensationsmaßnahme 5.7.1 (Strukturierung von Nadelwald / Laubmischwald) erforderlich. Das Grundstück erfüllt die zwingenden, naturschutzfachlichen Voraussetzungen der Lage und Geeignetheit für die Umsetzung der Maßnahme. Eine Verlegung ist aufgrund der erforderlichen Bedingungen für die Funktionalität der Maßnahme nicht möglich. Auf die Umsetzung der Maßnahme an sich kann ebenfalls nicht verzichtet werden. Der Vorhabenträger hat sich dennoch dazu bereit erklärt, auf den Erwerb der Fläche zu verzichten und die vorgesehene Maßnahme mittels einer dinglichen Eintragung im Grundbuch zu sichern.

Der Einwender sah Gesprächsbedarf; er lehnte die Inanspruchnahme zunächst weiterhin ab. Es wurde die Durchführung eines Vor-Ort-Termins mit Vorhabenträger und dem Sachverständigen vorgeschlagen. Pandemiebedingt konnte dieser Termin (noch) nicht wahrgenommen werden.

Da der Einwender in seinem Einwand außerdem die Ermittlung der Höhe einer möglichen Entschädigung für die Eintragung einer Dienstbarkeit sowie für den Verkehrswert des Grundstückes an sich forderte, beauftragte der Vorhabenträger die Durchführung eines entsprechenden Gutachtens. Das Gutachten wurde dem Einwender zur Verfügung gestellt. Der Einwender lehnte die Inanspruchnahme des Grundstückes weiterhin ab.

Es ist festzustellen, dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken bestehen, die Grundstücksfläche im Eigentum des Einwenders zu belassen und somit eine weitere Bewirtschaftung trotz Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahme zu ermöglichen. Diese Vorgehensweise würde auch dem Schutzgedanken des Art. 14 Grundgesetz entsprechen, da so ein Minimum an Beeinträchtigungen von privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahme erreicht werden kann und der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt; selbstverständlich wird die Einschränkung des Eigentumsrechtes in einem gesonderten Verfahren in Geld bewertet und entschädigt.

Höchst vorsorglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass auf die Inanspruchnahme des Grundstückes nicht verzichtet werden kann; dies ist auch unter Beachtung des Art. 14 GG zulässig. Danach kann eine Beanspruchung dann erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und auf Grund eines Gesetzes erfolgt (Art. 14 Abs. 3 GG). Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich

vor Eingriffen anlässlich einer Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung ggfs. zu Gunsten des Straßenbaus unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahmen von Grundstücken, an der Straßenplanung festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck; in diesem Verfahrensstadium ist zu entscheiden, in welchem Umfang eine Inanspruchnahme privater Flächen erforderlich ist. Die Planungsrechtfertigung für den Neubau des festgestellten Abschnittes der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Adenau ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV zur Zulässigkeit der festgestellten Planung.

Die Einwendung wird aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.9 Einwender Nrn. 9 und 10:

Die Einwender Nrn. 9 und 10 lehnen die Inanspruchnahme ihrer Eigentumsflächen ab. Sie bemängeln, dass die Heranziehung der Flächen für die Umsetzung von Landschaftspflegemaßnahmen ohne jegliche Berücksichtigung der privaten, forstwirtschaftlichen und finanziellen Belange erfolgt sei.

Zunächst ist klarzustellen, dass 2 der betroffenen Eigentumsflächen der Einwender lediglich vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden diese Flächen wieder in ihren ursprünglichen Zustand gebracht. Die 3 anderen betroffenen Flächen sind für landschaftspflegerische Maßnahmen (Maßnahmen 5.5.2 B und 5.4.5 M/B und 5.7.1) vorgesehen. Der Vorhabenträger hat sich bereit erklärt, die Flächen im Eigentum der Einwender zu belassen, soweit die Funktionalität der Maßnahmen (beispielsweise mittels Grunddienstbarkeiten) gesichert werden kann. Die Planfeststellungsbehörde hat dies in Kapitel C, Nr. VI.7 dieses Beschlusses entsprechend beauftragt.

Es ist dennoch der Vollständigkeit halber anzumerken, dass Art und Umfang der Kompensationsmaßnahmen aufgrund von fachlichen Vorgaben der Eingriffsregelung, dem Artenschutz und dem Gebietsschutz ermittelt wird. Dabei sind naturschutzfachliche Kriterien ausschlaggebend. Gemäß § 7 LNatSchG gelten geschützte Teile von Natur und Landschaft als vorrangiger Suchraum. Dementsprechend wurden die Kompensationsflächen in der Gemarkung Trierscheid gewählt. Diese befinden sich größtenteils im Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“.

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen der geplanten Straßenbaumaßnahme auf die Natur und Landschaft umfassend untersucht und den rechtlichen Vorgaben entsprechend ein landschaftspflegerisches Konzept erarbeitet, welches zum einen die durch den Bau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert.

Eine zeitliche Befristung der Nutzungsbeschränkungen der Flächen für die landschaftspflegerischen Maßnahmen ist nicht möglich. Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind ihrer jeweiligen naturschutzfachlichen Kompensationsfunktion entsprechend dauerhaft, d. h. so lange der Eingriff fortwirkt, rechtlich zu sichern und zu unterhalten. Da die Wirkungen der Straße so lange anhalten, solange die Straße selbst in Betrieb ist, unterliegen die Nutzungsbeschränkungen auf den Kompensationsflächen damit keiner zeitlichen Befristung (siehe hierzu auch Auflage Kapitel B, Nr. 8).

Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigten Kompensationen zu bewirken. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der auf ihnen vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme des Grundeigentums stellt sich auch im Hinblick auf die Eigentümerbelange als verhältnismäßig und damit als zumutbar dar. Der gegen die Inanspruchnahme des Privateigentums für landschaftspflegerische Zwecke erhobene Einwand wird deshalb zurückgewiesen. Hinsichtlich etwaiger Entschädigungsforderungen wird auf das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren verwiesen.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass mögliche Flächeninanspruchnahmen im Rahmen der Weiterführung der A 1 in dem dafür durchzuführenden Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen sind.

XII.2.10 Einwander Nr. 11:

Der Einwander Nr. 11 widersprach der Inanspruchnahme eines Grundstückes für die Straßenbaumaßnahme, ohne dies näher zu begründen.

Auch wenn es seitens des Einwenders an einer näheren Begründung seiner ablehnenden Haltung zur Bereitstellung seiner Grundstücksfläche fehlt und für die Planfeststellungsbehörde somit nicht erkennbar ist, aus welchen Gründen dies abgelehnt wird, so ist gleichwohl darauf hinzuweisen, dass die Inanspruchnahme der Fläche zur Realisierung der Maßnahme unumgänglich ist, da sie für die Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen benötigt wird. Der Einwand gegen die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme wird deshalb als unbegründet zurückgewiesen. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Inanspruchnahme der im Eigentum des Einwenders Nr. 11 stehenden Fläche in dem in den Planunterlagen ausgewiesenen Umfang objektiv erforderlich ist, da die Planung nur so realisiert werden kann. Sie ist unter Beachtung des Art. 14 GG auch zulässig. Danach kann eine Beanspruchung erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und aufgrund eines Gesetzes erfolgt. Das heißt, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich

eines Straßenbauvorhabens geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Planung festgehalten werden muss. Das vorliegende Interesse des Einwenders an einem ungeschmälernten Erhalt seines Eigentums muss hinter dem Interesse der Allgemeinheit am Bau einer A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau zurückstehen. Die Inanspruchnahme seines Grundeigentums stellt sich auch im Hinblick auf die Eigentümerbelange als verhältnismäßig und damit als zumutbar dar.

Im Übrigen wurde dem Vorhabenträger in Kapitel C, Nr. VI.7 dazu angehalten, den dauerhaften Erhalt der landschaftspflegerischen Maßnahmen durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zu sichern, soweit die Funktionalität der Maßnahme damit weiterhin gewährleistet werden kann.

XII.2.11 Einwender Nr. 12:

Im Anhörungsverfahren hat Einwender Nr. 12 die Gefährdung seiner wirtschaftlichen Existenz durch die Inanspruchnahmen im Zuge des Straßenbauvorhabens moniert.

Die Grundstücksinanspruchnahme ist für die Planfeststellung von besonderem Gewicht und nach Möglichkeit zu vermeiden. Bereits bei der Planung eines solchen Vorhabens ist grundsätzlich darauf zu achten, dass die Grundstücksinanspruchnahme möglichst vermieden wird und auf das unverzichtbare Maß beschränkt bleibt.

Ungeachtet dessen hat der Vorhabenträger durch einen unabhängigen Sachverständigen überprüfen lassen, ob der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders Nr. 12 durch das geplante Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet wird. Das (von diesem erstellte) Gutachten hat ergeben, dass eine Gefährdung der Existenz im Zusammenhang mit der Planung der A 1 zwischen den Anschlussstellen Kelberg und Adenau aufgrund der verhältnismäßig geringen Betroffenheit ausgeschlossen werden kann. Der Sachverständige hat dies in seinem Gutachten im Einzelnen und – aus Sicht der Planfeststellungsbehörde – nachvollziehbar begründet. Dem betroffenen Einwender liegt das Gutachten vor. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird hier von einer weiteren inhaltlichen Darlegung der Gutachtenergebnisse abgesehen. Die somit unterhalb der Existenzgefährdungsschwelle verbleibende Grundstücksinanspruchnahme stellt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als nicht so gravierend dar, dass hier von einer Erheblichkeit des straßenbaubedingten verursachten Eingriffs in den Betrieb auszugehen wäre. Der Eingriff in die Betriebsflächen ist gegen Leistung entsprechender Entschädigungsleistung hinzunehmen.

Selbst für den Fall, dass hinsichtlich der Bewertung einer möglichen Existenzgefährdung als Folge des Straßenbaus Zweifel anzumelden wären, würde dies der Planfeststellung der hier in Rede stehenden Maßnahme gleichwohl nicht entgegenstehen.

Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit an dem Neubau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau in dem vorliegend planfestgestellten Bereich auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung des angesprochenen Betriebes dem Interesse des Landwirtes am Erhalt des Betriebs vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. Die möglichen Folgen der Existenzgefährdung wären dabei in Kauf zu nehmen, da Änderungen der Planung, die zu einer Abwendung der Existenzgefährdung vorgenommen werden müssten, aufgrund der bereits dargestellten Planrechtfertigung nicht in Betracht kommen. In diesem Fall wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche gegebenenfalls auch einen Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes umfassen könnten.

Im Übrigen hat sich der Straßenbaulastträger bereit erklärt, die landschaftspflegerischen Maßnahmen (soweit möglich) mit beispielsweise einer Grunddienstbarkeit zu sichern und somit nicht nur das Eigentum beim Einwender zu belassen, sondern auch eine Bewirtschaftung der Flächen unter naturschutzfachlichen Auflagen zuzulassen (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.7 dieses Beschlusses).

Die Einwendung wird aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.12 Einwender Nr. 13:

Die vorgebrachte Einwendung bezieht sich auf die Lage einer landschaftspflegerischen Maßnahme, die auf der Eigentumsfläche des Einwenders vorgesehen ist. Der Einwender bittet darum, die landschaftspflegerische Maßnahme in den „Randbereich“ des in seinem Eigentum befindlichen Grundstückes zu verschieben, sodass keine Beeinträchtigungen bei der Bewirtschaftung des Grundstückes entstehen.

Der Vorhabenträger hat sich bereit erklärt, die Maßnahme entsprechend der Einwendung zu verschieben. Die detaillierte Lage wird in Abstimmung mit dem Einwender Nr. 13 in der Ausführungsplanung festgelegt (siehe auch Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. 8 dieses Beschlusses).

Der Einwender führt in seiner Einwendung weiterhin aus, dass er mehrere Flächen des Vorhabenträgers derzeit gepachtet habe und dies auch in Zukunft anstrebt.

Die Verpachtung von Flächen ist nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Im Übrigen hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme eine Weiterführung der Verpachtung in Aussicht gestellt.

XII.2.13 Einwender Nr. 14:

Der von Einwender Nr. 14 erhobene Einwand richtet sich gegen die Inanspruchnahme eines in seinem Eigentum befindlichen Grundstückes.

Die vorliegende Planung beansprucht Flächen und zieht folglich Grundstücksinanspruchnahmen nach sich. Die Flächen werden benötigt für die Herstellung der Trasse und ihrer Nebenanlagen, sowie für die Durchführung der notwendigen landschaftspflegerischen Maßnahmen. Im vorliegenden Fall wird die Fläche für die Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen benötigt, die die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft bilden. Art und Umfang sowie die Lage der Kompensationsmaßnahmen werden aufgrund fachlicher Vorhaben aus dem Artenschutz, der Eingriffsregelung sowie dem Gebietsschutz ermittelt. Sie unterliegen ausschließlich naturschutzfachlichen Kriterien.

Im vorliegenden Verfahren wurde die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Bau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Dies gilt auch für das hier konkret in Rede stehende Grundstück und die darauf zur Umsetzung vorgesehene Maßnahme 5.4.5 B/M. Das dazu in Anspruch genommene Grundstück ist auf Grund seiner Lage, seiner Beschaffenheit und seines Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der auf ihm vorgesehenen Maßnahme zu gewährleisten. Seine Inanspruchnahme ist zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme zugleich auch erforderlich. Schließlich stellt sich die Grundstücksinanspruchnahme auch in Bezug auf das Nutzungsinteresse des Grundstückseigentümers nicht als unverhältnismäßig dar.

Der Vorhabenträger hat sich dennoch dazu bereit erklärt, die Fläche im Eigentum des Einwenders Nr. 14 zu belassen, soweit die Funktion der vorgesehenen Maßnahme trotz weiterer Bewirtschaftung der Fläche gewährleistet wird. Die Funktion und der Erhalt der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind dabei z. B. durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit sicherzustellen (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.7 dieses Beschlusses). Die Vorgehensweise, anstelle eines Grundstückserwerbs zur Sicherung der Landespflegemaßnahme lediglich eine dingliche Sicherung vorzunehmen, entspricht dem Schutzgedanken des Art. 14 GG, da so ein Minimum an Beeinträchtigungen von privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen erreicht werden kann und der

rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Selbstverständlich wird die Einschränkung des Eigentumsrechtes in einem gesonderten Verfahren in Geld bewertet und entschädigt.

Hinsichtlich der Entschädigungsforderungen wird darauf hingewiesen, dass die Regelung über bürgerrechtliche Ansprüche nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Wie aus der Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Beschlusses zu ersehen ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss für die Inanspruchnahme der Grundstücke den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Der Einwand wird aus den dargelegten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.14 Einwender Nr. 15:

Im Anhörungsverfahren hat Einwender Nr. 15 die Gefährdung seiner wirtschaftlichen Existenz durch die Inanspruchnahmen im Zuge des Straßenbauvorhabens moniert.

Die Grundstücksinanspruchnahme ist für die Planfeststellung von besonderem Gewicht und nach Möglichkeit zu vermeiden. Bereits bei der Planung eines solchen Vorhabens ist grundsätzlich darauf zu achten, dass die Grundstücksinanspruchnahme möglichst vermieden wird und auf das unverzichtbare Maß beschränkt bleibt. Diesem Gebot trägt auch der Planfeststellungsbeschluss Rechnung, was sich insbesondere darin zeigt, dass durch die vorgesehene dingliche Sicherung (Grunddienstbarkeit) der erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen eine weitere Bewirtschaftung unter naturschutzfachlichen Auflagen weiterhin ermöglicht werden soll. Damit bleibt nicht nur eine Vielzahl an Flächen im Eigentum der derzeitigen Eigentümer, sondern es wird auch weiterhin die Bewirtschaftung der Flächen gewährleistet.

Ungeachtet dessen hat der Vorhabenträger einen unabhängigen Sachverständigen um Überprüfung gebeten, ob der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders Nr. 15 durch das geplante Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet wird.

Der Einwender Nr. 15 kam jedoch seiner Mitwirkungspflicht nicht nach. Auch nach mehrfacher Aufforderung wurden die erforderlichen Unterlagen für eine Beurteilung einer möglicherweise eintretenden Existenzgefährdung nicht vorgelegt. Der Einwender führte stattdessen aus, dass er einen eigenen Gutachter beauftragen und den Klageweg beschreiten werde. Dies begründet er mit Zweifeln an der Unabhängigkeit des vom LBM beauftragten Gutachters. Auch die Beauftragung eines anderen Gutachters wurde von Einwenderseite abgelehnt.

Der Vorhabenträger hat sich dazu bereit erklärt - soweit die Funktionalität der landschaftspflegerischen Maßnahme es zulässt - die Durchführung und den Erhalt der Maßnahme durch dingliche Sicherung zu gewährleisten und damit das Eigentum bei

dem Einwender zu belassen sowie eine Bewirtschaftung der Flächen unter naturschutzfachlichen Auflagen zu ermöglichen (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.7 dieses Beschlusses). Weiterhin bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gegenüber der Verlängerung der Pachtverträge bzw. anderweitige Verpachtungen von Flächen des Bundes an den Einwender keine Bedenken. Der Abschluss bzw. die Verlängerung von Pachtverträgen ist außerhalb dieses Verfahrens zu regeln.

Generell kann die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen im Zuge von Straßenbauvorhaben dazu führen, dass unter Umständen einzelne Grundstückseigentümer derart stark betroffen werden, dass ihre landwirtschaftlichen Betriebe in ihrer Existenz gefährdet oder gar vernichtet werden können. Dies gilt uneingeschränkt für Vollerwerbsbetriebe; wie in diesem Falle. In diesen Fällen wird besonders stark in die durch die Art. 12 und 14 GG geschützten Rechtspositionen der betroffenen Personen eingegriffen; in der Rechtsprechung wurden daher besondere Anforderungen an den Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit eines solchen Eingriffs entwickelt, die bei der Planfeststellung zu berücksichtigen sind. Die Planfeststellungsbehörde muss das Gewicht der insoweit vorgetragenen Einwendungen richtig ermitteln und mit den sonstigen öffentlichen und privaten Belangen fehlerfrei abwägen. Außerdem ist zu beachten, dass der private Belang eines einzelnen betroffenen landwirtschaftlichen Betriebes dann zu einem öffentlichen Belang „erstarken“ kann, wenn durch eine Vielzahl durch das Bauvorhaben ausgelöster Existenzgefährdungen nachhaltig in die regionale Wirtschaftsstruktur eingegriffen wird.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Grundsätze bei ihrer Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens angehalten. Den Belangen der im Planbereich von dem Vorhaben betroffenen Landwirtschaft wurde umfassend Rechnung getragen.

Für den Fall, dass hinsichtlich der Bewertung einer möglichen Existenzgefährdung des Einwenders Nr. 15 als Folge des Straßenbaus Zweifel anzumelden wären, würde dies der Planfeststellung der hier in Rede stehenden Maßnahme gleichwohl nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit an dem Neubau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau in dem vorliegend planfestgestellten Bereich auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung des angesprochenen Betriebes dem Interesse des Landwirtes am Erhalt des Betriebs vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. Die möglichen Folgen der Existenzgefährdung wären dabei in Kauf zu nehmen, da Änderungen der Planung, die zu einer Abwendung der Existenzgefährdung vorgenommen werden müssten, aufgrund der bereits dargestellten Planrechtfertigung nicht in Betracht kommen (vgl. Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses). In diesem Fall wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche gegebenenfalls auch einen Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes umfassen könnten.

Der Einwender Nr. 15 kritisiert im weiteren die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere deren Lage auf landwirtschaftlichen Flächen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses verwiesen.

Im Übrigen ist der Vollständigkeit halber darauf hinzuweisen, dass die vorgesehene Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt wurde, das zum einen die durch den Bau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigten Kompensationen zu bewirken. Das dazu in Anspruch genommene Grundstück ist auf Grund seiner Lage, seiner Beschaffenheit und seines Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der auf ihm vorgesehenen Maßnahme zu gewährleisten.

Der Einwender moniert weiterhin die Vergabe von Pachtflächen sowie die Versetzung eines Zaunes auf einer seiner vom Bund gepachteten Flächen. Diesbezüglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass dieses Vorbringen nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist. Dieses gilt es mit dem Vorhabenträger außerhalb des vorliegenden Verfahrens zu erörtern.

Hinsichtlich der Befassung der Planfeststellungsbehörde mit den sonstigen vom Einwender gegen die Planung vorgebrachten Einwänden kann auf die Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung (Kapitel E, Nr. IV) sowie auf Kapitel E, VIII.2 Bezug genommen werden. Entschädigungsrechtliche Einwendungen werden in das sich dem Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren verwiesen. Die Einwendung wird aus den dargelegten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.15 Einwender Nr. 16:

Der Einwender Nr. 16 widersprach der Inanspruchnahme eines Grundstückes für die Straßenbaumaßnahme, ohne dies näher zu begründen.

Auch wenn es seitens des Einwenders an einer näheren Begründung seiner ablehnenden Haltung zur Bereitstellung seiner Grundstücksfläche fehlt und für die Planfeststellungsbehörde somit nicht erkennbar ist, aus welchen Gründen dies abgelehnt wird, so ist gleichwohl darauf hinzuweisen, dass die Inanspruchnahme der Fläche zur Realisierung der Maßnahme unumgänglich ist, da sie für die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahme 5.4.5 M/B („Entwicklung von strukturreichen Eichenwäldern“) benötigt wird.

Der Vorhabenträger hat sich dennoch dazu bereit erklärt, die Fläche im Eigentum des Einwenders Nr. 16 zu belassen, soweit die Funktion der vorgesehenen Maßnahme trotz weiterer Bewirtschaftung der Fläche gewährleistet wird. Die Funktion und der Erhalt der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind dabei z. B. durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit sicherzustellen (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.7 dieses Beschlusses).

Diese Vorgehensweise, anstelle eines Grundstückserwerbs zur Sicherung der Landschaftspflegemaßnahme lediglich eine dingliche Sicherung (Grunddienstbarkeit) vorzunehmen, entspricht dem Schutzgedanken des Art. 14 GG, da so ein Minimum an Beeinträchtigungen von privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen erreicht werden kann und der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Selbstverständlich wird die Einschränkung des Eigentumsrechtes in einem gesonderten Verfahren in Geld bewertet und entschädigt.

Die Einwendung wird deshalb zurückgewiesen.

XII.2.16 Einwender Nr. 17:

Der Einwender Nr. 17 bittet in seiner Einwendung um die Einhaltung der Grenzabstände und der vorgegebenen Wuchshöhen und verweist auf das Landesnachbarschaftsgesetz. Außerdem sei eine Freifläche zu planen, da der Viehbetrieb über die L 68 im Bereich der Bepflanzungen erfolgt. Die bestehende Ein- und Ausfahrt wird zusätzlich von landwirtschaftlichem Verkehr genutzt und muss erhalten bleiben.

Zunächst ist festzuhalten, dass keine Inanspruchnahme von im Eigentum des Einwenders Nr. 17 liegenden Flächen vorgesehen ist. Der Vorhabenträger sieht die Durchführung der Maßnahme 25.1 „Anlage von lockeren Gehölzpflanzungen“ lediglich im beschriebenen Bereich des Einwenders vor. Eine Verlegung der Maßnahme ist aus naturschutzfachlichen Gründen nicht möglich.

Die Einhaltung der Vorschriften des Landesnachbarschaftsgesetzes Rheinland-Pfalz wurde zugesagt.

Außerdem ist der Vorhabenträger dazu verpflichtet, Zufahrten zu den durch die Straßenbaumaßnahme betroffenen Grundstücke zu gewährleisten. Insofern wurde ihm in Kapitel C, Nr. VI.9 dieses Beschlusses auferlegt, eine ordnungsgemäße Zufahrt in Abstimmung mit dem Eigentümer und Bewirtschafter der Fläche wiederherzustellen.

Der vorgebrachten Einwendung konnte somit teilweise Rechnung getragen werden. Sie wird hinsichtlich der weiteren Forderungen zurückgewiesen.

XII.2.17 Einwender Nr. 18:

Der Einwender Nr. 18 lehnt die vorgesehene Inanspruchnahme des in seinem Eigentum liegenden Grundstückes ab. Dies wird damit begründet, dass die Bewirtschaftung dieser Waldfläche für geschlagenes Holz zu Heizzwecken benötigt wird. Zudem stellen die Erträge aus der Bewirtschaftung zusätzliches Einkommen dar. Im Weiteren wird ausgeführt, dass der Einwender Nr. 18 dem in Rede stehenden Grundstückes einen hohen immateriellen Wert beimisst.

Die Eigentumsfläche des Einwenders Nr. 18 wird für die Umsetzung der Maßnahme 5.4.5 M/B (Entwicklung von strukturreichen Eichenwäldern; Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustands für den Mittelspecht und die Bechsteinfledermaus) benötigt. Die Inanspruchnahme der Fläche für die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen ist unabdingbar. Das Grundstück erfüllt die zwingenden, naturschutzfachlichen Voraussetzungen der Lage und Geeignetheit für die Umsetzung der Maßnahme. Eine Verlegung ist aufgrund der erforderlichen Bedingungen für die Funktionalität der Maßnahme nicht möglich. Auf die Umsetzung der Maßnahme an sich kann ebenfalls nicht verzichtet werden.

Der Vorhabenträger hat sich deshalb dazu bereit erklärt, auf den Erwerb der Fläche zu verzichten und die vorgesehene Maßnahme mittels einer dinglichen Eintragung im Grundbuch zu sichern. Dies wäre jedoch nur möglich, wenn die Bewirtschaftung nicht der geplanten Maßnahme zuwiderlaufen würde. Dies wurde von einem Sachverständigen geprüft. Die geplanten, dinglich zu sichernde Bewirtschaftungsvorgaben führen nach Einschätzung des Sachverständigen unter den gegenwärtigen Wuchsverhältnissen zu einer leichten Vorratsabsenkung bei langfristig gleichbleibenden, zunächst aber vorübergehend gesteigerten Nutzungsmöglichkeiten in der Größenordnung von insgesamt 3,6 Raummeter Eichen- und Buchenbrennholz pro Jahr. Nach Einschätzung des Sachverständigen sind die Entwicklung der beabsichtigten Ausgleichsmaßnahme über 50 Jahre und die Bewirtschaftung des Grundstückes im bisherigen Umfang sowohl ohne schwerwiegende Zielkonflikte als auch ohne Beeinträchtigung der forstwirtschaftlichen Nachhaltigkeit miteinander vereinbar.

Von Einwenderseite wurde diese Möglichkeit jedoch abgelehnt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dennoch auszuführen, dass keine Bedenken bestehen, die Grundstücksfläche im Eigentum des Einwenders zu belassen und somit eine weitere Bewirtschaftung trotz Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahme zu ermöglichen.

Diese Vorgehensweise würde auch dem Schutzgedanken des Art. 14 Grundgesetz entsprechen, da so ein Minimum an Beeinträchtigungen von privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahme erreicht werden kann und der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt; selbstverständlich wird die Einschränkung des Eigentumsrechtes in einem gesonderten Verfahren in Geld bewertet und entschädigt.

Höchst vorsorglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass auf die Inanspruchnahme des Grundstückes nicht verzichtet werden kann; dies ist auch unter Beachtung des Art. 14 GG zulässig. Danach kann eine Beanspruchung dann erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und auf Grund eines Gesetzes erfolgt (Art. 14 Abs. 3 GG). Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich einer Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung ggfs. zu Gunsten des Straßenbaus unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahmen von Grundstücken, an der Straßenplanung festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck; in diesem Verfahrensstadium ist zu entscheiden, in welchem Umfang eine Inanspruchnahme privater Flächen erforderlich ist. Die Planungsrechtfertigung für den Neubau des festgestellten Abschnittes der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Adenau ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV zur Zulässigkeit der festgestellten Planung.

Die Einwendung wird aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.18 Einwender Nr. 19:

In der Einwendung Nr. 19 wird dargelegt, dass die Betroffenheit des Grundstückes in der Gemarkung Trierscheid zu einer Existenzgefährdung des Forstbetriebes führt.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich eingehend mit diesem Einwand befasst. Mit dem Bau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau wird die Inanspruchnahme von Flächen erforderlich; diese könnten unter Umständen dem Betriebsinhaber des Betriebes aus einer vernünftigen betrieblichen Betrachtungsweise heraus keine gesicherte Existenzgrundlage mehr bieten. In diesem Fall wird besonders stark in die durch die Art. 12 und Art. 14 GG geschützten Rechtspositionen der betroffenen Person eingegriffen. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb dem Einwand einer eventuell drohenden Existenzgefährdung ein besonderes Augenmerk zu widmen.

Aufgrund der Angaben des Einwenders bestand die Notwendigkeit, durch den Vorhabenträger ein Existenzgefährdungsgutachten erstellen zu lassen.

Das hierzu in Auftrag gegebene Gutachten hat ergeben, dass durch den Flächenentzug die Entlohnung des Faktors Arbeit in einem Maße vermindert wird, das die Existenz des untersuchten Betriebes mittelfristig gefährdet. Das Gutachten liegt dem Betriebsinhaber vor. Von einer Darstellung der Einzelheiten wird hier abgesehen.

Der Vorhabenträger als auch der Sachverständige sehen keine Möglichkeiten, den Flächenentzug auf ein geringeres, noch tragbares Maß zu reduzieren. Der Vorhabenträger hat sich deshalb zumindest dazu bereit erklärt, die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen auf der Eigentumsfläche des Einwenders Nr. 19 mithilfe

einer Grunddienstbarkeit zu sichern und damit diese Fläche im Eigentum des Einwenders zu belassen. Es wurde in Zusammenarbeit mit dem Sachverständigen und dem Einwender ein Wertgutachten erstellt, welches die Entschädigung bei einer Bewirtschaftung unter naturschutzfachlicher Auflagen ermittelt. Das Gutachten wurde dem Einwender vorgelegt; dieser hat sich mit den Ergebnissen einverstanden erklärt.

Der Vorhabenträger wurde somit in Kapitel C, Nr. VI.14 dazu verpflichtet, auf den Erwerb der in Rede stehenden Fläche zu verzichten und stattdessen eine dingliche Sicherung (Grunddienstbarkeit) der landschaftspflegerischen Maßnahme vorzunehmen.

Der Einwender gab des Weiteren an, dass die vorgesehene Teilinanspruchnahme eines anderen (in seinem Eigentum liegenden) Grundstückes zu einer Unwirtschaftlichkeit des Restgrundstückes führen würde. Er bat dabei um Übernahme des gesamten Grundstückes. Der Vorhabenträger hat dies bereits zugesagt. Die Planfeststellungsbehörde verweist ergänzend auf Kapitel B, Nr. 11 dieses Beschlusses. Der Vorhabenträger hat hierzu ein Wertgutachten erstellen lassen. Der Einwender stimmte den Ergebnissen zu.

Der Einwender bat zuletzt um einen Gesprächstermin, in dem die detaillierte Umsetzung der Maßnahme und der Bewirtschaftung erläutert werden soll. Der Vorhabenträger hat sich dazu bereit erklärt, diesen Termin wahrzunehmen.

Der Vorhabenträger hat dem Einwender im Übrigen Pachtflächen angeboten. Die Bewirtschaftung wurde vom Einwender aufgenommen. Eine Verlängerung der Pacht hat der Vorhabenträger bereits in Aussicht gestellt. Dies erfolgt jedoch über eine entsprechende Vereinbarung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass der Vorhabenträger durch die dargelegten Vorgehensweisen eine mittelfristige Existenzgefährdung verhindern konnte. Mit dem zusätzlichen Angebot von Pachtflächen werden dem Einwender weitere Flächen zur Bewirtschaftung zur Verfügung gestellt.

Für den Fall, dass entgegen den Feststellungen gleichwohl von einer Existenzgefährdung auszugehen wäre, würde dies der Planfeststellung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit an dem Neubau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau in dem vorliegend planfestgestellten Bereich auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung dem entgegenstehendem Interesse des Inhabers des Betriebes am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. In diesem Falle wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche bis zu einem Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes reichen.

Die Einwendung wird, soweit ihr nicht bereits abgeholfen wurde, zurückgewiesen.

XII.2.19 Einwender Nr. 20:

Im Anhörungsverfahren hat Einwender Nr. 20 die Gefährdung seiner wirtschaftlichen Existenz durch die Inanspruchnahmen im Zuge des Straßenbauvorhabens moniert.

Die Grundstücksinanspruchnahme ist für die Planfeststellung von besonderem Gewicht und nach Möglichkeit zu vermeiden. Bereits bei der Planung eines solchen Vorhabens ist grundsätzlich darauf zu achten, dass die Grundstücksinanspruchnahme möglichst vermieden wird und auf das unverzichtbare Maß beschränkt bleibt. Diesem Gebot trägt auch der Planfeststellungsbeschluss Rechnung, was sich insbesondere darin zeigt, dass die Sicherung der erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen größtenteils anstelle eines (zunächst vorgesehenen) vollständigen Erwerbs der Grundstücke z.B. mit der Eintragung einer Grunddienstbarkeit gewährleistet wird. Damit können die Grundstücke bei den Eigentümern verbleiben und sogar unter naturschutzfachlichen Auflagen weiterhin bewirtschaftet werden. Diese Möglichkeit gilt auch für die Eigentumsfläche des Einwenders Nr. 20.

Ungeachtet dessen hat der Vorhabenträger durch einen unabhängigen Sachverständigen überprüfen lassen, ob der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders Nr. 20 durch das geplante Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet wird. Der Sachverständige hat in seinem Gutachten im Einzelnen und – aus Sicht der Planfeststellungsbehörde – nachvollziehbar ausgeführt und begründet, dass die Voraussetzungen einer ausschließlich planungsbedingten Existenzgefährdung hier nicht vorliegen. Dem betroffenen Einwender liegt das Gutachten vor. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird hier von einer weiteren inhaltlichen Darlegung der Gutachtenergebnisse abgesehen.

Der Vorhabenträger hat sich dennoch bereit erklärt, dem Risiko einer Existenzgefährdung durch Verpachtung von Maßnahmenflächen entgegenzuwirken. Voraussetzung ist dafür jedoch insbesondere, dass die auf den Flächen vorgesehenen Maßnahmenziele vollumfänglich umgesetzt werden. In Kapitel C, Nr. VI.10 dieses Beschlusses wurde der Vorhabenträger deshalb aufgefordert, die weitere Bewirtschaftung verschiedener (Pacht-) Flächen unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Auflagen zu prüfen. Sollte eine Bewirtschaftung der Flächen den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen nicht widersprechen, wird er dazu angehalten, diese im Wege von Nutzungs- bzw. Pflegeverträgen (auch) dem Einwender Nr. 20 zur Bewirtschaftung zur Verfügung zu stellen. Soweit möglich, sollte der Vorhabenträger die Eigentumsfläche von Einwender Nr. 20 vorrangig mit einer Tauschfläche entschädigen. Dies bleibt jedoch dem anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Im Übrigen hat der Vorhabenträger zugesagt, die genaue Lage der Maßnahme 14.2 (Neuanlage Streuobst) in der Ausführungsplanung mit dem Eigentümer und dem Pächter der betroffenen Fläche abzustimmen. Die Forderung, die Umsetzung der Maßnahme östlich des Grundstückes durchzuführen, ist vom Vorhabenträger zu

überprüfen und - soweit möglich – soll dieser entsprochen werden. Auch die Errichtung einer ordnungsgemäßen Zufahrt zu den betroffenen Grundstücken hat der Vorhabenträger zu gewährleisten, soweit bestehende Zufahrten durch die Baumaßnahme wegfallen bzw. verlegt werden müssen.

Der Vollständigkeit halber ist jedoch anzumerken, dass selbst für den Fall, dass hinsichtlich der Bewertung einer möglichen Existenzgefährdung als Folge des Straßenbaus Zweifel anzumelden wären, dies der Planfeststellung der hier in Rede stehenden Maßnahme gleichwohl nicht entgegenstehen würde. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit an dem Neubau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau in dem vorliegend planfestgestellten Bereich auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung des angesprochenen Betriebes dem Interesse des Landwirtes am Erhalt des Betriebs vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. Die möglichen Folgen der Existenzgefährdung wären dabei in Kauf zu nehmen, da Änderungen der Planung, die zu einer Abwendung der Existenzgefährdung vorgenommen werden müssten, aufgrund der bereits dargestellten Planrechtfertigung nicht in Betracht kommen (vgl. Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses). In diesem Fall wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche gegebenenfalls auch einen Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes umfassen könnten.

Der Einwender macht in einem weiteren Schreiben geltend, dass er von dem Planfeststellungsverfahren keine Kenntnis hatte und nicht über die Inanspruchnahme zwei weiterer (in seinem Eigentum befindlichen) Grundstücke informiert worden sei. Hierzu ist zunächst auf die ordnungsgemäß durchgeführte Bekanntmachung hinzuweisen und klarzustellen, dass der Einwender sich bezüglich dieses Anliegens bereits beim Vorhabenträger darüber informiert hat. Der Vorhabenträger hat dem Einwender dort über die Bekanntmachung und über die Möglichkeit einer Einwendungserhebung bereits in Kenntnis gesetzt.

Es wurden die Betroffenheiten des Einwenders nochmals vorsorglich überprüft, da im Laufe der Erstellung der Planunterlagen ein Eigentumswechsel stattgefunden hatte. Das für die Prüfung einer Existenzgefährdung des Betriebes von Einwender Nr. 20 durchgeführte Gutachten wurde vom Gutachter nochmals in Augenschein genommen. Dieser kommt zu dem Ergebnis, dass sich an der Betroffenheit des Einwenders bzw. deren Betriebes durch den Eigentumswechsel keine Änderungen ergeben.

Die Einwendungen werden daher aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.20 Einwender Nrn. 21 und 22:

Die Einwender Nrn. 21 und 22 lehnen die Inanspruchnahme ihrer Eigentumsflächen ab.

Die betroffene Fläche ist für die Umsetzung der Maßnahme 5.5.2 B „Extensive Waldnutzung mit Waldrefugium“ vorgesehen. Dabei ist die Anlage nahrungsreicher und störungsarmer Ausweichlebensräume in Form mehrstufig aufgebauter Wälder mit einem hohen Baumhöhlenangebot als Jagdhabitat geplant. Weiterhin dient die Fläche als Raum für die Reproduktion und Quartier für die Bechsteinfledermaus durch die Entwicklung von naturnahen, altholzreichen Laubwäldern über das Umtriebsalter hinaus. Auf die vorgesehene Maßnahme kann aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht verzichtet werden.

Dennoch wurde der Vorhabenträger in Kapitel C, Nr. VI.7 dieses Beschlusses dazu angehalten, die Sicherung der landschaftspflegerischen Maßnahme beispielsweise durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zu gewährleisten und somit eine Bewirtschaftung der Fläche unter naturschutzfachlichen Auflagen weiterhin zu ermöglichen. Die Vorgehensweise, anstelle eines Grundstückserwerbs zur Sicherung der Landespflegemaßnahme lediglich eine dingliche Sicherung (Grunddienstbarkeit) vorzunehmen, entspricht dem Schutzgedanken des Art. 14 GG, da so ein Minimum an Beeinträchtigungen von privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen erreicht werden kann und der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Selbstverständlich wird die Einschränkung des Eigentumsrechtes in einem gesonderten Verfahren in Geld bewertet und entschädigt.

Gleichermaßen hat der Vorhabenträger Tauschflächen angeboten, die bereits von Einwenderseite abgelehnt wurden. Diesbezüglich wird dennoch auf das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren verwiesen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

XII.2.21 Einwender Nrn. 23 und 24:

Mit der Einwendung Nr. 23 und 24 wird die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme abgelehnt. Begründet wird dies damit, dass die Fläche verpachtet ist und durch die Maßnahme über 2.000 m² des 11.680 m² großen Grundstückes für die Bewirtschaftung wegfallen würden.

Die Inanspruchnahme der Teilfläche ist für die Durchführung der Maßnahme 25.1 „Anlage von lockeren Gehölzpflanzungen“ vorgesehen. Sie ist in dem in den Planunterlagen ausgewiesenen Umfang objektiv erforderlich, da die Planung nur so realisiert werden kann. Sie ist unter Beachtung des Art. 14 GG auch zulässig. Danach kann eine Beanspruchung erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und aufgrund eines Gesetzes erfolgt. Das heißt, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich

vor Eingriffen anlässlich eines Straßenbauvorhabens geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Planung festgehalten werden muss. Das vorliegende Interesse der beiden Einwender an einem ungeschmälernten Erhalt ihres Eigentums muss hinter dem Interesse der Allgemeinheit am Neubau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau zurückstehen. Die Inanspruchnahme stellt sich auch im Hinblick auf die Eigentümerbelange als verhältnismäßig und damit als zumutbar dar.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass der Vorhabenträger dem Einwender angeboten hat, die Sicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen mithilfe der Eintragung einer Grunddienstbarkeit vorzunehmen. Damit bliebe der Einwender Eigentümer der Teilfläche. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen gegen diese Vorgehensweise keine Bedenken, soweit dies mit den Zielsetzungen der jeweiligen Kompensationsmaßnahme vereinbar ist. Dies entspricht auch dem bereits genannten Schutzgedanken des Art. 14 GG; so kann ein Minimum an Beeinträchtigungen von privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahme erreicht werden und der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleiben; selbstverständlich wird die Einschränkung des Eigentumsrechts in einem gesonderten Verfahren entschädigt.

Der Straßenbaulastträger hat für Eingriffe in bestehende Pachtverhältnisse entsprechende Entschädigungsleistungen zu erbringen. Dabei ist der zu erwartende Nachteil finanziell gleichwertig auszugleichen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass über solche bürgerlich-rechtlichen Ansprüche nicht im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden kann. Die Regelung von Entschädigungsanforderungen, wie auch ggf. Tauschflächen erfolgt im gesonderten, sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren. Auf dieses wird hiermit verwiesen.

Im Übrigen hat der Vorhabenträger Zufahrten, die durch das Vorhaben entfallen bzw. verlegt werden müssen, ordnungsgemäß wiederherzustellen. Sollte dies entgegen den derzeitigen Kenntnissen hier der Fall sein, hat der Vorhabenträger die Lage der neu anzulegenden Zufahrt mit den Eigentümern abzusprechen.

Die Einwendungen werden aus den dargelegten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.22 Einwender Nr. 25:

In der vorgebrachten Einwendung wird die Inanspruchnahme des Grundstückes zunächst abgelehnt. Des Weiteren wird gefordert, das vom Vorhabenträger benötigte Grundstück gegen ein gleichwertiges anderes Grundstück im selbigen Bereich zu tauschen.

Der Vorhabenträger hatte mit Schreiben vom 28. Januar 2020 dem Einwender 3 Parzellen als mögliche Tauschflächen angeboten. Er hat auch eine Weiternutzung des bisherigen Grundstückes unter Einhaltung von naturschutzfachlichen Auflagen angeboten. Die Tauschflächen hat der Einwender abgelehnt und um „Angebote“ für einen Verkauf der Fläche bzw. einer weiteren Bewirtschaftung mit naturschutzfachlichen Auflagen gebeten.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Inanspruchnahme des Grundstückes nicht vermieden werden kann. Sie ist für die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, die zwingender Bestandteil der Straßenbaumaßnahme sind, unbedingt erforderlich.

Die Eingriffe in Privateigentum wurden - insbesondere durch die mögliche Sicherung der Maßnahme durch z. B. Eintragung einer Grunddienstbarkeit (siehe Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.7 dieses Beschlusses) - auf ein zur Verwirklichung der Planungszielsetzung unbedingt erforderliches Mindestmaß reduziert. Die nunmehr verbleibenden Eingriffe in Privateigentum sind objektiv erforderlich und seitens der Betroffenen gegen eine angemessene Entschädigung hinzunehmen, da hier das Interesse der Allgemeinheit an einer Umsetzung der Planung höher zu gewichten ist als das Interesse eines betroffenen Grundstückseigentümers am ungeschmälernten Erhalt seines Eigentums. Über eine entsprechende Entschädigung ist – wie bereits erwähnt – nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern in dem sich anschließenden, mit eigenen Rechtsmitteln ausgestatteten Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

XII.2.23 Einwender Nr. 26:

Einwender Nr. 26 hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens Befürchtungen hinsichtlich der Existenzfähigkeit seines Betriebes nach Durchführung der Baumaßnahme erhoben. Es wird eine Entschädigung in Form von Ersatzland gefordert.

Mit dem geplanten Straßenbauvorhaben werden Inanspruchnahmen von Flächen erforderlich, diese können unter Umständen einzelne Grundstückseigentümer derart stark treffen, dass deren landwirtschaftlicher Betrieb aus einer vernünftigen betrieblichen Betrachtungsweise heraus keine gesicherte Existenzgrundlage für den Betriebsinhaber mehr bietet. In diesen Fällen wird besonders stark in die durch Art. 12 und 14 GG geschützten Rechtspositionen der betroffenen Personen eingegriffen. Die Planfeststellungsbehörde muss dies bei ihrer Entscheidungsfindung in besonderer Weise berücksichtigen. Aus diesem Grunde hat sie der Frage nach einem möglichen Existenzgefährdungseintritt besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der vorliegenden Planung diesen Anforderungen Rechnung getragen. Seitens des Vorhabenträgers wurde ein Gutachten zu der Frage einer eventuellen Existenzgefährdung des hier in Rede stehenden Betriebes

erstellt. Das Gutachten stellte fest, dass die typischen Voraussetzungen einer planungsbedingten Existenzgefährdung nicht vorliegen, da der Betrieb keine ausreichende Existenzgrundlage darstellt. Der Betroffene hat zwar keinen existenzfähigen Betrieb, aber lebt dennoch für einen beachtlichen Zeitraum von seiner Hände Arbeit. Das Gutachten liegt dem Einwender vor. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird hier auf eine Wiedergabe von Einzelheiten verzichtet.

Auf den betroffenen Grundstücken des Einwenders Nr. 26 ist die Durchführung landespflegerischer Maßnahmen in Form von extensivem Grünland vorgesehen.

Der Vorhabenträger hat sich dazu bereit erklärt, auf den Erwerb der Flächen (vorzugsweise) zu verzichten und eine Bewirtschaftung unter Einhaltung naturschutzfachlicher Auflagen damit zu ermöglichen. Die Sicherstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen wäre dabei rechtlich zu gewährleisten (z. B. durch Grunddienstbarkeit). Flächen, die bereits im Eigentum des Vorhabenträgers liegen und ebenfalls für die Durchführung von landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehen sind, soll der Vorhabenträger soweit möglich mittels Bewirtschaftungsverträgen zur Verfügung stellen. Hierzu wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.11 dieses Beschlusses verwiesen. Im Übrigen wird der Vorhabenträger im Entschädigungsverfahren versuchen, die Entschädigung vorrangig durch Tauschflächen vorzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte landschaftspflegerische Konzept insgesamt für naturschutzfachlich geboten. Es ist geeignet und erforderlich, um die mit der Maßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren. Das Konzept erweist sich schließlich auch mit Blick auf die Betroffenheit des landwirtschaftlichen Betriebes des Einwenders Nr. 26 als verhältnismäßig und abwägungsfehlerfrei.

Auch für den Fall, dass bei dem vorliegenden landwirtschaftlichen Betrieb die Frage einer möglichen Existenzgefährdung als Folge der Straßenbaumaßnahme anders zu beurteilen wäre, würde dies der Planfeststellung der Straßenbaumaßnahme gleichwohl nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Interessen der Allgemeinheit an dem Bau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes dem entgegenstehenden Interesse des Betriebsinhabers am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. Die möglichen Folgen der Existenzgefährdung wären dabei in Kauf zu nehmen, da weitere Änderungen der Planung, die zu einer Abwendung der Existenzgefährdung vorgenommen werden müssten, auf Grund des Interesses der Ausgewogenheit der Planung nicht in Betracht kommen. In diesem Fall wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche bis zu einem Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes reichen könnten.

Aus den dargestellten Gründen weist die Planfeststellungsbehörde die vorliegende Einwendung als unbegründet zurück. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

XII.2.24 Einwender Nr. 27:

Die erhobene Einwendung richtet sich gegen die Grundstücksinanspruchnahme von landwirtschaftlich betriebenen Flächen. Zuerst einmal hat die Planfeststellungsbehörde überprüft, wie sich die grundstücksmäßige Betroffenheit des Betriebes durch die Maßnahme tatsächlich darstellt. Die Grundlage hierfür waren die Angaben des Einwenders Nr. 27 in seinem Einwendungsschreiben bezüglich der betroffenen Flächen. Hierbei hat sich gezeigt, dass es sich nicht um Eigentumsflächen des Einwenders handelt. Der betroffene Eigentümer hat sich im Verfahren nicht geäußert. Es wird somit davon ausgegangen, dass der Vorhabenträger diese Flächen entsprechend den Planunterlagen erwerben wird.

Der Einwender bittet um Prüfung, ob eine weitere landwirtschaftliche Nutzung der Flächen möglich wäre.

Der Vorhabenträger hat eine Verpachtung an den bisherigen Pächter zugesagt, soweit es die Funktionalität und der Erhalt der landschaftspflegerischen Maßnahme zulässt (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.9 dieses Beschlusses). Hierzu wäre der Abschluss von entsprechenden Nutzungs- bzw. Pflegeverträgen erforderlich.

Der Straßenbaulastträger hat für Eingriffe in bestehende Pachtverhältnisse entsprechende Entschädigungsleistungen zu erbringen. Dabei ist der zu erwartende Nachteil finanziell gleichwertig auszugleichen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass über solche bürgerlich-rechtlichen Ansprüche nicht im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden kann. Die Regelung von Entschädigungsanforderungen erfolgt im gesonderten, sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren. Auf dieses wird hiermit verwiesen.

Die Einhaltung der Vorschriften des Landesnachbarschaftsgesetzes Rheinland-Pfalz hat der Vorhabenträger bereits zugesagt. Zudem wurde der Vorhabenträger in Kapitel C, Nr. VI.9 dieses Beschlusses dazu verpflichtet, eine ordnungsgemäße Zufahrt zu dem betroffenen Grundstück herzustellen.

Der geforderten Lageänderung der Maßnahme 25.1 kann nicht entsprochen werden. Die Verlagerung würde die vollständige Zerschneidung der bestehenden Bewirtschaftungseinheiten zur Folge haben. Außerdem würden damit deutlich stärkere Betroffenheiten der Eigentümer und Bewirtschafter ausgelöst. Die Lage der Maßnahme unmittelbar am Wirtschaftsweg minimiert die Grundstücksbetroffenheit soweit wie möglich.

Die vorgebrachte Einwendung wird aus den dargelegten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.25 Einwender Nrn. 28 und 29:

In den vorgebrachten Einwendungen wird gefordert, die vom Vorhabenträger benötigten Grundstücke gegen gleichwertige andere Grundstücke zu tauschen.

Die Einwendungen sind zwischenzeitlich gegenstandslos geworden. Die betroffenen Eigentumsflächen der Einwender Nrn. 28 und 29 wurden an den Vorhabenträger veräußert.

XII.2.26 Einwender Nr. 30:

Der Einwender richtet sich zunächst gegen die Inanspruchnahme einer in seinem Eigentum befindlichen Fläche. Das Grundstück ist für die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme 5.4.5 unbedingt erforderlich.

Zwischenzeitlich hat der Einwender das betroffene Grundstück an den Straßenbaulastträger mittels notariell beurkundetem Kaufvertrag veräußert. Der Einwand ist somit gegenstandslos geworden.

XII.2.27 Einwender Nr. 31:

Der von Einwender Nr. 31 erhobene Einwand richtet sich gegen die Inanspruchnahme mehrerer in seinem Eigentum stehenden Grundstücke.

Die vorliegende Planung beansprucht Flächen und zieht folglich Grundstücksinanspruchnahmen nach sich. Die Flächen werden benötigt für die Herstellung der Trasse und ihrer Nebenanlagen, sowie für die Durchführung der notwendigen landschaftspflegerischen Maßnahmen. Grundsätzlich sind Grundstücksinanspruchnahmen zu vermeiden bzw. auf das unverzichtbare Maß zu beschränken. Dennoch war es nicht möglich, die Inanspruchnahme der zwei Grundstücke zu verhindern.

Einige betroffene Flächen werden für die Herstellung der Trasse benötigt. Die Inanspruchnahme ist unausweichlich. Sie ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungs-

beschlusses. Die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe vermögen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Dies gilt nicht nur für die notwendige Grundstücksinanspruchnahme zum Bau der Trasse selbst, sondern auch für die Umsetzung der naturschutzfachlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen. Diesbezüglich werden auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Diese gelten insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Privateigentum zur Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen, da diese die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft bilden.

Im vorliegenden Verfahren wurde die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Bau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Dies gilt auch für die hier konkret in Rede stehenden Grundstücke und die darauf zur Umsetzung vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme ist zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme zugleich auch erforderlich.

Ungeachtet dessen hat der Vorhabenträger durch einen unabhängigen Sachverständigen überprüfen lassen, ob der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders Nr. 31 durch das geplante Bauvorhaben in seiner Existenz gefährdet wird. Das von diesem erstellte Gutachten hat ergeben, dass eine Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz nicht vorliegt. Der Sachverständige hat dies in seinem Gutachten im Einzelnen und – aus Sicht der Planfeststellungsbehörde – nachvollziehbar begründet. Hierbei ist anzumerken, dass das Flurbereinigungsverfahren Nohn noch nicht zum Abschluss gebracht wurde und somit auch nicht in die Berechnung mit einbezogen wurde. Nach Abschluss dieses Verfahrens werden die Betroffenheiten im vorliegenden Fall jedoch deutlich gemildert, sodass eine Existenzgefährdung auch dann nicht zu erwarten ist. Dem betroffenen Einwender liegt das Gutachten vor. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird hier von einer weiteren inhaltlichen Darlegung der Gutachtenergebnisse abgesehen. Die somit unterhalb der Existenzgefährdungsschwelle verbleibende Grundstücksinanspruchnahme stellt sich aus Sicht der Planfeststellungsbe-

hörde als nicht so gravierend dar, dass hier von einer Erheblichkeit des straßenbaubedingt verursachten Eingriffs in den Betrieb auszugehen wäre. Der Eingriff in die Betriebsflächen ist gegen Leistung entsprechender Entschädigungsleistung hinzunehmen.

Der Vorhabenträger hat sich dennoch dazu bereit erklärt, die Durchführung und Gewährleistung der Funktionalität der landschaftspflegerischen Maßnahmen auf verschiedenen Eigentumsflächen des Einwenders Nr. 31 in anderer Weise (z. B. Eintragung einer Grunddienstbarkeit) zu sichern und damit eine Bewirtschaftung der Flächen (unter Beachtung naturschutzfachlicher Auflagen) weiterhin zu ermöglichen. Diesbezüglich wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.7 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung nach Ersatzland sowie Wegestreckenentschädigung handelt es sich um eine Entschädigungseinwendung, über die nach den straßengesetzlichen Vorschriften in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden kann. Wie in Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt wurde, gehört dieser geltend gemachte Entschädigungsanspruch nicht zu den in diesem Beschluss zu regelnden öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den vom Plan Betroffenen. Die rechtliche Trennung des Entschädigungs- und Planfeststellungsverfahrens macht es deshalb notwendig, diese Einwendungen und Forderungen sowie die hieraus resultierenden Ansprüche auf die mit eigenen Rechtsmitteln ausgestattete gesonderte Regelung der Entschädigung zu verweisen.

Es sei jedoch angemerkt, dass der Vorhabenträger dem Einwender bereits derzeit (zumindest) Pachtflächen angeboten hat.

Der Einwender befürchtet in seiner Einwendung weiterhin, dass durch den Folgeabschnitt (Adenau – Lommersdorf) zusätzlich Eigentumsflächen betroffen sein könnten.

Diese Flächen sind bereits im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens dem Vorhabenträger zugeteilt worden. Es besteht keine Betroffenheit (mehr) des Einwenders.

Im Weiteren bittet der Einwender darum, Baustraßen möglichst ohne Betroffenheiten von landwirtschaftlichen Flächen herzustellen bzw. landwirtschaftliche Flächen nicht getrennt werden. Der Vorhabenträger hat die Errichtung und Lage der Baustraßen nochmals überprüft und festgestellt, dass eine Verlegung bzw. ein Verzicht nicht möglich sind. Es wird darauf hingewiesen, dass die Baustraßen lediglich für die Bauphase benötigt werden. Anschließend werden die in Anspruch genommenen Grundstücke in ihren ursprünglichen Zustand zurückgebaut. Es handelt es also dabei nur um temporäre Einschränkungen.

Der Forderung, den vorhandenen Wirtschaftsweg in der Gemarkung Nohn wieder an die L 10 anzuschließen, kann zunächst nicht entsprochen werden. Eine Anbindung ist nicht zwingend erforderlich, insbesondere da sie evtl. weitere Grundstücksinanspruchnahmen nach sich ziehen würde. Der Vorhabenträger hat sich dennoch bereit

erklärt, vorbehaltlich der Zustimmung aller Betroffener die Anbindung wiederherzustellen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde spricht nichts gegen die Wiederherstellung der Anbindung. Dies wäre dann außerhalb dieses Verfahrens durchzuführen.

Der Einwender stellt dar, dass es derzeit bereits durch mangelnde Entwässerungseinrichtungen an der L 10 zu Abtragungen des Oberbodens kommt. Die Entwässerungsproblematik ist nicht auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren zurückzuführen. Hier wäre eine Kontaktaufnahme von Seiten des Einwenders mit der zuständigen Straßenbaubehörde (LBM Gerolstein) erforderlich. Die Entwässerung der vorübergehend notwendigen Baustraße ist bereits ordnungsgemäß vorgesehen. Hier können Betroffenheiten der angrenzenden Grundstücke ausgeschlossen werden.

Des Weiteren bittet der Einwender um Prüfung, ob die geplanten Wildbrücken so angelegt bzw. verlegt werden können, dass wenig landwirtschaftliche Nutzfläche beeinträchtigt wird.

Der Vorhabenträger hat diesen Einwand überprüft. Eine Verlegung der Grünbrücken ist nicht möglich. Entscheidend für die Funktionsfähigkeit der Grünbrücken ist neben der ausreichenden Dimensionierung der Bauwerke selbst die Ausprägung der Lebensräume im Umfeld der Bauwerke. Die vorgesehenen Maßnahmen dienen daher auch der Optimierung des Umfeldes der Grünbrücken. Somit besitzen die trassennahen zusammenhängenden Maßnahmenkomplexe eine wesentliche Bedeutung im Biotopverbund und übernehmen wesentliche Lenkungen zu den geplanten Querungsbauwerken. Damit können diese, u.a. zur Absicherung der Wirksamkeit der Querungsbauwerke geplanten Maßnahmen, nicht im Raum verlagert werden. Die ausgewählten Maßnahmenflächen sind überwiegend funktional räumlich auf die Waldbereiche begrenzt und damit hinsichtlich ihrer Lage nicht veränderbar.

Zuletzt ist anzumerken, dass der Einwender bereits derzeit im engen Austausch mit dem Vorhabenträger steht. Der Vorhabenträger hat auch weiterhin (insbesondere im Rahmen der Ausführungsplanung) die Umsetzung der planfestgestellten Straßenbaumaßnahme auf den betroffenen Flächen des Einwenders Nr. 31 mit diesem abzustimmen (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.7 dieses Beschlusses).

Der vorliegende Einwand wird zurückgewiesen.

XII.2.28 Einwender Nr. 32:

Der von Einwender Nr. 32 erhobene Einwand richtet sich gegen die Inanspruchnahme eines in seinem Eigentum stehenden Grundstückes. Er legt dar, dass er mit einer Eintragung einer Grunddienstbarkeit ins Grundbuch bezüglich einer eingeschränkten forstlichen Nutzung einverstanden wäre. Ansonsten strebt der Einwender Nr. 32 einen Tausch gegen eine gleichwertige Waldfläche im Gemarkungsbereich Dankerath an.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Sicherung der landschaftspflegerischen Maßnahmen über die Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit im Grundbuch zu gewährleisten (vgl. auch Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.7 dieses Beschlusses). Dem Einwand wird damit entsprochen.

XII.2.29 Einwender Nr. 33:

Einwender Nr. 33 lehnt die Inanspruchnahme von in seinem Eigentum befindlichen Grundstücken ab. Eine Beschränkung in der Bewirtschaftung der Waldflächen wird von Einwenderseite ebenfalls abgelehnt.

Die vorliegende Planung beansprucht Flächen und zieht folglich Grundstücksinanspruchnahmen nach sich. Die Flächen werden benötigt für die Herstellung der Trasse und ihrer Nebenanlagen, sowie für die Durchführung der notwendigen landschaftspflegerischen Maßnahmen. Grundsätzlich sind Grundstücksinanspruchnahmen zu vermeiden bzw. auf das unverzichtbare Maß zu beschränken. Dennoch war es nicht möglich, die Inanspruchnahme der drei Grundstücke zu verhindern.

Die Inanspruchnahme der Flächen für die Umsetzung der naturschutzfachlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen ist unausweichlich. Sie ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe vermögen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Im vorliegenden Verfahren wurde die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Bau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen

Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Dies gilt auch für die hier konkret in Rede stehenden Grundstücke und die darauf zur Umsetzung vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der auf ihnen vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme ist zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme zugleich auch erforderlich. Schließlich stellt sich die Grundstücksinanspruchnahme auch in Bezug auf das Nutzungsinteresse des Grundstückeigentümers nicht als unverhältnismäßig dar. Der diesbezüglich vorliegende Einwand wird deshalb zurückgewiesen.

XII.2.30 Einwender Nr. 34:

Einwender Nr. 34 war grundstücksbetroffen, ist jedoch verstorben. Er hat im Anhörungsverfahren die Inanspruchnahme seiner betroffenen Flächen abgelehnt.

Bei den betroffenen Grundstücken handelt es sich um Flächen, die zur Forstwirtschaft genutzt werden. Sie werden für die Durchführung von landschaftspflegerischen Maßnahmen benötigt. Die Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen bildet die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft und ist somit notwendiger Bestandteil der festgestellten Planung. Die Inanspruchnahme der Flächen ist deshalb zwingend erforderlich.

Der Vorhabenträger hatte sich dennoch dazu bereit erklärt, die Bewirtschaftung der Flächen unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Auflagen weiterhin zuzulassen. Hierbei könnte über die Eintragung einer Grunddienstbarkeit die dauerhafte Sicherung und Funktionalität der Kompensationsmaßnahmen gewährleistet werden und gleichzeitig eine (wenn auch eingeschränkte) Bewirtschaftung erfolgen. Hierzu wird auf die entsprechende Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.7 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der vorgesehenen Grundstücksinanspruchnahme wird auf Art. 14 GG verwiesen. Demnach kann eine Beanspruchung dann erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und aufgrund eines Gesetzes erfolgt (vgl. Art. 14 Abs. 3 GG). Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich einer Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahme von Grundstücken, an der Planung festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in

Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Planungsrechtfertigung danach als gegeben; der Bau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau ist zielkonform zu den Bestimmungen des Fernstraßengesetzes und damit auch geeignet, entgegenstehende Belange aus dem Eigentum zu überwinden und dem Straßenbaulastträger das ihm zustehende Enteignungsrecht einzuräumen. Die Planung berücksichtigt in ihrer jetzigen Ausprägung in besonderer Weise den in der Abwägung vorzunehmenden Interessenausgleich zwischen den Anforderungen, die sich anlässlich des Straßenbauvorhabens an den Umfang der durchzuführenden Maßnahmen ergeben, und den entgegenstehenden Interessen der Grundstückseigentümer und sonstigen Grundstücksnutzern, die durch diese Maßnahmen ihr uneingeschränktes Eigentums- bzw. Nutzungsrecht verlieren.

Im Übrigen handelt es sich bei der Frage hinsichtlich eines etwaigen Grundstückstausches sowie der Versteuerung des Verkaufserlöses um entschädigungsrechtliche Fragestellungen, über welche in dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Entschädigungsverfahren zu befinden ist.

Der Einwander machte im Weiteren die zukünftig verminderte Jagdpacht geltend. Zur detaillierten Klärung der Einwände hinsichtlich der Thematik Jagd wurde eine Überprüfung durch einen Sachverständigen veranlasst. Aus Gründen des Datenschutzes wird auf eine Wiedergabe des Gutachtens hier verzichtet.

Die Nachteile durch die geplante Baumaßnahme sind im Entschädigungsverfahren zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung „Jagdwertminderung“ zu erfassen und gutachterlich zu würdigen. Dort wird eine umfassende, methodengerechte, monetäre Abgeltung temporärer und dauerhafter, eingriffsbedingter, jagdlicher Schädigungspositionen nach Eintritt der Schädigungen vorgenommen. Ergänzend wird auf Kapitel E, Nr. VII dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der vorgetragenen Einwände zu der Festlegung der für die naturschutzfachlichen Maßnahmen geeigneten Flächen sowie der Untersuchungen bzw. Kartierungen einzelner Tierarten (u.a. Bechsteinfledermaus und Rotmilan) wird auf Kapitel E, Nrn. X und XII.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwander trug weiter vor, dass eine geologische Untersuchung in den Planunterlagen fehlen würde und er diese jedoch für zwingend erforderlich hält.

In der Unterlage 20 (Geotechnische Untersuchungen) wurden die geologischen Untergrundverhältnisse dargelegt. Das Gutachten beschreibt nicht nur die Baugrundverhältnisse, sondern auch geotechnische Empfehlungen für die Bauausführung. Zusätzlich beinhaltet der detaillierte umwelttechnische Bericht zur Beurteilung der Einbaufähigkeit von Erdmassen (über die Geologie hinausgehend) chemische Analysen und Prüfberichte über die Zusammensetzung der Bodenverhältnisse. Der Vorhabenträger hat damit umfassend und nachvollziehbar die Boden- bzw. Baugrundverhältnisse untersucht. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind an den durchgeführten

Untersuchungen und den dazu erstellten Gutachten keine durchschlagenden Zweifel festzustellen.

In einem weiteren Schreiben monierte der Einwender den Verzicht des Erörterungstermins. Die Planfeststellungsbehörde hat in Kapitel E, Nr. III.4 dieses Beschlusses ausführlich dargelegt, dass diese Vorgehensweise in keiner Weise zu beanstanden ist. Auf diesen Abschnitt wird verwiesen.

Der Einwand wird aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.31 Einwender Nr. 35:

Einwender Nr. 35 hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens die Inanspruchnahme seiner Eigentums- und auch Pachtflächen abgelehnt und die Inanspruchnahme als „nicht hinnehmbar“ bezeichnet. Es ist (vorsorglich) davon auszugehen, dass der Einwender die Existenzfähigkeit seines Betriebes nach Durchführung der Baumaßnahme befürchtet.

Mit dem geplanten Straßenbauvorhaben werden Inanspruchnahmen von Flächen erforderlich; diese können unter Umständen einzelne Grundstückseigentümer derart stark treffen, dass deren landwirtschaftlicher Betrieb aus einer vernünftigen betrieblichen Betrachtungsweise heraus keine gesicherte Existenzgrundlage für den Betriebsinhaber mehr bietet. In diesen Fällen wird besonders stark in die durch Art. 12 und 14 GG geschützten Rechtspositionen der betroffenen Personen eingegriffen. Die Planfeststellungsbehörde muss dies bei ihrer Entscheidungsfindung in besonderer Weise berücksichtigen. Aus diesem Grunde hat sie der Frage nach einem möglichen Existenzgefährdungseintritt besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der vorliegenden Planung diesen Anforderungen Rechnung getragen. Seitens des Vorhabenträgers wurde ein Gutachten zu der Frage einer eventuellen Existenzgefährdung des hier in Rede stehenden Betriebes erstellt. Dieses Gutachten stellt fest, dass der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders durch den vorgesehenen Entzug von Betriebsflächen für die Umsetzung des Bauvorhabens aufgrund der verhältnismäßig geringen Betroffenheit ausgeschlossen ist. Das Gutachten liegt dem Einwender vor. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird hier auf eine Wiedergabe von Einzelheiten verzichtet.

Zudem hat sich der Straßenbaulasträger bereit erklärt, die dauerhafte Funktionalität der landschaftspflegerischen Maßnahmen durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zu sichern und damit eine (beschränkte) Bewirtschaftung der Fläche unter Einhaltung von naturschutzfachlichen Auflagen weiter zu ermöglichen (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.7 dieses Beschlusses). Dies bezieht sich jedoch lediglich auf die im Eigentum des Einwenders Nr. 35 stehenden Flächen. Unter Einbeziehung dieser zusätzlichen Möglichkeit könnte die Betroffenheit des landwirtschaftlichen Be-

triebes noch weiter abgemildert werden. Sofern geeignete Tauschflächen zur Verfügung stehen, hat der Vorhabenträger zusätzlich seine Bereitschaft erklärt, diese dem Einwender zur Verfügung zu stellen.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass es sich bei der Frage hinsichtlich eines etwaigen Grundstückstausches um eine entschädigungsrechtliche Fragestellung handelt, über welche in dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Entschädigungsverfahren zu befinden ist.

Mithin durfte die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der von ihr zu treffenden Planfeststellungsentscheidung davon ausgehen, dass die festgestellte Planung keine existenzgefährdende oder gar vernichtende Wirkung für den Betrieb des Einwenders Nr. 35 erzeugt. Der Einwand wird zurückgewiesen.

XII.2.32 Einwender Nr. 36:

Der von Einwender Nr. 36 erhobene Einwand richtet sich gegen die Inanspruchnahme dreier, in seinem Eigentum stehenden Grundstücke.

Zunächst ist festzuhalten, dass das angesprochene Grundstück in der Gemarkung Trierscheid von der geplanten Straßenbaumaßnahme nicht betroffen ist. Es ist lediglich die Inanspruchnahme der beiden Flächen in der Gemarkung Dankerath erforderlich.

Die vorliegende Planung beansprucht Flächen und zieht folglich Grundstücksinanspruchnahmen nach sich. Die Flächen werden benötigt für die Herstellung der Trasse und ihrer Nebenanlagen, sowie für die Durchführung der notwendigen landschaftspflegerischen Maßnahmen. Grundsätzlich sind Grundstücksinanspruchnahmen zu vermeiden bzw. auf das unverzichtbare Maß zu beschränken. Dennoch war es nicht möglich, die Inanspruchnahme der beiden Grundstücke zu verhindern.

Die Inanspruchnahme ist für die Umsetzung der naturschutzfachlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Sie ist unausweichlich und zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich.

Der Vorhabenträger hat sich bereit erklärt, die Funktionalität und die Sicherung der landschaftspflegerischen Maßnahmen mithilfe einer Eintragung der Dienstbarkeit zu gewährleisten und dem Einwender somit das Eigentum und die (eingeschränkte) Bewirtschaftung der Fläche zu belassen. Diesbezüglich wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C, Nr.VI.7 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass über fehlender Verkaufserlöse aufgrund der Abgabe bzw. eingeschränkte Nutzung der Grundstücke im Entschädigungsverfahren entschieden wird. Dieses schließt sich an das Planfeststellungsverfahren an.

Der vorliegende Einwand wird zurückgewiesen.

XII.2.33 Einwender Nr. 37:

In der vorgebrachten Einwendung wird gefordert, die vom Vorhabenträger benötigten Grundstücke gegen gleichwertige (in der unmittelbaren Umgebung liegenden) Grundstücke zu tauschen, die im Eigentum des Einwenders Nr. 37 stehen.

Die betroffenen Grundstücke werden für die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen 3.1.2, 3.1.2 N und 3.2 benötigt.

Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die Inanspruchnahme der besagten Grundstücke für die Realisierung des Vorhabens zwingend erforderlich ist.

Der Vorhabenträger hat die Lage, Beschaffenheit und Qualität der zum Tausch angebotenen Flächen überprüft. Eine Verlegung der Flächen ist hinsichtlich der Maßnahme 3.1.2 N („Extensivierung von Grünland“) nicht möglich. Die vorgesehene und zwingend notwendige Funktion kann im Bereich der alternativen Flächen nicht in gleicher Qualität erbracht werden. Der Vorhabenträger hat jedoch einen Flächentausch für die Umsetzung der Maßnahmen 3.1.2 und 3.2 als möglich erachtet. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen bezüglich des Flächentausches keine Bedenken, soweit die erforderliche, naturschutzfachliche Wirkung der Maßnahmen gewährleistet werden kann.

Sie weist auch darauf hin, dass es sich bei der Frage hinsichtlich eines etwaigen Grundstückstausches um eine entschädigungsrechtliche Fragestellung handelt, über welche in dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren zu befinden ist.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabenträger zu einer Verpachtung der Flächen - die für die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehen sind - zur weiteren (eingeschränkten) Bewirtschaftung keine Bedenken geäußert hat. Die Verpachtung von Flächen ist jedoch nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens; hierfür wären entsprechende Verträge zwischen dem Einwender und dem Straßenbaulastträger abzuschließen.

XII.2.34 Einwender Nr. 38:

Die erhobene Einwendung richtet sich gegen die Grundstücksinanspruchnahme von bewirtschafteten Flächen. Sie werden derzeit forstwirtschaftlich und landwirtschaftlich genutzt.

Der Vorhabenträger plant auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme 4.6.2 (Extensivierung von Grünland in der Bachaue).

Die Inanspruchnahme der Flächen, die der forstwirtschaftlichen Nutzung dienen, ist für die Durchführung der Maßnahme 5.7.1 (Strukturierung von Nadelwald/Laubmischwald) erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde hat die grundstücksmäßige Betroffenheit überprüft und festgestellt, dass der Straßenbaulastträger bestrebt war, die private Grundstücksinanspruchnahme zu vermeiden bzw. auf ein unverzichtbares Maß zu beschränken. Dennoch war es nicht möglich, auf die Inanspruchnahme von Grundstücken in privatem Eigentum gänzlich zu verzichten. Die Beanspruchung der drei betroffenen Grundstücke des Einwenders ist aufgrund der Trassenführung und der Umsetzung der notwendigen landschaftspflegerischen Maßnahmen unvermeidbar. Der Straßenbaulastträger hat jedoch angeboten, die Umsetzung und dauerhafte Erhaltung der vorgesehenen Maßnahmen mithilfe einer Eintragung der Grunddienstbarkeit zu gewährleisten. Somit wäre eine (eingeschränkte) Nutzung der Flächen weiterhin möglich. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Bedenken gegen diese Vorgehensweise. Der Einwender hat dies jedoch abgelehnt.

Die Inanspruchnahme ist unter Berücksichtigung des Art. 14 Abs. 1 GG zulässig. Gemäß Art. 14 Abs. 3 GG kann eine Enteignung vorgenommen werden, wenn sie zum Wohle der Allgemeinheit erfolgt und eine gesetzliche Grundlage vorliegt. Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen durch die Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffener Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Planung festgehalten werden muss.

Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus den Ausführungen in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses. Das Vorhaben ist zielkonform zu den Bestimmungen des Fernstraßengesetzes und damit geeignet, entgegenstehende Belange aus dem Eigentum zu überwinden und das dem Straßenbaulastträger zustehende Enteignungsrecht einzuräumen. Aus den dargestellten Gründen weist die Planfeststellungsbehörde die vorliegende Einwendung als unbegründet zurück.

Die von Einwender Nr. 38 vorgebrachten Anmerkungen bezüglich der Minderung von Lärm wird auf Kapitel E, Nr. IX.1 dieses Beschlusses verwiesen. Danach kommt eine Tieferverlegung der Trasse nicht in Betracht.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Forderung nach Ersatzland auf das Entschädigungsverfahren verwiesen.

XII.2.35 Einwender Nr. 39:

Der Einwender Nr. 39 hat im Anhörungsverfahren mitgeteilt, dass er Miteigentümer von drei betroffenen Grundstücken ist. Zudem stellt er die Frage nach der Höhe der Entschädigung.

Die betroffenen Grundstücke wurden zwischenzeitlich an den Straßenbaulastträger veräußert, sodass sich der Einwand in der Sache bereits erledigt hat.

XII.2.36 Einwender Nr. 40:

Einwender Nr. 40 lehnt die Abgabe von Grundstücksflächen ab. Er begründet dies damit, dass er die Waldflächen zur Holzentnahme benötigt.

Der Einwand gegen die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Inanspruchnahme der im Eigentum stehenden Flächen des Einwenders Nr. 40 ist in dem in den Planunterlagen ausgewiesenen Umfang objektiv erforderlich ist, da die Planung nur so realisiert werden kann. Sie ist unter Beachtung des Art. 14 GG auch zulässig. Danach kann eine Beanspruchung erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und aufgrund eines Gesetzes erfolgt. Das heißt, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich eines Straßenbauvorhabens geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Planung festgehalten werden muss. Das vorliegende Interesse des Einwenders an einem ungeschmälerten Erhalt seines Eigentums muss hinter dem Interesse der Allgemeinheit am Bau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau zurückstehen. Die Inanspruchnahme seines Grundeigentums stellt sich auch im Hinblick auf die Eigentümerbelange als verhältnismäßig und damit als zumutbar dar. Die Notwendigkeit des Projektes ergibt sich aus den Erläuterungen in Kapitel E, Nr. IV.1, auf die zur Vermeidung von Wiederholungen hingewiesen wird.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass der Vorhabenträger dem Einwender angeboten hat, die Sicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen mithilfe der Eintragung einer Grunddienstbarkeit vorzunehmen. Damit bliebe der Einwender nicht nur Eigentümer der Flächen, sondern könnte diese auch weiterhin (beschränkt) bewirtschaften. Auf die Auflagenregelung in Kapitel C. Nr. VI.7 wird hier Bezug genommen.

Der Vorhabenträger hat einen Sachverständigen damit beauftragt, die Vereinbarkeit der Entnahme von Brennholz mit den landschaftspflegerischen Maßnahmen zu überprüfen. Dazu wurden der Verkehrswert der Parzelle sowie die Höhe der Entschädigung bei einer dinglichen Sicherung ermittelt. Das Gutachten wurde dem Einwender

zur Verfügung gestellt und ihm die Möglichkeit zur Äußerung eingeräumt. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird auf die Wiedergabe des Gutachtens verzichtet. Der Einwender hat sich zu dem Gutachten nicht geäußert.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen gegen diese Vorgehensweise keine Bedenken, soweit dies mit den Zielsetzungen der jeweiligen Kompensationsmaßnahme vereinbar ist. Dies entspricht auch dem bereits genannten Schutzgedanken des Art. 14 GG; so kann ein Minimum an Beeinträchtigungen von privatem Eigentum bei gleichzeitiger Absicherung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahme erreicht werden und der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleiben; selbstverständlich wird die Einschränkung des Eigentumsrechts in einem gesonderten Verfahren entschädigt.

XII.2.37 Einwender Nr. 41:

Der Einwender Nr. 41 trägt vor, dass er Flächen des Baulastträgers pachtet und bewirtschaftet, die zukünftig für den Bau des Straßenbauvorhabens benötigt werden. Es wird dadurch eine Existenzgefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebes befürchtet.

Der Straßenbaulastträger hat die zu beanspruchenden Flächen ermittelt und ein unabhängiges Sachverständigengutachten zur Untersuchung der Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes in Auftrag gegeben. Das Gutachten wurde dem Einwender zur Kenntnis gegeben. Von einer Darstellung der Einzelheiten wird hier abgesehen.

Das Sachverständigengutachten kommt - für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar - zu dem Ergebnis, dass eine Existenzgefährdung des Betriebes durch den Flächenverlust aufgrund der Straßenbaumaßnahme nicht vorliegt, da keine selbst bewirtschafteten Flächen des Betriebes straßenbaubedingt beansprucht werden. Die bewirtschafteten Flächen liegen im Eigentum des Vorhabenträgers und werden mit zeitlich begrenzten Pachtverträgen an den Einwender Nr. 41 verpachtet.

Durch eine mittel- bis langfristige (Weiter-) Verpachtung der Flächen an den Pächter könnte sowohl eine mögliche Existenzgefährdung abgewendet als auch die fachlich korrekte Pflege und Unterhaltung der Kompensationsflächen sichergestellt werden.

Der Vorhabenträger hat sich deshalb dazu bereit erklärt, mit dem Einwender Nr. 41 einen längerfristigen Pachtvertrag abzuschließen. Ein entsprechender Pachtvertrag konnte inzwischen auch abgeschlossen werden. Auf die Wiedergabe der vereinbarten Regelungen wird aus Datenschutzgründen verzichtet.

Dem Einwand Nr. 41 wurde damit vollumfänglich Rechnung getragen. Die Befürchtungen einer möglichen Existenzgefährdung konnten ausgeräumt werden.

Es sei jedoch höchst vorsorglich darauf hingewiesen, dass selbst eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes des Einwenders nicht zu einer Änderung der Planung führen könnte. Vielmehr müssten die Interessen des Betriebsinhabers an einem ungeschmälernten Erhalt ihres Betriebes hinter den Interessen der Allgemeinheit an einer Realisierung der Straßenbaumaßnahme mit den damit verfolgten Zielsetzungen zurückstehen. In diesem Fall hätte der Straßenbaulastträger dann angemessene Entschädigungsleistungen nach den Vorschriften des Entschädigungsrechts zu erbringen (vgl. Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 11 dieses Beschlusses).

XII.2.38 Einwender Nr. 42:

Im vorliegenden Einwand wird geltend gemacht, dass die vorgesehene Inanspruchnahme zweier Grundstücke eine Existenzgefährdung des Betriebes des Einwenders Nr. 42 auslöst. Bei den Grundstücken handelt es sich Flächen, welche im Eigentum des Straßenbaulastträgers liegen und an den Einwender verpachtet werden. Die Inanspruchnahme der Flächen für die Umsetzung der erforderlichen naturschutzfachlichen Maßnahmen ist unabdingbar.

Der Vorhabenträger hat eine möglicherweise eintretende Existenzgefährdung durch einen unabhängigen Sachverständigen überprüfen lassen. Das von diesem erstellte Gutachten hat ergeben, dass eine Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz im Zusammenhang mit der Planung der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau nicht vorliegt. Dem betroffenen Einwender liegt das Gutachten vor. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird hier von einer weiteren inhaltlichen Darlegung der Gutachtenergebnisse abgesehen.

Dennoch hat der Straßenbaulastträger dem Einwender eine Bewirtschaftung der Flächen unter Beachtung naturschutzfachlicher Auflagen in Aussicht gestellt. Der Einwender hat bereits Interesse an dieser Vorgehensweise bekundet. Auf die Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. VI.12 dieses Beschlusses wird hingewiesen. Hinsichtlich etwaiger Entschädigungsforderungen wird auf das Entschädigungsverfahren verwiesen.

XII.2.39 Einwender Nr. 43:

Der Einwender befürchtet durch den Bau der A 1 massive Lärmbelästigungen an seinen Immobilien.

Die Immobilien befinden sich in Dankerath und liegen über 1.300 m von der geplanten Trasse entfernt. Die Lärmsituation wurde erneut geprüft und untersucht. Die berechneten Immissionswerte liegen deutlich unter den maßgeblichen Grenzwerten. Lärmbeeinträchtigungen können somit ausgeschlossen werden. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht nicht.

Es wird des Weiteren vorgetragen, dass die Planung keine Lärmmessungen hinsichtlich der Zubringer- und Abfahrtsverkehre enthält. Insbesondere wird auf den An- und Abfahrtsverkehr am Nürburgring verwiesen.

Die Anschlussstelle Adenau mit der L 10 liegt etwa 2.600 m entfernt von der Ortslage Dankerath. Auch hier werden die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten. Darüber hinaus wird die Ortslage Dankerath nicht vom An- und Abfahrtsverkehr tangiert. Gesundheitliche Auswirkungen sind aus den genannten Gründen nicht zu erwarten.

Soweit die Durchführung von Lärmmessungen gefordert wird, entspricht dies nicht den gesetzlichen Regelungen. Im Rahmen schalltechnischer Untersuchungen ist der Beurteilungspegel gem. § 3 der 16. BImSchV nach den Vorgaben der Anlage 1 zu § 3 zu berechnen. Diese Berechnungsmethode wurde den vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen auch zu Grunde gelegt. Eine Verpflichtung des Straßenbaulastträgers zur Durchführung von Lärmmessungen anstelle von Berechnungen ist nicht erforderlich und auch nicht möglich. Diesbezüglich wird ergänzend auf die Ausführungen in Kapitel E, IX.1.4 (Behandlung der Einwendungen zum Gesamtkomplex Lärmschutz) verwiesen.

Der Einwender bemängelt außerdem die Mehrbelastung der L 10 und führt dazu aus, dass die Straße für diese Verkehrserhöhung nicht geeignet ist. Zudem wird es seiner Ansicht nach zu massiven Rückstaus an der Kreuzung zur B 258 kommen.

In den Planunterlagen wurden die Verkehrsbelastungen für maßgebende klassifizierte Streckenzüge bzw. für Bereiche ausgewiesen, in denen durch neue Anschlussstellen signifikante Änderungen der Verkehrsnachfrage zu erwarten sind. Auf bestimmten Zubringerstrecken, im Wesentlichen die Landesstraße L 10, ist mit einer Verkehrszunahme zu rechnen. Demgegenüber zeigen sich im peripheren klassifizierten Straßennetz deutliche Entlastungswirkungen, u. a. auch auf dem Streckenzug L 72 mit der Ortslage Dankerath.

Wesentliches Ziel ist es, für die A 1 eine durchgängige Autobahnverbindung zu schaffen, die dadurch entstehende Entlastung des peripheren Straßennetzes ist nur eine positive Auswirkung des Lückenschlusses. Mögliche erforderliche Änderungen und Anpassungen des nachgeordneten Bundes-, Landes- oder Kreisstraßennetzes werden von den zuständigen Straßenbaudienststellen des Landes Rheinland-Pfalz (hier LBM Cochem-Koblenz) im Einzelfall betrachtet. Der zuständige Straßenbaulastträger sieht derzeit einen Ausbau des Knotenpunktes B 258/ L 10 (Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes) vor. Diese Planung befindet sich noch in der Planungsphase. Im Übrigen würde die Umsetzung der Maßnahme das hier planfestgestellte Bauvorhaben nicht tangieren.

Es wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass ein Ausbau der L 10 in das vorliegende Verfahren nicht integriert werden kann. Der Bau der A 1 steht in keinem direkten

Zusammenhang mit dem Ausbau der L 10, sodass dem Vorhabenträger Umbaumaßnahmen an der L 10 nicht auf Grundlage der vorliegenden Planung auferlegt werden können.

Hinsichtlich des befürchteten Wertverlustes der Immobilien bzw. Grundstücke wird auf Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses verwiesen. Dort ist die Planfeststellungsbehörde auf dieses Vorbringen bereits ausführlich eingegangen.

Der Einwender bemängelt die Eingriffe in Naturschutz und ins Naherholungsgebiet zwischen Nohn und Dankerath. Die Planfeststellungsbehörde hat sich umfassend mit den Eingriffen in Natur und Landschaft auseinandergesetzt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Kapitel E, Nr. X verwiesen.

Im Weiteren stellt der Einwender dar, dass durch die Baumaßnahme ein hoher Jagdwertverlust entstehen wird.

Dieses Vorbringen wurde von einem Sachverständigen überprüft. Das Gutachten liegt dem Einwender vor. Auf die Wiedergabe des Gutachtens wird aus Datenschutzgründen verzichtet.

Der Einwender ist weder Eigentümer bejagbarer Flächen noch Jagdgenosse. Eine persönliche Betroffenheit ist nicht ersichtlich.

Die von Einwenderseite angesprochene Betroffenheit hinsichtlich einer verminderten Jagdpacht der Ortsgemeinden und deren Vorbringen wurde in Kapitel E, Nr. XII.1 dieses Beschlusses abgehandelt.

Die von Einwenderseite befürchteten Steuererhöhungen von Seiten der Gemeinde können nicht nachvollzogen werden. Im Übrigen wären diese nicht auf das vorliegende Straßenbauprojekt zurückzuführen. Der Einwand ist haltlos.

Zuletzt widerspricht der Einwender dem Trassenverlauf und führt aus, dass die Planung einer zweispurigen Autobahn nicht mehr zeitgemäß ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses verwiesen.

Insgesamt stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass der Einwand zurückzuweisen ist.

XII.2.40 Einwender Nr. 44:

Der Einwender Nr. 44 lehnt die vorliegende Straßenbaumaßnahme ab. Hinsichtlich seines Vorbringens wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses verwiesen.

Er macht in seiner Einwendung des Weiteren geltend, dass er durch die Ausgleichsmaßnahmen auf den Eigentumsflächen seiner Frau betroffen ist. Er lehnt die Inanspruchnahme ab.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Betroffenheit des Einwenders überprüft. Der Einwender selbst ist kein Eigentümer der Flächen. Eine persönliche Betroffenheit liegt nicht vor.

Des Weiteren trägt der Einwender vor, dass es durch die Baumaßnahme zu hohen Mindereinnahmen hinsichtlich bestehender Jagdpachten kommen wird. Auch aus diesem Grunde wird das Straßenprojekt abgelehnt.

Der Vorhabenträger hat durch einen Sachverständigen die ggf. für den Einwender in Betracht kommende Jagdwertminderung überprüft. Der Einwender ist weder Eigentümer noch Jagdgenosse, sodass eine Betroffenheit nicht erkennbar ist. Somit bestehen auch keine entschädigungsrechtlichen Ansprüche. Hinsichtlich einer Jagdwertminderung für die Ortsgemeinde wird auf Kapitel E, Nr. XII.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

XII.2.41 Einwender Nr. 45:

Der von Einwender Nr. 45 erhobene Einwand richtet sich gegen die Lage der Maßnahme 10.1.1 (Aufforstung mit Laubwald). Zugleich schlägt der Einwender eine alternative Fläche für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahme vor.

Zunächst ist festzuhalten, dass der Vorhabenträger bereits Eigentümer der (für die Maßnahme 10.1.1 benötigten) Flächen ist. Diese wurden im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens der Bundesstraßenverwaltung zugewiesen. Eine Besitzeinweisung ist bereits erfolgt. Dabei wurden auch der Wegfall bzw. die Kompensation von landwirtschaftlichen Nutzflächen gewürdigt.

Eine notwendige Lageänderung der Maßnahme ist nicht ersichtlich. Dennoch hat der Vorhabenträger die alternativ vorgeschlagene Fläche auf ihre Geeignetheit überprüft. Die Überprüfung hat ergeben, dass eine Aufforstung nicht den naturschutzfachlichen Vorgaben entsprechen würde; der Bereich stellt bereits eine Grünlandfläche im Außenbereich des Kahlen Streifens dar und ist naturschutzfachlich hochwertig. Dem Einwand kann nicht entsprochen werden.

Es wird (vorsorglich) darauf hingewiesen, dass die Inanspruchnahme der im Eigentum des Einwenders Nr. 45 liegenden Grundstücke unbedingt erforderlich ist. Die Flächen werden benötigt für die Herstellung der Trasse und ihrer Nebenanlagen, sowie für die Durchführung der notwendigen landschaftspflegerischen Maßnahmen. Grundsätzlich sind Grundstücksinanspruchnahmen zu vermeiden bzw. auf das unverzichtbare Maß zu beschränken. Dennoch war es nicht möglich, die Inanspruchnahme der Grundstücke zu verhindern.

Die Inanspruchnahme für die Herstellung der Trasse ist unausweichlich. Sie ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe vermögen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Dies gilt nicht nur für die notwendige Grundstücksinanspruchnahme zum Bau der Trasse selbst, sondern auch für die Umsetzung der naturschutzfachlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen. Diesbezüglich wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Diese gelten insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Privateigentum zur Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen, da diese die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft bilden.

Im vorliegenden Verfahren wurde die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Bau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Dies gilt auch für die hier konkret in Rede stehenden Grundstücke und die darauf zur Umsetzung vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme ist zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme zugleich auch erforderlich.

XII.2.42 Einwender Nr. 46:

Der Einwender Nr. 46 bemängelt die vorliegende Planung umfassend. Hinsichtlich seiner Darlegungen vor allem zu den Untersuchungen des Verkehrsaufkommens, der Lärmsituation, dem Natur- und Vogelschutz wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die jeweiligen Ausführungen in den Themenbereichen in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

Aus der erhobenen Einwendung kann nicht entnommen werden, dass die Inanspruchnahme der im Eigentum des Einwenders Nr. 46 stehenden Grundstücke abgelehnt wird. Dennoch sei höchst vorsorglich darauf hingewiesen, dass die Inanspruchnahme der Flächen für die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen unabdingbar ist. Sie ist in dem in den Planunterlagen ausgewiesenen Umfang objektiv erforderlich, da die Planung nur so realisiert werden kann. Sie ist unter Beachtung des Art. 14 GG auch zulässig. Danach kann eine Beanspruchung erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und aufgrund eines Gesetzes erfolgt. Das heißt, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich eines Straßenbauvorhabens geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Planung festgehalten werden muss. Das vorliegende Interesse des Einwenders an einem ungeschmäleren Erhalt seines Eigentums muss hinter dem Interesse der Allgemeinheit am Bau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau zurückstehen. Die Inanspruchnahme seines Grundeigentums stellt sich auch im Hinblick auf die Eigentümerbelange als verhältnismäßig und damit als zumutbar dar. Die Notwendigkeit des Projektes ergibt sich aus den Erläuterungen in Kapitel E, Nr. IV.1, auf die hingewiesen wird.

XII.2.43 Einwender Nrn. 47, 48 und 49:

Die von Einwenderseite zitierten Grundstücke, die für die Trassenführung als auch für Kompensationsmaßnahmen entsprechend dem Grunderwerbsverzeichnis benötigt werden, wurden von der Straßenbaubehörde bereits erworben. Die Einwendungen sind damit gegenstandslos geworden.

XII.2.44 Einwender Nrn. 50 und 51:

Die Einwender Nrn. 50 und 51 befürchten durch die Verlegung der L 10 und die geplante Baustellenzufahrt gegenüber ihrer Zufahrt ein erhöhtes Unfallrisiko. Sie stellen dar, dass sich die bereits derzeit bestehenden Sichtverhältnisse durch die Verlegung der L 10 verschlimmern werden.

Der Vorhabenträger hat diesen Einwand überprüft und darauf hingewiesen, dass die zu verlegende L 10 auf eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgelegt wurde. Die entsprechenden Anfahrtsichtweiten sind außerdem gewährleistet.

Die Anordnung von verkehrsbehördlichen Maßnahmen ist jedoch nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Entscheidung obliegt aus kompetenzrechtlichen Gründen vielmehr der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

Auch wenn grundsätzlich zu erwähnen ist, dass die erforderliche Baustellenzufahrt lediglich temporär bestehen wird und es keinen durchschlagigen Anlass gibt, die Zufahrt zu verlegen, wurde eine mögliche Verlegung der Baustellenzufahrt geprüft. Eine alternative Baustellenzufahrt würde jedoch nicht ohne weitere Grundstücksinanspruchnahmen hergestellt werden können. Der Vorhabenträger hat sich dennoch bereit erklärt, vorbehaltlich der Zustimmung aller Betroffener die Baustellenzufahrt ca. 370 m nördlich der Hofeinfahrt der Einwender Nrn. 50 und 51 zu verlegen. Eine Verlegung nach Süden ist aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Eingriffsminimierung auszuschließen. Ebenfalls scheidet die Verlegung der L 10 aus den genannten Gründen aus. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stehen einer Verlegung der Baustellenzufahrt keine Bedenken gegenüber, soweit die Zustimmung aller Betroffenen vorliegt und anderweitige fachliche Aspekte, wie beispielsweise der Naturschutz, nicht dagegensprechen.

Die Einwender regen eine Verschwenkung der L 10 ca. 100-150 m früher (aus Richtung Nohn) an, damit die Baumgruppen gegenüber dem Aussiedlerhof bestehen bleiben könnten. Diese würden als Lärm- und Sichtschutz sowohl während der Bauphase als auch ab der Inbetriebnahme der A 1 dienen.

Die geplante Trasse der A 1 liegt ca. 420 m von dem Aussiedlerhof entfernt und ca. 30 m tiefer. Des Weiteren ist nach Abschluss der Baumaßnahme vom Aussiedlerhof die (verlegte) L 10, kaum jedoch die A 1 zu sehen. Außerdem bleiben die bestehenden Gehölze während der Bauphase der A 1 bestehen. Die Rodung erfolgt erst im Zuge der Verlegung der L 10, die als letzter Bauabschnitt vorgesehen ist. Die ggf. minimalen Beeinträchtigungen nach Fertigstellung der Maßnahme sind grundsätzlich hinzunehmen. Der Vorhabenträger hat dennoch auf freiwilliger Basis angeboten, durch Heckenpflanzungen oder lockeren Gehölzbewuchs die Sichtbeeinträchtigungen weiter zu minimieren. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stehen dieser Vorgehensweise keine Bedenken gegenüber, soweit die Zustimmung aller Betroffenen vorliegt.

Bezüglich der vorgetragenen Lärmbefürchtungen wird auf die in den Planunterlagen enthaltene Lärmuntersuchung verwiesen. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die Grenzwerte im vorliegenden Fall deutlich unterschritten werden. Lärmschutzmaßnahmen können daher dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Die Grundlage einer Überprüfung von Lärmschutzansprüchen regelt sich nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der 16. Verordnung zur Durchführung des

Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Die von den Einwendern vorgetragene TA Lärm ist dafür nicht anwendbar. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IX dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwender befürchten außerdem einen Wertverlust der Immobilie durch die Neu- baumaßnahme in direkter Nähe. Diese Einwendungen erweisen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als unbegründet und sind daher zurückzuweisen, da – wie bereits dargestellt – keine unzumutbaren Lärmeinwirkungen auf das in Rede stehende Gebäude oder deren Außenwohnbereich entstehen. Auch der entstehende Lärm unterhalb der Grenzwerte wurde in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde eingestellt, kann aber zu keinem anderen Ergebnis führen. Damit konnte auch die Einwendung bezüglich der Wertminderung bzw. ggfs. hierfür notwendiger Entschädigung durch den Straßenbaulastträger keinen Erfolg haben.

Im Weiteren stellen die Einwender Nrn. 50 und 51 den Rückbau der L 10 zu einem Wirtschaftsweg in Frage. Nach ihrer Ansicht ist der Weg nicht notwendig; es könnte ein vollständiger Rückbau erfolgen. Dem Einwand kann nicht entsprochen werden. Der vorgesehene Wirtschaftsweg ist für die Erschließung der anliegenden Grundstücke unabdingbar. Hinsichtlich der Anbindung zum Grundstück der Einwender Nrn. 50 und 51 (welches zusätzlich anderweitig zu erreichen ist) hat der Vorhabenträger zugesagt, auf diese zu verzichten. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Bedenken gegen diese Vorgehensweise. Ein vollständiger Rückbau des Wirtschaftsweges kann jedoch aufgrund der (notwendigen) Erschließungsfunktion der angrenzenden Flächen nicht erfolgen.

Die Einwender befürchten weiterhin eine Änderung des Grundwasserpegels während der Baumaßnahme und damit ggf. Einflüsse auf die Grundwasserqualität. Der Einwand wurde von einem Sachverständigen überprüft. Veränderungen des Grundwasserpegels oder Verschlechterungen der Grundwasserqualität konnten, wie bereits in den wassertechnischen Untersuchungen und im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie dargelegt, ausgeschlossen werden. Zusätzlich ist anzumerken, dass der Grundwasserabstrom (des oberflächennahen Grundwassers) in Richtung Südosten (Nohner Bach) erfolgen wird und nicht in Richtung der Hoflage der Einwender. Außerdem wird der Straßenabfluss gemäß der festgestellten Entwässerungsplanung größtenteils gefasst und nicht zur Versickerung gebracht. Der Vorhabenträger wurde dennoch in Kapitel C, Nr. IV dieses Beschlusses beauftragt, jegliche Grundwassergefährdungen zu vermeiden. Gleichermaßen hat der Vorhabenträger eine ordnungsgemäße Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers nachzuweisen. Die Planung und Umsetzung der Straßenbaumaßnahme erfolgt im Übrigen in enger Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde. Beeinträchtigungen des Grundstückes der Einwender Nrn. 50 und 51 können somit ausgeschlossen werden.

XII.2.45 Einwender Nr. 52:

Der Einwender Nr. 52 lehnt unter anderem die Inanspruchnahme des in seinem Eigentum befindlichen Grundstückes ab.

Die Fläche ist für die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme 27.6.2 VS (Extensivierung von Grünland in der Bachaue, Schadensbegrenzungsmaßnahme für den Schwarzstorch) erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde hat die grundstücksmäßige Betroffenheit überprüft und festgestellt, dass der Straßenbaulastträger bestrebt war, die private Grundstücksinanspruchnahme zu vermeiden bzw. auf ein unverzichtbares Maß zu beschränken. Dennoch war es nicht möglich, auf die Inanspruchnahme von Grundstücken in privatem Eigentum gänzlich zu verzichten. Die Beanspruchung des betroffenen Grundstückes des Einwenders Nr. 52 ist aufgrund der Trassenführung und der Umsetzung der notwendigen landschaftspflegerischen Maßnahmen unvermeidbar. Der Straßenbaulastträger hat jedoch angeboten, die Umsetzung und dauerhafte Erhaltung der vorgesehenen Maßnahmen mithilfe einer Eintragung der Grunddienstbarkeit zu gewährleisten. Somit wäre eine (eingeschränkte) Nutzung der Fläche weiterhin möglich. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Bedenken gegen diese Vorgehensweise. Auf die Auflagenregelung in Kapitel C. Nr. VI.7 wird hier Bezug genommen.

Im Übrigen ist die Inanspruchnahme unter Berücksichtigung des Art. 14 Abs. 1 GG zulässig. Gemäß Art. 14 Abs. 3 GG kann eine Enteignung vorgenommen werden, wenn sie zum Wohle der Allgemeinheit erfolgt und eine gesetzliche Grundlage vorliegt. Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen durch die Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffener Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Planung festgehalten werden muss.

Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus den Ausführungen in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses. Das Vorhaben ist zielkonform zu den Bestimmungen des Fernstraßengesetzes und damit geeignet, entgegenstehende Belange aus dem Eigentum zu überwinden und das dem Straßenbaulastträger zustehende Enteignungsrecht einzuräumen. Aus den dargestellten Gründen weist die Planfeststellungsbehörde die vorliegende Einwendung als unbegründet zurück.

XII.2.46 Einwender Nr. 53:

Der Einwender Nr. 53 trägt im Namen einer Erbengemeinschaft vor, dass ein Verkauf der betroffenen Grundstücksflächen bei entsprechend hoher Entschädigung zugestimmt wird. Es wird außerdem die Feststellung des Wertes durch einen neutralen

Gutachter gefordert. Hinsichtlich der Notwendigkeit der Grundstücksinanspruchnahme wird vorsorglich auf Kapitel E, Nr. XI dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der angesprochenen Entschädigung ist darauf hinzuweisen, dass es sich hierbei um eine Frage des Entschädigungsverfahrens handelt, welches anschließend an das Planfeststellungsverfahren und unabhängig von diesem durchgeführt wird.

XII.2.47 Einwender Nr. 54:

Der Einwender Nr. 54 gibt unter anderem in seiner Einwendung an, als potentieller Erbe von für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen betroffen zu sein. Zum damaligen Zeitpunkt lag noch keine grundstückmäßige Betroffenheit des Einwenders vor; nach aktuellen Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde ist der Einwender jedoch zwischenzeitlich Eigentümer bzw. Miteigentümer der betroffenen Flächen geworden.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dem Einwand befasst und die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen in den Blick genommen.

Im vorliegenden Verfahren wurde die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Bau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Dies gilt auch für die hier konkret in Rede stehenden Grundstücke und die darauf zur Umsetzung vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme ist zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme zugleich auch erforderlich. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. XI dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich des vorgetragenen (ggf. steigenden) Wertes der Grundstücke wird auf das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren verwiesen.

Zur detaillierten Klärung der Einwände hinsichtlich der Thematik Jagd wurde eine Überprüfung durch einen Sachverständigen veranlasst. Das Gutachten liegt dem Einwender vor. Aus Gründen des Datenschutzes wird auf eine Wiedergabe des Gutachtens hier verzichtet.

Die Nachteile durch die geplante Baumaßnahme sind im Entschädigungsverfahren zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung „Jagdwertminderung“ zu erfassen und gutachterlich zu würdigen. Dort wird eine umfassende, methodengerechte, monetäre Abgeltung temporärer und dauerhafter, eingriffsbedingter, jagdlicher Schädigungspositionen nach Eintritt der Schädigungen vorgenommen. Ergänzend wird auf Kapitel E, Nr. VII dieses Beschlusses verwiesen.

Die vorgetragenen Bedenken hinsichtlich der Beeinträchtigung der Natur und Landschaft, insbesondere bezüglich der Erfassung des Rotmilans oder der Ameisenarten wurden in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses umfassend gewürdigt. Auf diese Ausführungen wird verwiesen.

Der Einwender trägt weiter vor, dass eine geologische Untersuchung in den Planunterlagen fehlen würde und er diese jedoch als zwingend erforderlich hält.

In der Unterlage 20 (Geotechnische Untersuchungen) wurden die geologischen Untergrundverhältnisse dargelegt. Das Gutachten beschreibt nicht nur die Baugrundverhältnisse, sondern auch geotechnische Empfehlungen für die Bauausführung. Zusätzlich beinhaltet der detaillierte umwelttechnische Bericht zur Beurteilung der Einbaufähigkeit von Erdmassen (über die Geologie hinausgehend) chemische Analysen und Prüfberichte über die Zusammensetzung der Bodenverhältnisse. Der Vorhabenträger hat damit umfassend und nachvollziehbar die Boden- bzw. Baugrundverhältnisse untersucht. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind an den durchgeführten Untersuchungen und den dazu erstellten Gutachten keine durchschlagenden Zweifel festzustellen.

Die vorgetragenen Zweifel an der Abschnittsbildung oder die Befürchtungen der erheblichen Belastung des untergeordneten Straßennetzes wurden in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses umfassend behandelt.

Zuletzt stellt der Einwender dar, dass der Verzicht auf den Erörterungstermin rechtswidrig war. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit diesem Einwand ausführlich in Kapitel E, Nr. III.4 dieses Beschlusses befasst, sodass eine Wiederholung an dieser Stelle unterbleiben kann.

Die Einwendung wird aus den dargelegten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.48 Einwender Nr. 55:

Der Einwender Nr. 55 stellt in seiner Einwendung dar, als potentieller Erbe von für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen betroffen zu sein. Zum damaligen Zeitpunkt lag noch keine grundstückmäßige Betroffenheit des Einwenders vor; nach aktuellen Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde ist der Einwender jedoch zwischenzeitlich Eigentümer bzw. Miteigentümer der betroffenen Flächen geworden.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dem Einwand befasst und die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen in den Blick genommen.

Im vorliegenden Verfahren wurde die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Bau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Dies gilt auch für die hier konkret in Rede stehenden Grundstücke und die darauf zur Umsetzung vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme ist zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme zugleich auch erforderlich. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen Kapitel E, Nr. XI dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich des vorgetragenen (ggf. steigenden) Wertes der Grundstücke sowie der ggf. eintretenden Verringerung der Jagdpacht wird auf das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren verwiesen.

Die vorgebrachten Einwendungen zu der Trassenführung und deren Lage im Vogelschutzgebiet wurden bereits in Kapitel E, Nr. IV.6 dieses Beschlusses umfassend behandelt; auf diese Ausführungen wird hiermit verwiesen.

Die befürchteten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, insbesondere bezüglich der Erfassung des Rotmilans im Bereich Dankerath oder auch die Einhaltung des § 15 Abs. 3 BNatSchG, wurden in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses umfassend gewürdigt.

Der Einwander trägt weiter vor, dass eine geologische Untersuchung in den Planunterlagen fehlen würde und er diese jedoch als zwingend erforderlich hält.

In der Unterlage 20 (Geotechnische Untersuchungen) wurden die geologischen Untergrundverhältnisse dargelegt. Das Gutachten beschreibt nicht nur die Baugrundverhältnisse, sondern auch geotechnische Empfehlungen für die Bauausführung. Zusätzlich beinhaltet der detaillierte umwelttechnische Bericht zur Beurteilung der Einbaufähigkeit von Erdmassen (über die Geologie hinausgehend) chemische Analysen und Prüfberichte über die Zusammensetzung der Bodenverhältnisse. Der Vorhabenträger hat damit umfassend und nachvollziehbar die Boden- bzw. Baugrundverhältnisse untersucht. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind an den durchgeführten Untersuchungen und den dazu erstellten Gutachten keine durchschlagenden Zweifel festzustellen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich außerdem mit dem Einwand befasst, der die Abschnittsbildung in Frage stellt. Auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses wird diesbezüglich hingewiesen.

Der Verzicht auf den Erörterungstermin war rechtmäßig. Hierzu wird auf die detaillierten Ausführungen in Kapitel E, Nr. III.4 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird aus den o.g. Gründen zurückgewiesen.

XII.2.49 Einwender Nrn. 56 und 57:

Zunächst machen sich die Einwender Nrn. 56 und 57 den Einwand der Ortsgemeinde Trierscheid zu eigen. Auf die Abhandlung der umfangreichen Einwendung der Ortsgemeinde in Kapitel E, Nr. XII.1 dieses Beschlusses wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Des Weiteren wird vorgetragen, dass durch das Straßenbauvorhaben persönliche Vermögenseinbußen, wie Wertverluste am Wohnhaus zu befürchten wären.

Die Planfeststellungsbehörde hat zunächst geprüft, inwieweit das Wohneigentum der Einwender durch die Baumaßnahme beeinträchtigt werden könnte. Es konnte keine grundstücksmäßige, lärmtechnische oder anderweitige Betroffenheit festgestellt werden. Auch während der Baumaßnahme sind keine Beeinträchtigungen der Immobilie zu erwarten. Im Übrigen handelt es sich bei Wertminderungen von Grundstücken bzw. Immobilien um entschädigungsrechtliche Fragen, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Die Geltendmachung von solchen, bürgerlich-rechtlichen Ansprüchen erfolgt in einem gesonderten Verfahren.

Die Einwender tragen weiter vor, dass der Nohner Bach nicht aufgrund der Einleitung von Schmutz verkommen darf. Außerdem befürchten sie, dass die Baumaßnahme Einbußen des Erholungswertes im Nohner Bachtal nach sich ziehen könnte.

Der Vorhabenträger hat sich ausführlich mit allen projektbedingten Auswirkungen auf die vorhandenen Gewässer, darunter auch der Nohner Bach, auseinandergesetzt. Sowohl die Planunterlagen als auch der Planfeststellungsbeschluss (siehe Kapitel E, Nr. V) stellen dar, dass Beeinträchtigungen (z. B. durch Einleitung) ausgeschlossen werden können. Auf den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie wird ergänzend hingewiesen.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan wurde die Bedeutung der landschaftsgebundenen Erholung berücksichtigt. Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept wurde so konzipiert, dass das Landschaftsbild einschließlich der Erholungsfunktion wiederherzustellen bzw. neuzugestalten ist. Die Planfeststellungsbehörde erachtet das naturschutzfachliche Maßnahmenkonzept als sachgerecht und geeignet, alle naturschutzfachlichen Konflikte zu bewältigen.

In der Einwendung wird außerdem gefordert, dass sicherzustellen ist, dass durch die bau- und betriebsbedingte Nutzung der örtlichen Straßen und Wege während der Bauphase keine Verschlechterung an den jeweiligen Straßenkörpern entstehen. Es werden Folgekosten für die Bürger befürchtet.

Der Vorhabenträger hat vor Baubeginn der vorliegenden Straßenbaumaßnahme eine Zustandserfassung der vorhandenen Wege, die zur Nutzung als Baustraße vorgesehen sind, durchzuführen. Nach Fertigstellung der Maßnahme sind diese Wege wieder in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen. Das bedeutet, dass eingetretene Schäden auf Kosten des Straßenbaulastträgers zu beseitigen sind.

Die Einwender befürchten gesundheitsgefährdende Belästigungen durch Lärm und Feinstaub. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in Kapitel E, Nr. IX dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bezüglich der Anmerkungen zu dem prognostizierten Verkehrsaufkommen wird auf Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen werden aus den oben genannten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.50 Einwender Nrn. 58 und 59:

Die Einwender Nrn. 58 und 59 bemängeln die vorliegende Planung umfassend. Hinsichtlich der Darlegungen vor allem zum angezweifelteten Bedarf der Maßnahme, der Investition in das bestehende Straßennetz sowie dem Schutz der Natur wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die jeweiligen Ausführungen in den Themenbereichen in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

Aus den erhobenen Einwendungen kann nicht entnommen werden, dass die Inanspruchnahme des im Eigentum der Einwender Nrn. 58 und 59 stehenden Grundstückes abgelehnt wird. Dennoch sei höchst vorsorglich darauf hingewiesen, dass die Inanspruchnahme der Fläche für die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen unabdingbar ist. Sie ist in dem in den Planunterlagen ausgewiesenen Umfang objektiv erforderlich ist, da die Planung nur so realisiert werden kann. Sie ist unter Beachtung des Art. 14 GG auch zulässig. Danach kann eine Beanspruchung erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und aufgrund eines Gesetzes erfolgt. Das heißt, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich eines Straßenbauvorhabens geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Planung festgehalten werden muss. Das vorliegende Interesse der Einwender an einem ungeschmälernten Erhalt ihres Eigentums muss hinter dem Interesse der Allgemeinheit am Bau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau

zurückstehen. Die Inanspruchnahme ihres Grundeigentums stellt sich auch im Hinblick auf die Eigentümerbelange als verhältnismäßig und damit als zumutbar dar. Die Notwendigkeit des Projektes ergibt sich aus den Erläuterungen in Kapitel E, Nr. IV.1 auf die hingewiesen wird.

XII.2.50 Einwender Nr. 60:

Der Einwender Nr. 60 bemängelt die vorliegende Planung umfassend. Hinsichtlich der Darlegungen vor allem zum Naturschutz, zu den Verkehrsuntersuchungen und dem Hochwasserrisiko wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die jeweiligen Ausführungen in den Themenbereichen in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

Aus der Einwendung kann nicht entnommen werden, inwieweit die vorgesehene Inanspruchnahme der im Eigentum des Einwenders Nr. 60 stehenden Grundstücke abgelehnt wird.

Für die Herstellung der Trasse werden zwei Grundstücke (marginal) vorübergehend in Anspruch genommen. Die Grundstücke werden nach Durchführung der Maßnahme wieder in ihren vorherigen Zustand gebracht. Die Eigentumsverhältnisse ändern sich damit nicht; die Grundstücke stehen anschließend vollständig zur Verfügung.

Ein weiteres Grundstück wird für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen benötigt. Der Erwerb der Fläche ist dafür erforderlich.

Deswegen sei höchst vorsorglich darauf hingewiesen, dass die Inanspruchnahme der Fläche für die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen unabdingbar ist. Sie ist in dem in den Planunterlagen ausgewiesenen Umfang objektiv erforderlich ist, da die Planung nur so realisiert werden kann. Sie ist unter Beachtung des Art. 14 GG auch zulässig. Danach kann eine Beanspruchung erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und aufgrund eines Gesetzes erfolgt. Das heißt, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich eines Straßenbauvorhabens geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbedingten Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Planung festgehalten werden muss. Das vorliegende Interesse des Einwenders an einem ungeschmälernten Erhalt seines Eigentums muss hinter dem Interesse der Allgemeinheit am Bau der A 1 zwischen AS Kelberg und AS Adenau zurückstehen. Die Inanspruchnahme seines Grundeigentums stellt sich auch im Hinblick auf die Eigentümerbelange als verhältnismäßig und damit als zumutbar dar. Die Notwendigkeit des Projektes ergibt sich aus den Erläuterungen in Kapitel E, Nr. IV.1 auf die hingewiesen wird.

XII.2.51 Einwender Nr. 61:

Die erhobene Einwendung richtet sich gegen die Grundstücksinanspruchnahme mehrerer Flächen. Diesbezüglich hat die Planfeststellungsbehörde überprüft, wie sich die grundstücksmäßige Betroffenheit des Einwenders durch die Maßnahme tatsächlich darstellt. Hierbei hat sich gezeigt, dass es sich nicht um Eigentumsflächen des Einwenders handelt. Der Einwand wird deshalb zurückgewiesen.

XII.2.52 Einwender Nrn. 62 und 63:

Die beiden Einwender Nrn. 62 und 63 geben eine Betroffenheit eines bestimmten Grundstückes an. Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Einwand überprüft und festgestellt, dass das angegebene Grundstück durch die vorliegende Straßenbaumaßnahme weder vorübergehend noch dauerhaft benötigt wird. Das Flurstück liegt lediglich in der Nähe einer vorgesehenen Kompensationsmaßnahme, dabei wird es jedoch keinesfalls tangiert. Die Einwendungen werden somit zurückgewiesen.

XII.2.53 Einwender Nr. 64:

Der Einwender Nr. 64 stellt in seinem Einwand dar, dass die vorliegenden Planunterlagen unvollständig sind. Weder die notwendigen Zufahrten zu den Anschlussstellen noch die vorgesehenen Gewerbegebiete wären berücksichtigt worden. Der Einwender macht dies am Beispiel der Anschlussstelle Adenau fest, an der eine Anbindung von der B 258 einen gewaltigen Eingriff bedeuten würde.

Die hier festgestellte Straßenbaumaßnahme sieht eine Anbindung der A 1 im Bereich der Anschlussstelle AS Adenau (L 10) an das untergeordnete Straßennetz in Gestalt einer provisorischen Anbindung A 1 / L 167 / L 10 vor. Diese Anbindung erfolgt in Form eines Kreisverkehrsplatzes und ist Bestandteil des vorliegenden Feststellungsabschnittes. Damit sind ausreichend Zuwegungen zwischen der A 1 und dem anschließenden Straßennetz hergestellt. Der sich für die Herstellung der vorübergehenden Anschlussstelle ergebende Eingriff in die Natur wurde in den Planunterlagen berücksichtigt und eine entsprechende Kompensation in die Planung integriert. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen als ausreichend und sachgerecht, den (vorübergehenden) Eingriff vollumfänglich auszugleichen.

Die zukünftige Anbindung der Anschlussstelle AS Adenau (L 10) ist Bestandteil des nördlichen Folgeabschnittes AS Adenau (L 10) – AS Lommersdorf (L 115z). Dort sind ebenfalls jegliche Eingriffe in Natur und Landschaft in der Planung zu prüfen und ggf. auszugleichen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf das dafür vorgesehene Planfeststellungsverfahren verwiesen.

Hinsichtlich der vom Einwender thematisierten Gewerbegebiete ist darauf hinzuweisen, dass derzeit keine Gewerbegebiete im Umfeld der Anschlussstelle Adenau im - für den Straßenbaulastträger maßgeblichen - Flächennutzungsplan enthalten sind. Mögliche, noch nicht abgeschlossene Planungen können und dürfen vom Straßenbaulastträger nicht unterstellt werden. Maßgeblich sind die Angaben und die Berücksichtigung des Flächennutzungsplanes.

Im Weiteren fordert der Einwender Nr. 64 zur Verminderung der erheblichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ eine Trassenverschiebung oder einen Tunnelbau.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den vorgetragenen Varianten auseinandergesetzt. Zunächst wird auf die umfassende Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ verwiesen. Dort ist dargestellt, dass erhebliche Beeinträchtigungen lediglich für den Schwarzstorch, den Rotmilan und den Uhu nicht vollständig ausgeschlossen werden können. Dafür hat der Straßenbaulastträger bereits vorsorgliche Schadensbegrenzungsmaßnahmen vorgesehen. Dadurch wird eine (mögliche) erhebliche Beeinträchtigung bereits vorher vermieden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die detaillierte Darstellung in Kapitel E, Nr. X.4.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezugnehmend auf die angesprochenen Varianten ist Folgendes auszuführen:

Im Planungsabschnitt zwischen Kelberg und Adenau befindet sich die Trasse der A 1 aufgrund des stark bewegten Geländes in aufeinander folgenden Wechsellagen zwischen Dammlagen mit nachfolgenden Talbrücken und Einschnittslagen. Die Einschnittstiefen liegen durchschnittlich bei etwa 15 m, im Bereich Nohn bei sogar etwa 30 m. Zur Herstellung der Tunnelbauwerke wäre aus ingenieurgeologischen Gründen nur eine offene Bauweise technisch durchführbar und würde somit bau- und anlagebedingt die gleichen Eingriffe in Natur und Landschaft wie die vorliegende Straßenbaumaßnahme bewirken. Im Vergleich zu den Einschnittslagen, die im Erdbau hergestellt werden können, stellen Tunnel auch „Bauwerke“ dar. Investitionskosten, Anforderungen an Verkehrssicherheit sowie nachfolgende Betriebs- und Unterhaltungskosten liegen bei Tunnelbauwerken gravierend über denen von Trasseneinschnitten. Damit wäre die vorgeschlagene Variante mit gleich hohen bzw. sogar höheren Nachteilen verbunden und nicht zielführend. Im Weiteren wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.5 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insbesondere mit dem Hinweis auf die Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme und den Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses zurückgewiesen.

XII.2.54 Einwender Nr. 65:

In der Einwendung Nr. 65 wird dargestellt, dass der Ausbau der L 10 als unbedingt erforderlich angesehen werde. Eine frühere Planung sieht nach Meinung des Einwenders bereits eine Verlegung und einen Ausbau der L 10 vor.

Der Vorhabenträger hat sich an den zuständigen Straßenbaulastträger gewandt. Derzeitig ist kein Ausbau der L 10 - so wie vom Einwender vorgetragen - vorgesehen. Der zuständige Straßenbaulastträger sieht lediglich einen Ausbau des Knotenpunktes B 258/ L 10 (Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes) vor. Diese Planung befindet sich noch in der Planungsphase. Im Übrigen würde die Umsetzung der Maßnahme das hier planfestgestellte Bauvorhaben nicht tangieren.

Es wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass ein Ausbau der L 10 in das vorliegende Verfahren nicht integriert werden kann. Der Bau der A 1 steht in keinem direkten Zusammenhang mit dem Ausbau der L 10, sodass dem Vorhabenträger Umbaumaßnahmen an der L 10 nicht auf Grundlage der vorliegenden Planung auferlegt werden können.

Des Weiteren bittet der Einwender um Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen an der L 10 in der Ortslage Hoffeld sowie die Anwendung von „Flüsterasphalt“.

Die Planfeststellungsbehörde weist zunächst darauf hin, dass die Ortslage Hoffeld außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes liegt. Beeinträchtigungen von Lärmimmissionen der Ortschaft Hoffeld werden im Rahmen des A 1 - Abschnittes „AS Adenau bis AS Lommersdorf“ geprüft und entsprechend gewürdigt. Auf das betreffende Planfeststellungsverfahren wird deshalb verwiesen.

Auf der L 10 werden bedingt durch die Umlagerung des Verkehrs durch die Anschlussstelle erhöhte Lärmeinwirkungen erwartet. Der Vorhabenträger hat diese entsprechend überprüft. Die Ergebnisse der Berechnung zeigen, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte auch nach Zunahme des Verkehrs auf der L 10 im Bereich der Ortslage Hoffeld deutlich unterschritten werden. Schallschutzmaßnahmen können dem Vorhabenträger somit nicht auferlegt werden.

Aus den genannten Gründen und mit Hinweis auf die Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm- und Luftschadstoffe) in Kapitel E, Nr. IX des Beschlusses wird der Einwand zurückgewiesen.

XII.2.55 Einwender Nr. 66:

Der Einwender Nr. 66 gibt an, dass durch den Bau der A 1 mit deutlichen Verkehrsverlagerungen, insbesondere im Schwerverkehr zu rechnen sei. Es wird bemängelt, dass die Auswirkungen nur auf die lokale Umgebung geprüft wurden.

Der Vorhabenträger hat mögliche Auswirkungen der vorliegenden Straßenbaumaßnahme auch im Hinblick auf Verlagerungen im Schwerverkehr überprüft. Die detaillierte Verkehrsuntersuchung ist bereits Bestandteil der Planunterlagen.

Im vorliegend betrachteten Korridor stellt die A 1 eine Fernverkehrsverbindung zwischen der Metropolregion Rhein-Ruhr und der Europaregion Saar-Lor-Lux dar. Die A 1 verbindet die Oberzentren Köln und Trier unmittelbar. Die weit überregionale Verbindungsfunktion der A 1 wird bei Betrachtung der Belastungsumschichtungen durch die Schließung der Autobahnlücke bis in die Metropolregion Rhein-Ruhr und darüber hinaus deutlich. Änderungen der Wegewahl und damit Verlagerungen hin zur A 1 sind im Norden bis in einen Korridor zwischen Köln und Düsseldorf festzustellen. Selbst aus der Region Belgien / Niederlande werden Verlagerungen zur A 1 von ca. 1.500 Kfz/d erwartet. Im südlichen Auswirkungsbereich ändert sich die Routenwahl hin zur A 1 bis ins Saarland und die anschließenden Teilräume der Pfalz.

Im Ergebnis der zu erwartenden Verkehrsverhältnisse können sowohl für den Transitverkehr als auch für die regionalen Verkehre, welche eine Verlagerung auf die A 1 vornehmen, wesentliche positive Nutzen festgestellt werden. Diese Nutzen lassen sich sowohl in der Verkehrsqualität als auch in der Verkehrssicherheit (Verlagerung der Verkehre von Bundes, Landes- und Kreisstraßen) durch den Lückenschluss der A 1 darstellen. Die Verkehrsentlastungen auf dem peripheren Autobahnnetz (A 60 / A 48 / A 61) sind in den Verkehrsuntersuchungen dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die durchgeführte Verkehrsuntersuchung weitreichende Gebiete und dort eintretende Verkehrsverlagerungen umfangreich berücksichtigt hat. Die Untersuchung ist sachgerecht und ausreichend.

Auch der Einwand, dass die Vogeleinzugsgebiete in den Planunterlagen falsch dargestellt sind, wird zurückgewiesen.

Die Darstellung der Schutzzonen von 3 km um Reviernachweise des Uhus in Kreisform in der Verträglichkeitsprüfung zum Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ dient einerseits der Abgrenzung der relevanten Habitatbereiche außerhalb der Grenzen des Vogelschutzgebietes und macht andererseits kenntlich, dass die Flächen von der geplanten Trasse der Autobahn nicht betroffen sind und auch nicht zerschnitten werden. In den Planunterlagen wurden die geeigneten Nahrungshabitate innerhalb dieser Schutzzone flächenscharf abgegrenzt. Dass Vögel bei der Nahrungssuche ungeeignete Habitatbereiche innerhalb ihres Aktionsraums überfliegen ist naturgegeben. Defizite in der Planung, die aus dieser Vorgehensweise herrühren, können aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erkannt werden.

Der Einwander fordert des Weiteren eine Kampfmitteluntersuchung. Diese wird vor Bauausführung durchgeführt. Dem Einwand wird somit entsprochen.

Die von Einwanderseite befürchteten Beeinträchtigungen durch den Verkehr- und Flugbetrieb sind unbegründet. Es ist davon auszugehen, dass eine Ausleuchtung der Umgebung durch Kraftfahrzeuge bei Dunkelheit sich ausschließlich auf den näheren

Fahrbahnbereich auswirkt. Wechselseitige Blendwirkungen der beiden Verkehrsteilnehmer von Straße und Luftfahrt durch tieffliegende oder kreisende Flugzeuge sind nicht ersichtlich. Das Lichtraumprofil von Kraftfahrzeugen ist außerdem mit einer max. Höhe von 4,70 m auf Autobahnen festgelegt. Die Mindestflughöhe von Luftfahrzeugen richtet sich nach der entsprechenden Luftverkehrsordnung. Von einem Konflikt zwischen den beiden Verkehrsträgern Straße und Luftfahrt ist nicht auszugehen.

Hinsichtlich der befürchteten Lärmbelästigung durch den Verkehr auf dem neu zu errichteten Bauwerk 11 und den Anfahrtsrampen kann Folgendes ausgeführt werden:

Der Vorhabenträger hat Auswirkungen durch Lärm umfassend geprüft. Die Wohnhäuser in der Ortslage Borler liegen in einer Entfernung von rd. 1.440 m zur geplanten A 1. Die neue Autobahn liegt entlang der Ortslage Borler zum großen Teil im Einschnitt. Darüber hinaus wird der Verkehr auf den Talbrücken Nohner Bach Süd, Heyroth und Heiental durch Blend- und Sichtschutzwände gegenüber der Ortslage abgeschirmt.

Die entsprechend der Schalltechnischen Untersuchung errechneten Beurteilungspegel an den Wohngebäuden liegen sowohl am Tag wie auch in der Nacht weit unter den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten. Dem Vorhabenträger konnten deshalb keine Schallschutzmaßnahmen auferlegt werden. Ergänzend wird auf die Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm- und Luftschadstoffe) in Kapitel E, Nr. IX des Beschlusses verwiesen.

Der Einwender Nr. 66 trägt vor, dass die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes nicht nachvollziehbar ist. Die Abgrenzung von Vogelschutzgebieten liegt nicht in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Er muss jedoch die Vorgaben der einzelnen ausgewiesenen Schutzgebiete sowie die entsprechenden Richtlinien einhalten. Weitere detaillierte Ausführungen hierzu sind Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses zu entnehmen.

Bezüglich der Einwendung, dass der Bereich „Borler Dress im Lötches Bruch“ und der dort errichtete Holzsteg nicht in den Maßnahmenplänen enthalten ist, hat der Vorhabenträger zutreffender Weise in seiner Erwiderung dargelegt, dass dieser Bereich durch die vorliegende Straßenbaumaßnahme nicht tangiert wird. Der Bereich ist auch nicht Gegenstand der Maßnahmenplanung.

Die Einwendung kritisiert die vorgesehene Kompensationsmaßnahme 9.3. Nach Auffassung der Einwenders ist die Anlage von Stillgewässern als strukturreiche Land- und Wasserlebensräume für Amphibien an dieser Stelle sinnvoller.

Durch die Herstellung der Trasse der A 1 kommt es zu Störungen von Offenland mit Wiesen und Weiden u. a. als Landlebensraum von Amphibien. Darüber hinaus kommt es zu Verlusten von verschiedenen Landschaftselementen (u. a. Nass- und Feuchtgrünland und Feuchtbrachen). Zur Kompensation werden artenreiche Lebensgemeinschaften des Feuchtgrünlandes durch Extensivierung von Grünlandflächen entwickelt. Die Anlage von Stillgewässern ist hier nicht prioritäres Ziel der Maßnahme.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die vorgesehene Maßnahme 9.3 als erforderlich, um die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Der Straßenbaulastträger hat sich jedoch auf freiwilliger Basis bereit erklärt, im Rahmen der Ausführungsplanung die Anlage eines Stillgewässers auf der Maßnahmenfläche zu prüfen und ggf. umzusetzen.

Hinsichtlich des befürchteten Hochwasserrisikos wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel E, Nr. V des Beschlusses verwiesen.

Der Einwender nimmt auf die Anlage von Windenergieanlagen Bezug. Die Anlage von Windkraftanlagen liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers. Er kann die Aufstellung von Windkraftanlagen weder genehmigen noch (ohne gravierende Gründe) verhindern.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger geplante Projekte zu Windenergieanlagen auf kumulative Wirkungen mit der Inbetriebnahme der A 1 überprüft hat. Als Ergebnis konnte festgehalten werden, dass erhebliche Beeinträchtigungen durch solche kumulativen Wirkungen auszuschließen sind.

Der Einwender Nr. 66 trägt des Weiteren vor, dass der Flächenverbrauch für das Bauwerk 11 und deren Wirtschaftlichkeit nochmals zu prüfen ist.

Die Kreuzung der Autobahntrasse mit der bestehenden L 70 erfolgt in einem Kurvenbereich der Landesstraße schrägwinklig zur A 1. Um eine gradlinige Bauwerksführung der zu überführenden L 70 zu erzielen und damit Bauwerkskosten zu minimieren ist eine Verlegung der L 70 erforderlich. Die für die Verlegung der L 70 gewählten Trassierungsparameter vor und hinter dem geplanten Bauwerk sind auf eine Geschwindigkeit von max. 70 km/h ausgelegt und können nicht verringert werden. Die Verlegung der Landesstraße ist mit einer Gesamtlänge von 800 m planerisch auf das Mindestmaß in Bezug auf Lage und Höhe reduziert.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist eine alternative Lösung des Bauwerks 11 nicht zielführend. Die Planung des Bauwerks ist bereits auf das Mindestmaß reduziert. Eine wirtschaftlich günstigere Lösung, welche auch das Planungsziel und den Naturschutz berücksichtigt, ist nicht ersichtlich.

Der Vorwurf, dass die Planunterlagen unvollständig sind, wird ebenfalls zurückgewiesen. Die angesprochene Visualisierung ist kein erforderlicher Bestandteil der Planunterlagen.

Die gesetzliche Ausgestaltung des Anhörungsverfahrens dient neben der Informationsbeschaffung zugleich dem Zweck, jedermann die Möglichkeit zu eröffnen, durch Einsichtnahme in die Unterlagen zu erkennen, ob und inwieweit er durch das Vorhaben betroffen ist. Hierdurch soll der Betroffene in die Lage versetzt werden, sich Klarheit über seine eigene Planungsbetroffenheit zu verschaffen und diesbezüglich ggfs. Einwände gegen das Projekt zu erheben. Diesen Anspruch spiegeln die Verfahrensvorschriften des § 73 Abs. 1 S. 2 VwVfG zur Planoffenlage wieder, nach denen der

Plan aus den Zeichnungen und Erläuterungen besteht, welche das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Dabei ist es allerdings nicht erforderlich, sämtliche möglicherweise für die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde erforderlichen Gutachten oder Visualisierungen ebenfalls zur allgemeinen Einsichtnahme offen zu legen. Ausreichend ist vielmehr, dass der maßgebliche Inhalt, aus dem sich eine mögliche individuelle Betroffenheit ergeben kann, aus den offen gelegten Planunterlagen zu entnehmen ist. Insoweit reicht es aus, dass die offen gelegten Planunterlagen die notwendige Anstoßfunktion erfüllen. Diesen Anforderungen wurde bei der vorliegenden Planung umfassend Rechnung getragen. Die vom Vorhabenträger erstellte Visualisierung dient nur als zusätzliche Information.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die vorgetragenen Einwände als unbegründet zurückzuweisen sind.

XII.2.56 Einwander Nr. 67:

Der Einwander Nr. 67 macht in seinem Einwand geltend, dass lärmtechnische Beeinträchtigungen bei ungünstiger Wetterlage an seinem Wohnhaus in Borler zu erwarten sind. Er bemängelt, dass in der Lärmuntersuchung keine Potenzierung von Schallwellen (z.B. Lärmimmissionen der Kalkwerke) vorgenommen worden ist. Die Durchführung von Schall- und Sichtschutzmaßnahmen wird insbesondere an der Talbrücke „Nohner Bachtal Süd“ gefordert.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dem Einwand ausführlich befasst. Die vorgenommene Berechnung der Lärmimmissionen wurde entsprechend den gültigen Richtlinien und gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt. Die Grenzwerte werden für das Wohnhaus des Einwenders Nr. 67 nicht überschritten. Eine Potenzierung von Schallwellen ist nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich. Im Übrigen ist anzumerken, dass die vorgesehene Trasse entlang der Ortslage Borler größtenteils im Einschnitt liegt. Es werden außerdem auf den Talbrücken „Nohner Bachtal Süd“, „Heyroth“ und „Heiental“ Blend- und Sichtschutzwände mit Höhen von 2,0 bis 4,0 m errichtet. Diese dienen zusätzlich einer Abschirmung der anliegenden Ortslagen. Es sind somit keine kumulativen Wirkungen zu erwarten. Hinsichtlich der Einzelheiten zu den vorgenommenen Lärmberechnungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel E, Nr. IX verwiesen.

Dem Einwand kann aus den genannten Gründen nicht entsprochen werden.

Dies gilt auch für den Einwand, dass die Berechnung des Lärmes nicht auf den in zwischen vorliegenden Verkehrsprognosen mit weniger Verkehrsaufkommen erfolgen darf. Die in den Planunterlagen befindliche Lärmuntersuchung basiert auf der Verkehrsuntersuchung mit dem höchsten Verkehrsaufkommen. Dies stellt gewissermaßen ein verkehrliches Worst-Case-Szenario zu Gunsten der Planungsbedingten dar. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die lärmtechnischen Berechnungen als

sachgerecht und ausreichend. Dem Vorhabenträger konnten somit auch keine (zusätzlichen) Schallschutzmaßnahmen auferlegt werden.

Hinsichtlich der Einwendungen zu Eingriffen in Wasserschutzgebiete, Vogelschutzgebiete und die Natur ist darauf hinzuweisen, dass von der vorliegenden Planung keine Wasserschutzgebiete tangiert werden. Eingriffe in Natur und Landschaft wurden umfassend kompensiert. Auch die Betroffenheit von Vogelschutzgebieten wurde ausführlich geprüft. Diesbezüglich wird auf die Darstellungen in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren hat der Einwender Nr. 67 bemängelt, dass die naturschutzfachlichen Maßnahmen nicht textlich, sondern nur bildlich dargestellt sind. Er fordert eine Nachbesserung mit erneuter Offenlage.

Die Planunterlagen enthalten – entgegen der Auffassung des Einwenders – umfassende textliche Beschreibungen und Bewertungen der naturschutzfachlichen Maßnahmen. Diese sind zum einen im Landschaftspflegerischen Begleitplan als auch im Maßnahmenverzeichnis und zum anderen in den naturschutzfachlichen Gutachten enthalten. Eine Zusammenfassung befindet sich zusätzlich im Erläuterungsbericht. Die Planfeststellungsbehörde stellt deshalb fest, dass die geplanten Kompensationsmaßnahmen in den Planunterlagen textlich in vollumfänglicher Form beschrieben wurden. Die Notwendigkeit weiterer Unterlagen und einer erneuten Offenlage ist in keinsten Weise ersichtlich.

Hinsichtlich der bemängelten Abschnittsbildung wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses verwiesen. Der vorgebrachte Einwand ist unbegründet und damit zurückzuweisen.

XII.2.57 Einwender Nrn. 68 und 69:

Die Einwender Nrn. 68 und 69 befürchten durch den Bau der A 1 ein zunehmendes Kriminalitätswachstum im Einzugsbereich der Autobahn.

Es ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde darauf hinzuweisen, dass der Bau der A 1 nicht im direkten Zusammenhang mit einer zunehmenden Kriminalität steht. Im Übrigen ist für solche Gegebenheiten die Polizei zuständig, die mit entsprechenden Maßnahmen der Kriminalität vorbeugt bzw. diese minimieren wird. Des Weiteren ist anzumerken, dass der Wohnort der Einwender etwa 21 km entfernt liegt. Eine persönliche Betroffenheit ist weder hinsichtlich der Kriminalität noch des befürchteten Dauerlärms aufgrund der Autobahn erkennbar.

Auch die vorgebrachten Einwendungen zum Risiko von erhöhten Auffahrunfällen sind unbegründet. Es ist kein erhöhtes Risiko von Unfällen auf den Bau der A 1 zurückzuführen. Im Übrigen werden entsprechend den technischen Richtlinien entsprechende Vorkehrungen zur Verkehrssicherheit getroffen. Der Vorhabenträger hat sich des

Weiteren mit dieser Thematik bereits ausführlich in der Unterlage 21 der Planunterlagen befasst. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird darauf verwiesen.

XII.2.58 Einwender Nrn. 70 und 71:

Die Einwender Nrn. 70 und 71 stellen dar, dass der Bau des vorliegenden Abschnitts nur mit einer gleichzeitigen Realisierung des Folgeabschnitts erfolgen darf. Der „isolierte“ Bau ist kostenmäßig und volkswirtschaftlich nicht zu verantworten.

Die Planfeststellungsbehörde führt dazu Folgendes aus:

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt der A 1 umfasst den Neubau des südlichen Teilabschnittes von der Anschlussstelle (AS) „AS Kelberg (B 410) bis zur Anschlussstelle AS Adenau (L 10)“ vom insgesamt ca. 25,2 km langen Autobahnlückenschluss von der Anschlussstelle AS Kelberg (B 410) im Süden bis zur Anschlussstelle AS Blankenheim (B 51) im Norden. Mit Anschluss des Teilabschnittes an die bestehende Anschlussstelle AS Kelberg (B 410) sowie mit provisorischer Anbindung an das untergeordnete Straßennetz (L 167 und L 10) auf Höhe der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen ist der eigenständige Verkehrswert des Teilabschnittes gegeben. Eine zeitgleiche Realisierung der beiden Vorhaben ist nicht zwingend erforderlich. Dennoch ist der Straßenbaulastträger bestrebt, den Gesamtlückenschluss zeitnah und vollständig zu realisieren.

Hinsichtlich der geäußerten Zweifel an den vorliegenden Verkehrsprognosen, der Forderung nach einer weiterfassenden Prognose nach 2030 bzw. dem Hinweis auf das geringe Verkehrsaufkommen während der Corona-Pandemie ist Folgendes auszuführen:

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den Einwänden bzgl. der Verkehrsuntersuchungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses umfangreich befasst. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird darauf verwiesen. Dennoch ist anzumerken, dass die im Bundesverkehrswegeplan bewerteten Vorhaben einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und zusätzlich umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt wurden. Auf dieser Basis wurden sie in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingruppiert. Die aktuelle, wissenschaftlich fundierte Verkehrsprognose mit dem Zieljahr 2030 macht in Verbindung mit den o.g. Beurteilungen deutlich, dass die der Planung zum Neubau der A 1 zu Grunde liegenden Zahlen auf langfristigen, verlässlichen und rechtlich anerkannten Standards beruhen. Diese gehen auch über das Jahr 2030 hinaus. Kurzfristige Entwicklungen auf Grund unvorhersehbarer Ereignisse wie die Corona-Pandemie sind nicht geeignet, seriöse und belastbare Verkehrsprognosen darzustellen.

Die Einwender stellen die Bezeichnung als Autobahn in Frage bzw. nehmen Bezug auf den Erläuterungsbericht, in welchem die Entwurfsklasse 2 „autobahnähnliche Straße“ erläutert wurde.

Die Planfeststellungsbehörde stellt klar, dass es sich bei dem vorliegenden Planungsabschnitt, aber auch bei dem gesamten „Lückenschluss“ um eine Bundesautobahn handelt. Sie wird teilweise auch aufgrund ihrer großräumigen Verbindungsfunktion als Fernautobahn bezeichnet. Neben der Unterstützung der Verbindung der Metropolregionen Rhein-Ruhr mit der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main übernimmt die A 1 nach dem Fernstraßenlückenschluss darüber hinaus bedeutende Beziehungen in die Europaregion Saar/Lor/Lux mit den saarländischen, luxemburgischen und französischen Teilräumen. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) ergibt sich demnach eine Einstufung in die Entwurfsklasse EKA 1 A als Fernautobahn.

Die A 1 erhält einen zweibahnigen Querschnitt mit getrennten, jeweils zweistreifigen Fahrbahnen für jede Fahrtrichtung. Nach Ableitung aus der RAA ist damit zunächst ein RQ 31 für den Streckenabschnitt herzuführen.

Die Streckencharakteristik der angrenzenden Abschnitte weisen einen Regelquerschnitt RQ 28 mit reduziertem Mittelstreifen (SQ 27) auf, welcher dem Grunde nach der Entwurfsklasse EKA 2, der derzeit aktuellsten RAA entspricht. Unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmengen und unter Beibehaltung der angrenzenden Streckencharakteristiken erhält die A 1 für den vorliegenden Entwurfsabschnitt ebenfalls einen Querschnitt SQ 27. Die Verkehrsprognosen und die angrenzende Streckencharakteristik rechtfertigen den gewählten Querschnitt.

Die Zustimmung des damals zuständigen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist – entgegen der Auffassung der Einwander – nicht in die Planunterlagen zu integrieren oder anderweitig zu veröffentlichen.

Im Weiteren wird moniert, dass die prognostizierten Verkehrszahlen auf dem umliegenden Verkehrsnetz zu hohe Streuungen enthalten. Dabei wird z. B. die Entlastung auf der L 26/ B 421 zwischen 700 und 2.500 KFZ/24h geschätzt. Eine Planung einer Autobahn auf solch auseinanderliegenden Verkehrsaufkommen ist nach Meinung der Einwander nicht möglich.

Der Einwand ist haltlos. Die dargelegten Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz stellen berechnete Verkehrsbe- und -entlastungen einzelner Streckenabschnitte zwischen Knotenpunkten dar. Die jeweiligen Streckenabschnitte haben durch ihre Bedeutung sowie durch die Knotenpunkte jeweils abweichende Verkehrsbelastungen. Es liegen somit keine „Schätzungen“ oder „Streuungen“ vor. Der Gesamtstreckenweg einer Trasse enthält immer Streckenabschnitte mit geringerem bzw. mit höherem Verkehrsaufkommen.

Von Einwanderseite ist die angegebene Reisegeschwindigkeit von 122,5 km/h nicht nachvollziehbar.

Die Ermittlung der mittleren PKW-Reisegeschwindigkeit dient zur Abschätzung der Qualität des Verkehrsablaufes und wird nach den Hinweisen gemäß „Handbuch für

die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) berechnet. Die mittlere PKW-Reisegeschwindigkeit wird für beide Fahrrichtungen ermittelt.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass für die Fahrtrichtung von der AS Adenau (L 10) zur AS Kelberg (B 410) eine mittlere PKW-Reisegeschwindigkeit von 122,5 km/h besteht, was der Qualitätsstufe B zuzuordnen ist. Für die Fahrtrichtung von der AS Kelberg (B 410) zur AS Adenau (L 10) beträgt die mittlere PKW-Reisegeschwindigkeit 124,5 km/h, was ebenfalls der Qualitätsstufe B zuzuordnen ist. Die Qualitätsstufe B entspricht einer guten Verkehrsqualität. Der Auslastungsgrad ist gering, der Verkehrsfluss ist nahezu frei. Die vorgesehene Verkehrsqualität ist somit für eine angestrebte Reisegeschwindigkeit von $V_B=120$ km/h für beide Fahrrichtungen gegeben.

Die Einwender monieren, dass die Längsneigung nicht entsprechend der Entwurfsklasse EKA 1A bzw. 2 vorgenommen wurde.

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen liegt die bei der für die A 1 zu Grunde liegende empfohlene Höchstlängsneigung für die Entwurfsklasse EKA 1 A bei 4,0 %. Die empfohlene Längsneigung ist in 3 Bereichen überschritten. Die Überschreitungen der Höchstlängsneigungen sind ursächlich der bestehenden Topographie geschuldet. In Abwägung mit einer Verbesserung der Geländeanpassung, einer Verringerung der Eingriffe in das Umfeld und in die Landschaft können gegenüber den empfohlenen Höchstlängsneigungen höhere Längsneigungen angesetzt werden.

Eine höhere Lärmbelästigung kann durch die hohe Höhenlängsneigung nicht abgeleitet werden. Die maximale Längsneigung liegt bei 5 % und ist bei der Lärmberechnung nicht einzubeziehen.

Im Übrigen ist die Zustimmung der zuständigen Ministerien nicht Bestandteil der Planunterlagen. Entgegen der Auffassung der Einwender ist eine Veröffentlichung dieses Dokumentes nicht erforderlich.

Die Einwender fordern eine Lärmberechnung nach der aktuellen RLS (RLS 19).

Die Planfeststellungsbehörde verweist bezüglich dieser Forderung auf die Übergangsbestimmungen des § 6 der „Zweiten Verordnung zur Änderung des Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“. Danach ist der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens nach den Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung zu berechnen, wenn vor Ablauf des 1. März 2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt worden ist. Da der Antrag für das vorliegende Verfahren vor dem 1. März 2021 vorgelegen hat, sind hier nicht die Vorgaben nach der RLS 19, sondern nach der Vorgängerfassung RLS 90 anzuwenden. Der Vorhabenträger kann somit nicht verpflichtet werden, die Lärmberechnung nochmals zu überprüfen. Im Übrigen wird auf die umfassenden Ausführungen zur Lärmthematik in Kapitel E, Nr. IX des Beschlusses verwiesen.

Außerdem zitieren die Einwender einen Ausschnitt aus dem Ingenieurgeologischen Gutachten. Sie interpretieren dies so, als wären Änderungen der Stützweiten und der Lage der Pfeiler in der Ausführungsplanung möglich.

Auch dieser Einwand ist zurückzuweisen. Die Position der Pfeilerstellungen wurde aus naturschutzfachlichen Gründen unter Berücksichtigung der Erhaltungsziele der Schutzgebiete, der Vorgaben verschiedener „Bautabuzonen“ sowie der Optimierung der Erreichbarkeit der Pfeiler festgelegt. Dadurch wird u. a. gewährleistet, dass die Erhaltungsziele der einzelnen Schutzgebiete nicht erheblich beeinträchtigt werden. Die Lage der Pfeiler ist damit festgelegt und darf nicht verändert werden. Die weiteren Bauwerksabmessungen sowie Gründungsarten sind in Abhängigkeit der geologischen Verhältnisse und der gültigen Normen und Vorschriften festzulegen. Dies beinhaltet jedoch nur marginale Veränderungen der vorliegenden Bauwerksskizzen. Eine weitergehende grundlegende Planänderung der Bauwerke wird durch die Planfeststellung nicht gedeckt und ist auch nicht vorgesehen.

Des Weiteren stellen die Einwender die Vereinbarkeit der Regenrückhaltebecken mit der EU-Richtlinie in Frage.

Jegliche, projektbedingte Wirkungen auf die Fließgewässer wurden u. a. in den FFH-Verträglichkeitsprüfungen dargestellt und geprüft. Beeinträchtigungen durch Einleitungen aus den Entwässerungsanlagen oder durch Stickstoffeinträge werden begründet ausgeschlossen. Außerdem bilden die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke, wie z. B. der Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 21) und das Merkblatt 153 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA M-153) die Grundlage der vorliegenden wassertechnischen Untersuchungen. Die Konzeption, Lage und Bemessung der Regenrückhaltebecken sowie die Anforderung an die Reinigungsleistung / Qualität des abfließenden Wassers wurde im Übrigen auch mit der SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Trier abgestimmt und entspricht den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

Im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie werden zusätzlich sämtliche straßenspezifische Schadstoffe betrachtet. Für alle relevanten Schadstoffe wurden die Schadstoffkonzentrationen an den Einleitstellen sowie an den Messstellen des Oberflächenwasserkörpers berechnet. Eine Verschlechterung des ökologischen oder des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper kann ausgeschlossen werden. Das Bauvorhaben steht der fristgerechten Erreichung eines guten Zustands der Oberflächenwasserkörper nicht entgegen.

Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Deckblattplanung nochmals geprüft, ob der geplante Abschnitt der A 1 mit den Zielen der EU-WRRL vereinbar ist und eine Verschlechterung des Zustands der Oberflächen- und Grundwasserkörper ausgeschlossen werden kann, bzw. ob das Vorhaben der Erreichung eines guten Zustandes in den festgelegten Fristen nicht entgegensteht. Auch diese Überprüfung zeigte, dass

keine nachteiligen Auswirkungen auf die durch die vorliegende Straßenbaumaßnahme betroffenen Oberflächen- und Grundwasserkörper zu erwarten sind und bestätigte die Ergebnisse des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie.

Die Einwender Nrn. 70 und 71 haben im Rahmen der ergänzenden Planoffenlage nachgefragt, ob in der vorgelegten Planänderung die Behandlung der anfallenden Oberflächenwässer für Feinstpartikel wie z.B. Benzothiazole, Alkylphenole, Bisphenol A, MTBE, DEHP, PAK, PCB, AOX/EOX, MKW sowie Schwermetalle Zn, Cu, Pb und Cd berücksichtigt ist.

Wie bereits in Kapitel E dargelegt, wird durch die Ausstattung der Entwässerungsanlagen mit Retentionsbodenfilteranlagen eine größtmögliche Rückhaltung von Feinstpartikeln gewährleistet. Bei den Retentionsbodenfiltern wird ein Wirkungsgrad für AFS63 (abfiltrierbare Stoffe < 63 µm) von 93 % erreicht. Somit werden durch die geplanten Anlagen auch sehr feine Partikel fast vollständig zurückgehalten. Aufgrund der hohen Reinigungsleistung des Bodenfilters werden auch Schwermetalle und organische Schadstoffe zu einem sehr hohen Anteil zurückgehalten. Eine Überschreitung der Umweltqualitätsnormen von Schadstoffen nach Anlage 6 und Anlage 8 OGewV im Oberflächenwasserkörper ist nach der Behandlung in Retentionsbodenfilteranlagen aufgrund der geringen Ablaufkonzentration lediglich bei Blei und Benzo(a)pyren grundsätzlich möglich. Alle übrigen Stoffe nach Anlage 6 und Anlage 8 werden im Bodenfilter soweit zurückgehalten, dass eine Überschreitung im Gewässer nicht möglich ist. Die Berechnungen der Schadstoffkonzentration im Deckblatt zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 19.5a) belegen jedoch, dass es bei der vorliegenden Autobahnplanung auch bei Blei und Benzo(a)pyren zu keiner messbaren Erhöhung der Schadstoffkonzentration im Wasserkörper und damit zu keiner projektbedingten Überschreitung der betreffenden Umweltqualitätsnormen kommt.

Ferner wurde nachgefragt, ob die Rückhalteräume entsprechend dem „Allgemeinen Rundschreiben Nr. 06/2022, Sachgebiet 03.6: Entwässerung des Straßenkörpers, Oberflächenentwässerung und 12.5: Boden- und Gewässerschutz StB25/7182.8/3-ARS-22/06/3646745“ dimensioniert wurden.

Mit dem „Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 06/2022, Sachgebiet 03.6: Entwässerung des Straßenkörpers, Oberflächenentwässerung sowie 12.5: Boden- und Gewässerschutz (AZ: StB 25/7182.8/3-ARS-22/06/3646745)“ vom 04.03.2022 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die „Richtlinie für die Entwässerung von Straßen (REwS), Ausgabe 2021“ für den Bereich der Bundesfernstraßen eingeführt. Die REwS 21 ersetzt die „Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung, Ausgabe 2005 (RAS-Ew 05)“.

Die Entwässerungsplanung wurde im Rahmen der Deckblattplanung unter Beachtung der REwS 21 überarbeitet. Sämtliche hydraulischen Berechnungen und Dimensionierungen der Entwässerungsanlagen einschließlich der Regenrückhaltebecken berücksichtigen die Vorgaben der REwS 21.

Die Einwender Nrn. 70 und 71 fordern eine Darlegung der vorgesehenen Baustraße von der L 72 zum „Nohner Bach“.

Die Baustraße ist in den Planunterlagen dargestellt. Der Verbindungsweg „Kehrstraße“ dient als Zuwegung für die Herstellung der Talbrücke „Nohner Bach Nord“. Der Weg schließt am südlichen Rand der Ortsgemeinde Trierscheid an die L 72 an. Zusätzliche Belastungen im Ortsteil durch den Baustellenverkehr sind derzeit nicht zu erwarten. Hinsichtlich der „Kehrstraße“ wird ergänzend auf die Ausführungen zur Ortsgemeinde Trierscheid in diesem Beschluss verwiesen.

Hinsichtlich der naturschutzfachlichen Einwendungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses verwiesen. Die vorgesehenen Maßnahmen sowie die Prüfung der Umweltauswirkungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geeignet und sachgerecht. Es sind keine Mängel an den durchgeführten Untersuchungen und Gutachten erkennbar; die Einwendungen sind zurückzuweisen.

Inwieweit das Gewerbegebiet Nohn nur aufgrund der hier vorliegenden Straßenbaumaßnahme geplant wird bzw. werden soll, kann von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht beurteilt werden. Die Planung ist nicht Bestandteil des hier festgestellten Straßenbauvorhabens und steht auch in keinem direkten Zusammenhang. Da die Planung des Gewerbegebietes noch nicht hinreichend verfestigt ist, konnte dies auch nicht in der Planung des Lückenschlusses der A 1 berücksichtigt werden.

Insgesamt sind die Einwendungen aus den dargelegten Gründen zurückzuweisen.

XII.2.59 Einwender Nrn. 72 und 73:

Die Einwender sehen durch die vorliegende Straßenbaumaßnahme erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft, die nicht mehr ausgleichbar sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den naturschutzfachlichen Eingriffen sowie dem Kompensationskonzept umfassend auseinandergesetzt. Mit zusätzlichem Hinweis auf den Bedarfsplan wird diesbezüglich auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses verwiesen. Ebenso wurde auf die einzelnen Betroffenheiten der genannten Tierarten ergänzend in Kapitel E, Nr. XII.3 eingegangen.

Es werden außerdem Beeinträchtigungen des Fluss-Systems der Ahr befürchtet. Jegliche, projektbedingte Wirkungen auf die Fließgewässer wurden u. a. in den FFH-Verträglichkeitsprüfungen dargestellt und geprüft. Beeinträchtigungen durch Einlei-

tungen aus den Entwässerungsanlagen oder durch Stickstoffeinträge werden begründet ausgeschlossen. Außerdem bilden die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke, wie z. B. der Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 21) und das Merkblatt 153 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA M-153) die Grundlage der vorliegenden wassertechnischen Untersuchungen. Die Konzeption, Lage und Bemessung der Regenrückhaltebecken sowie die Anforderung an die Reinigungsleistung / Qualität des abfließenden Wassers wurde im Übrigen auch mit der SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Trier abgestimmt und entspricht den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie. Im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie werden zusätzlich sämtliche straßenspezifische Schadstoffe betrachtet. Für alle relevanten Schadstoffe wurden die Schadstoffkonzentrationen an den Einleitstellen sowie an den Messstellen des Oberflächenwasserkörpers berechnet. Eine Verschlechterung des ökologischen oder des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper kann ausgeschlossen werden. Das Bauvorhaben steht der fristgerechten Erreichung eines guten Zustands der Oberflächenwasserkörper nicht entgegen.

Hinsichtlich der Einwendungen zur Erhöhung von Lärm- und Abgaswerten wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel E, Nr. IX dieses Beschlusses hingewiesen.

Im Weiteren monieren die Einwender den Verlust von großen zusammenhängenden Waldflächen und weisen auf den Klimaschutz hin.

Die Betroffenheit des Biotopverbundes einschließlich der Leitart Wildkatze und die Wirksamkeit der geplanten Vermeidungsmaßnahmen / Querungshilfen wurde entsprechend den aktuellen fachlichen und rechtlichen Anforderungen geprüft. Die aus der Prüfung resultierenden artspezifischen Kompensationsmaßnahmen sind in den Planunterlagen dargelegt. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Gutachten, deren Ergebnisse sowie die daraus resultierenden Maßnahmen als ausreichend, um die Eingriffe in Waldflächen so gering wie möglich zu halten bzw. adäquat auszugleichen.

Bezüglich des Klimaschutzes wird der Vollständigkeit halber auf Kapitel E, Nr. X.6 verwiesen.

Zuletzt werden von Einwenderseite kostengünstigere Alternativen gesehen, welche aus naturschutzfachlicher Sicht vorzuziehen wären.

Ziel des Lückenschlusses ist es, für die A 1 eine durchgängige Autobahnverbindung zu schaffen. Die Fernverbindung über die westlich gelegene Bundesstraße B 51 und teilweise A 60 stellt zum Lückenschluss A 1 keine Alternative dar. Die teils einbahnige Bundesstraße ist bzgl. Verkehrskapazität, -qualität und -sicherheit gegenüber einer Autobahnverbindung nachstehend und stellt keine leistungsfähige Alternative dar.

Mit dem Lückenschluss A 1 kommt es darüber hinaus zu Entlastungswirkungen auf dem Streckenzug B 51 / A 60 von 23 % - 33 % des Verkehrsaufkommens, was in

Bezug auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch eine Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbeeinträchtigungen mit sich führt.

Die Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur wird bundesweit mit Hochdruck betrieben. Neben der Sanierung von Straßen ist jedoch auch der Neubau von Straßen als wichtiger Bestandteil zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur als eindeutiges Ziel definiert. Der vorliegende Planungsabschnitt ist Bestandteil des rund 25,2 Kilometer langen Autobahnlückenschlusses der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg (B 410) und der Anschlussstelle Blankenheim (B 51) und im Bedarfsplan verankert.

Die Einwendungen sind haltlos und werden somit zurückgewiesen.

XII.2.60 Einwender Nr. 74:

Der Einwender Nr. 74 lehnt das vorliegende Bauprojekt ab. Dies begründet er u. a. mit erheblichen Eingriffen in die Naturschutz-, FFH- und Vogelschutzgebiete.

Der Vorhabenträger hat umfassende Untersuchungen zu den jeweiligen geschützten Gebieten und zu den dort vorkommenden Tierarten vorgenommen. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sind die vorgenommenen Untersuchungen sowie die der Planung zu Grunde gelegten Gutachten nicht zu beanstanden. Sie entsprechen nicht nur den fachlichen und rechtlichen Vorgaben, sondern legen die Betroffenheiten und das vorgesehene Kompensationskonzept nachvollziehbar dar. Die Obere Naturschutzbehörde hat im Übrigen dem Konzept zugestimmt.

Auch der Einwand, dass die Durchführung einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung fehlt, ist haltlos. Die Planfeststellungsbehörde hat sich bereits in Kapitel E, Nr. X.8.6 des Beschlusses ausführlich mit dieser Thematik befasst. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird darauf verwiesen.

Der Einwender moniert die Alternativenprüfung, insbesondere auch im Hinblick auf einen möglichen Ausbau der B 51. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde umfassend in Kapitel E, Nrn. IV.5 und X des Beschlusses ausgeführt.

Ebenfalls wurde sich ausreichend mit dem Klimaschutz befasst. Es wird insbesondere auf Kapitel E, Nrn. IV, X.5 und X.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Im Weiteren bezieht sich der Einwender auf einen Zeitungsartikel aus dem Jahre 2004, in dem das Vorkommen des Haselhuhns thematisiert wird.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit einem möglichen Vorkommen des Haselhuhns in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses umfangreich auseinandergesetzt. Die vorgebrachte Einwendung zur Prüfung des Haselhuhn-Vorkommens wird mit dem obigen Verweis zurückgewiesen.

Es wird außerdem von Einwenderseite gefordert, die Einwendungen der EU-Kommission vorzulegen.

Zunächst ist klarzustellen, dass die Beteiligung der EU-Kommission im vorliegenden Fall nicht erforderlich war bzw. ist. Die hierfür erforderlichen Voraussetzungen nach § 34 BNatSchG liegen nicht vor. Die Vorlage eingegangener Einwendungen bei der EU-Kommission ist weder von Seiten des Straßenbaulastträgers noch von Seiten der Planfeststellungsbehörde zu veranlassen.

Der Einwender macht sich die Stellungnahme des BUND zu eigen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Kapitel E, Nr. XII.3 dieses Beschlusses verwiesen. Dort sowie in Kapitel E, X.4 sind auch Ausführungen zu den Betroffenheiten der FFH-Gebiete zu entnehmen. Die Planfeststellungsbehörde stellt im Ergebnis keine Mängel an den vorgenommenen Verträglichkeitsprüfungen fest. Auch der Hinweis des Einwenders auf Zeitungsartikel und ein Gerichtsurteil lassen keine Zweifel an den Gutachten erkennen.

Des Weiteren bittet der Einwender um Stellungnahme zu der seiner Ansicht nach erfolgten Fehlkalkulation bei der A 1 sowie beim „Hochmoselübergang“.

Bezüglich Einwendungen bzw. Zweifel an anderen Verfahren, wie hier dem „Hochmoselübergang“ wird im hier vorliegenden Verfahren nicht entschieden. Diese sind kein Bestandteil des hier planfestgestellten Projektes. Hinsichtlich etwaiger Zweifel an den prognostizierten und zu Grunde gelegten Verkehrszahlen für das hier in Rede stehende Projekt der A 1 wird auf Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses verwiesen. Es wird der Vollständigkeit halber bereits an dieser Stelle auf den aktuellen Bedarfsplan hingewiesen.

Zuletzt wird auf die Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme und deren Planrechtfertigung hingewiesen (vgl. auch Kapitel E, Nr. IV). Die Einwendung wird zurückgewiesen.

XII.2.61 Einwender Nr. 75:

Von Einwenderseite wird zunächst eine erneute Prüfung und Prognose sowie eine Nutzen-Kosten-Untersuchung gefordert, da sich die Verkehrsnachfrage verändert habe.

Die Planfeststellungsbehörde verweist diesbezüglich auf die umfangreichen Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses. Dort wird die Notwendigkeit, insbesondere auch der bestehende Bedarf durch den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, dargestellt.

Im Übrigen wurde die dem Vorhaben zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung im Jahre 2015 aktualisiert. Auch die dort ausgewiesenen Belastungen rechtfertigen weiterhin den Lückenschluss der A 1. Nähere Ausführungen zu der prognostizierten Verkehrsbelastung können Kapitel E, Nrn. IV.1 und IV.6 entnommen werden.

Des Weiteren stellt der Einwender Nr. 75 dar, dass die klimapolitische Verkehrsbelastung deutlich gesenkt werden muss. Der Bau der A 1 ist dabei nicht zukunftsweisend. Es sind deshalb die zu erwartenden Verkehrsmengen inkl. Vermeidungs-, Verlagerungs- und Verbesserungspotentiale zu prüfen.

Auch hierzu wird auf die Notwendigkeit der Planung und den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hingewiesen. Zudem hat sich die Planfeststellungsbehörde mit der Thematik „Klimaschutz“ umfassend beschäftigt. Auf Kapitel E, Nrn. IV, X.5 und X.6 wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Es wird von Einwenderseite die Berücksichtigung der aktuellen Kostensteigerungen und eine entsprechende Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Analyse als notwendig erachtet. Zudem wird der Verzicht der Baumaßnahme und die Investition in umweltfreundliche und klimaverträgliche Mobilität gefordert.

Es handelt sich zwar bei diesem Projekt ganz unstreitig um eine kostenintensive Baumaßnahme, was angesichts des Neubaus einer rd. 10 km langen Trasse allerdings im Bereich des Üblichen liegt. Den Kosten steht jedoch eine deutliche Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber, welche in der Kosten-Nutzen-Betrachtung von entscheidendem Gewicht ist. Damit wäre selbst bei höheren Kosten die Wirtschaftlichkeit gegeben. Die Planfeststellungsbehörde hält die Planung aus diesen Gründen auch hinsichtlich des notwendigen kostenmäßigen Aufwandes für gerechtfertigt. Weitere Ausführungen zur Notwendigkeit der Maßnahme sind Kapitel E, IV zu entnehmen.

XII.2.62 Einwender Nr. 76:

Der Einwender Nr. 76 macht in seinem Einwand geltend, dass lärmtechnische Beeinträchtigungen bei ungünstiger Wetterlage an seinem Wohnhaus in Borler zu erwarten sind. Er bemängelt, dass in der Lärmuntersuchung keine Potenzierung von Schallwellen (z.B. Lärmimmissionen der Kalkwerke) vorgenommen worden ist. Die Durchführung von Schall- und Sichtschutzmaßnahmen wird insbesondere an der Talbrücke „Nohner Bachtal Süd“ gefordert.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dem Einwand ausführlich befasst. Die vorgenommene Berechnung der Lärmimmissionen wurde entsprechend den gültigen Richtlinien und gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt. Die Grenzwerte werden für das Wohnhaus des Einwenders Nr. 76 nicht überschritten. Eine Potenzierung von Schallwellen ist weder vorgesehen noch erforderlich. Im Übrigen ist anzumerken, dass die vorgesehene Trasse entlang der Ortslage Borler größtenteils im Einschnitt liegt. Es werden außerdem auf den Talbrücken „Nohner Bachtal Süd“, „Heyroth“ und „Heiental“ Blend- und Sichtschutzwände mit Höhen von 2,0 bis 4,0 m errichtet. Diese dienen zusätzlich einer Abschirmung der anliegenden Ortslagen. Es sind somit keine

kumulativen Wirkungen zu erwarten. Hinsichtlich der Einzelheiten zu den vorgenommenen Lärmberechnungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel E, Nr. IX verwiesen.

Dem Einwand kann aus den genannten Gründen nicht entsprochen werden.

Dies gilt auch für den Einwand, dass die Berechnung des Lärms nicht auf den inzwischen vorliegenden Verkehrsprognosen mit weniger Verkehrsaufkommen erfolgen darf. Die in den Planunterlagen befindliche Lärmuntersuchung basiert auf der Verkehrsuntersuchung mit dem höchsten Verkehrsaufkommen. Dies stellt gewissermaßen ein verkehrliches Worst-Case-Szenario zu Gunsten der Planungsbetroffenen dar. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die lärmtechnischen Berechnungen als sachgerecht und ausreichend. Dem Vorhabenträger konnten somit auch keine (zusätzlichen) Schallschutzmaßnahmen auferlegt werden.

Hinsichtlich der Einwendungen zu Eingriffen in Wasserschutzgebiete, Vogelschutzgebiete und die Natur ist darauf hinzuweisen, dass von der vorliegenden Planung keine Wasserschutzgebiete tangiert werden. Eingriffe in Natur und Landschaft werden umfassend kompensiert. Auch die Betroffenheit von Vogelschutzgebieten wurde ausführlich geprüft. Diesbezüglich wird auf die Darstellungen in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren hat der Einwander Nr. 76 bemängelt, dass die naturschutzfachlichen Maßnahmen nicht textlich, sondern nur bildlich dargestellt sind. Er fordert eine Nachbesserung mit erneuter Offenlage.

Die Planunterlagen enthalten – entgegen der Auffassung des Einwenders – umfassende textliche Beschreibungen und Bewertungen der naturschutzfachlichen Maßnahmen. Diese sind zum einen im Landschaftspflegerischen Begleitplan als auch im Maßnahmenverzeichnis und zum anderen in den naturschutzfachlichen Gutachten enthalten. Eine Zusammenfassung befindet sich zusätzlich im Erläuterungsbericht. Die Planfeststellungsbehörde stellt deshalb fest, dass die geplanten Kompensationsmaßnahmen in den Planunterlagen textlich in vollumfänglicher Form beschrieben wurden. Die Notwendigkeit weiterer Unterlagen und einer erneuten Offenlage ist in keinster Weise ersichtlich.

Hinsichtlich der bemängelten Abschnittsbildung wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses verwiesen. Der vorgebrachte Einwand ist unbegründet und damit zurückzuweisen.

XII.2.63 Einwender Nr. 77:

Der Einwender Nr. 77 kritisiert die Straßenbaumaßnahme aufgrund der erheblichen Eingriffe in die Natur und Landschaft.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich umfassend mit diesem Einwand befasst. Diesbezüglich wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel E, Nrn. X und XII.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren sieht der Einwender ein hohes Risiko für die Belastung von Oberflächengewässern.

Der Vorhabenträger hat jegliche, projektbedingte Wirkungen auf die Fließgewässer (insbesondere) in der FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) „Ahrtal“ geprüft und bewertet. Beeinträchtigungen durch Einleitungen aus den Entwässerungsanlagen oder durch Stickstoffeinträge werden ausgeschlossen. Die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke bilden außerdem die Grundlage der vorliegenden wassertechnischen Untersuchungen. Die Konzeption, Lage und Bemessung der Regenrückhaltebecken sowie die Anforderung an die Reinigungsleistung / Qualität des abfließenden Wassers wurde mit der oberen Wasserbehörde abgestimmt und entspricht den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

Die Auswirkungen auf die Oberflächenwasserkörper, darunter auch die betriebsbedingten Veränderungen des Abflusses sowie die Einträge von Schadstoffen werden im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie dargestellt. Dort ist ebenfalls dargelegt, dass eine Verschlechterung des ökologischen oder des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper ausgeschlossen werden kann. Das Bauvorhaben steht der fristgerechten Erreichung eines guten Zustands der Oberflächenwasserkörper nicht entgegen.

Dies gilt gleichermaßen für die Prüfung der betroffenen Grundwasserkörper. Eine Verschlechterung des derzeit guten mengenmäßigen und chemischen Zustands der Grundwasserkörper kann ausgeschlossen werden. Auch hier steht das Bauvorhaben der fristgerechten Erreichung eines guten Zustands der Grundwasserkörper nicht entgegen. Die befürchteten Beeinträchtigungen der Trinkwasserversorgung sind damit unberechtigt.

Es wird außerdem moniert, dass der Bau der A 1 unzumutbare Lärm- und Abgasbelastigungen der unmittelbar anliegenden Ortschaften hervorruft.

Die Planfeststellungsbehörde verweist diesbezüglich auf Kapitel E, Nr. IX dieses Beschlusses. Dort wurden auch die vorgebrachten Einwendungen zum Immissionschutz (Lärm und Luftschadstoffe) umfangreich beleuchtet und abgehandelt. Bezüglich der Einwendungen zum Klimaschutz wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nrn. IV, X.5 und X.6 verwiesen.

Der Einwender äußert Zweifel an der vorgenommenen Alternativenprüfung sowie an den zu Grunde gelegten Verkehrszahlen. Hierzu wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel E, Nrn. IV.1 und IV.6 des Beschlusses verwiesen. Der Einwendung kann aus den oben dargelegten Gründen nicht entsprochen werden. Sie wird zurückgewiesen.

XII.2.64 Einwender Nrn. 78 und 79:

Die Einwender Nrn. 78 und 79 sehen den Bau der A 1 nicht als erforderlich an. Außerdem monieren Sie die Zerstörung von u. a. Wasserschutzgebieten, Brunneneinzugsgebieten und Bachläufen.

Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde auf Kapitel E, Nr. IV.1 hin, wo die Gründe, welche die Planung rechtfertigen, ausführlich dargelegt sind. Insbesondere ist hier die Ausweisung des Vorhabens in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG zu erwähnen, die deutlich macht, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat.

Im Übrigen wird angemerkt, dass von der vorliegenden Straßenbaumaßnahme keine Wasserschutzgebiete tangiert werden.

Der Vorhabenträger hat jegliche Beeinträchtigungen von Gewässern geprüft und bewertet. Wie den wassertechnischen Unterlagen sowie dem „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ zu entnehmen ist, werden Verschlechterungen der Oberflächen- und Grundwasserkörper ausgeschlossen. Auch die Prüfung und Bewertung möglicher projektbedingter Auswirkungen auf Fließgewässer werden in den FFH-Verträglichkeitsprüfungen dargestellt.

Unter Beachtung der einschlägigen aktuellen Richtlinien zur Entwässerung und den vorgenommenen wasserrechtlichen Maßnahmen (wie z. B. die Anlage von Regenrückhaltebecken) hat die obere Wasserbehörde ihr Einverständnis zum hier planfestgestellten Vorhaben erteilt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erfüllt die festgestellte Planung aufgrund der umfassenden Untersuchungen in jeder Hinsicht die gemeinschaftsrechtlichen sowie die bundes- und landesrechtlichen Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz.

Die Einwender tragen des Weiteren vor, dass durch den Bau des vorliegenden Abschnittes die „Lücke“ immer kleiner wird und damit umweltfreundliche Trassenalternativen undenkbar werden.

Hinsichtlich der Zweifel an der vorliegenden Trassenführung, der fehlenden Prüfung der Nullvariante bzw. ggf. anderweitiger, umweltfreundlicher Alternativen wird auf Kapitel E, Nr. IV.5 dieses Beschlusses verwiesen. Dort hat die Planfeststellungsbehörde

bereits festgestellt, dass sich nach Prüfung und Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Vergleich zur Feststellungsvariante keine andere Variante als vorzugswürdig darstellt.

Die Frage des wirtschaftlichen Einsatzes von Steuergeldern hängt unmittelbar mit der Notwendigkeit des Neubaus der A 1 als Lückenschluss und somit auch mit dem vorliegenden Planfeststellungsabschnitt der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau zusammen. Die Erforderlichkeit ergibt sich aus den gesetzlichen Festlegungen des Bedarfsplanes. Aufgrund des festgestellten hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist ein volkswirtschaftlicher Nutzen der vorliegenden Neubaumaßnahme gegeben und die gesamtwirtschaftliche und damit das Allgemeinwohl begründende Notwendigkeit festgestellt. Durch den Bau der A 1 wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem gegenständlichen Straßenteilstück und im untergeordneten Straßennetz erheblich verbessert. Der Einwand der Steuerverschwendung erscheint der Planfeststellungsbehörde in diesem Falle als nicht haltbar.

In der Einwendung wird außerdem ausgeführt, dass den Bewohnern in der Eifel durch den Bau der A 1 die Chancen auf Ökobauertum und Arbeitsplätze genommen werden.

Im Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP IV) 2008 wird im Kapitel V, Sicherung und Fortentwicklung der Infrastruktur, auf die wesentlichen Grundzüge der rheinland-pfälzischen Verkehrspolitik eingegangen. Unter dem Leitbild „Mobilität sichern“ sind die nachhaltige Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Landesteilen sowie auch die Sicherung und weitere Verbesserung der großräumigen Standortgunst grundlegende Vorgaben. Neben dem Erhalt der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur wird in der Einleitung ausdrücklich Bezug auf fehlende Infrastrukturbestandteile genommen. Demnach ist die Schließung von Lücken in den Verkehrsnetzen unverzichtbar für die Sicherung der Mobilität insgesamt sowie die Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren und der ländlichen Regionen des Landes. Im funktionalen Straßennetz wird die Trasse der A 1 zwischen dem Dreieck Vulkaneifel und der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen, einschließlich des vorliegenden Planungsabschnittes, als großräumige Verbindung kategorisiert. In Ziffer 150 des LEP IV ist die landesplanerische Aussage vermerkt, dass die A 1, auf rheinland-pfälzischem Territorium zwischen der nordrhein-westfälischen Landesgrenze bei Tondorf bis zur A 48 bei Mehren (Autobahndreieck Vulkaneifel), als Lücke im Netz der großräumigen Verbindungen mit Priorität zu schließen ist, um vollwertige Verkehrswege zu erhalten. Verschiedene ergänzende Aussagen in weiteren Textstellen des LEP IV betonen die Bedeutung des Lückenschlusses für die Landesplanung und die Landentwicklung von Rheinland-Pfalz. In den zuständigen Regionalplänen Region Mittelrhein-Westwald und Region Trier wird der Lückenschluss der A 1 als bedeutende entwicklungspolitische und verkehrsfunktionale Zielmaßnahme benannt. Die Forderung nach dem

Lückenschluss ist von den aktuell verbindlichen Regionalplänen bis hin zu den Vorgängerversionen zu verfolgen und wird stets als herausragende Maßnahme zur Entwicklung des Raumes benannt.

Es wird von den Einwendern gefordert, dass die Eifel als Naherholungsgebiet erhalten bleibt.

Der Untersuchungsraum befindet sich außerhalb der regional bedeutsamen historischen Kulturlandschaft sowie der regional bedeutsamen Erholungs- und Erlebnisräume. Der landesweit bedeutsame Erholungs- und Erlebnisraum wird östlich von Brück kleinflächig tangiert. Eine relevante Betroffenheit der landesweit und regional bedeutsamen Bereiche für die Erholung und den Tourismus kann hieraus nicht erkannt werden.

Die verbleibenden marginalen Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion werden durch die geplanten Maßnahmen für das Landschaftsbild kompensiert. Der Landschaftspflegerische Begleitplan stellt dar, dass das Landschaftsbild (einschließlich Erholungsfunktion) landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet wird.

Hinsichtlich der Zweifel an der Notwendigkeit der Maßnahme und den Verweis auf die bestehenden Autobahnen wird auf die umfassenden Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen zur mangelnden Berücksichtigung des Klimaschutzes wurden bereits in Kapitel E, Nrn. IV, X.5 und X.6 dieses Beschlusses abgehandelt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird darauf verwiesen.

Im Ergebnis werden die Einwendungen aus den o. g. Gründen zurückgewiesen.

XII.2.65 Einwender Nrn. 80, 81 und 82:

Die Einwender geben an, durch das Straßenbauvorhaben persönlich betroffen zu sein. Sie befürchten eine Verschlechterung der Lebensqualität sowie eine erhebliche Lärmbelästigung. Außerdem ist eine Zerstörung des Waldgebietes zu erwarten.

Der Untersuchungsraum ist für die Erholung von Bedeutung, da große Teile innerhalb des Naturparks Vulkaneifel und des Landschaftsschutzgebietes „Rhein-Ahr-Eifel“ liegen. Dies wurde bei der Erstellung der Planung und bei der Bewertung des Eingriffs insbesondere mit Blick auf die Erholungsfunktion der einzelnen Bezugsräume besonders berücksichtigt. Die Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion werden durch die geplanten Maßnahmen für das Landschaftsbild kompensiert. Die Bedeutung des Untersuchungsgebietes als Naherholungsgebiet für Freizeitaktivitäten (u.a. Wandern und Radfahren) wurde innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplans bezugsraumbezogen in Form der landschaftsgebundenen Erholung berücksichtigt. Hierbei wurde insbesondere die Empfindlichkeit dieser Bereiche gegenüber Lärm beurteilt.

Die bezugsraumbezogene Konfliktanalyse hat die jeweiligen Eingriffe in die landschaftsgebundene Erholung ermittelt und entsprechende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass das Landschaftsbild (einschließlich Erholungsfunktion) landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet wird.

Erhebliche Lärmbelästigungen sind in der Ortslage Nohn (entgegen der Einwendung) nicht zu erwarten. Die Autobahn liegt ca. 1 km von der Ortslage entfernt. Außerdem befindet sie sich in einem etwa 30 m tiefen Einschnitt. Der Verkehr auf der Talbrücke Hollerseifen wird außerdem durch Sichtschutzwände von der Ortslage zusätzlich abgeschirmt. Im Übrigen liegen die berechneten Immissionswerte deutlich unterhalb den maßgeblichen Grenzwerten. Detaillierte Ausführungen zu den Lärmberechnungen sind Kapitel E, Nr. IX.1 zu entnehmen.

Bezüglich der Einwendung zur Zerstörung des Waldgebietes ist darauf hinzuweisen, dass die Inanspruchnahme von Waldflächen durch die neue Trasse auf das Mindestmaß beschränkt wurde. Von einer vollständigen Zerstörung des Waldgebietes kann somit keinesfalls gesprochen werden. Außerdem werden die durch die Inanspruchnahmen der Waldflächen entstehenden Konflikte vollständig ausgeglichen. Die Obere Naturschutzbehörde hat dem naturschutzfachlichen Konzept im Übrigen zugestimmt.

XII.2.66 Einwender Nr. 83:

Der Einwender Nr. 83 befürchtet durch den Bau der A 1 zusätzlichen Lärm, Abgase und Verkehr in der Ortslage Senscheid.

Zunächst ist anzumerken, dass die Ortslage ca. 1,8 km entfernt zum geplanten Verlauf der A 1 liegt. Die Trasse befindet sich außerdem in einem ca. 30 m tief liegenden Einschnitt. Damit werden Lärmimmissionen bereits reduziert. Auch die vorgesehenen Sichtschutzwände auf der Talbrücke Hollerseifen schirmen die Ortslage ab. Es sind somit keine Beeinträchtigungen durch Lärm oder Abgase durch die A 1 ersichtlich. Im Übrigen liegen die berechneten Immissionswerte deutlich unterhalb den maßgeblichen Grenzwerten. Detaillierte Ausführungen zu den Lärmberechnungen sind Kapitel E, Nr. IX.1 zu entnehmen.

Bezüglich der Einwendung zum Verkehr bzw. der Abschnittsbildung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die umfassenden Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses verwiesen.

In einem weiteren Schreiben moniert der Einwender den Verzicht des Erörterungstermins. Die Planfeststellungsbehörde hat in Kapitel E, Nr. III.4 dieses Beschlusses ausführlich dargelegt, dass diese Vorgehensweise in keiner Weise zu beanstanden ist. Auf diesen Abschnitt wird verwiesen.

Die vorgebrachten naturschutzfachlichen und wasserrechtlichen Einwendungen sind im Übrigen unbegründet. Bereits in Kapitel E, Nrn. V und X hat sich die Planfeststellungsbehörde mit diesen Einwendungen befasst. Das Vorhaben ist aus naturschutzfachlicher sowie wasserwirtschaftlicher Sicht zulässig. Die Details können den genannten Ausführungen entnommen werden.

Die Einwendung wird aus den oben genannten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.67 Einwender Nr. 84:

Der Einwender Nr. 84 schlägt den Bau einer Ortsumgehung Nohn sowie die Anlegung einer Überholspur im Ahrtal an die B 258 vor. Es wird auch der Ausbau des Radwegenetzes im Bereich des Nürburgringes gefordert. Des Weiteren fühlt er sich durch nächtlichen Lärm von dem Bau der A 1 betroffen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Notwendigkeit der vorliegenden Straßenbaumaßnahme umfassend dargelegt (vgl. Kapitel E, Nr. IV.1 des Beschlusses). Insbesondere ist hier die Ausweisung des Vorhabens in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG zu erwähnen. Den Bau einer Ortsumgehung für die Ortslage Nohn, die Anlegung der angesprochenen Überholspur oder der Ausbau des Radwegenetzes ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes. Hierfür wäre ein gesondertes Baurechtsverfahren durchzuführen. Die Zielsetzung und planrechtliche Vorgabe zum Bau des Lückenschlusses der A 1 aus dem Bundesverkehrswegeplanes steht in keinem Zusammenhang mit den geforderten Baumaßnahmen.

Hinsichtlich der Zerschneidung der Natur wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X des Beschlusses verwiesen.

Es ist außerdem anzumerken, dass eine Lärmbetroffenheit durch den Bau der A 1 ausgeschlossen werden kann. Die Ortslage Wiesemscheid liegt in einer Entfernung von ca. 6 km. Es sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher keine Beeinträchtigungen durch Lärmeinwirkungen zu erwarten.

Der Einwender moniert des Weiteren eine Mehrbelastung der Ortslage Wirft, welche mit dem Bau der Anschlussstelle Adenau begründet wird. Hierzu wird auf Kapitel E, Nr. IV verwiesen, wo die zusätzliche Lärmbelastung durch Zubringerverkehre / Lärmschutz in Folge von Verkehrszunahmen im weiteren Straßennetz dargestellt wurde. Danach ist festzuhalten, dass als kausale Folge des Neubaus der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau in der Ortslage Wirft keine Verkehrssituation eintreten wird, mit der eine „wesentliche“ Verkehrslärmerhöhung einhergeht. Der erwartete Mehrverkehr auf der L 10 entspricht der Charakteristik einer unterdurchschnittlich belasteten Landesstraße. Erhebliche Beeinträchtigungen der Ortslage sind somit nicht erkennbar.

Auch mit den Zweifeln an der Verkehrsprognose wurde sich bereits in Kapitel E, Nr. IV ausführlich befasst.

Die Einwendung wird aus den dargelegten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.68 Einwender Nr. 85:

In der Einwendung Nr. 85 wird der Ausbau der B 51 vorgeschlagen. Anschließend wird eine Lärmbelästigung und Wertminderung durch den Bau der A 1 als persönliche Betroffenheit angegeben.

Der Ausbau der B 51 entspricht nicht der Zielsetzung und der planrechtlichen Vorgabe zum Lückenschluss der A 1 nach dem Bundesverkehrswegeplan. Hierzu wäre ein gesondertes Baurechtsverfahren durchzuführen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses hingewiesen.

Lärmbetroffenheiten in der Ortslage Dorsel werden durch den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt nicht ausgelöst. Die Ortslage befindet in einer Entfernung von ca. 2,5 km. Eventuelle Auswirkungen durch die Weiterführung der A 1 sind in dem Planfeststellungsverfahren zum Anschlussabschnitt „AS Adenau bis AS Lommersdorf“ zu prüfen und zu würdigen. Auf dieses Verfahren wird verwiesen.

Eine Wertminderung der Grundstücke in der Ortslage Dorsel ist aufgrund des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens nicht zu erwarten. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.6.4 dieses Beschlusses hingewiesen. Der Vollständigkeit halber wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass es sich bei solchen Einwendungen um entschädigungsrechtliche Fragen handelt. Diese sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern sind im sich anschließenden Entschädigungsverfahren zu regeln.

Insgesamt wird die Einwendung aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.69 Einwender Nr. 86:

Der Einwender Nr. 86 macht in seinem Einwand geltend, durch die wirtschaftliche Beeinträchtigung der Ortsgemeinde Trierscheid betroffen zu sein. Des Weiteren sieht er die Wohnqualität und Lärmbelastung durch die Straßenbaumaßnahme erheblich beeinträchtigt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist eine wirtschaftliche Betroffenheit des Einwenders nicht erkennbar, da auch eine nähere Begründung nicht vorgelegt wurde. Die vorgebrachten Äußerungen der Ortsgemeinde wurden unter Kapitel E, Nr. XII.1 dieses Beschlusses abgehandelt, auf die hiermit verwiesen wird.

Die von Einwenderseite befürchteten Beeinträchtigungen der Wohnqualität bzw. durch Lärm sind unbegründet.

Zwar liegt die Trasse teilweise im Erholungsraum, jedoch werden die Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion durch das umfassende Maßnahmenkonzept für das Landschaftsbild ausreichend kompensiert. Verbleibende Beeinträchtigungen sind ausgeschlossen.

Lärmbetroffenheiten in der Ortslage Trierscheid, welche sich etwa 1,4 km entfernt von der zukünftigen Trasse befindet, wurden geprüft und bewertet. Die berechneten Immissionswerte liegen deutlich unter den maßgeblichen Grenzwerten. Dem Vorhabenträger konnten somit keine Schallschutzmaßnahmen auferlegt werden. Im Übrigen wird in der Ortslage Trierscheid von einer Entlastungswirkung ausgegangen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Einwendung als unbegründet zurückzuweisen.

XII.2.70 Einwender Nr. 87:

In der Einwendung Nr. 87 wird der Ausbau aller bereits bestehenden Autobahnen vorgeschlagen. Der Einwender stellt zudem dar, dass die Erhaltung der Natur wichtig sei.

Die Planfeststellungsbehörde weist zunächst darauf hin, dass der Ausbau des bestehenden Straßennetzes nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist. Hierzu wäre ein jeweiliges, gesondertes Baurechtsverfahren durchzuführen.

In Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses werden bereits ausführlich die Gründe, welche die vorliegende Maßnahme rechtfertigen, erläutert. Insbesondere ist hier die Ausweisung des Vorhabens in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG zu erwähnen, die deutlich macht, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat. Die Einwendung ist damit unbegründet.

Mit den Beeinträchtigungen der Natur hat sich die Planfeststellungsbehörde umfassend auseinandergesetzt. Dabei kommt sie zu dem Ergebnis, dass das vorgesehene landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept die Beeinträchtigungen ausreichend kompensiert. Die detaillierte Prüfung und Bewertung ist Kapitel E, Nr. X zu entnehmen.

Die vorgebrachte Einwendung wird zurückgewiesen.

XII.2.71 Einwender Nr. 88:

Der Einwender schlägt die Modernisierung von Bahntrassen anstelle des geplanten Straßenbauprojektes vor. Dadurch könnte die Landschaft geschont und der CO₂-Ausstoß verringert werden. Zusätzlich befürchtet er Lärmbelästigungen und den Wegfall der Naherholungsgebiete.

Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde auf Kapitel E, Nr. IV.1 hin, wo die Gründe, welche die Planung rechtfertigen, ausführlich dargelegt sind. Insbesondere ist hier die Ausweisung des Vorhabens in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG zu erwähnen, die deutlich macht, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat. Eine Reaktivierung bzw. Ertüchtigung von Bahnstrecken stellt im Übrigen zu dem hier vorgesehenen Autobahneubau keine vorrangig zu berücksichtigende Alternative dar. Auf die umfassenden Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bezüglich der Lärmbefürchtungen ist anzumerken, dass die berechneten Immissionswerte für die Wohngebäude in der Ortslage Bongard deutlich unter den maßgeblichen Grenzwerten liegen. Es gibt daher keine Veranlassung, dem Vorhabenträger die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen. Grenzwertüberschreitungen können auch für das Wohngebäude des Einwenders Nr. 88 ausgeschlossen werden.

Die Bedeutung des Untersuchungsgebietes als Naherholungsgebiet für Freizeitaktivitäten (u.a. Wandern und Radfahren) wurde in den Planunterlagen (z. B. im Landschaftspflegerischen Begleitplan) geprüft und berücksichtigt. Den Naherholungsbereichen wird dabei insbesondere eine Empfindlichkeit gegenüber Lärm unterstellt. Im Rahmen der Konfliktanalyse wurde bezugsraumbezogen überprüft, inwieweit relevante Erholungsbereiche mit Schallemissionen überlagert werden. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass das Landschaftsbild (einschließlich Erholungsfunktion) landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet wird. Es verbleiben keine Eingriffe in die Naherholungsgebiete nach Abschluss der Baumaßnahme.

Der Einwand wird aus den dargelegten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.72 Einwender Nrn. 89 und 90:

Die Einwender lehnen das geplante Straßenbauprojekt ab und schlagen den Ausbau der B 51 als Alternative vor. Der Bau einer weiteren Autobahn stelle u. a. einen erheblichen Eingriff in die Natur dar.

Zur Vermeidung von Wiederholungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses. Dort wurden bereits die Gründe, welche die Planung rechtfertigen, ausführlich dargelegt. Insbesondere ist hier die Ausweisung des Vorhabens in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG zu erwähnen, die deutlich macht, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat.

Die von Einwenderseite angesprochene Lärmbeeinträchtigung ist unbegründet. Die Ortslage Münch befindet sich etwa 3,8 km entfernt von der geplanten Trasse. Eine Lärmbetroffenheit kann hier ausgeschlossen werden. Eventuelle Auswirkungen des

Folgeabschnittes zwischen AS Adenau und AS Lommersdorf sind in dem dafür vorgesehenen Planfeststellungsverfahren zu prüfen und entsprechend zu würdigen.

Auch die Einwendungen hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen der Naherholungsgebiete oder das Hochwasserrisiko sind haltlos.

Die Bedeutung des Untersuchungsgebietes als Naherholungsgebiet für Freizeitaktivitäten (u. a. Wandern und Radfahren) wurde innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplans bezugsraumbezogen in Form der landschaftsgebundenen Erholung berücksichtigt. Hierbei wurde insbesondere die Empfindlichkeit dieser Bereiche gegenüber Lärm beurteilt. Die bezugsraumbezogene Konfliktdanalyse hat die jeweiligen Eingriffe in die landschaftsgebundene Erholung ermittelt und entsprechende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass das Landschaftsbild (einschließlich Erholungsfunktion) landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet wird. Verbleibende Beeinträchtigungen können ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich des befürchteten Hochwasserrisikos und der Verunreinigung von Gewässern wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel E, Nr. V.7 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren tragen die Einwender einen Wertverlust der Immobilien vor. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass der hier festgestellte Neubau der A 1 zwangsläufig zu einer Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität führen wird. Dies gilt auch für die vermutete Wertminderung von Immobilien. Der hier vorliegenden Planung liegt eine Trasse zu Grunde, die weitgehend fern von Ortslagen verläuft. Auf Grund dessen treten dort keine relevanten straßenbaubedingten Immissionen nach Inbetriebnahme der A 1 auf. Selbst im Falle einer tatsächlich eintretenden Wertminderung der Immobilien kann von der vorliegenden festgestellten Planung nicht abgerückt werden. Hier geht das Gemeinwohlinteresse an einer leistungsfähigen und den verkehrlichen Erfordernissen entsprechenden großräumigen Fernstraßenverbindung den Einzelinteressen vor. Gegebenenfalls sind jedoch in dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren etwaige Ansprüche zu prüfen.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft, die von Einwenderseite moniert werden, wurden bereits in den Unterlagen umfassend geprüft und das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept dargestellt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den diesbezüglich eingegangenen Einwendungen in Kapitel E, Nr. X befasst. Auf die umfangreichen Ausführungen wird verwiesen.

Insgesamt sind die Einwendungen aufgrund der dargelegten Gründe zurückzuweisen.

XII.2.73 Einwender Nr. 91:

In der Einwendung wird eine persönliche Betroffenheit durch Lärmbelästigung geltend gemacht. Es wird vorgetragen, dass bei einer fehlenden Anschlussstelle bei Lommersdorf mehr Verkehr durch die Ortslage Blankenheim verlagert wird.

Es wird zunächst festgestellt, dass sich die Ortslage über 14 km entfernt von der geplanten Trasse der A 1 befindet. Lärmbeeinträchtigungen durch den vorliegenden Planungsabschnitt können ausgeschlossen werden. Eventuelle Lärmbelästigungen aufgrund der Weiterführung zwischen AS Adenau und AS Blankenheim sind in dem diesbezüglich durchzuführenden Planfeststellungsverfahren zu prüfen und zu würdigen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Planung des Abschnittes AS Blankenheim bis AS Lommersdorf bereits eine Anschlussstelle bei Lommersdorf vorsieht.

Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.

XII.2.74 Einwender Nr. 92:

Der Einwender Nr. 92 befürchtet durch den Bau der A 1 zusätzlichen Lärm, Abgase und Verkehr in der Ortslage Senscheid.

Zunächst ist anzumerken, dass die Ortslage ca. 1,8 km entfernt zum geplanten Verlauf der A 1 liegt. Die Trasse befindet sich außerdem in einem ca. 30 m tief liegenden Einschnitt. Damit werden Lärmimmissionen bereits reduziert. Auch die vorgesehenen Sichtschutzwände auf der Talbrücke Hollerseifen schirmen die Ortslage ab. Es sind somit keine Beeinträchtigungen durch Lärm oder Abgase durch die A 1 ersichtlich. Im Übrigen liegen die berechneten Immissionswerte deutlich unterhalb den maßgeblichen Grenzwerten. Detaillierte Ausführungen zu den Lärmberechnungen sind Kapitel E, Nr. IX.1 zu entnehmen.

Bezüglich der Einwendung zu der zugrunde gelegten Verkehrsprognose wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die umfassenden Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses verwiesen.

Der Einwender schlägt anstelle des vorliegenden Straßenbauvorhabens den Ausbau des bestehenden Straßennetzes vor. Die Planfeststellungsbehörde hat die Gründe, welche die vorliegende Planung rechtfertigen, bereits in Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses ausführlich beleuchtet.

Auch der Thematik „Klimaschutz“ hat sich die Planfeststellungsbehörde angenommen. Hier kann u. a. auf die Ausführungen in Kapitel E, Nrn. X.5 und X.6 verwiesen werden.

Die Einwendung bezüglich der Beeinträchtigung der Gewässer ist ebenfalls unbegründet. Der Vorhabenträger hat jegliche Beeinträchtigungen von Gewässern geprüft und bewertet. Wie den wassertechnischen Unterlagen sowie dem „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ zu entnehmen ist, werden Verschlechterungen der Oberflächen-

und Grundwasserkörper ausgeschlossen. Auch die Prüfung und Bewertung möglicher projektbedingter Auswirkungen auf Fließgewässer werden in den FFH-Verträglichkeitsprüfungen dargestellt.

Unter Beachtung der einschlägigen aktuellen Richtlinien zur Entwässerung und den vorgenommenen wasserrechtlichen Maßnahmen (wie z. B. die Anlage von Regenrückhaltebecken) hat die Obere Wasserbehörde ihr Einverständnis zum hier planfestgestellten Vorhaben erteilt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erfüllt die festgestellte Planung aufgrund der umfassenden Untersuchungen in jeder Hinsicht die gemeinschaftsrechtlichen sowie die bundes- und landesrechtlichen Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz.

Im Übrigen wird auf Kapitel E, Nr. V dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwender moniert in seiner Einwendung auch die Untersuchung der „Nullvariante“.

Die Alternativenprüfung einschließlich der Nullvariante wurde von Seiten der Planfeststellungsbehörde umfassend geprüft. Die detaillierten Ausführungen sind Kapitel E, Nr. IV.5 zu entnehmen.

Letztendlich ist festzuhalten, dass der vorgetragene Einwand zurückzuweisen ist.

XII.2.75 Einwender Nrn. 93 und 94:

Die Einwender schlagen den Ausbau des bestehenden Straßennetzes (wie z. B. die B 51) anstelle der vorliegenden Straßenbaumaßnahme vor. Diese Alternative sei auch kostengünstiger.

Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde auf Kapitel E, Nr. IV.1 hin, wo die Gründe, welche die Planung rechtfertigen, ausführlich dargelegt sind. Insbesondere ist hier die Ausweisung des Vorhabens in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG zu erwähnen, die deutlich macht, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat. Im Übrigen steht der Ausbau von weiteren Straßen in keinem Zusammenhang zu dem hier vorliegenden Straßenbauprojekt.

Die von den Einwendern vorgetragene persönliche Betroffenheit durch Lärmbelästigung ist unbegründet. Die Zweifel an den ermittelten Immissionswerten können ebenfalls nicht geteilt werden.

Die durchgeführte schalltechnische Untersuchung basiert auf gesetzlich vorgeschriebenen Untersuchungsmethoden. Der Vorhabenträger bzw. der Gutachter hat diese ordnungsgemäß angewendet. Durch den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt der A 1 zwischen Kelberg und Adenau kommt es in der Ortslage Dorsel (ca. 2,5 km entfernt) zu keiner Lärmbetroffenheit. Die Grenzwerte werden deutlich unterschritten.

Lärmschutzmaßnahmen können daher dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Im Übrigen wird auf Kapitel E, Nr. IX dieses Beschlusses verwiesen.

Die von den Einwendern befürchtete Wertminderung von Grundstücken und Immobilien ist haltlos. Eine Wertminderung der Grundstücke in der Ortslage Dorsel ist aufgrund des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens nicht zu erwarten. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.6.4 dieses Beschlusses hingewiesen. Der Vollständigkeit halber wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass es sich bei solchen Einwendungen um entschädigungsrechtliche Fragen handelt. Diese sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern sind im sich anschließenden Entschädigungsverfahren zu regeln.

Die Einwendungen werden aus den dargestellten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.76 Einwender Nrn. 95 und 96:

Die Einwender Nr. 95 und Nr. 96 befürchten sowohl visuelle als auch lärmtechnische Beeinträchtigungen durch den Bau der A 1.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit diesem Einwand intensiv befasst. Die Trasse der A 1 bzw. die Anschlussstelle Adenau liegt etwa 1,8 km entfernt vom Wohngebäude der Einwender. Zwischen dem Wohngebäude und der Trasse befinden sich mehrere Waldgebiete mit Geländehöhen bis zu 435 m über NN. Die Ortslage liegt etwa 422 m über NN. Eine visuelle Beeinträchtigung kann somit vollständig ausgeschlossen werden.

Die Lärmbefürchtungen sind ebenfalls unbegründet. Die Ortslage Trierscheid liegt etwa 1,4 km von der geplanten Trasse entfernt. Die berechneten Immissionswerte liegen deutlich unter den maßgeblichen Grenzwerten. Der Vorhabenträger konnte somit nicht zur Durchführung von Schallschutzmaßnahmen verpflichtet werden.

Hinsichtlich der Forderung nach einer kumulativen Betrachtung verschiedener Lärmquellen wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IX des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen sind unbegründet und werden zurückgewiesen.

XII.2.77 Einwender Nr. 97:

Der Einwender Nr. 97 schlägt in seinem Einwand den Ausbau der B 51 vor. Zudem befürchtet er durch den Bau und die Inbetriebnahme der vorliegenden Baumaßnahme eine steigende Luftverschmutzung.

Es wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde auf die bereits dargestellte Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme hingewiesen. Die Gründe, welche dieses Projekt rechtfertigen, wurden in Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses umfangreich darge-

legt. Im Übrigen steht der Ausbau der B 51 in keinem Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauvorhaben; hier wäre ein eigenständiges Baurechtsverfahren erforderlich.

Die Betroffenheit durch die Verschlechterung der Luft ist nicht nachvollziehbar. Die Ortslage Lommersdorf liegt von der hier festgestellten Maßnahme etwa 7 km entfernt. Eine Beeinträchtigung ist deshalb weder während des Baus noch bei der Inbetriebnahme des Verkehrs zu erwarten. Eventuelle Auswirkungen auf die Ortslage durch die Weiterführung der Autobahntrasse sind in dem dafür vorgesehenen Planfeststellungsverfahren zu prüfen und entsprechend zu würdigen.

Die Einwendung wird aus den dargelegten Gründen als unbegründet zurückgewiesen.

XII.2.78 Einwender Nr. 98:

In der vorgebrachten Einwendung Nr. 98 wird eine Lärmbetroffenheit durch die Autobahn und das erhöhte Verkehrsaufkommen in der Ortslage geltend gemacht. Es werden außerdem Beeinträchtigungen des natürlichen Erholungsraumes befürchtet.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dem Einwand ausführlich befasst. Eine Lärmbetroffenheit durch den Bau der Autobahn ist nicht zu erwarten. Die Ortslage Niederehe befindet sich ca. 2,3 km entfernt von der geplanten Trasse. Außerdem liegen die berechneten Immissionswerte für die Ortslage Niederehe deutlich unter den maßgeblichen Grenzwerten. Hinsichtlich des erhöhten Verkehrsaufkommens ist anzumerken, dass in der Ortsdurchfahrt Niederehe durch den Bau der Autobahn A 1 eine Verkehrsentlastung prognostiziert wurde. Die A 1 entlastet das Bestandsstraßennetz, insbesondere in Bezug auf den überregionalen Schwerverkehr.

Es ist somit festzuhalten, dass in der Ortslage Niederehe eine Verkehrsentlastung und daraus resultierend auch eine Lärm- und Luftschadstoffreduzierung zu erwarten ist. Der Einwand ist unbegründet.

Dies gilt auch für die von Einwenderseite befürchteten Beeinträchtigungen des Naherholungsgebietes. Der Untersuchungsraum befindet sich außerhalb der regional bedeutsamen historischen Kulturlandschaft sowie der regional bedeutsamen Erholungs- und Erlebnisräume. Es wird lediglich der landesweit bedeutsame Erholungs- und Erlebnisraum östlich von Brück kleinflächig tangiert. Eine relevante Betroffenheit der landesweit und regional bedeutsamen Bereiche für die Erholung und den Tourismus liegt nicht vor. Die marginalen Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion werden durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen umfassend kompensiert. Das Landschaftsbild einschließlich der Erholungsfunktion wird damit landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet. Verbleibende Beeinträchtigungen können ausgeschlossen werden.

XII.2.79 Einwender Nr. 99:

Der Einwender Nr. 99 lehnt die vorliegende Straßenbaumaßnahme ab. Er begründet dies insbesondere mit dem bestehenden Sanierungsstau der bestehenden Autobahnen und sieht den Bau einer neuen Trasse als nicht erforderlich an. Außerdem werden Lärmbelastigungen durch den Zubringer L 10 sowie ein zusätzliches Verkehrsaufkommen befürchtet.

Der vorgebrachte Sanierungsstau der Autobahnen steht nicht im Zusammenhang mit dem Bau der A 1. Der vorliegende Planungsabschnitt ist in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG ausgewiesen. Dies macht deutlich, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat. Neben der Sanierung von Straßen ist auch der Neubau ein wichtiger Bestandteil zur Entwicklung der Infrastruktur und als eindeutiges Ziel der Bundesregierung definiert. Im Übrigen wird auf Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses verwiesen.

Eine Lärmbeeinträchtigung der Ortslage Flesten durch den Bau der A 1 kann im Übrigen ausgeschlossen werden. Die Ortslage liegt in einer Entfernung von über 5,2 km. Lärmbetroffenheiten im Sinne der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung liegen nicht vor. Dem Vorhabenträger konnte somit nicht die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen auferlegt werden.

Der zukünftigen Funktion einer Autobahn Rechnung tragend führt der Neubau des vorliegenden Feststellungsabschnittes zu Verkehrsverlagerungen im peripheren Straßennetz. Auf bestimmten Zubringerstrecken, wie auch die Landesstraße L 10, ist mit einer Verkehrszunahme zu rechnen. Auf der an diese Landesstraße anbindenden Kreisstraße K 69 (OD Flesten) wird mit geringfügigen Verkehrszunahmen gerechnet. Der erwartete Mehrverkehr auf der L 10 als auch auf der K 69 entspricht der Charakteristik einer unterdurchschnittlich belasteten Landes- bzw. Kreisstraße. Ergänzend wird auf Kapitel E, Nr. IV verwiesen, wo die zusätzliche Lärmbelastung durch Zubringerverkehre / Lärmschutz in Folge von Verkehrszunahmen im weiteren Straßennetz dargestellt wurde. Danach ist festzuhalten, dass als kausale Folge des Neubaus der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau in der Ortslage Flesten keine Verkehrssituation eintreten wird, mit der eine „wesentliche“ Verkehrslärmerhöhung einhergeht.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Ortslage sind somit nicht erkennbar. Es wird ergänzend auf Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses verwiesen.

Der Einwender stellt des Weiteren dar, dass der Bau der A 1 kontraproduktiv für den Fremdenverkehr in der Eifel ist.

Diesbezüglich wird von der Planfeststellungsbehörde auf den Landesentwicklungsplan Rheinland-Pfalz (LEP IV) einschließlich seiner Fortschreibungen verwiesen. Die nachhaltige Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Landesteilen sowie auch die Sicherung und weitere Verbesserung der großräumigen Standortgunst

sind Ziele des Entwicklungsplans. Neben dem Erhalt der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur wird in der Einleitung ausdrücklich Bezug auf fehlende Infrastrukturbestandteile genommen. Demnach ist die Schließung von Lücken in den Verkehrsnetzen unverzichtbar für die Sicherung der Mobilität insgesamt sowie die Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren und der ländlichen Regionen des Landes. Im funktionalen Straßennetz wird die Trasse der A 1 zwischen dem Dreieck Vulkaneifel und der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen, einschließlich des vorliegenden Planungsabschnittes, als großräumige Verbindung kategorisiert.

Ebenso wird in den Regionalplänen Region Mittelrhein-Westerwald und Region Trier der Lückenschluss der A 1 als bedeutende entwicklungspolitische und verkehrsfunktionale Zielmaßnahme benannt. Die Forderung nach dem Lückenschluss ist von den aktuell verbindlichen Regionalplänen bis hin zu den Vorgängerversionen zu verfolgen und wird stets als herausragende Maßnahme zur Entwicklung des Raumes benannt. Eine Beeinträchtigung des Fremdenverkehrs in der Eifel kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erkannt werden.

Von Einwanderseite wird vorgetragen, dass Eingriffe in Natur- und Artenschutzgebiete nur bei fehlender Alternative erfolgen dürfen. Dabei verweist er auf den Ausbau der B 51 und die „Nullvariante“.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit diesem Einwand in Kapitel E, Nr. IV.5 dieses Beschlusses bereits umfangreich befasst. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf diesen Abschnitt verwiesen.

Hinsichtlich der vorgetragenen Einwendungen zu Eingriffen in die Natur und zum Klimaschutz wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die vorgebrachte Einwendung als unbegründet und weist sie zurück.

XII.2.80 Einwander Nrn. 100 bis 103:

Die Einwander schlagen den Ausbau der B 51 als Alternative vor. Sie sehen diese Variante unter Einbeziehung der DB-Eifelstrecke als kostengünstiger.

Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde auf Kapitel E, Nr. IV.1 hin, wo die Gründe, welche die Planung rechtfertigen, ausführlich dargelegt sind. Insbesondere ist hier die Ausweisung des Vorhabens in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG zu erwähnen, die deutlich macht, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beimessen hat.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Alternativenprüfung ausführlich befasst. Zur Vermeidung von Wiederholung wird auf Kapitel E, Nr. IV.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Eine Lärmbetroffenheit in der Ortslage Dorsel, die sich etwa 2,5 km entfernt von der geplanten Trasse befindet, wurde geprüft. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass keine Lärmbeeinträchtigungen in der Ortslage Dorsel durch den Bau der A 1 zu erwarten sind. Die Untersuchung wurde auf der Grundlage gesetzlich vorgegebener Untersuchungsmethoden durchgeführt, die für den Straßenbaulastträger verbindlich anzuwenden sind. Es sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte erkennbar, die an der Berechnung Zweifel hegen könnten.

Eventuelle Auswirkungen durch den Bau der Weiterführung der A 1 sind in dem dazu durchgeführten Planfeststellungsverfahren zu prüfen und entsprechend zu würdigen.

Auch die von Einwenderseite vorgebrachte Wertminderung von Grundstücken und Immobilien ist unbegründet. Eine Wertminderung der Grundstücke bzw. Immobilien in der Ortslage Dorsel ist aufgrund des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens nicht zu erwarten. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.6.4 dieses Beschlusses hingewiesen. Der Vollständigkeit halber wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass es sich bei solchen Einwendungen um entschädigungsrechtliche Fragen handelt. Diese sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern sind im sich anschließenden Entschädigungsverfahren zu regeln.

Abschließend ist festzuhalten, dass die Einwendungen als unbegründet zurückzuweisen sind.

XII.2.81 Einwender Nr. 104:

In der Einwendung wird dargelegt, dass der erzeugte Abfall am Straßenrand insbesondere in einem Naturschutzgebiet gegen den Bau der Autobahn A 1 spricht.

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass dieser Einwand nicht auf den Bau der Straße selbst, sonst auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zurückzuführen ist.

Die Auswirkungen der geplanten Trasse auf die Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen wurden nach den aktuellen fachlichen und rechtlichen Vorgaben untersucht und mit der oberen Naturschutzbehörde abgestimmt. Die Ergebnisse sowie die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind in den Planunterlagen (u. a. im Landschaftspflegerischen Begleitplan) dargestellt. Erhebliche Beeinträchtigungen konnten ausgeschlossen werden. Die Einwendung wird aus diesen Gründen zurückgewiesen.

XII.2.82 Einwender Nr. 105:

In der Einwendung Nr. 105 wird eine persönliche Betroffenheit durch Befürchtungen von weiterem Hochwasser dargestellt. Zudem wird auf die Nutzung der Nohner Kalkmulde hingewiesen.

Ein erhöhtes Hochwasserrisiko aufgrund der vorliegenden Straßenbaumaßnahme ist nicht zu erwarten. Die Wasserrückhaltung erfolgt durch die Anlegung von 6 Regenrückhaltebecken. Die Dimensionierung der Regenrückhaltebecken wurde einem 50-jährlichen Regenereignisses entsprechend ausgelegt. Die Obere Wasserbehörde hat dem Vorhaben unter Berücksichtigung verschiedener Auflagen zugestimmt.

Eine Betroffenheit der Nohner Kalkmulde konnte ebenfalls ausgeschlossen werden. In den wassertechnischen Untersuchungen sowie im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie sind die durch die Maßnahme betroffenen Gewässer, insbesondere auch die Kalkmulden auf mögliche Beeinträchtigungen untersucht worden. Die Untersuchungen haben ergeben, dass Verschlechterungen der Gewässerkörper und Grundwasserkörper ausgeschlossen sind. Der Einwand ist somit unbegründet und wird zurückgewiesen.

XII.2.83 Einwender Nrn. 106 und 107:

Die Einwender kritisieren das vorliegende Straßenbauprojekt insbesondere mit Blick auf die Zerstörung der Natur, den Wäldern (bei Lommersdorf und Dorsel) sowie der zusammenhängenden Biotopräume. Sie monieren, dass die Alternative „Ausbau der B 51“ nicht beachtet wurde.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich eingehend mit dem Einwand befasst. Die von Einwenderseite angesprochenen Wälder befinden sich im Bereich des nördlich angrenzenden Trassenabschnitts Adenau-Lommersdorf.

Mögliche Beeinträchtigungen von Vogelarten und der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ sind in der Verträglichkeitsprüfung für dieses Vogelschutzgebiet untersucht worden. Darüber hinaus sind die charakteristischen Arten der Lebensraumtypen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung „Gewässersystem der Ahr“ berücksichtigt. Die Betroffenheit des Biotopverbundes einschließlich der Wildkatze und die Wirksamkeit der geplanten Vermeidungsmaßnahmen und Querungshilfen wurde ebenfalls geprüft. Gleichermaßen sind im Artenschutzbeitrag die möglichen Beeinträchtigungen untersucht worden.

Die Untersuchungen und Gutachten wurden entsprechend den aktuellen fachlichen und rechtlichen Anforderungen durchgeführt. Es sind keine Anhaltspunkte erkennbar, die an den Gutachten Zweifel hegen könnten. Auch das umfangreiche Kompensationskonzept wurde mit der oberen Naturschutzbehörde abgestimmt. Die Würdigung des Naturschutzes und der Wälder ist ausreichend erfolgt. Im Übrigen ist zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel E, Nr. X zu verweisen.

Hinsichtlich der angeregten Alternative ist darauf hinzuweisen, dass der Bedarf der Maßnahme durch die Ausweisung des Vorhabens in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG festgestellt wurde. Der Ausbau bestehender Straßen wie der B 51 entspricht deshalb nicht der Zielsetzung und planrechtlicher Vorgabe zum Lückenschluss A 1 aus dem Bundesverkehrswegeplan. Dennoch hat die Planfeststellungsbehörde die vorgebrachten Alternativen in Kapitel E, Nr. IV.5 dieses Beschlusses behandelt.

Des Weiteren stellen die Einwender einen Verlust der Lebensqualität und Freizeitaktivität im Bereich Lommersdorf dar. Sie begründen dies auch mit den zu erwartenden Lärmbelastigungen.

Durch den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt sind keine Beeinträchtigungen der Ortslage Lommersdorf erkennbar. Die Ortslage befindet sich über 7 km von der geplanten Trasse entfernt. Auch die umliegenden Waldflächen sind aufgrund ihrer Entfernung nicht betroffen. Eventuelle Auswirkungen durch die Weiterführung der A 1 zwischen der Anschlussstelle Adenau und der Anschlussstelle Blankenheim werden in dem dafür durchzuführenden Planfeststellungsverfahren geprüft und berücksichtigt.

Abschließend ist festzuhalten, dass die Einwendungen als unbegründet zurückzuweisen sind.

XII.2.84 Einwender Nrn. 108 und 109:

Die Einwender Nrn. 108 und 109 fordern, dass der Weiterbau der A 1 vollständig aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen wird. Sie begründen dies vor allem mit der Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft.

Die Entscheidung, den Lückenschluss der A 1 in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen aufzunehmen und in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ einzustufen, ist im Rahmen des dazu durchgeführten Gesetzgebungsverfahrens des Bundes getroffen worden. Eine Änderung dieser Vorgabe kann nur durch ein entsprechendes Verfahren bewirkt werden. Dies liegt jedoch nicht in der Entscheidungsbefugnis des Straßenbaulasträgers oder der Planfeststellungsbehörde, sondern vielmehr in der Befugnis des Gesetzgebers.

Der Gesetzgeber hat dem Bauvorhaben jedoch eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen. Die besondere Bedeutung der Maßnahme findet auch darin ihre Bestätigung, dass sie wie alle sonstigen in den Bedarfsplan aufgenommenen Straßenbauvorhaben gemäß § 1 Abs. 2 FStrAbG den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG entspricht und diese gesetzliche Bedarfsfestsetzung Verbindlichkeit für die Planfeststellung nach § 17 FStrG entfaltet. Die Einwendungen sind somit zurückzuweisen.

Des Weiteren wird die Zerstörungen der Schutzgebiete angesprochen, die (nach Auffassung der Einwender) alleine wegen der Umsetzung überflüssiger Projekte entstehen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist bezüglich dieses Vorwurfs auf die umfassenden Gutachten und Verträglichkeitsprüfungen, welche auch Bestandteil der Planungen sind. Dort wurden jegliche Auswirkungen auf alle umliegenden Schutzgebiete untersucht und dargelegt. Im Ergebnis konnte festgehalten werden, dass es unter Berücksichtigung von verschiedenen Maßnahmen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete kommen wird. Auch infolge von kumulativen Wirkungen anderer Pläne oder Projekte, wie auch die von Einwenderseite angesprochenen Windkraftanlagen, können erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die vorliegenden Gutachten und Verträglichkeitsprüfungen als sachgerecht und ausreichend. Sie schließt sich dem Ergebnis vollumfänglich an. Im Übrigen hat die Obere Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen zu diesem Straßenbauvorhaben erteilt.

Die Einwender fühlen sich außerdem durch die erhebliche Steigerung des Durchgangsverkehrs in Nohn betroffen. Sie sehen eine Belastung durch Lärm-, Licht- und Schadstoffimmissionen.

Es wird zunächst darauf hingewiesen, dass sich die geplante Trasse ca. 0,9 km von der Ortslage Nohn entfernt befindet. Zudem liegt sie in einem bis zu 30 m tiefen Einschnitt. Die auf der Talbrücke Hollerseifen vorgesehenen Blend- und Sichtschutzwände stellen eine weitere Abschirmwirkung dar. Beeinträchtigungen durch die A 1 sind nicht erkennbar. Dies spiegelt sich auch in den berechneten Immissionswerten wieder, die deutlich unter den maßgeblichen Grenzwerten liegen.

Hinsichtlich der befürchteten Verkehrssteigerung in der Ortslage Nohn ist Folgendes auszuführen:

Der Neubau des vorliegenden Planfeststellungsabschnitts führt grundsätzlich zu Verkehrsverlagerungen im peripheren Straßennetz. In der Ortslage Nohn sind Verkehrsentlastungen in der Ortsdurchfahrt (L 70) zu erwarten. Die durchgeführte und in den Planunterlagen enthaltene Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass in der Ortsdurchfahrt Nohn von einer Verkehrsentlastung auszugehen ist. Beeinträchtigungen können hiermit in der Ortslage Nohn ausgeschlossen werden.

Die Planfeststellungsbehörde hegt an der Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung keinerlei Zweifel. Die Einwendungen werden unter Verweis auf die zusätzlichen Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses zurückgewiesen.

XII.2.85 Einwender Nr. 110:

In der Einwendung Nr. 110 wird der Ausbau der B 51 vorgeschlagen.

Der Ausbau der B 51 entspricht nicht der Zielsetzung und der planrechtlichen Vorgabe zum Lückenschluss der A 1 nach dem Bundesverkehrswegeplan. Hierzu wäre ein gesondertes Baurechtsverfahren durchzuführen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses hingewiesen.

Auch die Einwendung zur Lärm- und Schadstoffbetroffenheit ist unbegründet. Die Ortslage Lommersdorf befindet sich in einer Entfernung von 7 km zur hier festgestellten Trasse. Beeinträchtigungen können sicher ausgeschlossen werden. Eventuelle Auswirkungen auf die Ortslage durch die Weiterführung der A 1 zwischen der Anschlussstelle Adenau und der Anschlussstelle Blankenheim werden in dem dafür vorgesehenen Planfeststellungsverfahren überprüft und gewürdigt.

Die Befürchtung einer Gewässerverschmutzung kann ebenfalls nicht geteilt werden.

Mögliche projektbedingte Wirkungen auf die Fließgewässer wurden in den Gutachten und Verträglichkeitsprüfung geprüft und dargestellt. Beeinträchtigungen durch Einleitungen aus den Entwässerungsanlagen oder durch Stickstoffeinträge können ausgeschlossen werden. Die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke bilden die Grundlage der vorliegenden wassertechnischen Untersuchungen. Die Konzeption, Lage und Bemessung der Regenrückhaltebecken sowie die Anforderung an die Reinigungsleistung bzw. Qualität des abfließenden Wassers wurde mit der Oberen Wasserbehörde abgestimmt und entspricht den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie. Die Auswirkungen auf die Oberflächenwasserkörper, darunter auch die betriebsbedingten Veränderungen des Abflusses sowie die Einträge von Schadstoffen wurden im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie dargestellt und bewertet. Eine Verschlechterung der Oberflächenwasserkörper kann ausgeschlossen werden. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die vorliegenden Untersuchungen und Gutachten zum Gewässerschutz als sachgerecht und schließt sich diesen an. Die Einwendung wird aus den dargelegten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.86 Einwender Nr. 111:

Der Einwender schlägt anstelle des vorliegende Straßenbauvorhabens den Ausbau des bestehenden Straßennetzes vor. Die Planfeststellungsbehörde hat die Gründe, welche die vorliegende Planung rechtfertigen, bereits in Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses ausführlich beleuchtet.

Des Weiteren werden von Einwenderseite Lärm- und Feinstaubimmissionen befürchtet.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung zurück. Die Ortslage Blankenheim liegt über 14 km entfernt von der hier festgestellten Straßenplanung. Es können

damit jegliche Lärm- und Feinstaubbelastungen ausgeschlossen werden. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass eventuell mögliche Auswirkungen des Folgeabschnittes zwischen Adenau und Blankenheim in dem dafür durchzuführenden Planfeststellungsverfahren zu prüfen und entsprechend zu würdigen sind. Auf dieses Verfahren wird verwiesen.

XII.2.87 Einwender Nr. 112:

In der Einwendung Nr. 112 wird der Ausbau der B 51 vorgeschlagen. Damit könnte der Bau der A 1 entfallen. Im Weiteren moniert der Einwender, dass das vorliegende Straßenbauprojekt im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist.

Hinsichtlich dieser angeregten Alternative ist darauf hinzuweisen, dass der Bedarf der Maßnahme durch die Ausweisung des Vorhabens in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG festgestellt wurde. Der Ausbau bestehender Straßen wie der B 51 entspricht deshalb nicht der Zielsetzung und planrechtlichen Vorgabe zum Lückenschluss A 1 aus dem Bundesverkehrswegeplan. Der Ausbau einer anderen Straße wäre in einem gesonderten Baurechtsverfahren zu regeln. Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde die vorgebrachten Alternativen in Kapitel E, Nr. IV.5 dieses Beschlusses umfassend behandelt; darauf wird verwiesen.

Die Entscheidung, den Lückenschluss der A 1 in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen aufzunehmen und in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ einzustufen, ist im Rahmen des dazu durchgeführten Gesetzgebungsverfahrens des Bundes getroffen worden. Eine Änderung dieser Vorgabe kann nur durch ein entsprechendes Verfahren bewirkt werden. Dies liegt jedoch nicht in der Entscheidungsbefugnis des Straßenbaulastträgers oder der Planfeststellungsbehörde, sondern vielmehr in der Befugnis des Gesetzgebers.

Der Gesetzgeber hat dem Bauvorhaben jedoch eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen. Die besondere Bedeutung der Maßnahme findet auch darin ihre Bestätigung, dass sie wie alle sonstigen in den Bedarfsplan aufgenommenen Straßenbauvorhaben gemäß § 1 Abs. 2 FStrAbG den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG entspricht und diese gesetzliche Bedarfsfestsetzung Verbindlichkeit für die Planfeststellung nach § 17 FStrG entfaltet.

Der Einwender sieht außerdem den Naturschutz, die Lebensqualität sowie den Tourismus bei Umsetzung des Straßenbauvorhabens stark betroffen.

Die Auswirkungen der geplanten Trasse auf die Natur und Landschaft wurden nach den aktuellen fachlichen und rechtlichen Vorgaben untersucht und mit der oberen Naturschutzbehörde abgestimmt. Die Ergebnisse sowie die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind in den Planunterlagen (u. a. im Landschaftspflegerischen Begleitplan) dargestellt. Erhebliche Beeinträchtigungen konnten ausgeschlossen werden.

Eine relevante Betroffenheit der landesweit und regional bedeutsamen Bereiche für die Erholung und den Tourismus liegt ebenfalls nicht vor. Die marginalen Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion werden durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen umfassend kompensiert. Das Landschaftsbild einschließlich der Erholungsfunktion wird damit landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet. Verbleibende Beeinträchtigungen können auch hier ausgeschlossen werden. Detaillierte Ausführungen hierzu sind Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses zu entnehmen.

Die Einwendung wird aus den dargelegten Gründen zurückgewiesen.

XII.2.88 Einwender Nr. 113:

Der Einwender Nr. 113 schlägt den Ausbau der B 51 vor. Damit könnte der Bau der A 1 entfallen.

Die Planfeststellungsbehörde weist diesbezüglich darauf hin, dass der Bedarf der Maßnahme durch die Ausweisung des Vorhabens in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG festgestellt wurde. Der Ausbau bestehender Straßen wie der B 51 entspricht deshalb nicht der Zielsetzung und planrechtlicher Vorgabe zum Lückenschluss A 1 aus dem Bundesverkehrswegeplan. Der Ausbau einer anderen Straße wäre in einem gesonderten Baurechtsverfahren zu regeln. Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde die vorgebrachten Alternativen in Kapitel E, Nr. IV.5 dieses Beschlusses umfassend behandelt; darauf wird verwiesen.

Außerdem sieht der Einwender die Zerstörung der Natur sowie des Tourismus.

Die Auswirkungen der geplanten Trasse auf die Natur wurden nach den aktuellen fachlichen und rechtlichen Vorgaben untersucht und mit der Oberen Naturschutzbehörde abgestimmt. Die Ergebnisse sowie die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind in den Planunterlagen (u. a. im Landschaftspflegerischen Begleitplan) dargestellt. Erhebliche Beeinträchtigungen konnten ausgeschlossen werden.

Eine relevante Betroffenheit der landesweit und regional bedeutsamen Bereiche für die Erholung und den Tourismus liegt ebenfalls nicht vor. Die marginalen Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion werden durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen umfassend kompensiert. Das Landschaftsbild einschließlich der Erholungsfunktion wird damit landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet. Verbleibende Beeinträchtigungen können auch hier ausgeschlossen werden. Detaillierte Ausführungen hierzu sind Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses zu entnehmen.

Zuletzt stellt der Einwender dar, dass durch den steigenden Lärmpegel die Attraktivität und Vermietung seines Ferienhauses erheblich sinken wird.

Die Planfeststellungsbehörde weist zunächst darauf hin, dass die Ortslage Hoffeld außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes liegt. Beeinträchtigungen von Lärmimmissionen der Ortschaft Hoffeld werden im Rahmen des A 1 - Abschnittes

„AS Adenau bis AS Lommersdorf“ geprüft und entsprechend gewürdigt. Auf das betreffende Planfeststellungsverfahren wird deshalb verwiesen.

Die Lärmeinwirkungen, die bedingt durch die Umlagerung des Verkehrs durch die neue Anschlussstelle Adenau von der L 10 ausgehen, wurden im Rahmen einer Schalltechnischen Untersuchung überprüft. Die Berechnung der Beurteilungspegel wurde für die der L 10 am nächsten gelegenen Wohnhäuser durchgeführt. Die unter Zugrundelegung der zu erwartenden Verkehrsbelastung auf der L 10 ermittelten Immissionspegel betragen max. 52,4 dB (A) am Tag und 45,6 dB (A) in der Nacht. Die Ergebnisse der Berechnung zeigen, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte auch nach Zunahme des Verkehrs auf der L 10 durch die Anschlussstelle deutlich unterschritten werden. Der Vorhabenträger konnte somit nicht zur Durchführung von Schallschutzmaßnahmen verpflichtet werden. Ergänzend wird auf die Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm- und Luftschadstoffe) in Kapitel E, Nr. IX des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung ist unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

XII.2.89 Einwender Nr. 114:

Die Einwendung Nr. 114 beinhaltet zunächst die Forderung nach dem Ausbau der vorhandenen Bundesstraßen und des Nahverkehrs.

Die Planfeststellungsbehörde weist zunächst darauf hin, dass der Ausbau der bestehenden Straßen nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist. Hierzu wäre ein jeweiliges, gesondertes Baurechtsverfahren durchzuführen. In Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses werden bereits ausführlich die Gründe, welche die vorliegende Maßnahme rechtfertigen, erläutert. Insbesondere ist hier die Ausweisung des Vorhabens in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG zu erwähnen, die deutlich macht, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat.

Auch der Einwand zur stetigen Rodung von Grünflächen und dem Sterben von Bienen, Insekten und seltenen Wildtierarten ist unbegründet.

Die Auswirkungen der geplanten Trasse auf die Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen wurden nach den aktuellen fachlichen und rechtlichen Vorgaben untersucht und mit der oberen Naturschutzbehörde abgestimmt. Die Ergebnisse sowie die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind in den Planunterlagen (u. a. im Landschaftspflegerischen Begleitplan) dargestellt. Erhebliche Beeinträchtigungen konnten ausgeschlossen werden. Trotzdem hat sich die Planfeststellungsbehörde mit dieser Thematik umfassend befasst. Die Ausführungen sind Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses zu entnehmen.

Des Weiteren sieht der Einwender durch den Reifenabrieb weitere Eingriffe in Gewässer und damit in die Natur. Hierbei wird auch die Kumulation mit anderen Schadstoffen erwähnt.

Der Vorhabenträger hat jegliche Beeinträchtigungen von Gewässern geprüft und bewertet. Wie den wassertechnischen Unterlagen sowie dem „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ zu entnehmen ist, werden Verschlechterungen der Oberflächen- und Grundwasserkörper ausgeschlossen. Auch die Prüfung und Bewertung möglicher projektbedingter Auswirkungen auf Fließgewässer werden in den FFH-Verträglichkeitsprüfungen dargestellt.

Unter Beachtung der einschlägigen aktuellen Richtlinien zur Entwässerung und den vorgenommenen wasserrechtlichen Maßnahmen (wie z. B. die Anlage von Regenrückhaltebecken) hat die Obere Wasserbehörde ihr Einverständnis zum hier planfestgestellten Vorhaben erteilt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erfüllt die festgestellte Planung aufgrund der umfassenden Untersuchungen in jeder Hinsicht die gemeinschaftsrechtlichen sowie die bundes- und landesrechtlichen Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz. Die vorliegenden Gutachten sind sachgerecht; die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen vollumfänglich an. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. V des Beschlusses verwiesen.

Insgesamt ist festzustellen, dass der vorliegende Einwand aufgrund seiner Unbegründetheit zurückzuweisen ist.

XII.2.90 Einwender Nrn. 115 und 116:

Die Einwender Nrn. 115 und 116 monieren das vorliegende Straßenbauvorhaben. Sie fühlen sich durch die Nähe zur geplanten Trasse und daraus resultierender Lärm- und Schadstoffimmissionen persönlich betroffen. Auch der Erhalt der Natur, insbesondere des Waldes wird gefordert.

Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Ortslage Bodenbach etwa 2,7 km entfernt von der geplanten Trasse liegt. Die berechneten Immissionswerte liegen deutlich unter den maßgeblichen Grenzwerten. Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen durch die Trasse der A 1 können somit für die Ortslage vollständig ausgeschlossen werden. Auch ist zu erwähnen, dass durch die Verlagerung von Durchgangsverkehren vom Bestandsnetz auf die A 1 die angrenzenden Ortslagen entlastet werden. Daraus können deshalb ebenfalls keine steigenden Lärm- oder Schadstoffbeeinträchtigungen in der Ortslage Bodenbach festgestellt werden. Hier ist sogar eine Reduzierung derer zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich umfassend mit den Eingriffen in Natur und Landschaft befasst. Dabei kommt sie zu dem Ergebnis, dass das vorgesehene landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen

ausreichend kompensiert. Die detaillierte Prüfung und Bewertung ist Kapitel E, Nr. X zu entnehmen.

Hinsichtlich der geforderten Sanierung des bestehenden Straßennetzes ist festzuhalten, dass der vorgebrachte Sanierungsstau nicht im Zusammenhang mit dem Bau der A 1 steht. Der vorliegende Planungsabschnitt ist in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAbG ausgewiesen. Dies macht deutlich, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat. Neben der Sanierung von Straßen ist auch der Neubau ein wichtiger Bestandteil zur Entwicklung der Infrastruktur und als eindeutiges Ziel der Bundesregierung definiert. Im Übrigen wird auf Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses verwiesen.

Zuletzt stellen die Einwender dar, dass das Vorhaben nicht im Einklang mit dem Klimaschutz steht.

Die Einwendungen zur mangelnden Berücksichtigung des Klimaschutzes wurden u.a. bereits in Kapitel E, Nrn. IV, X.5 und X.6 dieses Beschlusses abgehandelt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird darauf verwiesen.

Die vorgebrachten Einwände erweisen sich als unbegründet und werden zurückgewiesen.

XII.2.90 Einwender Nr. 117:

Einwender Nr. 117 hat im Rahmen der ergänzenden Planoffenlage erstmals Einwendungen erhoben. Diese Einwendungen betreffen jedoch nicht den vorliegend festgestellten Planungsabschnitt von der AS Kelberg bis zur AS Adenau, sondern den sich nördlich anschließenden Abschnitt von der AS Adenau bis zur AS Lommersdorf. Über diese Einwendungen kann daher im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden.

XII.2.91 Einwender Nr. 118:

Die von Einwenderseite umfassend vorgetragene Bedenken gegenüber der Umsetzung des vorliegenden Straßenbauprojektes wurden von der Planfeststellungsbehörde in den (vorherigen) Kapiteln (insbesondere Kapitel IV, V, IX, X, XII.3) des Beschlusses dargelegt und bewertet. Es handelt sich dabei vor allem um die Themenpunkte Naturschutz, Gewässerschutz, Klimaschutz, Alternativenprüfung und auch die zu Grunde gelegten Verkehrszahlen. Es wird aus Gründen der Übersichtlichkeit und zur Vermeidung von Wiederholungen auf diese Ausführungen verwiesen.

Der Einwender hat des Weiteren eine Durchführung des Erörterungstermins gefordert. Hier wird auf Kapitel E, Nr. III.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung ist somit zurückzuweisen.

XII.2.92 Einwender Nr. 119:

Der Einwender hat Bedenken gegenüber dem vorliegenden Straßenbauprojekt geäußert. Die Planfeststellungsbehörde hat sich umfassend mit den Einwendungen befasst. Hierzu wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel IV, V, IX, X, XII.3 des Beschlusses verwiesen.

Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen hinsichtlich des Gewässerschutzes umfassend gewürdigt. Hierzu wird auf Kapitel E, Nr. V dieses Beschlusses verwiesen.

Soweit der Einwender im Rahmen der ergänzenden Offenlage auf eine mangelhafte Erfassung der Makrozobentoszönose der Quellbäche mit sehr seltenen Quellarten sowie des streng geschützten Feuersalamanders hingewiesen hat, wird von der Planfeststellungsbehörde Folgendes angemerkt:

Die Quellbäche sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan im Rahmen der Eingriffsregelung berücksichtigt. Eine Erfassung des Makrozoobenthos ist hierfür nicht erforderlich. Die Quellbäche an der A1 sind nicht Teil der berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörper nach der Wasserrahmenrichtlinie. Für diese berichtspflichtigen Wasserkörper sind Auswirkungen auf das Makrozoobenthos im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie als biologische Qualitätskomponente zu prüfen, was auch geschehen ist.

Der Feuersalamander wurde im Rahmen der projektbezogenen Kartierungen (FÖA 2009) kartiert und in den Quellbächen des Untersuchungsgebietes nachgewiesen. Der Feuersalamander gehört nicht zu den europarechtlich geschützten Arten nach Anhang IV FFH-Richtlinie, für die eine artenschutzrechtliche Prüfung nach § 44 BNatSchG erforderlich ist. Die Art wird aber im Rahmen der Eingriffsregelung im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1, S.82 ff.) behandelt. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan umfassende Maßnahmen festgelegt (Unterlage 19.1, S. 88 ff.):

- V2.2 Errichtung von Amphibien- und Reptilienschutzeinrichtungen
- V3 Anlage von Grünbrücken und Grünunterführungen unter tierökologischen Aspekten
- V4 Bauzeitenmanagement mit Maßnahmen vor der Baufeldräumung (V4.1), Maßnahmen im Rahmen der Baufeldräumung (V4.2) und baubegleitende Maßnahmen (temporäre Amphibienschutzzäune)

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

XII.2.93 Einwender Nr. 120:

Der Einwender kritisiert die Straßenplanung aus verschiedenen Aspekten. Die Planfeststellungsbehörde hat sich bereits umfassend mit den vorgetragenen Bedenken auseinandergesetzt. Weder die Abschnittsbildung, noch die vorgenommenen Verkehrsuntersuchungen oder auch die Alternativenprüfung sind zu beanstanden (siehe hierzu Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses). Die Einwendungen hinsichtlich des Gewässerschutzes und des Naturschutzes wurden ebenfalls detailliert geprüft und bewertet. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Kapitel E, Nrn. V und X dieses Beschlusses verwiesen. Zusätzlich wird auf Kapitel E, Nr. XII.3 hingewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dort aufgrund der Einwendungen mit weiteren Betroffenheiten einzelner Tierarten auseinandergesetzt.

Im Weiteren stellt der Einwender die Verbreitung von Schadstoffen und Feinstaub dar. Seiner Meinung nach werden Schadstoffe und Feinstaub kilometerweit durch die Luft verbreitet. Er bezieht sich dabei auf Studien des Umweltinstituts München e.V.

Der Vorhabenträger hat die möglichen Auswirkungen durch Luftschadstoffe umfassend untersucht. Sie wurden entsprechend den geltenden Vorschriften und Regelungen ordnungsgemäß durchgeführt (vgl. auch Kapitel E, Nr. IX). Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Mängel an den durchgeführten Untersuchungen sowie deren Ergebnissen und schließt sich diesen vollumfänglich an.

Auch die von Einwenderseite vorgebrachten Bedenken zur Einhaltung des Klimaschutzes sind unbegründet. Die Einwendungen zur mangelnden Berücksichtigung des Klimaschutzes wurden u.a. bereits in Kapitel E, Nrn. IV, X.5 und X.6 dieses Beschlusses abgehandelt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird darauf verwiesen.

Die vorgebrachten Einwände erweisen sich als unbegründet und werden zurückgewiesen.

XII.2.94 Einwender Nr. 121:

Die von Einwenderseite vorgebrachten Bedenken wurden von der Planfeststellungsbehörde umfassend in den vorherigen Abschnitten des Beschlusses beleuchtet und bewertet. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf diese verwiesen.

Der Einwender macht in einer weiteren Einwendung nochmals deutlich, dass der Bau der A 1 aus naturschutzfachlichen Gründen nicht weiterzuverfolgen ist. Auch die Anschlussprojekte führen zu Beeinträchtigungen der Natur, welche ebenfalls nicht vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt werden können.

Wie die Planfeststellungsbehörde bereits an anderer Stelle festgestellt hat, erweist sich die vorliegende Planung für den rheinland-pfälzischen Planungsteil auch mit Blick auf die Durchführbarkeit der Gesamtplanung als zulässig. Dies gilt insbeson-

dere auch hinsichtlich der natur- und umweltschutzrechtlichen Zulässigkeit der Gesamtplanung. Die Vereinbarkeit des rheinland-pfälzischen Planungsteils mit den einschlägigen natur- und umweltschutzrechtlichen Vorgaben ergibt sich aus den (vorstehenden) Darstellungen der Planfeststellungsbehörde.

Im Weiteren führt der Einwender aus, dass die Maßnahme nicht mit dem Klimaschutz vereinbar ist.

Der Schutz des Klimas und die Anpassung an den Klimawandel ist ein erklärtes Ziel der Bundesregierung. Der vorliegend festgestellte Planungsabschnitt sowie der geplante Lückenschluss der A 1 insgesamt führt nicht dazu, dass die Ziele des nationalen und rheinland-pfälzischen Klimaschutzgesetzes nicht erreicht werden. Das Vorhaben widerspricht daher nicht den öffentlichen Interessen des Klimaschutzes. Auch eine projektbedingt verstärkte Anfälligkeit von Schutzgütern gegenüber dem Klimawandel ist nicht zu erkennen. Im Übrigen wird auf Kapitel E, Nrn. IV, X.5 und X.6 dieses Beschlusses verwiesen.

XII.2.95 Einwender Nr. 122:

Der Einwender hat im Anhörungsverfahren zunächst Einwendungen im Rahmen eines vorgefertigten Sammeleinwands unterzeichnet, sich im weiteren Verfahren dann aber umfangreich individuell zur Straßenplanung geäußert. Mit den im Rahmen des Sammeleinwandes vorgebrachten Bedenken hat sich die Planfeststellungsbehörde bereits umfassend auseinandergesetzt; hier wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die bei den jeweiligen Themenbereichen angeführten Erläuterungen verwiesen.

Die mit Schreiben vom 22.12.2020 vorgetragenen Bedenken waren wie folgt aufgeteilt:

- Teil 1: Verkehrsprognose/ Alternativenbetrachtung/ Klimafolgen
- Teil 2: Wasser und A 1
- Teil 3: Naturschutz und A 1

Zu Teil 1:

Der Einwender zweifelte die Notwendigkeit der Maßnahme an. Zur Begründung führte er u.a. fehlerhafte Verkehrsprognosen sowie den fehlenden Bedarf an. Seiner Auffassung nach würde die neue Trasse keine 18.000 Kfz/24 h erreichen. Ferner seien keine wirklichen Alternativen geprüft worden; insbesondere der Ausbau der bestehenden B 51 müsste geprüft werden.

Ferner wurde bemängelt, dass die vorgesehenen Querungen (z. B. Grünbrücken) nicht ausreichend seien. Dieser Punkt wurde auch in Teil 3 des Einwands vorgetragen; insofern wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

Der Einwender kritisierte, dass die Klimafolgen des geplanten A 1-Neubaus nicht ausreichend überprüft worden seien. Alle Projekte, vor allem so ein Großprojekt wie der Neubau der A 1 seien den Klimaentscheidungen von Paris unterzuordnen und auf ihre Klimaverträglichkeit zu überprüfen. Er wies auch auf die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland vor dem Bundesverfassungsgericht in Sachen Klimaschutz hin und forderte, das Urteil abzuwarten, da dies evtl. auch Auswirkungen auf den Bundesverkehrswegeplan und damit auch weitreichendere Bedeutung für die Planung der A 1 haben könnte.

Die Einwendungen sind unbegründet und werden daher zurückgewiesen. Zur Notwendigkeit der vorliegend festgestellten Maßnahme sowie hinsichtlich der Verkehrsprognose wird auf die Ausführungen in Kapitel E, IV, verwiesen. Ausführungen zu den Alternativenbetrachtungen sind dort ebenfalls enthalten.

Die Einwendungen hinsichtlich der Verkehrsprognose und Verkehrszahlen sind zurückzuweisen. In Kapitel E, IV wird ausführlich dargelegt, dass die der Baumaßnahme zugrundeliegenden verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen, Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025 und die Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg - Blankenheim 2015, Prognose 2030 Verkehrsmengenprognose und Planfall 2030 dem Stand der Richtlinien und dem aktuellen Stand der verkehrswissenschaftlichen Praxis entsprechen. Den Verkehrsuntersuchungen liegen umfassende, aktuelle und belastbare Daten zu Grunde. Die verwendeten Quellen sind benannt und die methodische Vorgehensweise ist detailliert für die einzelnen Arbeitsschritte beschrieben.

Die den offengelegten Feststellungsunterlagen beigefügte Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22.1, Verkehrsuntersuchung A 1 Blankenheim – Daun 2008/2009, Prognose 2025) kommt zu dem Ergebnis, dass zum Prognosehorizont 2025 von einer Verkehrsbelastung von 23.600 Kfz/d mit 23 % Schwerverkehrsanteil (5.400 SV-Fz/d) für den zu betrachtenden Streckenabschnitt auszugehen ist. Eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung vom Dezember 2015 bildet den Prognosehorizont für das Jahr 2030 ab (Unterlage 22.2, Verkehrsuntersuchung A 1 Kelberg – Blankenheim 2015, Prognose 2030), wobei von geänderten Prognoseansätzen ausgegangen wurde. Die verminderten Ansätze sind dabei auf die zwischen den Basisjahren 2008 und 2013 bereits eingetretenen und für die Zukunft zu erwartenden Entwicklungen aus wirtschaftlichen und lokalen Sonderentwicklungen, Bevölkerungsvorausberechnungen, Bundesverkehrswegeplanung, etc. zurückzuführen. Für den noch fehlenden Abschnitt der A 1 zwischen Kelberg und Blankenheim werden für das Jahr 2030 zwischen 21.300 Kfz/d und 26.200 Kfz/d ausgewiesen. Gegenüber der Verkehrsnachfrage für das Jahr 2025 bedeutet dies eine Reduzierung zwischen 10 % und 13 %. Die ausgewiesenen Belastungen der aktualisierten Untersuchung für das Prognosejahr 2030 rechtfertigen auch weiterhin die Umsetzung des Lückenschlusses der A 1.

Soweit bemängelt wird, durch den Neubau der A 1 komme es zu weniger Entlastungen des regionalen Verkehrs, ist dies zurückzuweisen. Durch die Verkehrsverlagerung von Durchgangsverkehren vom Bestandsnetz auf die Autobahn werden Entlastungen von verschiedenen Ortslagen bewirkt. Deutlich wird diese Wirkung in der Betrachtung der Differenzenpläne

der Verkehrsuntersuchung. Eine Reduzierung der Durchgangsverkehre bedeutet in den Ortslagen gleichzeitig eine Reduzierung der Belastung von Lärm- und Schadstoffemissionen. Eine nähere Betrachtung hierzu ist in der Unterlage 21, Untersuchungen zur Nullvariante, enthalten. Demnach ist unter anderem auf dem Streckenzug der L 26 – B 421 mit den Ortsdurchfahrten Hillesheim, Walsdorf, Zilsdorf, Oberehe, Dreis-Brück eine Entlastung von 700 bis 2.500 Kfz/d zu erwarten. Auf dem Streckenzug der B 257 mit den Ortsdurchfahrten Adenau, Quiddelbach, Müllenbach, Zermüllen beträgt die Entlastung 1.000 bis 1.600 Kfz/d. Im Bereich der neuen Anschlussstelle Adenau ist dagegen eine veränderte Verkehrsnachfrage erkennbar. Auf bestimmten Zubringerstrecken, im Wesentlichen auf der Landesstraße L 10 ist mit einer Verkehrszunahme zu rechnen. Demgegenüber zeigen sich aber im peripheren klassifizierten Straßennetz deutliche Entlastungswirkungen. Auch auf dem Streckenzug der L 72 im Bereich Gelenberg und Trierscheid ist nach der Verkehrsuntersuchung mit einer Verkehrsentlastung zu rechnen.

Auch das Vorbringen des Einwenders in Bezug auf Alternativen- und Variantenbetrachtungen wird insbesondere unter Hinweis auf die Ausführungen in diesem Beschluss zu den Planungs- und Vorzugsvarianten in Kapitel E, IV zurückgewiesen. Dort wird ausführlich dargelegt, dass sich nach Prüfung und Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen einschließlich der Umweltverträglichkeit und unter Beachtung der Nullvariante keine andere Variante als vorzugswürdig darstellt. Weiterhin wurde in Kapitel E, IV.2 die Linienfindung im Bereich des Lückenschlusses von der AS Blankenheim (B 51) bis AS Kelberg (L 10) in den jeweiligen Planungsphasen unter Beachtung verschiedener Planungsalternativen detailliert bewertet.

Dem Einwand, die Straßenplanung stimme nicht mit dem Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz überein, kann seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt werden. Diesbezüglich ist auf Kapitel E, IV.2 zu verweisen, in dem die Belange der Raumordnung umfassend beschrieben sind und dargelegt wurden; die vorliegende Straßenplanung entspricht danach den raumordnerischen Vorgaben.

Insbesondere wird im Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP IV) 2008 im Kapitel V, Sicherung und Fortentwicklung der Infrastruktur, auf die wesentlichen Grundzüge der rheinland-pfälzischen Verkehrspolitik eingegangen. Unter dem Leitbild „Mobilität sichern“ sind die nachhaltige Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Landesteilen sowie auch die Sicherung und weitere Verbesserung der großräumigen Standortgunst grundlegende Vorgaben.

Neben dem Erhalt der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur wird in der Einleitung ausdrücklich Bezug auf fehlende Infrastrukturbestandteile genommen. Demnach ist die Schließung von Lücken in den Verkehrsnetzen unverzichtbar für die Sicherung der Mobilität insgesamt sowie die Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren und der ländlichen Regionen des Landes.

Im funktionalen Straßennetz wird die Trasse der A 1 zwischen dem Dreieck Vulkaneifel und der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen, einschließlich des vorliegenden Planungsabschnittes, als großräumige Verbindung kategorisiert.

In Ziffer 150 des LEP IV ist die landesplanerische Aussage vermerkt, dass die A 1, auf rheinland-pfälzischem Territorium zwischen der nordrhein-westfälischen Landesgrenze bei Tondorf bis zur A 48 bei Mehren (Autobahndreieck Vulkaneifel), als Lücke im Netz der großräumigen Verbindungen mit Priorität zu schließen ist, um vollwertige Verkehrswege zu erhalten.

In den zuständigen Regionalplänen Region Mittelrhein-Westerwald und Region Trier wird der Lückenschluss der A 1 als bedeutende entwicklungspolitische und verkehrsfunktionale Zielmaßnahme benannt. Die Forderung nach dem Lückenschluss ist von den aktuell verbindlichen Regionalplänen bis hin zu den Vorgängerversionen zu verfolgen und wird stets als herausragende Maßnahme zur Entwicklung des Raumes benannt.

Im Übrigen bleibt festzuhalten, dass die Obere Raumordnungsbehörde bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord dem Bauvorhaben aus raumordnerischen Sicht in der vorliegenden Form zugestimmt hat.

Sofern darüber hinaus vorgetragen wird, dass für den Neubau der A 1 durch die Aufnahme in den Bedarfsplan nicht automatisch der gesetzliche Auftrag besteht das Vorhaben auch zu realisieren ist Folgendes zu beachten:

Für die Planfeststellung ist durch den Bedarfsplan einerseits die Bedarfsfeststellung, andererseits aber auch die Netzverknüpfung sowie die Straßenklasse verbindlich vorgegeben, auch wenn dies nicht bedeutet, dass das Vorhaben auf Grund überwiegender öffentlicher oder privater Belange im Rahmen der Abwägung nicht doch noch eine Abänderung erfahren oder auf das Verfahren nicht gänzlich verzichtet werden könnte. Die gesetzliche Bedarfsfeststellung ist allein an den Vorgaben des Verfassungsrechts zu messen. Verfassungsrechtliche Zweifel hinsichtlich der Bedarfsfeststellung bestünden nur dann, wenn der Gesetzgeber hierbei die weit gesteckten Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hätte. Dies wäre nur dann der Fall, wenn die Feststellung des Bedarfs evident unsachlich wäre, wenn es also für das Vorhaben offenkundig keinerlei Bedarf geben würde, weil es etwa für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlen würde oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte, was bei der hier festgestellten Planung jedoch nicht zu erkennen ist.

Die Auswirkungen der vorliegenden Planung auf das Klima wurden betrachtet. Hierzu wird auf die Punkte 10 „Beitrag des Vorhabens zur Beeinträchtigung des Klimas und zur Verstärkung des Klimawandels“ und 11 „Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels (zum Beispiel durch erhöhte Hochwassergefahr am Standort) oder eine verstärkte Anfälligkeit von Schutzgütern infolge des Klimawandels“ des UVP-Berichts, Unterlage 19.3, verwiesen. Weitere Ausführungen sind im UVP-Bericht unter Punkt 3.2.5 „Schutzgut Luft/Klima“ sowie im „Ergänzenden Fachbeitrag „Klima“ (Unterlage 23a) enthalten.

Es ist richtig, dass das geltende UVPG ggfs. auch Aussagen zu den Auswirkungen eines Vorhabens auf das globale Klima unter dem Aspekt der Treibhausgase verlangt. Im Ergebnis ist

jedoch die Berechnung der Auswirkungen eines einzelnen Straßenbauvorhabens auf das globale Klima unter dem Aspekt der Treibhausgase kaum möglich. Zudem gibt es auch keine vorhabenbezogene Höchstgrenze für die Treibhausgasemissionen.

Der Einwender hatte darüber hinaus gefordert, das Urteil wegen einer Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland vor dem Bundesverfassungsgericht in Sachen Klimaschutz abzuwarten. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass er hier die Verfassungsbeschwerden gegen die Bundesrepublik Deutschland in Sachen Klimaschutz meint. In dieser Angelegenheit hat das Bundesverfassungsgericht zwischenzeitlich mit Beschluss vom 24.03.2021 entschieden. Die Regelungen des Klimaschutzgesetzes vom 12. Dezember 2019 über die nationalen Klimaschutzziele und die bis zum Jahr 2030 zulässigen Jahresemissionsmengen seien insofern mit Grundrechten unvereinbar, als hinreichende Maßgaben für die weitere Emissionsreduktion ab dem Jahr 2031 fehlen würden. Im Übrigen wurden die Verfassungsbeschwerden aber zurückgewiesen. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter dem Punkt „Planrechtfertigung“ in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

Vom Einwender vermutete evt. Auswirkungen dieser Entscheidung auf den Bundesverkehrswegeplan bzw. die Planung der A 1 sind Seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Soweit auch in Teil 3 des Einwands zum Thema „Klima“ vorgetragen wurde, wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

Zu Teil 2:

Hier wird auf die Ausführungen in Kapitel E, V, insbesondere V.7.4 „Fehlerhafter Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ hingewiesen.

Zu Teil 3:

Der Einwender monierte – teilweise mit Verweis auf bestimmte Passagen in den Planunterlagen – u. a. folgende Punkte:

- Untersuchungsraum zu eng abgegrenzt

Der Einwender kritisierte, dass der Untersuchungsraum zu eng abgegrenzt sei. Es dürften nicht nur die geschützten Habitate betrachtet werden, sondern es müssten auch die angrenzenden Gebiete miteinbezogen werden.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird darauf hingewiesen, dass die landschaftspflegerischen Fachbeiträge auf der Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und des Landesnaturschutzgesetzes Rheinland-Pfalz (LNatSchG RP) erstellt und mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Nord, Obere Naturschutzbehörde, als zuständige Fachbehörde abgestimmt worden sind. Die Abgrenzung des Untersuchungsraums ist ordnungsgemäß erfolgt. Details können den Ausführungen in Kapitel E, Nr. X

dieses Beschlusses („Untersuchungsraum und Untersuchungsmethodik“) entnommen werden.

- Daten nicht aktuell genug

Der Einwender wies darauf hin, dass die der Planung zugrundeliegenden Daten nicht aktuell genug seien, u. a. sollte die Erfassung der Brutvögel von 2014 nochmals aktualisiert werden.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die den Planunterlagen zugrundeliegenden Daten für die Beurteilung der naturschutzfachlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens als ausreichend und hinreichend aktuell anzusehen ist. Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X verwiesen.

- Herabsetzung des Erholungswerts, Lärm

Der Einwender vertrat die Auffassung, dass der Neubau der Trasse den Erholungswert in der Vulkaneifel nachhaltig herabsetzen würde und dass der durch die Straße verursachte Lärm („Hintergrundrauschen“) die Menschen krank machen würde.

Die Bedeutung des Untersuchungsgebietes als Naherholungsgebiet für Freizeitaktivitäten (u.a. Wandern und Radfahren) wurde innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplans bezugsraumbezogen in Form der landschaftsgebundenen Erholung berücksichtigt. Hierbei wurde insbesondere die Empfindlichkeit dieser Bereiche gegenüber Lärm beurteilt. Die bezugsraumbezogene Konfliktanalyse hat die jeweiligen Eingriffe in die landschaftsgebundene Erholung ermittelt und entsprechende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass das Landschaftsbild (einschließlich Erholungsfunktion) landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die entsprechenden Ausführungen in Kapitel E, Nr. X (hier insbesondere „UVP-Schutzgüter“) verwiesen.

Die Auswirkungen der Planung im Hinblick auf Lärm sind untersucht worden. Die Untersuchung der Lärmsituation hat ergeben, dass kein Anlass besteht, dem Straßenbaulastträger die Durchführung aktiver oder passiver Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen, weil die nach den §§ 41, 43 BImSchG i.V.m. § 2 der 16. BImSchV als maßgeblich festgesetzten Beurteilungskriterien beim Neubau von Straßen nicht erfüllt sind. Der Straßenbaulastträger konnte daher nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbebauung verpflichtet werden. Einzelheiten sind den schalltechnischen Untersuchungsunterlagen (Unterlage 17.1) zu entnehmen. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IX dieses Beschlusses verwiesen.

- Schädliche Nebenwirkungen für Umwelt, Natur, Wasser und Menschen

Der Einwender wies darauf hin, dass die Trasse mit erheblichen schädlichen Nebenwirkungen für Umwelt, Natur, Wasser und Menschen verbunden sei.

Die Auswirkungen der Planung auf Umwelt, Natur, Wasser und Menschen sind umfassend und ausreichend untersucht worden. In den Planunterlagen sind sowohl die durch die Planung entstehenden Konflikte als auch die entsprechenden Kompensationsmaßnahmen entsprechend dokumentiert worden. Hierauf sowie auf die entsprechenden Ausführungen in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Offenland um Nohn und andere Bereiche sind höher zu bewerten

Der Einwender vertrat die Auffassung, dass das Offenland um Nohn und andere Bereiche (z. B. Borler, Bodenbach, Brück) höher zu bewerten seien.

Die landschaftspflegerischen Fachbeiträge sind auf der Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und des Landesnaturschutzgesetzes Rheinland-Pfalz (LNatSchG RP) erstellt und mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Nord, Obere Naturschutzbehörde, als zuständige Fachbehörde abgestimmt worden. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind ordnungsgemäß erfasst und beurteilt worden und die jeweiligen naturräumlichen Bereiche sind mit der entsprechenden Wertigkeit in die Beurteilung einbezogen worden. Details zur Methodik sowie zu den jeweiligen Konflikten und Maßnahmen sind den planfestgestellten Unterlagen zu entnehmen.

- Altholzbestand für spezialisierte Waldvogelarten geht verloren

Der Einwender befürchtete, dass durch den Neubau der Trasse der hohe Altholzbestand mit den daraus resultierenden Habitatstrukturen für spezialisierte Waldvogelarten verloren gehen, zumindest aber geschwächt werden könnte, und sich damit zum Nachteil der betroffenen Arten auswirken könnte.

Diese Bedenken sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Die durch die Planung verursachten Konflikte und Eingriffe wurden erfasst und bewertet; die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind in den Planunterlagen umfangreich dokumentiert. Auch die Auswirkungen der Planung auf die Waldvogelarten wurden sachgerecht ermittelt; soweit Kompensationsmaßnahmen erforderlich waren, wurden diese vorgesehen.

Der diesbezügliche Einwand wird daher zurückgewiesen. Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X verwiesen.

- Zu hohe Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen

Von Seiten des Einwenders wurde dargelegt, dass in der Regel immer erst geprüft werden sollte, ob landwirtschaftlich genutzte Fläche verwendet werden muss. Es sollte vermieden

werden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden, da Agrarflächen und Grünland unter besonderem Schutz stehen würden.

Bei der Erstellung des landespflegerischen Maßnahmenkonzepts wurden auch die Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG hinsichtlich der Minimierung der Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen berücksichtigt. Innerhalb der Planung wurde die Bodenbonität der beanspruchten landwirtschaftlichen Maßnahmenflächen anhand der Bodenwertzahlen überprüft mit dem Ergebnis, dass keine im Sinne des Gesetzes wertvollen landwirtschaftlichen Flächen beansprucht werden. Darüber hinaus konnten die Auswirkungen von Eingriffen in landwirtschaftlich genutzte Flächen durch die im Planungsbereich durchgeführten Flurbereinigungsverfahren abgemildert werden (s. auch Kapitel E, Nr. VIII). Mit Blick auf die agrarstrukturellen Belange wurde somit dem Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG umfassend Rechnung getragen.

- Klimagutachten/ Luftaustauschbahnen/ Luftschadstoffe

Der Einwender legte dar, dass Großprojekte wie der Bau einer neuen Trasse für eine Bundesfernstraße einen enormen Eingriff in die klimatischen Verhältnisse zur Folge hätten. Die Auswirkungen auf das Klima nur regional zu betrachten, sei zu kurz gegriffen. Generell müsste aus Klimaschutzgründen Bahntrassen und einem öffentlichen Personennahverkehr ein höherer Stellenwert eingeräumt werden als dem Straßenbau. Der Einwender wies auch auf die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland vor dem Bundesverfassungsgericht in Sachen Klimaschutz hin und forderte, das Urteil abzuwarten, da dies evtl. auch Auswirkungen auf den Bundesverkehrswegeplan und damit auch weitreichendere Bedeutung für die Planung der A 1 haben könnte.

Die klimawirksamen Flächen, die aufgrund ihres Bewuchses lufthygienische bzw. klimatische Ausgleichsfunktionen übernehmen, müssten neu bewertet werden, da Teile des Bewuchses durch den Bau der Trasse entfallen und damit ihre Funktionen verlieren würden. Luftaustauschbahnen und klimatische Ausgleichsräume seien im Landschaftsprogramm Rheinland-Pfalz (MUFV 2008) für den Untersuchungsraum deshalb nicht dargestellt, weil bis dahin die neue Trasse nicht berücksichtigt werden musste. Das müsse jetzt neu bewertet werden.

Das Klimagutachten des Deutschen Wetterdienstes (DWD 2001) würde für den Untersuchungsraum ebenfalls keine großräumig relevanten Austauschbeziehungen darstellen. Insbesondere Ahrweiler sei von qualitativ schlechter Luft betroffen und läge im Osten der neuen Trasse. Der Einwender forderte hier eine Überprüfung der Auswirkungen der Trasse auf die Durchlüftung und die Frischluftströme für die Region.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die Auswirkungen der vorliegenden Planung auf das Klima betrachtet wurden (s. Punkte 10 „Beitrag des Vorhabens zur Beeinträchtigung des Klimas und zur Verstärkung des Klimawandels“ und 11 „Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels (zum Beispiel durch erhöhte Hochwassergefahr am Standort) oder eine verstärkte Anfälligkeit

von Schutzgütern infolge des Klimawandels“ des UVP-Berichts, Unterlage 19.3). Ferner wurde auf die Ausführungen im UVP-Bericht unter Punkt 3.2.5 „Schutzgut Luft/Klima“ verwiesen.

Der Straßenbaulastträger legte dar, dass die Aussagen des Klimagutachtens nach wie vor Gültigkeit hätten. Bezüglich der Darstellung von Luftaustauschbahnen im Landschaftsprogramm Rheinland-Pfalz wurde darauf hingewiesen, dass der Einwender offenbar Ursache und Wirkung verkenne. Wenn im Landschaftsprogramm zu berücksichtigende Luftaustauschbahnen dargestellt wären, hätte der Straßenbaulastträger diese natürlich berücksichtigen müssen. Dies sei aber nicht der Fall, insofern würden keine relevanten Luftaustauschbahnen existieren, die laut Landschaftsprogramm zu berücksichtigen gewesen wären.

Die möglichen Auswirkungen des Vorhabens mit Blick auf Luftschadstoffe seien im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung vom 03.04.2018 untersucht worden; im Ergebnis würden sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen deutlich unterschritten. Dieses Ergebnis wird auch in den ergänzenden Luftschadstoffuntersuchungen vom Juni 2021 (HBEFA 4.1) sowie Oktober 2022 (HBEFA 4.2) bestätigt. Bezogen auf die geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV bestünden daher aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken zur Umsetzung der Baumaßnahme.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des Straßenbaulastträgers bzw. der Fachgutachter an. Die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut „Luft“ sind ausreichend und umfassend untersucht worden. Einzelheiten sind der Luftschadstoffuntersuchung (Unterlage 17.2) sowie den im Laufe des Planfeststellungsverfahrens durchgeführten ergänzenden Untersuchungen zu entnehmen. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IX dieses Beschlusses verwiesen.

Auch die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima sind ausreichend untersucht worden. Hier wird insbesondere auf den „Ergänzenden Fachbeitrag „Klima“ vom 12.08.2022 (Unterlage 23a) hingewiesen. Es ist richtig, dass das geltende UVPG ggfs. auch Aussagen zu den Auswirkungen eines Vorhabens auf das globale Klima unter dem Aspekt der Treibhausgase verlangt. Im Ergebnis ist jedoch die Berechnung der Auswirkungen eines einzelnen Straßenbauvorhabens auf das globale Klima unter dem Aspekt der Treibhausgase kaum möglich. Zudem gibt es auch keine vorhabenbezogene Höchstgrenze für die Treibhausgasemissionen.

Zu dem Hinweis, dass aus Klimaschutzgründen Bahntrassen und einem öffentlichen Personennahverkehr ein höherer Stellenwert eingeräumt werden müsse als dem Straßenbau, wird darauf hingewiesen, dass die vorliegende Planung im derzeit gültigen Bedarfsplan im vordringlichen Bedarf enthalten ist und damit den verkehrspolitischen Zielen des Bundes entspricht. Hierzu wird ergänzend auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV verwiesen.

Der Einwender hatte darüber hinaus gefordert, das Urteil wegen einer Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland vor dem Bundesverfassungsgericht in Sachen Klimaschutz abzuwarten. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass er hier die Verfassungsbeschwerden gegen die Bundesrepublik Deutschland in Sachen Klimaschutz meint. In dieser Angelegenheit hat das Bundesverfassungsgericht zwischenzeitlich mit Beschluss vom 24.03.2021 entschieden. Die Regelungen des Klimaschutzgesetzes vom 12. Dezember 2019 über die nationalen Klimaschutzziele und die bis zum Jahr 2030 zulässigen Jahresemissionsmengen seien insofern mit Grundrechten unvereinbar, als hinreichende Maßgaben für die weitere Emissionsreduktion ab dem Jahr 2031 fehlen würden. Im Übrigen wurden die Verfassungsbeschwerden aber zurückgewiesen. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter dem Punkt „Planrechtfertigung“ in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

Vom Einwender vermutete evt. Auswirkungen dieser Entscheidung auf den Bundesverkehrswegeplan bzw. die Planung der A 1 sind Seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Die vorliegend festgestellte Planung ist auch unter klimaschutzrechtlichen Gesichtspunkten zulässig; auf die Ausführungen in Kapitel E, Nrn. IV, X.5 und X.6 dieses Beschlusses wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

- Planung wird generell in Frage gestellt wegen insgesamt zu nachteiliger Auswirkungen

Der Einwender lehnte die Planung wegen insgesamt zu nachteiliger Auswirkungen ab.

Zur Notwendigkeit der vorliegend festgestellten Planung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ verwiesen.

- Kritik an Querungsmöglichkeiten für Tiere (Schaffung von Engpässen, Eingriff in Artenhaushalt, u.ä.)

Der Einwender kritisierte, dass durch die geplanten Querungen, die die Zerschneidungswirkungen aufheben sollen, zwar Querungen erfolgen könnten, dass darüber hinaus aber eine Entwicklung für die Populationen vor Ort nur sehr eingeschränkt möglich sei. Querungsmöglichkeiten müssten für die wild lebenden Tiere nicht nur zum Erhalt, sondern auch zu deren Entwicklung beitragen; dies sei hier kaum gegeben. Die schmalen Durchlässe würden das Queren der Landschaft derart verengen, dass sich durch diese „Engpass-Situation“ ein verändertes Beuteverhalten entwickeln könne, welches zu Lasten der schwächeren Arten ginge, die nicht entsprechend ausweichen könnten. Diese künstlichen Eingriffe seien gut gemeint, könnten aber in den Artenhaushalt eingreifen und zu nicht gewollten Ungleichgewichten führen.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme dargelegt, dass es durch die Autobahn bau-, anlage- und betriebsbedingt zu Zerschneidungswirkungen innerhalb

der verschiedenen Lebensräume kommen würde. Besondere Berücksichtigung hätte in diesem Zusammenhang der Biotopverbund / die Biotopvernetzung zu finden.

Nach § 21 Abs. 1 BNatSchG diene der Biotopverbund der dauerhaften Sicherung der Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten, Biotope und Lebensgemeinschaften sowie der Bewahrung, Wiederherstellung und Entwicklung funktionsfähiger ökologischer Wechselbeziehungen. In Unterlage 19.6.11 „Gutachten zur Berücksichtigung des Biotopverbundes“ erfolge der Nachweis der Berücksichtigung des großräumigen Biotopverbundes und der daraus resultierenden Notwendigkeit von Querungshilfen. Hierzu seien entlang der Trasse einzelne Biotopverbundbereiche abgegrenzt worden. Die Querungshilfen seien geplant, um die im Gelände festgestellten Wanderbeziehungen von Tieren (z.B. Wildkatze) über die geplante Trasse aufrecht zu erhalten bzw. die durch die Talbrücken vorhandene Transparenz weiter zu erhöhen.

Den Zerschneidungswirkungen auf 25,1 km in den abgegrenzten Biotopverbundbereichen würden insgesamt 19 Querungsbauwerke gegenüberstehen, darunter 5 Grünbrücken, 5 Grünunterführungen und 9 Talbrücken.

Durch die dichte Abfolge der Querungsbauwerke und die großen, gewässerüberspannenden Talbrücken könne die Durchlässigkeit in den Waldlebensräumen und Gewässerlebensräumen gesichert werden. Die Ergänzung der geplanten Talbrücken durch Grünbrücken bzw. Grünunterführungen reduziere den Abstand zwischen den Querungsbauwerken in den Waldbereichen auf max. 1.400 m. Aufwendige Wanderungsdistanzen würden damit vermieden. In zusammenhängenden Biotopverbundbereichen im Wald würde der Abstand zwischen Querungsbauwerken auch unter 1.000 m liegen.

Ferner wurde dargelegt, dass die Auswirkungen der geplanten Straße auf die Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen auf Grundlage der aktuell geltenden fachlichen und rechtlichen Vorgaben in den entsprechenden Landschaftspflegerischen Fachbeiträgen untersucht und mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord - Obere Naturschutzbehörde - als zuständige Fachbehörde abgestimmt worden seien.

Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen seien in der Unterlage 9 ausführlich beschrieben und dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Stellungnahme des Straßenbaulastträgers bzw. Fachgutachters vollumfänglich an. Die durch die vorliegende Planung verursachten Eingriffe sind sachgerecht ermittelt und beurteilt worden; die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind geeignet, die verursachten Eingriffe zu kompensieren. Dies gilt auch für die vorgesehenen Querungsmöglichkeiten.

- Auswirkungen auf Fledermäuse sind nicht ausreichend untersucht (Zäune, Kollisionsgefahren)

Der Einwender behauptete, dass die Auswirkungen der Planung auf Fledermäuse nicht ausreichend untersucht worden seien. Die Trasse würde mit Wildschutzzäunen eingefasst, Fledermäuse würden flach über dem Boden jagen. Den beschriebenen Erhaltungszielen würden Kollisionsgefahren entgegenstehen, sowohl mit Kraftfahrzeugen, wie mit den Zäunen. Durch die Trasse und die Maßnahmen neben der Trasse würden die Habitate erheblich reduziert, was die positiven Erhaltungsziele zu Ungunsten der Populationen verändern könnte. Zudem würden Fledermäuse in einigen Kilometern Entfernung von ihren Brut- und Schlafstätten entfernt jagen. Da die Überprüfung auf die Wirkung der Trasse nur auf einen begrenzten engen Raum beschränkt worden sei, seien diese Aspekte zum Erhalt der Art nicht berücksichtigt worden und könnten den Erwartungen bei den Erhaltungszielen entgegenstehen.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die Auswirkungen der geplanten Straße auf die Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen auf Grundlage der aktuell geltenden fachlichen und rechtlichen Vorgaben in den entsprechenden Landschaftspflegerischen Fachbeiträgen untersucht und mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord - Obere Naturschutzbehörde - als zuständige Fachbehörde abgestimmt worden seien. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen seien in der Unterlage 9 ausführlich beschrieben und dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Straßenbaulastträgers an. Die Auswirkungen der vorliegend festgestellten Planung auf Fledermäuse sind umfassend untersucht worden; entsprechende Kompensationsmaßnahmen wurden vorgesehen. Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Einwand des BUND verwiesen.

- Keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Der Einwender wies darauf hin, dass keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen würden, da vor allem das zu erwartende Verkehrsaufkommen viel niedriger als die der Planung zugrunde gelegte Verkehrsprognose sein würde.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde liegen die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vor. Hier wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X verwiesen. Zum Thema Verkehrsprognose wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV verwiesen.

- Erhebliche Beeinträchtigungen des Auenwaldes im FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“

Der Einwender behauptete, dass die vorliegende Planung den Auenwald im FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ erheblich beeinträchtigen würde.

Die möglichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ wurden im Rahmen einer Verträglichkeitsprüfung untersucht. Diese kam zu dem Ergebnis, dass das Straßenbauvorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung nach Maßgabe der durchgeführten Untersuchungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X verwiesen.

- Umfangreiche Kritik an der Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“

Der Einwender kritisierte, dass es zu eng gefasst sei, nur die Betroffenheit der Arten im geschützten Gebiet zu betrachten, auch die angrenzenden Bereiche müssten betrachtet werden. Der Untersuchungsraum sei zu schmal gewählt, insbesondere die Auswirkungen auf den Uhu seien fehlerhaft beurteilt worden, weil z. B. der Aktionsraum mit 3 km viel zu gering angesetzt sei. Auch die Nebenvorkommen im Vogelschutzgebiet hätten betrachtet werden müssen. Wildschutzzäune seien grundsätzlich gut, aber die Gefahren für tief fliegende Vögel und Fledermäuse seien nicht beachtet worden.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die Auswirkungen der geplanten Straße auf die Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen auf Grundlage der aktuell geltenden fachlichen und rechtlichen Vorgaben in den entsprechenden Landschaftspflegerischen Fachbeiträgen untersucht und mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord - Obere Naturschutzbehörde - als zuständige Fachbehörde abgestimmt worden seien. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen seien in der Unterlage 9 ausführlich beschrieben und dargestellt.

Die Auswirkungen der vorliegend festgestellten Planung auf das Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ sind in der in der Unterlage 19.4.2 „Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet Vulkaneifel“ untersucht worden. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Erhaltungsziels „Uhu“ im Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ verursacht werden.

Der Straßenbaulastträger erläuterte, dass in der Unterlage 19.4.2 ausführliche Erläuterungen zur Methodik der Verträglichkeitsprüfung enthalten seien; diese Methodik entspricht dem aktuellen rechtlichen und wissenschaftlichen Stand und ist mit der SGD Nord, Obere Naturschutzbehörde, als zuständiger Fachbehörde abgestimmt.

Einziges Erhaltungsziel als Hauptvorkommen im Vogelschutzgebiet Vulkaneifel sei der Uhu. Andere Arten seien daher in der Verträglichkeitsprüfung nicht zu betrachten. Da im Ergebnis keine erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszieles für das VSG Vulkaneifel vorliegen würde, würden auch die räumlich funktionalen Verbindungen zu den Seitens des Einwenders genannten Schutzgebieten nicht beeinträchtigt.

Es wurde dargelegt, dass zum Kollisionsschutz folgende Maßnahmen aus gebiets- und artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich und vorgesehen seien (vgl. Unterlage 19.1):

- V 2.1 Errichtung von Wildkatzenschutzzäunen
- V 2.2 Errichtung von Amphibien- und Reptilienschutzeinrichtungen
- V 2.3 Errichtung von zusätzlichen Leit- und Sperreinrichtungen
 - 2.3a Schutzzaun 4,00 m,
 - 2.3b Blendschutzwand 2,00 m auf Bauwerken
 - 2.3c Blendschutzwand 4,00 m auf Grünbrücken und im Übergangsbereich
 - 2.3.d Blendschutzwand 4,00 m (Wand- Zaunkombination im Übergangsbereich)
- V 2.4 Böschungsgestaltung zur Vermeidung von Kollisionen

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des Straßenbaulastträgers vollumfänglich an. Die durchgeführte Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ ist nicht zu beanstanden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X verwiesen.

- Maßnahmen für verschiedene Tierarten

Der Einwender fragte nach Maßnahmen für das Haselhuhn, den Schwarzstorch, den Rotmilan, den Uhu, den Eisvogel, die Spechtarten, den Neuntöter und die Wildkatze.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die Betroffenheit des Gebietsschutzes in den Unterlagen 19.4.1 bis 19.4.6 entsprechend den aktuellen fachlichen und rechtlichen Anforderungen geprüft worden sei. Die Verträglichkeitsprüfungen kämen zu dem Ergebnis, dass die Erhaltungsziele, z.T. unter Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen, nicht erheblich beeinträchtigt würden.

Die Auswirkungen der geplanten Straße auf die Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen seien auf Grundlage der aktuell geltenden fachlichen und rechtlichen Vorgaben in den entsprechenden Landschaftspflegerischen Fachbeiträgen untersucht und mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord - Obere Naturschutzbehörde - als zuständige Fachbehörde abgestimmt worden. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen seien in der Unterlage 9 ausführlich beschrieben und dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des Straßenbaulastträgers an. Die Auswirkungen des vorliegend festgestellten Vorhabens auf die betroffenen Tier- und Pflanzenarten sind umfassend und ausreichend erfasst, beschrieben und bewertet worden; erforderliche Kompensationsmaßnahmen sind in den festgestellten Planunterlagen vorgesehen. Auch die Auswirkungen auf die von Seiten des Einwenders explizit genannten Tierarten Haselhuhn, Schwarzstorch, Rotmilan, Uhu, Eisvogel, Neuntöter und Wildkatze sowie diverse Spechtarten (insbesondere Schwarzspecht, Mittelspecht und Grauspecht) wurden erfasst; entsprechende Kompensationsmaßnahmen wurden dort,

wo es erforderlich war, vorgesehen. Auf die Ausführungen in den Planunterlagen wird insoweit verwiesen. Darüber hinaus wird ergänzend auf die Ausführungen zum Einwand des BUND verwiesen.

- Gefährdung Großes Mausohr/ Bechsteinfledermaus

Der Einwender kritisierte, dass für die Fledermausart „Großes Mausohr“ keine Maßnahmen zur Schadensbegrenzung an der Trasse vorgesehen seien, da diese Art in 0,5 – 3 m Höhe über dem Boden fliegen und ihre Beutetiere oft direkt von der Bodenoberfläche aufnehmen würde. Neben der Gefahr von Kollisionen könnten auch die Begleitzaune der Trasse für Fledermäuse und Greifvögel zur Gefahr werden.

Auch die vorgesehenen Maßnahmen für die Bechsteinfledermaus wurden kritisiert. Da die Winterschlafplätze der Bechsteinfledermaus bis zu 40 km von den Sommerquartieren entfernt liegen könnten, sei auch bei dieser Fledermausart zu prüfen, inwieweit nicht eine Gefährdung auf der Trasse durch Kollision erfolgen könne. Auch die Bechsteinfledermaus jage unter anderem auch niedrig über den Boden. Da sie sehr stark an Waldlebensräume gebunden sei, sei zu prüfen inwieweit hier durch Rodung für die Trasse Lebensräume eingegrenzt würden, die zum Erhalt dieser Art notwendig seien. Durch den häufigen Wechsel der Quartiere brauche sie ein hohes Quartiersangebot. Durch ihre Standorttreue sei sie von Veränderungen der Lebensräume sehr stark gefährdet.

Nach Auffassung des Einwenders sollten bei Straßenneubauten oder Straßenausbauten 3 km Abstand von den Wochenstuben und bekannten Quartieren eingehalten werden. Für die Bechsteinfledermaus seien in den Unterlagen keine Schadensbegrenzungsmaßnahmen aufgeführt.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass aus gebiets- und artenschutzrechtlichen Gründen folgende Maßnahmen zum Kollisionsschutz erforderlich und vorgesehen seien (vgl. Unterlagen 19.1, Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan und 9.3, Maßnahmenblätter):

V 2.3 Errichtung von zusätzlichen Leit- und Sperreinrichtungen

2.3a Schutzzaun 4,00 m

2.3b Blendschutzwand 2,00 m auf Bauwerken

2.3c Blendschutzwand 4,00 m auf Grünbrücken und im Übergangsbereich

2.3.d Blendschutzwand 4,00 m (Wand- Zaunkombination im Übergangsbereich)

Alle Streckenabschnitte in Gleich- sowie geringer Damm- und Einschnittslage (Dammhöhe bzw. Einschnittstiefe < 4 m) würden mit Leit- und Sperreinrichtungen oder ebenfalls geeigneten Wall-/Zaunkombinationen ausgestattet. Möglich sei auch eine Kombination mit dem trassenparallel geführten Wildkatzenschutzzaun. Folgende Konstruktionen würden unterschieden (zur Lage vgl. Unterlage 9.2, Maßnahmenpläne):

- 2.3a Schutzzaun 4 m trassenparallel, Maschenweite 4 cm
- 2.3b Blendschutzwand 2 m auf Tal- und Grünbrücken
- 2.3c Blendschutzwand 4 m auf Grünunterführungen und im Übergangsbereich bis 25 m an Grünunterführungen
- 2.3d Blendschutzwand 4 m (Kombination 2 m Wand, 2 m Zaun) im Übergangsbereich von Tal- und Grünbrücken bis 50 m, von 25-50 m an Grünunterführungen

Die Bechsteinfledermaus sei sowohl bei der Erstellung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen (Unterlagen 19.4.1 – 19.4.6) berücksichtigt worden, wenn sie Erhaltungsziel des jeweiligen Gebietes war, als auch im Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 19.2).

Die Auswirkungen der geplanten Straße auf die Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen seien auf Grundlage der aktuell geltenden fachlichen und rechtlichen Vorgaben in den entsprechenden Landschaftspflegerischen Fachbeiträgen untersucht und mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord - Obere Naturschutzbehörde - als zuständige Fachbehörde abgestimmt worden. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen seien in der Unterlage 9 ausführlich beschrieben und dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des Straßenbaulastträgers an. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Fledermausarten „Großes Mausohr“ und „Bechsteinfledermaus“ sind ausreichend und den rechtlichen Vorgaben entsprechend erfasst und bewertet worden. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind ausreichend und geeignet. Auf die Ausführungen in den festgestellten Planunterlagen sowie in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Zur Bechsteinfledermaus wird ergänzend auch auf die Ausführungen zum Einwand des BUND verwiesen.

- Generelle Kritik an den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen

Der Einwander kritisierte die im Rahmen der Planung vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen und zweifelte ihre Wirksamkeit an.

Der Straßenbaulastträger erläuterte hierzu in seiner Stellungnahme, dass die Auswirkungen der geplanten Straße auf die Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen auf Grundlage der aktuell geltenden fachlichen und rechtlichen Vorgaben in den entsprechenden Landschaftspflegerischen Fachbeiträgen untersucht und mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord - Obere Naturschutzbehörde - als zuständige Fachbehörde abgestimmt worden seien. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen seien in der Unterlage 9 ausführlich beschrieben und dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Stellungnahme des Straßenbaulastträgers an. Im Rahmen der Erstellung der Planunterlagen wurden alle relevanten Auswirkungen der Planung auf die im Planungsbereich vorkommenden Tiere und Pflanzen erfasst und bewertet; die jeweils erforderlichen Kompensationsmaßnahmen wurden vorgesehen. Das

naturschutzfachliche Maßnahmenkonzept ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und geeignet, alle naturschutzfachlichen Konflikte zu bewältigen. Im Übrigen ist zu beachten, dass die Obere Naturschutzbehörde dem Maßnahmenkonzept in der vorliegenden Form zugestimmt hat.

- Keine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für Mittelspecht und Bechsteinfledermaus
Der Einwender bezweifelte, dass sich für die Arten Mittelspecht und Bechsteinfledermaus der Erhaltungszustand der betroffenen Populationen nicht verschlechtert. Die Bechsteinfledermaus sei auf ihren Lebensraum angewiesen und diese brauche eine lange Entwicklungszeit. Hier würde eindeutig gegen das Naturschutzrecht verstoßen; eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG sei nicht anwendbar.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zulässigerweise erteilt werden konnte. Die hierfür notwendigen Voraussetzungen liegen vor. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses verwiesen.

Ferner wurden in diesem Teil des Einwands auch Punkte angesprochen, die aufgrund der Thematik in die Teile 1 und 2 des Einwands gehören:

- Untersuchung der Alternative B 51-Ausbau (s. Teil 1, Alternativen)
- Kritik an Entwässerung/ Schadstoffeinträgen (s. Teil 2, Wasser)
- Auswirkungen auf das Klima, Urteil der Klage vor dem BVerfG abwarten (s. auch Teil 1, Klima)
- ÖPNV/ Bahn fördern statt Autoverkehr v. a. unter dem Aspekt des Klimawandels (s. Teil 1, Alternativen, Klima)
- Absetzbecken sind nicht ausreichend (s. Teil 2, Wasser)
- Verkehrsprognose ist zu hoch angesetzt (s. Teil 1, Verkehr)

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zu diesen Punkten auf die Ausführungen zu Teil 1 und 2 verwiesen.

Im Rahmen der ergänzenden Planoffenlage hat der Einwender nochmals mit Schreiben vom 07.12.2022 zu der Planung Stellung genommen. Er forderte weiterhin die Einstellung des Vorhabens und hielt seine bereits vorgetragenen Einwendungen weiter aufrecht.

Insgesamt konnten die Einwendungen nicht dazu führen, von der Planung Abstand zu nehmen. Die Einwendungen werden daher vollumfänglich zurückgewiesen.

XII.3 Anerkannte Vereinigungen

Im Planfeststellungsverfahren haben sich verschiedene in Rheinland-Pfalz bzw. in Nordrhein-Westfalen (anerkannte) Natur- und Umweltschutzvereinigungen geäußert und Stellungnahmen zu dem Vorhaben abgegeben. Das dortige Vorbringen der einzelnen Vereinigungen war größtenteils inhaltsgleich, so dass nicht auf das Vorbringen jeder einzelnen Vereinigung individuell eingegangen werden muss. Auf die nachfolgenden Ausführungen wird verwiesen.

XII.3.1 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)

Der **Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)**, Landesverband Rheinland-Pfalz, hat im Anhörungsverfahren umfangreiche Einwendungen zur vorliegenden Planung erhoben. Im Folgenden wird nur noch auf die Punkte eingegangen, die nicht durch die erklärende Stellungnahme des Vorhabenträgers, durch entsprechende Auflagenregelungen in Kapitel C dieses Beschlusses sowie durch die Ausführungen in Kapitel E, insbesondere Nrn. IV und X dieses Beschlusses als erledigt angesehen werden können.

Mit Schreiben vom 24.09.2018 lehnte der BUND die vorgelegte Planung zum Neubau der A 1 strikt ab. Als Begründung wurden vor allem folgende Punkte genannt:

- Unzureichende Berücksichtigung des Habitatschutzes (Ausführung am Beispiel des VSG „Ahrgebirge“)
- Unzureichende Bearbeitung des gesetzlichen Artenschutzes (Ausführung am Beispiel Fledermäuse)
- Verfahrensrechtliche Einwendungen wegen fehlerhafter Verkehrsprognosen
- Unzureichende Alternativenprüfung
- Fehlende Prüfung der Alternative „Schiene“
- Einwendungen aus Gründen des Wasserschutzes
- Einwendungen aus Gründen des Klimaschutzes

Im Ergebnis wurde daher gefordert, das Planfeststellungsverfahren abubrechen, weil

- eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung fehlen würde, einschließlich einer Prüfung der vorgelegten Alternativen in gleichwertiger Untersuchungstiefe,
- die Umwelt-, Wasser- und Klimaprobleme nicht ansatzweise gelöst würden,
- die Baumaßnahme unwirtschaftlich, gemeinwohlschädlich sowie in ihrer Begründung unseriös sei und einer nachhaltigen Verkehrswende im Wege stünde,
- eines der wenigen noch vitalen Wildkatzenvorkommen in Deutschland gefährdet würde,
- dem Schwarzstorch- und Haselhuhn-Vorkommen in der Eifel die Vernichtung drohe und
- die Planung im faktischen Vogelschutzgebiet liegen würde.

Die genannten Punkte wurden in den dem Schreiben vom 24.09.2018 beigefügten Anhängen „FFH-Alternativenuntersuchung“ (Ing. Büro Regio Consult), „Naturschutz“ (Schreiber Umweltplanung) sowie „Analyse und Bewertung der Verkehrsuntersuchung“ (Ing. Büro Regio Consult) detaillierter ausgeführt.

Darüber hinaus hat sich der BUND mit Schreiben vom 16.12.2020 nochmals zu der Planung geäußert.

Die Einwendungen des BUND sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet und werden daher zurückgewiesen. Im Folgenden wird zunächst der jeweilige Einwand des BUND, dann ggf. die jeweilige Stellungnahme des Straßenbaulastträgers zu dem Einwand und anschließend die Begründung der Planfeststellungsbehörde für ihre Entscheidung dargelegt.

Fehlende Prüfung der Alternative „Schiene“

Vom BUND wurde unter Verweis auf eine Stellungnahme des Trierer Verkehrswissenschaftlers Dr. Karl-Georg Schroll gefordert, die Bahnstrecke Trier-Gerolstein-Euskirchen-Köln durchgehend zweigleisig und elektrifiziert auszubauen.

Dies ist jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Alternative für den Neubau der A 1 zwischen Kelberg und Adenau.

Im Bundesverkehrswegeplan werden neben dem Verkehrsträger Straße auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße betrachtet. Eine Erhöhung der Eifelstrecke stellt keine Alternative zur Vorgabe des Bedarfsplans für den Neubau der A 1 dar. Eine Abwägung der Bedeutung unterschiedlicher Infrastrukturprojekte im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung ist vom Gesetzgeber bei Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 getroffen worden.

Der gesamte Autobahnlückenschluss im Zuge der A 1 ist mit drei Planungsabschnitten im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Somit besteht der eindeutige gesetzliche Auftrag, dieses Projekt zu realisieren. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.5 verwiesen.

Einwendungen aus Gründen des Wasserschutzes

Der BUND befürchtete ein stark steigendes Hochwasserrisiko, da die geplanten Regenrückhaltebecken auf ein 5-jährliches Hochwasser ausgerichtet sind.

Der Vorhabenträger hat die Planung in diesem Punkt überarbeitet. Es ist nunmehr vorgesehen, dass die Regenrückhaltebecken so ausgestaltet werden, dass sie für ein 50-jährliches Regenereignis ausreichen. Damit ist ein ausreichender Schutz gegen Hochwasserrisiken sichergestellt.

Es wurde weiterhin bemängelt, dass die Autobahn trotz Regenrückhaltebecken durch geänderten Wasserabfluss und zusätzliche Mengen straßenspezifischer Schadstoffe die Quellbäche, Grünbach, Hollerbach, Nohner Bach, Trierbach und letztendlich die gesamte Ahr schädigen würde. Mit Bachneunauge und Groppe seien nur zwei Arten der Wasserfauna untersucht worden und das auch nur auf den Salzgehalt. Tatsächlich würde jedoch ein Chemikaliencocktail eingeleitet, der laut Planunterlagen 18 straßentypische Schadstoffe enthält. Es wurde darauf hingewiesen, dass etwa ein Drittel des so genannten „Mikroplastiks“ unserer Gewässer von Reifenabrieb stammt. Aus den Planunterlagen sei nicht ersichtlich, welche Schadstoffmengen und Arten zurückgehalten würden und welche in die Bäche eingeleitet würden. Ein erheblicher Anteil an Feinstaub und Schadstoffen würde sich außerhalb der von den Regenrückhaltbecken erfassten Gebiete flächenhaft in der Landschaft ablagern und würde teilweise bei Niederschlägen in die Bäche eingetragen. Dies würde im Planfeststellungsverfahren bisher keine Berücksichtigung finden.

zu Wasserabfluss:

Mögliche projektbedingte Wirkungen auf die Fließgewässer werden unter anderem in der FFH-Verträglichkeitsprüfung „Ahrtal“ (Unterlage 19.4.4) in den Kapiteln 3.3 bis 3.8 behandelt. Beeinträchtigungen durch Einleitungen aus den Entwässerungsanlagen oder durch Stickstoffeinträge werden in Kapitel 6.2.1.1.3 begründet ausgeschlossen.

Die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke bilden die Grundlage der vorliegenden wassertechnischen Untersuchungen (Unterlage 18). Die Konzeption, Lage und Bemessung der Regenrückhaltebecken sowie die Anforderung an die Reinigungsleistung sowie die Qualität des abfließenden Wassers wurde mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Trier abgestimmt und entspricht den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

Die Ergebnisse werden im „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ in Kapitel 4.1.4 (Unterlage 19.5) sowie in der FFH-VP „Ahrtal“ Kapitel 3.1.3 zusammenfassend dargestellt.

Die Auswirkungen auf die Oberflächenwasserkörper, darunter auch die betriebsbedingten Veränderungen des Abflusses sowie die Einträge von Schadstoffen werden im „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ in Kapitel 5.1 (Unterlage 19.5) dargestellt und bewertet. Die Untersuchungen kommen zu folgendem Ergebnis:

„Eine Verschlechterung des ökologischen oder des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper Trierbach und Ahabach kann ausgeschlossen werden. Das Bauvorhaben steht der fristgerechten Erreichung eines guten Zustands der Oberflächenwasserkörper nicht entgegen.“

zu Wasserfauna/ Schadstoffeinleitung:

Für die Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen durch Salz- bzw. Chlorideinträge wurden in der FFH-Verträglichkeitsprüfung strenge Vorsorgewerte zu Grunde gelegt (siehe Unterlage

19.6.10, „Beurteilung der Chloridempfindlichkeit des Bachneunauges und der Fließgewässerlebensräume im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfungen“). Bei Einhaltung dieser Werte können Beeinträchtigungen von Gewässerlebensräumen nach den besten wissenschaftlichen Erkenntnissen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

Im „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ (Unterlage 19.5, Kapitel 5.1) wurden sämtliche straßenspezifische Schadstoffe des Anhangs 6 und des Anhangs 8 der Oberflächengewässerverordnung betrachtet. Für alle relevanten Schadstoffe wurden die Schadstoffkonzentrationen an den Einleitstellen sowie an den Messstellen des Oberflächenwasserkörpers berechnet. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Verschlechterung des ökologischen oder des chemischen Zustands der Oberflächenwasserkörper Trierbach und Ahbach ausgeschlossen werden kann. Das Bauvorhaben steht der fristgerechten Erreichung eines guten Zustands der Oberflächenwasserkörper nicht entgegen.

Für Mikroplastik gibt es aktuell keine Richt- oder Grenzwerte für Einleitungen, die in der Planung berücksichtigt werden könnten.

zu Feinstaub:

Die Konzentration von Luftschadstoffen nimmt mit dem Abstand von der Trasse deutlich ab. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird dies durch die Berücksichtigung des trassennahen Raums bis 25 m bei der Ermittlung der Beeinträchtigungen und des Kompensationsbedarfs bedacht (vgl. Unterlage 19.1, S. 98). In Gewässernähe wird die Ausbreitung von Luftschadstoffen durch die geplanten Spritzschutzwände vermieden. Luftschadstoffe, die sich auf dem Boden ablagern, werden dort akkumuliert /absorbiert und gelangen somit nicht in die Gewässer. Der Empfindlichkeit der Böden gegenüber Schadstoffeintrag ist über die Berücksichtigung des 25 m Wirkraums Rechnung getragen. Relevante weiterreichende Wirkungen außer durch Stickstoff können ausgeschlossen werden.

Wegen ihrer eutrophierenden Wirkung sind Stickstoffeinträge von besonderer Relevanz. Gegenüber Stickstoffeintrag empfindliche Lebensräume sind sowohl in den Verträglichkeitsprüfungen (Unterlagen 19.4) thematisiert als auch Gegenstand des Landschaftspflegerischen Begleitplans (vgl. Unterlage 19.1, Anlage 1, S. 6).

Die Verträglichkeitsprüfungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Erhaltungsziele, z.T. unter Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen, nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Mögliche Feinstaubbelastungen wurden darüber hinaus im Rahmen der Luftschadstoffuntersuchung (Unterlage 17.2) untersucht. Die Bewertung der Schadstoffimmissionen nach der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung kam zu dem Ergebnis, dass sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen deutlich unterschritten werden.

Dies hat auch die im Verlauf des Anhörungsverfahrens durchgeführte Überprüfung der Luftschadstoffkonzentrationen nach den aktualisierten „Richtlinien zur Ermittlung der Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012, Fassung 2020“ für den Planfall 2025 bestätigt. Die Bewertung der Schadstoffimmissionen nach der 39. BImSchV kam erneut zu dem Ergebnis, dass sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen auch mit der Anwendung der Emissionsfaktoren des HBEFA 4.1 deutlich unterschritten werden. Dies hat auch die im Oktober 2022 durchgeführte Aktualisierung „Luftschadstoff-Untersuchung, Vergleich HBEFA 4.1 mit HBEFA 4.2“ bestätigt. Bezogen auf die geltenden Grenzwerte bestehen daher aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken zur Umsetzung der Baumaßnahme.

Die „Untersuchungen zur Nullvariante“ (Unterlage 21) kamen zu dem Ergebnis, dass durch den Lückenschluss der BAB A 1 Verkehrsentlastungen im Bestandsnetz sowie signifikante Schadstoffeinsparungen erreicht werden können. Durch den hier festgestellten Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau kann bereits ein Teil der dort prognostizierten Entlastungen bzw. Einsparungen erreicht werden.

Als Beispiel für mögliche Schadstoffeinleitungen verwies der BUND auf die geplante Talbrücke Hollerseifen, die sich in einem hochsensiblen Kernbereich mit fünf Quellbächen (§ 30 Biotop) befindet, die in den Hollerseifen (§ 30 Biotop) einmünden, welcher im Nohner-Bach mündet. Die bauzeitliche Entwässerung mit allen Schadstoffen, die ein derartiger Bau mit sich bringt, würde über einfache Versickerungsstellen/ Entwässerungszonen erfolgen. Wenn man von einer mehrjährigen Bauzeit ausgeht, würden die Schadstoffeinträge die dort vorhandene artenreiche Amphibienfauna mit Feuersalamander und Bergmolch nachhaltig schädigen, da die angelegten Bauzufahrtsstraßen mitten durch das Habitat gehen. In allen Teilabschnitten seien teilweise massive Quellbachfließänderungen vorgesehen. Die Vorgehensweise, wie die teilweise massiven Quellbachabflussänderungen erreicht werden sollen, sei nirgendwo genau beschrieben. Hier wurde eine ausführlichere Folgenabschätzung gefordert.

Diese Einwendungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet, da die sensiblen Quellbachbereiche als Bautabuzonen (landschaftspflegerische Maßnahme V 6) vor direkten baubedingten Beeinträchtigungen geschützt werden. Die bauzeitliche Entwässerung dient vorrangig der Sammlung und Lenkung des Niederschlagswassers der noch ungenutzten Brückenbauwerke und ggf. zur Lenkung der Entwässerung während der Grundwasserhaltung zur Erstellung der Brückenpfeiler. Baubedingter Schadstoffeintrag wird durch die landschaftspflegerische Maßnahme V 7 „Schutz und Sicherung von Böden sowie Grund- und Oberflächengewässer“ vermieden. Schädigende Auswirkungen auf die Amphibienfauna im Hollerseifen und Nohner Bach können so wirksam vermieden werden.

Auch eine massive Abflussänderung im Bereich der Quellbäche wird nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht eintreten. Im „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ (Unterlage 19.5) kamen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass hinsichtlich der Quellbäche nur von

nicht wesentlichen und lediglich sehr kleinräumigen Veränderungen der Abflüsse der Oberflächengewässer ausgegangen wird. Dies ist im „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ in der Anlage 10 entsprechend kartografisch dargestellt.

Der BUND wies ferner darauf hin, dass das südliche Teilstück der geplanten Autobahn im Einzugsgebiet des Ahbaches liege. In der Ahbachschleife der „Nohner Kalkmulde“ würde der „Wasser-Zweckverband Eifel“ Trinkwasser für etwa 40.000 Einwohner in drei Landkreisen fördern. Der Ahbach stehe mit den tieferliegenden Grundwasserschichten im zerklüfteten Kalkgestein in Verbindung. Der Zweckverband würde sich hier auf die Unterströmung des Baches durch Grundwasser verlassen, die jedoch in Trockenzeiten und bei Erhöhung der Fördermengen kippen könnte. Die Planungen müssten daher nach den Richtlinien über Straßenbau in Wasserschutzgebieten überarbeitet werden und das Wasserschutzgebiet müsste auf das ganze Einzugsgebiet erweitert werden. Die BAB A 1 müsste im Einzugsgebiet des Feuerbachs - eine der Ahbachquellen - nachgerüstet werden. Zurzeit gäbe es gar kein Wasserschutzgebiet, da das alte Recht erloschen sei.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird darauf hingewiesen, dass die Planung und Ausweisung von Wasserschutzgebieten sowie die Durchführung der dazu notwendigen Rechtsverfahren den Struktur- und Genehmigungsdirektionen Nord bzw. Süd als Oberen Wasserbehörden des Landes Rheinland-Pfalz obliegt.

Die vorliegend festgestellte Planung der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Adenau erfolgte in enger Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde (Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstellen Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz und Trier). Durch die Planung sind keine vorhandenen oder geplanten Wasserschutzgebiete betroffen, ein Ausbau nach den Vorgaben der „Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag) ist nicht erforderlich.

Ergänzend zu den wassertechnischen Untersuchungen (Unterlage 18) wurde ein „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ (Unterlage 19.5) erstellt. Dieser kam mit Blick auf den „Ahbach“ zu dem Ergebnis, dass eine Verschlechterung des ökologischen oder des chemischen Zustands dieses Oberflächenwasserkörpers ausgeschlossen werden kann. Auch eine Verschlechterung des derzeit guten mengenmäßigen und chemischen Zustands der Grundwasserkörper kann ausgeschlossen werden. Dies wurde durch die ergänzenden Untersuchungen im Rahmen der Deckblattplanung (Unterlagen 18 a und 19.5a) bestätigt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind daher keine besonderen bautechnischen Maßnahmen, z. B. nach RiStWag, erforderlich.

Der Feuerbach liegt südlich der Anschlussstelle Kelberg zwischen der bestehenden A 1 und der Ortslage Dreis. Ausweislich der wassertechnischen Untersuchungen (Unterlage 18) sowie des „Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie“ (Unterlage 19.5) wird das Gewässer durch die vorliegend festgestellte Planung nicht beeinträchtigt. Eine Nachrüstung etwaiger bautechnischer Maßnahmen ist daher auch hier nicht erforderlich.

Der BUND bemängelte ferner, dass die Betrachtung des Gesamtwasserkörpers unzureichend erfolgt sei, da die kleinen Gewässer, die Quellen und Quellbäche, die nach § 30 BNatSchG geschützt sind, nicht untersucht worden seien.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird darauf hingewiesen, dass die rechtlich erforderliche Betrachtung der Gewässer in den Planunterlagen erfolgt ist (z. B. im „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“, Unterlage 19.5 sowie im dazugehörigen Deckblatt, Unterlage 19.5a). Die nach § 30 BNatSchG geschützten Quellbereiche wurden innerhalb des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1) berücksichtigt. Der ökologische Zustand der Fließgewässer wurde im Rahmen der Biotoptypenkartierung erfasst und ist in Abbildung 10 im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1) dargestellt. In der „Tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation“ (Unterlage 9.4) sind die durch die Planung verursachten Eingriffe in Gewässer/ Quellbereiche zusammen mit den jeweils vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen dargestellt.

Einwendungen aus Gründen des Klimaschutzes:

Der BUND kritisierte, dass die ungehemmte Fortsetzung von großen Straßenbauten im Gegensatz zu den national wie international vereinbarten Zielen der Minimierung des Flächenverbrauchs, der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes stehe. Der derzeit gültige Bundesverkehrswegeplan mit seinen rd. 800 Bundesfernstraßenbaumaßnahmen und speziell die vorliegende Neubaumaßnahme A 1 würden in eklatanter Weise diesen Klimazielen widersprechen, da durch die Umsetzung der Projekte zusätzlicher Verkehr induziert und somit die CO₂-Ausstöße erhöht, statt verringert würden. Auch eine klimafreundliche Verlagerung von Verkehr auf die Schiene oder den ÖPNV würde erschwert.

Die Reinhaltung der Luft und der Klimaschutz sind wichtige, von der Bundesrepublik Deutschland verfolgte, politische und gesellschaftliche Ziele. Diese Ziele stehen naturgemäß oftmals in Konkurrenz mit anderen Belangen, die ebenfalls im öffentlichen Interesse stehen.

Der vorliegend festgestellte Planungsabschnitt der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Adenau ist Bestandteil des rund 25,2 Kilometer langen Autobahnlückenschlusses der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg (B 410) und der Anschlussstelle Blankenheim (B 51). Der gesamte Autobahnlückenschluss ist mit drei Planungsabschnitten im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Damit ist es erklärtes Ziel der Bundesregierung, die bestehende Lücke im Straßennetz im Zuge der A 1 zu schließen; für den Straßenbaulastträger besteht der eindeutige gesetzliche Auftrag, dieses Projekt zu realisieren.

Auch im Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz ist die Sicherung und Fortentwicklung der Infrastruktur verankert. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird an dieser Stelle auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses verwiesen.

Darüber hinaus wird der vorliegend festgestellte Planungsabschnitt sowie der geplante Lückenschluss der A 1 insgesamt nicht dazu führen, dass die Ziele des nationalen und rheinland-pfälzischen Klimaschutzgesetzes nicht erreicht werden können. Gestützt auf die Begründung in Kapitel E, Nrn. X.5 bzw. X.6 – auf die zur Vermeidung von Wiederholungen hier verwiesen wird - ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass das Vorhaben den öffentlichen Interessen des Klimaschutzes nicht widerspricht.

Zu den Punkten

- Unzureichende Berücksichtigung des Habitatschutzes
- Unzureichende Bearbeitung des gesetzlichen Artenschutzes
- Verfahrensrechtliche Einwendungen wegen fehlerhafter Verkehrsprognosen
- Unzureichende Alternativenprüfung

wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu den Anhängen „FFH-Alternativenuntersuchung“ (Regio Consult), „Naturschutz“ (Schreiber Umweltplanung) und „Verkehrsprognose“ (Regio Consult) verwiesen.

FFH-Alternativenuntersuchung

- Der BUND kritisierte, dass in der FFH-Alternativenuntersuchung von 2018 eine mögliche erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungsziels Schwarzspecht nicht mehr genannt wurde, obwohl sie in der Untersuchung von 2010 thematisiert wurde.

Seitens des Vorhabenträgers wurde hierzu ausgeführt, dass die Bewertung von Beeinträchtigungen des Schwarzspechts in der Verträglichkeitsprüfung zum Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (Unterlage 19.4.3) auf den aktuellen Kartierergebnissen und den aktuellen Erkenntnissen zu dessen Betroffenheit bzw. Empfindlichkeit beruhe. Die Fachgutachter beriefen sich hierbei z. B. auf die zwischenzeitlich erschienene Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ von Garniel & Mierwald 2010. Das Gutachten käme daher auf der Basis dieser aktualisierten Daten und Erkenntnisse zu einer neuen Beurteilung, nach der der Schwarzspecht nicht erheblich beeinträchtigt würde.

In der Verträglichkeitsprüfung wurde eine mögliche Betroffenheit des Schwarzstorchs sowohl als Erhaltungsziel für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ in Rheinland-Pfalz als auch im Rahmen einer Vorausschau für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ in Nordrhein-Westfalen geprüft. Das Gutachten kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass der Schwarzspecht nicht erheblich beeinträchtigt wird.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Verträglichkeitsprüfung als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an.

- Ferner wurde bemängelt, dass der Untersuchungsraum im Süden auf den Bereich von Bongard südlich der Landesgrenze von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz begrenzt wurde, sodass kein vollwertiger bzw. vollständiger Alternativenvergleich vorgenommen werden konnte. Damit sei bereits vor Beginn der Alternativenprüfung die Suche nach einer Alternative im östlichen Planungsraum in Richtung Kelberg im Korridor der B 257 verhindert worden. Dieser Mangel wurde nach Auffassung des BUND auch mit der Aktualisierung der FFH-Alternativenprüfung nicht beseitigt, da dort darauf hingewiesen würde, dass vom Fachgutachter im Bereich Adenau - Kelberg keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000 Gebieten angenommen werden. Hier sei offenbar eine mögliche Westverschiebung vom derzeitigen Ausbauende der A 1 nach Westen über die B 421 bis nach Hillesheim und von dort im Korridor der L 26/ L 115 bis Lommersdorf (AS Blankenheim) nicht untersucht worden. Auch die Ostverschiebung über die B 410 zur B 257 nach Kelberg sei nie verkehrlich und auch nicht naturschutzfachlich untersucht worden, was eine unzulässige Einengung des Untersuchungsraumes darstellen würde.

Zum Untersuchungsraum der Alternativenprüfung wurde Seitens des Vorhabenträgers ausgeführt, dass innerhalb der Alternativenprüfung abschnittsübergreifend unter Berücksichtigung der vorhandenen Anschlussstellen Kelberg im Süden und Blankenheim im Norden ohne weitere Zwangspunkte ein Alternativenvergleich vorgenommen wurde. Der Kernraum des großflächigen Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ in Rheinland-Pfalz, das sich sehr viel weiter nach Osten erstreckt und an dessen Westrand der Korridor der geplanten A 1 verläuft, wurde dabei als Ausschlussraum für eine Trassenfindung (s. Unterlage 19.4.8, FFH-Alternativenuntersuchung) angesehen. Ein östlicher Linienverlauf im Raum der B 257 war bereits Gegenstand der Linienbestimmung 1987 sowie anschließender Untersuchungen. Er war aus ökologischen und landschaftsästhetischen Gründen verworfen worden (s. Unterlage 1, Erläuterungsbericht, S. 8 ff).

In der umweltfachlichen Variantenuntersuchung wurden alle Varianten untersucht, welche die verkehrlichen Ziele erreichen können, den Anschluss an die bestehenden Streckenabschnitte der A 1 ermöglichen und zugleich nicht aufgrund ihrer absehbar erheblichen Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes, von vornherein als Alternative ausscheiden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine umfassende und ausreichende Alternativenprüfung erfolgt. Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, Nrn. IV.5 und X.4 verwiesen.

- Nach Auffassung des BUND hat der vorliegend festgestellte Planungsabschnitt keinen eigenen Verkehrswert. Es wurde behauptet, dass die Aufteilung in drei Teilabschnitte nur deshalb gewählt wurde, um naturschutzfachliche Konflikte mit Natura 2000-Gebieten in Folgeabschnitten zunächst zu umgehen.

Dieser Einwand ist unbegründet. Der eigenständige Verkehrswert des vorliegend festgestellten Planfeststellungsabschnitts von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau wird durch die in den Planunterlagen enthaltene (zunächst provisorische) Anschlussstelle A 1/ L 167/ L 10 sichergestellt (s. Unterlage 5, Blatt 1). Auch die grundsätzliche Zulässigkeit einer planungsrechtlichen Abschnittsbildung ist in der Rechtsprechung anerkannt. Die vorgenommene Aufteilung des Gesamtvorhabens „Neubau der A 1“ in Teilabschnitte ist somit sinnvoll und sachgerecht erfolgt. Unüberwindbare Hindernisse z. B. in naturschutzrechtlicher Hinsicht sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in den Folgeabschnitten nicht gegeben. Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.4 verwiesen.

- Der BUND verwies auf seine Stellungnahme von 2012, die er im Verfahren für den Planfeststellungsabschnitt PFA 1a (AS Blankenheim bis AS Lommersdorf) abgegeben hatte.

Hierzu ist zunächst festzuhalten, dass vorliegend der Abschnitt der A 1 von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau behandelt wird; die Einwendungen im Verfahren von der Anschlussstelle Blankenheim bis zur Anschlussstelle Lommersdorf sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.

Darüber hinaus geben die Unterlagen, die Gegenstand der Einwendungen von 2012 waren, nicht mehr den zwischenzeitlich erreichten Stand der Umweltplanerischen Unterlagen und Nachweise wieder, da sich Grunddaten seitdem grundsätzlich verändert haben. Die diesbezüglichen Einwendungen des BUND sind daher zum Teil überholt.

Soweit im Schreiben vom 18.12.2012 die Planung der A 1 generell abgelehnt wurde, da die Linienbestimmung nicht mehr zeitgemäß sei, der Verkehrsbedarf grob überschätzt und ein ökologisch äußerst sensibler Raum durchschnitten würde, wird der Einwand des BUND unter Verweis auf die Ausführungen in Kapitel E dieses Beschlusses „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ zurückgewiesen. Ebenfalls zurückgewiesen wird die Forderung nach Fortführung des Verfahrens als Gesamtplanung. Hierzu wird auf die Ausführungen zur Zulässigkeit der Bildung von Planungsabschnitten in Kapitel E, Nr. IV.4 verwiesen.

- Der BUND erläuterte, dass es möglich sei, dass eine Variante, die gegenüber der Amtstrasse prioritäre Lebensraumtypen umfährt, aber andere Lebensraumtypen oder nicht prioritäre Arten erheblich beeinträchtigt, aus Habitatschutzsicht trotzdem vorzugswürdig sein könne. Diesen Fall würde FÖA in der Alternativenuntersuchung von 2018 nicht erörtern.

Der Vorhabenträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die geltend gemachte fachliche Konstellation zwar theoretisch denkbar sei, dass jedoch nach den Prüfungen des Vorhabenträgers kein Sachverhalt vorläge, der eine Umkehrung des vom Bundesverwaltungsgericht vielfach bestätigten Prinzips, wonach eine Alternative, die prioritäre Lebensraumtypen schont, vorzugswürdig sei, bewirken könnte. Von Seiten des BUND würden jedenfalls entsprechende Sachverhalte nicht aufgezeigt.

Der Einwand des BUND ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet, da er ein rein theoretisches Vorbringen enthält und keine konkrete Alternative benennt, die Seitens des Vorhabenträgers hätte untersucht werden sollen. Bei der Erstellung der Planunterlagen ist eine umfangreiche Alternativenprüfung erfolgt (s. hierzu die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.5 dieses Beschlusses). Auch die vom BUND konkret benannten Alternativen wurden untersucht.

- Der BUND bemängelte die Methodik der FFH-Alternativenprüfung. Zur Grobprüfung wurde ausgeführt, dass durch die Einengung des Untersuchungsraumes der Korridor der L 115 südwestlich von Freilingen und Lommersdorf bis Hillesheim nicht untersucht worden sei, ebenso wenig der Korridor entlang der B 421 zum AS A 1 Dreisbrück / Kelberg. FÖA hätte die Bewertung der Umweltauswirkungen nur auf Basis der veralteten Verkehrsprognose von 2008/2009 vorgenommen, da VERTEC (2010) zitiert würde. Der in der FFH-Alternativenprüfung zitierte Entwurf des Stickstoffleitfadens von 2014 sei von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen noch nicht freigegeben und könne daher auch nicht zur Bewertung herangezogen werden. Ferner seien Aspekte der Bauausführung nicht beachtet worden. Dies sei in Bereichen hoher Schutzwürdigkeit und/oder Empfindlichkeit als naturschutzfachlich sehr problematisch einzuschätzen, wenn durch die Baustraßen erheblich in maßgebliche Bestandteile von FFH- und Vogelschutzgebieten eingegriffen werden müsste, die Gegenstand der Erhaltungsziele derselben seien. Falls also die Frage der Baustraße bei der Vorzugslösung der Variante 712 zu habitat- oder artenschutzrechtlichen Problemen führen würde, die im Planfeststellungsbeschluss zu regeln wären, wäre dies auch im FFH-Variantenvergleich zu berücksichtigen.

Wie bereits dargelegt, ist bei der Erstellung der Planunterlagen eine umfangreiche Alternativenprüfung erfolgt (s. hierzu die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.5 dieses Beschlusses). Auch die vom BUND konkret benannten Alternativen wurden untersucht.

Zu den Verkehrszahlen ist auszuführen, dass die Planfeststellungsunterlagen einheitlich die höheren Verkehrszahlen aus der Verkehrsuntersuchung 2008/ 2009 (VERTEC 2010) mit dem Prognosehorizont 2025 berücksichtigen. Durch diese „Worst-Case-Betrachtung“ insbesondere bei den Umweltgutachten sowie den Lärm- und Schadstoffberechnungen ist sichergestellt, dass die Auswirkungen des Vorhabens nicht unterschätzt und die daraus abgeleiteten Schutzmaßnahmen in ihrem Umfang hinreichend konzipiert wurden.

Die zur Erstellung der Planunterlagen verwendeten Unterlagen entsprechen dem besten wissenschaftlichen Erkenntnisstand zum Zeitpunkt der Unterlagenbearbeitung. Der zitierte Entwurf des Stickstoffleitfadens war in dieser Phase öffentlich zugänglich auf der Homepage der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Im Zuge der Fertigstellung der Planfeststellungsunterlagen wurde der Entwurf fortgeschrieben. Der für die Betrachtung des Stickstoffs in der Planung berücksichtigte Leitfaden „Hinweise zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen“ (HPSE, 2014) wurde von der FGSV im April 2019 in Schlussfassung veröffentlicht.

Die Kritik des BUND, dass im Rahmen der Grobprüfung die Aspekte der Bauausführung nicht beachtet wurden, wird Seitens der Planfeststellungsbehörde ebenfalls zurückgewiesen. Seitens des BUND wurde nicht konkret dargelegt, welche baubedingten Wirkungen seiner Auffassung nach entscheidungserheblich wären und nicht berücksichtigt worden seien. Ferner entspricht es dem Charakter einer Grobprüfung (als Teil einer gestuften Variantenprüfung), dass nicht als entscheidungserheblich eingestufte Wirkungen bzw. solche Wirkungen, welche durch anerkannte und wirksame Vermeidungsmaßnahmen im Zuge der Feinprüfung vermieden werden können, zunächst nicht berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der Aspekte der Baudurchführung müssen nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung die planfestgestellten Baustraßen natur- und artenschutzrechtlich bewältigt werden. Dies ist mit entsprechenden Techniken und unter Zuhilfenahme zusätzlicher Regelungen wie z.B. dem Rückgriff auf bestimmte Zeitfenster für den Baubetrieb im Allgemeinen möglich. Aus der Betrachtung der baubedingten Wirkungen der Planfeststellungsstrasse (in den gebietsbezogenen FFH-Verträglichkeitsprüfungen für den Planfeststellungsabschnitt) lässt sich erkennen, dass unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen baubedingt nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele zu rechnen ist. Diese Erkenntnis wurde auf der Ebene der Grobprüfung auf alle betrachteten Alternativen, nach Auffassung des Vorhabenträgers zulässigerweise, übertragen. Ein höherer Konkretisierungsgrad wird deswegen fachlich nicht für erforderlich erachtet und ist dementsprechend auch nach rechtlichen Maßstäben nicht gefordert.

- Der BUND kritisierte die im Rahmen der Detailprüfung von Seiten der Gutachter zugrunde gelegten Kriterien. Üblicherweise würden vor allem in sensiblen Bereichen wie Natura 2000-Gebieten, insbesondere bei Querungen von Bachtälern aus Vorsichtsgründen breite Baufelder von 25 m beidseitig der zu querenden Bachtäler angesetzt, um entsprechende Beeinträchtigungen auszuschließen oder auf ein vertretbares Minimum zu beschränken.

Nachteilige komplexe Störwirkungen (im Wesentlichen Beunruhigung, Schadstoffe und Lärm /Lichtwirkungen) nur bis 100 m beiderseits der Trasse zu berücksichtigen, entspräche nicht der üblichen Praxis. Vielmehr bestünde ein Beeinträchtigungsband von 1.200 m bis

zur 50 dB(A)-Isophone an der geplanten A 1 neu beim damaligen DTV von 26.200 Kfz/24h, jetzt würde VERTEC im Abschnitt AS Lommersdorf - AS Adenau für 2030 einen DTV von 22.700 Kfz/24h und einen LKW-Anteil von 24 % angeben. Das Beeinträchtigungsband würde jetzt bis 1.030 m reichen. Schadstoffbelastungen seien bis in eine Entfernung von 200 m als relevant anzusehen, wenn man die Ausbreitungskurve nach RLuS berücksichtige.

Die Planfeststellungsbehörde vertritt die Auffassung, dass die Gutachter in die fachliche Prüfung alle entscheidungserheblichen Wirkfaktoren ausreichend einbezogen haben. Die vom BUND vorgetragene „übliche Praxis“ existiert nicht, da jede FFH-Verträglichkeitsprüfung die Charakteristik des jeweiligen Gebietes und der zu erwartenden Wirkungen zu berücksichtigen hat. In der FFH-Alternativenuntersuchung (Unterlage 19.4.8) ist auf Seite 6 dargestellt, dass neben der Trasse ein Baufeld von 10 m beiderseits der Trasse berücksichtigt wurde. Dies entspricht auch den in den FFH-Verträglichkeitsprüfungen berücksichtigten Annahmen. Eine darüber hinaus gehende Berücksichtigung von Wirkungen auf die überwiegend auf den Gewässerverlauf begrenzte Abgrenzung der FFH-Gebiete war nicht erforderlich; dies belegt die Detailprüfung in den gebietsbezogenen FFH-Verträglichkeitsprüfungen.

Bezüglich der „Wirkräume/ Wirkkorridore“ ist festzuhalten, dass Wirkungen über 100 m hinaus berücksichtigt werden, sofern eine Empfindlichkeit der Erhaltungsziele oder der charakteristischen Arten der Lebensraumtypen dieses begründet. Die vom BUND herangezogene pauschale Beeinträchtigungsreichweite findet für die hier relevanten Arten keine Begründung. Eine pauschale Beeinträchtigung innerhalb eines theoretisch betroffenen Wirkraums entspricht nicht der Methodik der FFH-Verträglichkeitsprüfung bzw. der Alternativenprüfung.

Der 100 m Wirkraum wurde als komplexe Störzone abgegrenzt und entspricht der nach Garniel & Mierwald 2010 festgelegten trassennahen Störzone. Weitergehende relevante Wirkungen werden spezifisch, d. h. anlassbezogen, zusätzlich betrachtet.

Die in der RLuS betrachteten Luftschadstoffe wurden in der „Luftschadstoffuntersuchung“ (Unterlage 17.2) berechnet und hinsichtlich der Einhaltung der Grenzwerte bewertet. Hinsichtlich der hier relevanten Erhaltungsziele der FFH-Gebiete ist insbesondere der Stickstoffeintrag in die Lebensraumtypen von Bedeutung. Hierzu erfolgte eine detaillierte Betrachtung innerhalb des Variantenvergleichs anhand der fachlich begründeten Maßstäbe, die in den „Hinweisen zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen“ dargestellt sind.

Die im weiteren Verlauf des Anhörungsverfahrens durchgeführten Aktualisierungen der Luftschadstoffuntersuchung bestätigten, dass die entsprechenden Grenzwerte durch die vorliegende Planung eingehalten werden (s. auch entsprechende Ausführungen in Kapitel E dieses Beschlusses, insbesondere Kapitel E, Nr. IX.2).

- Der BUND bemängelte, dass es nicht erkennbar sei, ob bei der Erstellung der Planunterlagen die Vorgaben der „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ (RAA) beachtet worden seien. Darüber hinaus seien auch die gesetzlichen Vorgaben der 39. BImSchV nicht beachtet worden.

Hierzu ist festzuhalten, dass die Bundesautobahn A 1 in der Einstufung nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) der Kategoriengruppe AS (Autobahnen) mit der Verbindungsfunktionsstufe I (großräumig) zuzuordnen ist. Somit liegt sie in der Entwurfsstufe „Genehmigungsplanung“ im Geltungsbereich der „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ (RAA). Gemäß RAA ist die BAB A 1 als Fernautobahn zu bezeichnen und hinsichtlich der Planungsparameter der Entwurfsklasse EKA 1 A einzuordnen. Bei der technischen Planung wurden die maßgeblichen Entwurfparameter auf die RAA abgestimmt; sie sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) in Kapitel 4 „Technische Gestaltung der Baumaßnahme“ beschrieben.

Die angesprochenen, allgemeinen Planungsgrundsätze gemäß RAA, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu vermindern, fanden in der Planungsphase Berücksichtigung und sind Ergebnis jahrelanger Abstimmungsprozesse mit den unterschiedlichen Schwerpunkten wie Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Verkehrssicherheit.

Die gesetzlichen Vorgaben der 39. BImSchV sind im Rahmen des Alternativenvergleichs zum Gebietsschutz nicht relevant. Bei der vorliegend festgestellten Planung sind die Vorgaben selbstverständlich beachtet worden: Nach dem Ergebnis der Luftschadstoffuntersuchung vom 03.04.2018 (Unterlage 17.2) werden sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen deutlich unterschritten. Dies hat auch die im Verlauf des Anhörungsverfahrens durchgeführte Aktualisierung der Luftschadstoff-Untersuchung, Bewertung RLuS 2012 - Fassung 2020, HBEFA 4.1 vom Juni 2021 sowie vom Oktober 2022 (Luftschadstoff-Untersuchung, Vergleich HBEFA 4.1 mit HBEFA 4.2) bestätigt. Bezogen auf die geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV bestehen aus lufthygienischer Sicht somit keine Bedenken zur Umsetzung der Baumaßnahme. Auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IX wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

- Der BUND kritisierte, dass für alle drei Abschnitte noch Bezug auf die Verkehrsbelastungen der Verkehrsuntersuchung von 2010 genommen würde. Ferner würden die Lärmauswirkungen auf die Vogelwelt unter Bezug auf Garniel & Mierwald ermittelt; hier würden jedoch im Vergleich zu neuerer Literatur die Isophonen zu hoch angesetzt. Der BUND verwies auf eine Meta-Analyse von Benitez-Lopez et al., wonach nachteilige Effekte auf die Vogelwelt bereits ab ca. 48-49 dB (A) nachweisbar seien und nicht erst ab 55 oder 58 dB(A). Daher würden alle auf der Basis von Garniel & Mierwald durchgeführten Beurteilungen zu einer Unterschätzung der nachteiligen Effekte auf die Vogelwelt führen. Sämtliche Aussagen zur Lärmempfindlichkeit in den

Planfeststellungsunterlagen seien somit überholt und im Lichte der neueren Literatur (z. B. B. Wiacek et al. 2015) überarbeitungsbedürftig.

Garniel & Mierwald (2010) würden 58 dB (A) als kritischen Schallpegel (für mäßig lärmempfindliche Arten) verwenden und 55 dB (A) für Arten mit lärmbedingt erhöhtem Prädationsrisiko. In einer weiteren Tabelle würden von Garniel & Mierwald bei Straßen mit Verkehrsmengen über 10.000 Kfz / 24h nur die drei Arten Raufußkauz, Wachtelkönig und Ziegenmelker anhand 47 dB (A) Isophone als „Arten mit hoher Lärmempfindlichkeit“ eingestuft, wohingegen für weitere Arten wie Drosselrohrsänger, Rohrschwirl, Wachtel, Zwergdommel die 52 dB(A) Isophone relevant sein soll. Angaben zur empirischen Ableitung der jeweiligen kritischen Lärmpegel gäbe es in der Arbeitshilfe nicht. Nach Auffassung des BUND seien nachteilige Wirkungen auf die Vogelwelt bis über 1 km nachweisbar und nicht bis maximal 500 m wie von Garniel & Mierwald (2010) behauptet. Damit würden sich in allen hier betroffenen FFH- und Vogelschutzgebieten deutlich größere und weitreichendere Betroffenheiten ergeben als in den Planfeststellungsunterlagen derzeit behandelt. Es seien nachteilige Auswirkungen für etwa die doppelte Distanz (über 1.000 m statt maximal 500 m) zu behandeln, d.h. die Eingriffserheblichkeit sei deutlich höher als bislang dargestellt. Deren Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen sei deshalb erneut zu prüfen und zu beurteilen. Baubedingte Effekte könnten mit der Arbeitshilfe Garniel & Mierwald (2010) nicht bewertet werden. Zum Komplex Kollisionsbedarf und Zerschneidung besteht nach Auffassung der Autoren der Arbeitshilfe noch Forschungsbedarf, sodass hier die Arbeitshilfe keine ausreichende Beurteilungsgrundlage liefern würde.

Wie bereits dargelegt, berücksichtigen die Planfeststellungsunterlagen einheitlich die höheren Verkehrszahlen aus der Verkehrsuntersuchung 2008/ 2009 (VERTEC 2010) mit dem Prognosehorizont 2025. Durch diese „Worst-Case-Betrachtung“ insbesondere bei den Umweltgutachten sowie den Lärm- und Schadstoffberechnungen ist sichergestellt, dass die Auswirkungen des Vorhabens und die daraus abgeleiteten Schutzmaßnahmen auf jeden Fall zu Gunsten der Betroffenen ausfallen.

In der Stellungnahme zum Einwand des BUND wurde Seitens des Vorhabenträgers überzeugend dargelegt, dass die vom BUND angeführte Arbeit von Benitez-Lopez eine auf statistische Auswertungen gestützte Überblicksarbeit ist, welche unter Berücksichtigung der unterschiedlichsten, auch außereuropäischen Literatur der Frage nachgeht, welchen Einfluss Verkehrsinfrastruktur auf die Vogelwelt und die Säugetiere unterschiedlicher Ökosysteme haben. In dieser Arbeit würden keine artspezifischen Werte entwickelt. Auch würden die Effekte von Schall und anderen Wirkfaktoren nicht getrennt. Die Arbeit sei daher nicht geeignet, um andere Werte als geeignetere Orientierungswerte für die Beurteilung von Schallbeeinträchtigungen für Vögel zu postulieren. Die Beeinträchtigungen, die der BUND vorträgt, könnten der Arbeit nicht entnommen werden, schon gar nicht eine pauschal relevante Beeinträchtigung ab 48 dB(A).

Auch die Arbeit von Wiacek et al. (2015) könne kein Beweis sein, dass die Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr nicht herangezogen werden könne. Denn sie sei bereits insofern nicht vergleichbar, als sie Vogelbestände weit verbreiteter Waldvögel (dominante Art: Wintergoldhähnchen) außerhalb der Brutsaison im Herbst betrachtet, wohingegen die Arbeitshilfe auf die Brutzeit abzielt. Beide Arbeiten würden einen von vielen Wirkfaktoren begründeten Störkorridor beschreiben. Bestätigt wird, dass die verschiedenen Arten sehr unterschiedlich reagieren. Insofern würden beide Arbeiten den grundsätzlichen Ansatz von Garniel & Mierwald bestätigen. Sie seien aber nicht geeignet, die Orientierungswerte zu widerlegen. Seitens des Vorhabenträgers ist daher nicht nachvollziehbar, wieso der BUND alle Beurteilungen auf Basis von Garniel & Mierwald (2010) für unzutreffend hält.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers an. Die Lärmauswirkungen auf die Vogelwelt wurden sachgerecht ermittelt. Die auf der Grundlage der Arbeit von Garniel & Mierwald (2010) und den darin gelisteten Orientierungswerten erstellten Fachgutachten entsprechen dem zur Zeit allgemein anerkannten Stand der Wissenschaft. Andere Wirkfaktoren als die Störungswirkungen (baubedingte Wirkungen, Kollisionswirkungen) werden in den Planfeststellungsunterlagen artspezifisch nach dem besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisstand beurteilt. Die Quellen sind in den Planfeststellungsunterlagen dokumentiert. Die diesbezüglichen Einwendungen des BUND werden daher zurückgewiesen.

- Der BUND führte darüber hinaus an, dass erhebliche Zusatzbelastungen durch N-Deposition entstünden. Die Emissionsberechnung sei zwar mit HBEFA 3.3 erfolgt, aber es sei keine modellgestützte Ausbreitungsberechnung für den gesamten Untersuchungsraum vorgenommen worden; ferner sei die Berechnung auf der Basis der alten Verkehrsuntersuchung von 2010 erfolgt. Es seien lediglich die Ergebnisse für das Gewässergebiet der Ahr im Analogieschluss auf die anderen Alternativen übertragen worden. Der BUND zeigte in einer Tabelle die in der Literatur bekannten Reichweiten der Schadstoffausbreitung auf. Bei der in der vorliegenden Planung auftretenden Belastung von knapp 23.000 Kfz/24 h könne es bis 1.000 m zu erhöhten Konzentrationen kommen. Die Planung hätte somit der Frage nachgehen müssen, ob es durch den straßenbedingten zusätzlichen Eintrag von Stickstoff in die Vegetation und den Boden zu konkreten Beeinträchtigungen einzelner Pflanzenarten oder Lebensraumtypen der FFH-RL komme. Dies sei nachweislich nicht auf belastbarer Basis geschehen. Die FÖA würde - entgegen der Angaben im Forschungsbericht des BMVBS - ab 200-400 m nur noch eine mäßige Belastung unterstellen. Hierbei würde übersehen, dass zur Beantwortung der Frage der jeweiligen Stickstoffeinträge (Depositionen) eine entsprechende Modellrechnung mit der der mögliche Stickstoffeintrag ermittelt wird, vorgelegt werden muss, so wie dies auch in anderen Verfahren geschehen sei. Diese liege aber nur für das Gewässersystem Ahr in Unterlage 16.6.37 (Anmerkung: gemeint ist wohl Unterlage 19.6.37) für die zur Planfeststellung

beantragte Trasse vor. Für die Alternativvarianten lägen keine Berechnungen von Lohmeyer vor; in der Untersuchung würde eine Nullfallbelastung für 2025 gerechnet.

Es wurde außerdem darauf hingewiesen, dass auch im südlichen Bereich des Untersuchungsraums südlich von Kerpen stickstoffempfindliche Lebensraumtypen (6210; Trespen-Schwingel-Kalktrockenrasen) auftreten würden.

Zur Kritik an der fehlenden Modellrechnung für die Stickstoffdeposition wurde Seitens des Vorhabenträgers dargelegt, dass die Beurteilung anhand der im Leitfaden (HPSE) aufgeführten Abschätzungstabelle erfolgte (Tabelle 2 in Fassung 2014 sowie in aktueller Fassung 2019). Die Abschätzung sei entsprechend dem Anwendungszweck konservativ bezüglich der Reichweiten. Weiterhin wurden die Ergebnisse der konkreten Berechnungen (Modellierungen) für die Planfeststellungstrasse als Analogieschluss berücksichtigt. Die Anwendung von Analogieschlüssen und Potenzialbetrachtungen im Rahmen der Alternativenprüfung sei zulässig; Besonderheiten, die eine Modellrechnung für jede Variante erforderlich gemacht hätte, bestünden nicht.

Der Lebensraumtyp 6210 südlich von Kerpen wurde im Rahmen der Alternativenprüfung vollständig berücksichtigt; hierzu wurde der Stellungnahme ein entsprechender Kartenauszug beigelegt. Der dargestellte Analogieschluss berücksichtigt die berechneten Werte für die Planfeststellungstrasse und erhöht damit die Genauigkeit der Prognose innerhalb der Alternativenprüfung. Der Vorhabenträger führte ferner aus, dass die aus der HPSE entnommenen Werte den besten wissenschaftlichen Erkenntnisstand darstellen würden. Die vom BUND aus dem Forschungsbericht (Balla et al. 2013) entnommene Tabelle würde den NO_x -Belastungswert in der Luft und nicht den hier relevanten Depositionswert wiedergeben und sei daher insoweit nicht einschlägig. Die für den Zweck der Reichweitenabschätzung besser geeigneten Depositionswerte fänden sich im Forschungsbericht in Tabelle 10 (ebd.).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers sowie des Fachgutachters an. Die Auswirkungen der vorliegend festgestellten Planung im Hinblick auf Stickstoffdepositionen wurden sachgerecht ermittelt und in den Planunterlagen dokumentiert. Die diesbezüglichen Einwendungen des BUND werden daher zurückgewiesen.

- Nach Auffassung des BUND wurden in den Planunterlagen fehlerhafte Critical loads je Lebensraumtyp zugrunde gelegt. Hier wurde die Tabelle 11 der aktuellen FFH-Alternativenprüfung von 2018 angeführt, die die CL-Werte entsprechend des Forschungsberichtes „Untersuchung und Bewertung von straßenverkehrsbedingten Nährstoffeinträgen in empfindliche Biotope“ wiedergeben soll. Laut BUND werden beim LRT 5130 im Forschungsbericht als CL (N) min nur 8 kg N/ha*a aufgeführt, sodass die Empfindlichkeit deutlich höher eingestuft würde als in Tabelle 11 (10 bis 12 kg N/ha*a). Beim LRT 6430 würde der Forschungsbericht als CL (N) min für den Untertyp LRT 6431 nur 15 kg N/ha*a und nicht 18 kg N/ha*a nennen. Beim LRT 6510

würden im Bericht 12 kg N/ha*a genannt und nicht 27-40 kg N/ha*a wie in Tabelle 11. Beim LRT 9110 seien es nur 10 kg N/ha*a anstatt 11 bis 16 kg N/ha*a, beim LRT 9130 nur 9 kg N/ha*a statt 10 bis 22 kg N/ha*a und beim LRT 9150 nur 13 kg N/ha*a statt 17 bis 20 kg N/ha*a. Beim LRT 9170 werden im Forschungsbericht nur 11 statt 13 bis 16 kg N/ha*a genannt und beim LRT 9180 nur 8 kg N/ha*a statt 10 bzw. 15 Kg N/ha*a.

Dies würde bedeuten, dass eine falsche Bewertungsgrundlage verwendet worden sei. Hinsichtlich der dargestellten Hintergrundbelastungen in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz sei ferner festzustellen, dass Belastungserhöhungen in den jeweiligen Lebensraumtypen jenseits der Critical Load-Werte als erhebliche Beeinträchtigung zu werten seien.

Der Vorhabenträger hat hierzu detailliert Stellung genommen. Er hat dargelegt, dass die vom BUND zitierte Liste im Anhang I-2 (Balla et al. bzw. BMVBS 2013) die Critical Loads in der gesamten standörtlichen Breite der Lebensraumtypen umfassen. Für die Alternativenprüfung seien die Critical Loads standortbezogen, d. h. unter Beachtung der geologischen, pedologischen und klimatischen Rahmenbedingungen, welche die Stickstoff-Empfindlichkeit an einem Standort prägen, ermittelt worden. Die hierfür zugrunde gelegten klimatischen und bodenkundlichen Ausprägungen seien in der FFH-Alternativenuntersuchung (Unterlage 19.4.8, Tabelle 11, Fußnoten 9-11) dokumentiert. Nach diesen Angaben würden sich die Einstufungen ergeben, welche in der Alternativenuntersuchung Anwendung gefunden haben, standortspezifisch nach der in der FFH-Alternativenuntersuchung (Unterlage 19.4.8) angegebenen Quelle BALLA et al. 2013 = BMVBS 2013. Diese Werte seien identisch mit jenen des Software-Tools und fänden sich ebenso im zwischenzeitlich (2019) erschienenen Regelwerk der FGSV (2019, Heft 209 mit Anhang).

So seien z. B. CL-Werte von 8 kg N/ha/a für den LRT 5130 auf Standorte mit geringer Luftfeuchte beschränkt, die es generell im Untersuchungsgebiet nicht gibt.

Die Werte seien teilweise noch weiter entsprechend der jeweils betroffenen Standorte präzisiert worden. In der Stellungnahme des Vorhabenträgers, die auch dem BUND übersandt wurde, ist dies in einer entsprechenden Tabelle dargestellt, auf die hier zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen wird.

Der Fachgutachter hat dazu ausgeführt, dass sich an der Bewertung nichts ändern würde, da die präzisierten Werte Verwendung gefunden hätten.

Für den LRT 9110 würde folgendes angegeben:

- Spanne der gesamten Standortbreite mit 10-21 kg N/ha*a.
- entsprechend in den betroffenen Beständen vorkommender klimatischer Ausprägung 11-16 kg N/ha*a.

Die in Unterlage 19.4.8 planerisch berücksichtigten Empfindlichkeitsschwellenwerte seien nach Auffassung der Gutachter daher korrekt. Auch die CL-Spannen der übrigen Lebensraumtypen seien standörtlich korrekt ermittelt worden.

Die Beeinträchtigungen seien nach der Fachkonvention „Hinweise zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen“ (HPSE) ermittelt und beurteilt wurden. Diese Fachkonvention schließt hinsichtlich der Bewertungsmethodik und der Orientierungswerte unmittelbar an die Fachkonvention von Lambrecht & Trautner (2007) für Flächenverluste und die darin enthaltenen Vorschläge für graduelle Funktionsverluste (infolge stofflich bedingter Veränderungen) an.

Der Gutachter wies abschließend darauf hin, dass – anders als in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung – die Annahme von Worst-Case-Szenarien im Rahmen einer Alternativenuntersuchung keineswegs gleichbedeutend sein müsse mit einer im Sinne des Naturschutzes vorsorglichen Bewertung, wenn sie zum Ausschluss einer Variante führt, die genauer betrachtet, naturschutzfachlich günstiger wäre. Die vorliegend gewählte Methodik würde vor diesem Hintergrund das Ermitteln der konfliktärmsten Variante gewährleisten.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers sowie des Fachgutachters an. Mögliche Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen durch Critical Loads wurden sachgerecht ermittelt und in den Planunterlagen dokumentiert. Auf die Ausführungen zu den jeweiligen FFH-Verträglichkeitsprüfungen wird ergänzend verwiesen (s. Kapitel E, Nr. X.4 dieses Beschlusses).

- Zum Thema „Flächenverlust bei Anhang II Arten“ bemängelte der BUND, dass für die im FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ vorkommende Art der Bechsteinfledermaus von der FÖA ein von der Fachkonvention zur Bestimmung der Erheblichkeit von Flächenverlusten im Rahmen der FFH-VP (Lambrecht & Trautner 2007) abweichendes Vorgehen gewählt worden sei. Die von der FÖA vorgenommene Potenzialanalyse sei kein geeignetes Instrument, um im Rahmen einer FFH-Alternativenuntersuchung die Auswirkungen auf die Bechsteinfledermaus zu untersuchen.

Bezüglich des Flächenverlustes würde keine ausreichende Datenbasis für den FFH- Alternativenvergleich vorliegen; der in Tabelle 4 von der FÖA hergeleitete Orientierungsvorschlag von 0,6 ha (6.000 m²) zur Bewertung beruhe auf Pauschalwerten der Literatur und sei nicht durch Empirik gedeckt. Ferner fordere das BVerwG faunistische Erhebungen, die den Vorhabenträger in die Lage versetzen, eine Beurteilung der FFH-Erheblichkeit vorzunehmen. Dazu würden Angaben zum Vorkommen der Art, ihrer Häufigkeit, zum Status (Populationsstruktur) und zur Verbreitung bzw. räumlich-funktionalen Nutzung gehören. Der Fachgutachter hätte all diese Daten nur für die Amtstrasse vorliegen und könne daher keine belastbare FFH-Alternativenprüfung vornehmen.

Hinsichtlich der von der FÖA berücksichtigten Reviergrößen charakteristischer Vogelarten sei festzustellen, dass die Angaben mit der zitierten Literatur zum Teil nicht übereinstimmen würden. Die Reviere seien zum Teil deutlich größer und das sei für die Beurteilung der Betroffenheit von entscheidender Bedeutung. Auch diesbezüglich sei die FFH-Alternativenprüfung zu korrigieren.

Der Fachgutachter hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass es im Rahmen einer Alternativenprüfung für ein vergleichbar großes Untersuchungsgebiet wie dem zur A 1 weder möglich noch nötig sei, für jede Trasse und für alle Teilbereiche des Gebietes ein vergleichbar dichtes Netz an Grunddaten zu schaffen. Vielmehr könne auf Abschätzungen zurückgegriffen werden. Nach Auffassung der Gutachter stelle die Vorgehensweise ein verhältnismäßiges, valides und begründbares Vorgehen dar. Es lägen konkrete Untersuchungen über mehrere Jahre aus dem (weiten) Umgebungsraum der Planung der Planfeststellungstrasse vor. Die Modellierung ist ein adäquates Mittel, um auf Basis der vorhandenen Art- und der Biotopkartierungen zu nachvollziehbaren, nicht lediglich subjektiven Ergebnissen auf der Ebene der Alternativenprüfung zu kommen.

Zu der vom BUND für seine Argumentation herangezogenen Bad Segeberg-Entscheidung des BVerwG vom 6.11.2013 (9 A 14/12) entgegnete der Gutachter, dass sich die besonderen Anforderungen an die FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Gebiet Bad Segeberg in dem Detaillierungsgrad der Argumentation, welche dort auf einzelne Flugrouten abstellte, begründen. Eine Analogie zu den für die vorliegende Planung notwendigen Erkenntnisse und die Art, Erkenntnislücken zu schließen, indem auf Modellierungen zurückgegriffen wird, würde Seitens der Gutachter nicht gesehen.

In Bezug auf die Bechsteinfledermaus würde mangels entsprechender Fachkonventionen ein fachliches Vorgehen gewählt, welches nach Auffassung der Gutachter die Anforderungen erfüllt, welche die FFH-Richtlinie stellt. Dass die unmittelbare Anwendung der Orientierungswerte von Lambrecht & Trautner (2007) auf die Habitats einer Anhang II - Art nicht einschlägig ist, sondern andere art- und gebietsbezogene Kriterien zum Tragen kommen müssen, wurde in mehreren Verfahren vor dem BVerwG bereits anerkannt.

Der von der FÖA herangezogene Orientierungswert von 0,6 ha (6000 m²), der als Auslöser für die Vermutung einer erheblichen Beeinträchtigung der Bechsteinfledermaus (Bagatellschwelle) verwendet wurde, verknüpfe das 1%-Kriterium (hier konservativ und damit 0,1 %) für erhebliche Beeinträchtigungen (u.a. in Lambrecht & Trautner 2007), das regelmäßig im Zusammenhang mit Tierpopulationen in der Literatur vorgeschlagen wird, mit eigenen regionalen Daten und Erfahrungen, nämlich der mittleren Aktionsraumgröße von Bechsteinfledermaus-Populationen und der Gebietsgröße, siehe Tabelle 14 in der FFH-Alternativenuntersuchung (FÖA 2018, Tab. 14, Seite 26). Eine weitergehende Anwendung empirischer Daten sei methodisch auf der Ebene der Prognose in einer Alternativenprüfung für einen so großen Raum nicht möglich.

Zur Datengrundlage wurde ausgeführt, dass auf die Daten des amtlichen Naturschutzes zurückgegriffen und die eigenen Daten zum Schließen von Lücken ergänzend hinzugezogen worden seien. Die Seitens des BUND benannten Anforderungen würden für die projektbezogene Verträglichkeitsprüfung gelten. Für die Prüfebene der Alternativenprüfung könne aber nicht unbesehen derselbe Maßstab bzw. Untersuchungsumfang gelten. Hier sei es gängige und anerkannte Praxis, dass unvollständige Grundlagendaten mittels Analogieschlüssen und Potenzialabschätzungen aufgefüllt werden können und Kartierungen oder Modellierungen nach dem Je-desto-Prinzip ergänzend erfolgen können.

Bezüglich der angegebenen Reviergrößen der Vögel erläuterte der Gutachter, dass diese in Auswertung nicht nur der einschlägigen Standardwerke, sondern auch weiterer Spezialliteratur erfolgt seien; die Reviergrößen würden ein dort vorgefundenes Spektrum wiedergeben. Eine Tabelle mit der Übersicht der zugrundegelegten Reviergrößen einschließlich näherer Erläuterungen sowie Quellenangaben seien in der dem BUND übersandten Stellungnahme des Vorhabenträgers enthalten. Der Gutachter führte ergänzend aus, dass die Angabe eine Abschätzung der Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen in Bezug auf die betroffenen charakteristischen Arten (potenziell vorhandene bzw. betroffene Reviere in Relation zu den ermittelten Flächenverlusten) ermögliche. Je geringer die Reviergröße, desto eher sei eine begrenzte Fläche besiedelt und desto zahlreicher seien die potenziell betroffenen Reviere und insoweit auch die Beeinträchtigung eines Lebensraumtyps. Von daher habe es nahegelegen, insbesondere bei den vom BUND benannten großräumig agierenden Arten, kleine Reviergrößen anzunehmen, d.h. konservative Annahmen zu machen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers sowie des Fachgutachters an. Mögliche Flächenverluste von Anhang II-Arten wurden im Rahmen der FFH-Alternativenprüfung sachgerecht ermittelt und in den Planunterlagen dokumentiert. Die diesbezüglichen Einwendungen des BUND werden daher zurückgewiesen.

- Der BUND wies hinsichtlich der im Rahmen der FFH-Alternativenprüfung (vgl. dort Tabelle 4) dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Belastungen (V-Maßnahmen) darauf hin, dass hier nur die anerkannten reinen Vermeidungsmaßnahmen angerechnet werden dürften, aber keine Ausgleichsmaßnahmen, da ansonsten die FFH-Verträglichkeitsprüfung nach Art. 6 Abs. 3 auf den Kopf gestellt werden würde. Ausgleichsmaßnahmen dürften erst im Rahmen der Prüfung nach Art. 6 Abs. 4 der FFH-RL berücksichtigt werden.

Hierzu ist festzuhalten, dass im Rahmen der FFH-Alternativenuntersuchung lediglich Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen berücksichtigt wurden.

- Der BUND kritisierte, dass die in Tabelle 5 der FFH-Alternativenuntersuchung genannten Quellen für die FFH-Lebensraumtypen überwiegend älter als fünf Jahre und damit veraltet seien. Die Artefakt-Daten von 2015 scheinen ausreichend aktuell; der Erhebungszeitpunkt der Daten ginge jedoch aus der Quellenangabe nicht hervor.

Auch bei den Osiris-Daten des LANUV für die als Jahr der Datenübermittlung 2016 angegeben wird, sei ähnlich wie bei den ARTEFAKT-Daten aus den Angaben von FÖA nicht erkennbar, welchen zeitlichen Bezug die Originaldaten haben.

Die von der FÖA in Tabelle 5 angegebene Aktualisierung der Biotoptypenkartierung von 2013 (vgl. Unterlage 19.6.21) würden keine Angaben zu Lebensraumtypen enthalten, obwohl dies in Tabelle 5 angegeben sei. Angaben zu Lebensraumtypen würden sich jedoch in der Aktualisierung der Biotoptypenkartierung von FÖA von 2014 (s. dort Karte 1 und vgl. Unterlage 19.6.35) finden. Als Quelle für die Lebensraumtypen würde in den Karten eine Untersuchung von LökPlan 2010 angegeben, die in Tabelle 5 jedoch nicht als Quelle genannt sei. Dies würde auch für die Biotoptypenkartierung von 2014 gelten. Auch die FFH-Lebensraumkartierung von FÖA von 2013 (vgl. Unterlage 19.6.22), die die Erweiterung der FFH-Gebiete und die dort vorhandenen Lebensraumtypen darstellt, würde in Tabelle 5 fehlen. Die Kartierung habe zudem erst im Juli (16.-18.7.) stattgefunden, so dass die Grünlandbiotoptypen nicht mehr vollständig erfassbar waren.

Daraus schloss der BUND, dass bei der Alternativenuntersuchung zwei besonders relevante Untersuchungen der FÖA nicht berücksichtigt worden seien. Die Nachkartierung der Lebensraumtypen von 2013 (Unterlage 19.6.22) sei jetzt allerdings wieder aktualisierungsbedürftig. Die Kartierung sei durch Geländebegehungen am 27.6.2013 im FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden“ sowie am 18.7.2013 im FFH-Gebiet „Ahrtal“ auf Basis von Luftbildern erfolgt. Es wurde bezweifelt, ob hier eine ausreichende Datenbasis vorliegt, da z. B. der LRT 6210* (Kalktrockenrasen) im FFH-Gebiet „Gerolsteiner Kalkeifel“ (DE 5706-303) nicht kartiert wurde.

Nach Auffassung des BUND seien daher die Datengrundlagen größtenteils nicht mehr aktuell genug, um sie für eine FFH-Bewertung verwenden zu können. Ein Großteil der Daten sei offenkundig weit älter als 5 Jahre. Darüber hinaus wurden im Westen für das Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ die Lebensraumflächen nur anhand von Analogieschlüssen über die vermutlich ausgeprägten Wald- und Offenlandgesellschaften verortet. Diese Vorgehensweise sei aus methodischen Gründen nicht ausreichend, da ohne Ortskenntnis keine belastbaren Aussagen möglich seien bzw. die „Analogieschlüsse“ zu erheblichen Fehleinschätzungen führen könnten.

Der Vorhabenträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass für die FFH-Alternativenprüfung auf die vorliegenden amtlichen Daten des Naturschutzes zurückgegriffen worden sei. Hinsichtlich der Lebensraumtypen seien die LRT-Kartierung aus dem Datenbestand des Landes verwendet worden. In Tabelle 5 (FFH-Alternativenuntersuchung, Unterlage 19.4.8, S. 12/ 13) sei diese Datenquelle mit LANUV (2016) angegeben; es fehle hier allerdings die entsprechende Angabe der Landesdaten zu den Lebensraumtypen in Rheinland-Pfalz (SGD Nord, Natura 2000 Kartenservice). Für Detailfragen seien diese Daten jeweils durch Daten aus den zum Vorhaben vorliegenden Kartierungen ergänzt worden; ergänzte Daten seien in jedem Fall mit den Naturschutzbehörden abgestimmt worden. Die

Daten seien durch die SGD Nord qualitätsgesichert als gültiger Datenbestand des Landes; Angaben zum Kartierdatum seien in den Originalquellen dokumentiert und könnten dort ermittelt werden.

Der Vorhabenträger führte aus, dass die Angaben zu den verwendeten Kartiergrundlagen/Datengrundlagen im Rahmen der Tabelle 5 nicht sämtlich bezeichnet worden seien, dass aber alle naturschutzfachlichen Unterlagen bei der naturschutzfachlichen Bewertung berücksichtigt worden seien. Dies gilt namentlich für die „FFH-Lebensraumtypenkartierung“ von 2013 (Unterlage 19.6.22). Diese Kartierung ergänzt die amtlichen Unterlagen bezüglich der örtlichen Ausprägungen der bachbegleitenden Wälder. Die „Überprüfung Biotoptypenkartierung“ vom November 2013 (Unterlage 19.6.21) wurde für Flächen außerhalb der FFH-Gebiete angefertigt.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die Datenlage insgesamt für die Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens als ausreichend umfassend und als hinreichend aktuell anzusehen ist. Aus der Tatsache, dass einige Datengrundlagen nicht explizit in der Tabelle 5 der FFH-Alternativenuntersuchung genannt worden sind, lässt sich kein Defizit herleiten, da die genannten Unterlagen Bestandteil der offen gelegten Planunterlagen waren und in die naturschutzfachlichen Betrachtungen eingeflossen sind. Zur weiteren Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses verwiesen.

- Der BUND bemängelte, dass in der FFH-Alternativenprüfung im Abschnitt FFH-Arten (Kapitel 3.5.2 i. V. m. Kapitel 3.7) keine Datenangaben zu den faunistischen Untersuchungen gemacht worden seien, sondern in Tabelle 7 nur Bezug auf die Standarddatenbögen (2010 bzw. 2016) genommen worden sei. Die Erfassungen der Avifauna von 2014 (vgl. Unterlage 19.6.24) bzw. 2016 (vgl. Unterlage 19.6.38), die Untersuchungen zum Haselhuhn von 2013 und 2016 (vgl. Unterlage 19.6.7 und 19.6.9), zur Haselmaus von 2014 (vgl. Unterlage 19.6.25 und 19.6.26) und zur Spanischen Flagge von 2015 (vgl. Unterlage 19.6.8) und zur Mopsfledermaus von 2014 (vgl. Unterlage 19.6.23) seien ausreichend aktuell; es sei jedoch nicht nachvollziehbar, dass diese Untersuchungen in der Alternativenuntersuchung nicht genannt worden seien. Lediglich in der Anlage 1 zur Alternativenuntersuchung würden die Untersuchung zur Avifauna von 2014 sowie eine Untersuchung zur Spanischen Flagge von 2014 genannt.

Daraus schloss der BUND, dass die anderen Untersuchungen offensichtlich nicht berücksichtigt wurden. Dies sei ein gravierender Mangel der Alternativenuntersuchung. Dies gelte auch für die Untersuchung zur Wildkatze von 2011 (vgl. Unterlage 19.6.20). Diese sei besonders relevant, da die Trasse 712 unmittelbar auf einem Wildkatzenkorridor liege und alle westlich davon gelegenen Varianten diesbezüglich wesentlich günstiger zu beurteilen seien.

Die Daten zu Reptilien und Amphibien von 2009 und 2011 (vgl. Unterlage 19.6.32), zu Schmetterlingen von 2010 (Unterlage 19.6.31) sowie zu Fischen und Krebsen (Unterlage 19.6.6, 2010) seien als veraltet oder zumindest aktualisierungs- bzw. überprüfungsbedürftig einzustufen. Dies gelte auch für die Aktualisierung der Fledermausuntersuchung von 2011 (vgl. Unterlage 19.6.19). Der BUND vertrat ferner die Auffassung, dass es sich bei der Haselhuhnuntersuchung von Lederer nicht um eine Kartierung, sondern um eine Aktualisierung der Abschätzung zum Lebensraumangebot und Prüfung der Habitateignung handele, sodass auch hier keine ausreichende Beurteilungsgrundlage vorgelegen habe. Die FÖA habe offenbar aus der Befürchtung von erheblichen Beeinträchtigungen die Entwicklung von potenziellen Haselhuhnrevieren beim Gutachter beauftragt, ohne zu wissen, ob die Art betroffen sei.

Der Vorhabenträger erläuterte in seiner Stellungnahme, dass für die Alternativenprüfung die Daten des amtlichen Naturschutzes (LUWG 2015, LANUV 2016) maßgeblich seien, soweit diese Angaben zu Artvorkommen enthalten, sowie die Angaben der Managementplanung (ebenfalls „Daten des amtlichen Naturschutzes“). Eigene Unterlagen würden die amtlichen Daten ergänzen bzw. plausibilisieren.

Die Tabelle 5 („Datenbasis“) der FFH-Alternativenuntersuchung sei nicht vollständig aktualisiert worden. Wie bereits unter dem vorstehenden Punkt „FFH-Lebensraumtypen“ erläutert, ließe sich hieraus jedoch kein Defizit im Hinblick auf das der Planung zugrundegelegte Datenmaterial ableiten. Die Datenquellen würden sich vollständig in den gebietsbezogenen Verträglichkeitsprüfungen finden, auf die in der Alternativenprüfung verwiesen würde.

Der Vorhabenträger erläuterte, dass Haselmaus und Wildkatze für die Alternativenprüfung nicht relevant seien, weder als Erhaltungszielarten noch als mögliche charakteristische Arten von Lebensraumtypen. Beide Arten seien nicht eng genug ökologisch eingemischt, um sie als charakteristische Arten zu betrachten. Sie seien Gegenstand der Artenschutzprüfung (vgl. Unterlage 19.2). Soweit der BUND die Auffassung vertrat, dass alle westlich der Planfeststellungstrasse gelegenen Varianten in Bezug auf die Wildkatze wesentlich günstiger zu beurteilen seien, wies der Vorhabenträger darauf hin, dass in Karte 1 der Unterlage 19.6.11 erkennbar sei, dass auch die Trassenvarianten weiter westlich wesentliche Biotopverbundbereiche betreffen würden.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Kritik des BUND an den Datengrundlagen für die FFH-Arten in der FFH-Alternativenprüfung zurück. Wie bereits dargelegt, ist die Datenlage insgesamt für die Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens als ausreichend umfassend und als hinreichend aktuell anzusehen. Aus der Tatsache, dass einige Datengrundlagen nicht explizit in der Tabelle 5 der FFH-Alternativenuntersuchung genannt worden sind, lässt sich kein Defizit herleiten, da die genannten Unterlagen Bestandteil der offen gelegten Planunterlagen waren. Auch die Wahl der Trassenvariante ist sachgerecht erfolgt. Zur weiteren Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses verwiesen.

Zur Kritik an den Kartierungen Amphibien, Reptilien, Fledermäuse, Fische, Krebse wird auf die Ausführungen unter nachfolgendem Punkt „Naturschutz“ (Schreiber Umweltplanung) verwiesen.

- Der BUND kritisierte, dass zur Ermittlung der genutzten Habitate durch die Bechsteinfledermaus ein Habitatpräferenzmodell entwickelt worden sei. Nach seiner Auffassung sei es nicht ausreichend, auf der Basis einer Potenzialanalyse einen Alternativenvergleich zu erstellen.

Hierzu wurde bereits unter dem Punkt „Flächenverlust bei Anhang II Arten“ Stellung genommen; auf die dortigen Ausführungen wird daher an dieser Stelle verwiesen.

- Der BUND vertrat unter Hinweis auf die Tabelle 7 der FFH-Alternativenuntersuchung (Unterlage 19.4.8., S. 16) die Auffassung, dass die FÖA nur einen Teil der Vogelarten berücksichtigt hätte, die in den Standarddatenbögen der Vogelschutzgebiete Ahrgebirge in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen gelistet seien. Da die Untersuchung zur Erfassung der Brutvögel von 2014 in der Alternativenuntersuchung nicht als Quelle angegeben und berücksichtigt worden sei, sei die Zusammenstellung der Vogelarten in der Tabelle 7 unvollständig. Von den in der Erfassung von 2014 als planungsrelevant genannten Brutvogelarten mit Schutz Natura 2000-Status würden Kornweihe, Schwarzmilan, Fischadler, Wanderfalke und Kranich fehlen. Es sei im Detail zu prüfen, welche der 2014 erfassten Arten auch in den Standarddatenbögen vorkommen würden.

Der Vorhabenträger hat hierzu erläutert, dass die Arten, welche vom BUND als „nicht berücksichtigt“ angegeben wurden, im Untersuchungsgebiet nicht vorkommen. Diese Arten seien ausweislich der Planunterlagen Gegenstand der Artenschutzprüfung; dort seien sie wegen ihres Nichtvorkommens für die vorliegende Planung als nicht relevant dargestellt. Da sie nicht vorkommen und außerdem keine Erhaltungszielarten der jeweiligen Natura 2000 – Gebiete seien, könnten sie auch gebietsschutzrechtlich nicht relevant sein.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers an. Die im Rahmen der FFH-Alternativenuntersuchung vertiefend zu behandelnden Vogelarten sind sachgerecht ermittelt worden. Die diesbezüglichen Einwendungen des BUND werden daher zurückgewiesen.

- Im Zusammenhang mit der Auswahl der relevanten FFH-Arten gem. Anhang II für den Alternativenvergleich wurden die Bewertungen hinsichtlich der Spanischen Flagge sowie des Großen Mausohrs vom BUND in Frage gestellt.

Der Vorhabenträger hat hierzu ausgeführt, dass die Erkenntnisse zum Vorkommen der Spanischen Flagge bzw. die Angaben zum Habitatpotenzial dieser Art für den Bereich der

Vorzugstrasse erhoben worden seien; diese Daten und Erkenntnisse seien im Analogieschluss auf die von den Varianten berührten/ betroffenen Lebensräume / Landschaftsausschnitte übertragen worden.

Im Hinblick auf das Große Mausohr wurde darauf hingewiesen, dass diese Art als überwiegend gebäudebewohnende Art von Quartierverlusten durch die Varianten per se nicht betroffen sei. Aufgrund ihres großen Aktionsraums (ca. 15 km) könne die Art bei kleinflächigen Jagdrevierverlusten in andere Bereiche ausweichen. Zerschneidungswirkungen durch Verstellung möglicher Flugrouten seien von entscheidungserheblicher Bedeutung; diese könnten allerdings durch ausreichend dimensionierte Querungsbauwerke verlässlich vermieden werden. Da das Ahrtal durch die Varianten analog zur Planfeststellungstrasse ausschließlich mit Gewässerquerungen betroffen sei, würden diese Annahmen im Analogieschluss übertragen. Eine Aufklärung der spezifischen Betroffenheit würde keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn bringen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers an. Die im Rahmen der FFH-Alternativenuntersuchung vertiefend zu behandelnden FFH-Arten gem. Anhang II der FFH-Richtlinie sind sachgerecht ermittelt und beurteilt worden. Die diesbezüglichen Einwendungen des BUND werden daher zurückgewiesen.

- Der BUND bemängelte die Auswahl der charakteristischen Arten der Lebensraumtypen. Beim LRT 6510 fehle die Feldlerche, die Wachtel, der Wachtelkönig und die Graumammer, die im BfN-Handbuch angegeben werden. Für den LRT 6520 würden im BfN-Handbuch außerdem die Arten Wiesenpieper sowie der Steinschmätzer neben dem Braunkehlchen genannt. Beim LRT 8210 fehle der Turmfalke. Beim LRT 9110 würden nur Grauspecht und Raufußkauz aufgeführt, im BfN-Handbuch würden zusätzlich Schwarzspecht, Trauerschnäpper, Hohltaube, Waldlaubsänger und Kleiber genannt. Für den LRT 9130 würden dieselben Arten gelten wie beim LRT 9110, zusätzlich würde im BfN-Handbuch zu Grauspecht und Raufußkauz das Haselhuhn für montane Formen des Typs Bergmischwälder genannt. Auch beim LRT 9150 würden Hohltaube, Trauerschnäpper, Waldlaubsänger und Kleiber zusätzlich zum Grauspecht genannt. Beim LRT 9160 würden zusätzlich zu Grau- und Mittelspecht und Raufußkauz, Gartenbaumläufer, Schwarzstorch, Kernbeißer, Kleinspecht, Trauer- und Zwergschnäpper, Pirol, Sumpfmeise, Waldlaubsänger und Kleiber genannt.

In der Karte der Biotoptypenkartierung von 2014 (vgl. Unterlage 19.6.35) würde in der Karte, Blatt 2 noch der LRT * Kalktuffquelle genannt. Dieser LRT fehle in Tabelle 11 (*Anmerkung: Tabelle 11 im Einwand des BUND entspricht Tabelle 9 in der FFH-Alternativenuntersuchung, Unterlage 19.4.8, S. 18/ 19*).

Hieraus schloss der BUND, dass hier umfangreich nachgearbeitet und die bisherige Bewertung grundlegend überarbeitet werden müsste, da sie nicht belastbar sei.

Der Vorhabenträger hat hierzu ausgeführt, dass im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung neben den Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-Richtlinie auch die „charakteristischen Arten“ des jeweiligen Lebensraumtyps zu betrachten seien.

Naturschutzfachlich würde sich die Frage, welche charakteristischen Arten oder Artengruppen im konkreten Einzelfall Gegenstand der Prüfung sein müssten, allerdings nicht einheitlich klären lassen. Die FFH-Richtlinie definiere die „charakteristischen Arten“ (bzw. „typical species“) in Art. 1 lit. e als Element des Erhaltungszustandes von Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL. Welche Arten als charakteristisch anzusehen seien, sei in der Richtlinie nicht dargestellt. Die vom BUND angeführte Liste von Ssymank et al. stelle einen Versuch dar, die typischen, dominanten und/ oder charakteristischen Arten für einen anderen Anwendungsbereich als die Verträglichkeitsprüfung, nämlich für das FFH-Reporting bzw. Monitoring gemäß FFH-Richtlinie zu definieren. Die vom BUND angeführten Literatur-Listen mit potenziellen charakteristischen Arten seien also für den Zweck der Verträglichkeitsprüfung allenfalls als Orientierungshilfe geeignet. Die charakteristischen Arten müssten gebietsbezogen für den Zweck der Verträglichkeitsprüfung ausgewählt werden. Diese gebietsbezogene Auswahl und Begründung würde in den FFH-Verträglichkeitsprüfungen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, geleistet. Hier wurde beispielhaft auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung „Obere Kyll“ (Unterlage 19.4.1.1) auf Seite 10 und S. 43 f. verwiesen.

Der vom BUND angesprochene LRT 7220* Kalktuffquellen sei nicht wirkungsbetroffen, daher sei keine Auswahl von charakteristischen Arten erfolgt. Der Vorhabenträger vertrat insgesamt die Auffassung, dass die Planfeststellungsunterlagen insoweit vollständig seien und eine Nachbearbeitung (abgesehen von der Notwendigkeit, einige Literaturangaben zu ergänzen) nicht notwendig sei.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers sowie des Fachgutachters an. Die Auswahl der charakteristischen Arten ist sowohl im Rahmen der FFH-Alternativenuntersuchung als auch in den jeweiligen FFH-Verträglichkeitsprüfungen sachgerecht erfolgt. In der FFH-Alternativenuntersuchung (Unterlage 19.4.8) wurde ausweislich der Ausführungen auf S. 18/ 19 wie folgt vorgegangen:

„Die Berücksichtigung der charakteristischen Arten der Lebensraumtypen ist hier erst Gegenstand der Detailprüfung.“

Der Leitfaden „Charakteristische Arten NRW“ (MKULNV 2016) schlägt für die FFH-VPs in NRW Arten und Artengruppen als charakteristische Arten der Lebensraumtypen vor. Für RLP fehlen entsprechende Arbeitshilfen, daher wurde die Auswahl mit der SGD Nord als zuständiger Naturschutzbehörde abgestimmt.

Unter Berücksichtigung, der im Leitfaden für NRW benannten Arten, wurden für den Rahmen der Alternativenprüfung ausschließlich Vögel als charakteristische Arten berücksichtigt (vgl. Tabelle 9). Diese ermöglichen eine zusätzliche Betrachtung v.a. von Zerschneidungswirkungen.

Andere Artengruppen wie bspw. Fische oder Fledermäuse sind in den meisten FFH-Gebieten bereits Erhaltungsziel, sodass deren mögliche Wirkungsbetroffenheit berücksichtigt ist. Zusätzliche relevante Erkenntnisse durch die Betrachtung als charakteristische Arten sind nicht zu erwarten. Für weitere, für NRW aufgeführte Arten bzw. Artengruppen, wie Heuschrecken und Tagfalter, wurde keine Notwendigkeit der Einbeziehung gesehen. Für diese Arten liegen für den Untersuchungsraum nur wenige Daten vor. Es wurden aber auch keine zusätzlichen Erkenntnisse bezüglich der in der Alternativenprüfung relevanten Wirkfaktoren erwartet.

...

Aufgrund der unsystematischen Datenlage zum Vorkommen der charakteristischen Vogelarten im Untersuchungsraum wird für alle Alternativen (auch für die PF-Trasse) gleichermaßen ein Vorkommen in den entsprechenden LRTs im Wirkraum unterstellt.“

Eine grundlegende Überarbeitung, wie vom BUND gefordert, ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich; die diesbezüglichen Einwendungen des BUND werden daher zurückgewiesen.

- Im Hinblick auf die Grobprüfung kritisierte der BUND, dass offensichtlich Alternativen östlich der Planfeststellungsvariante ausgeschlossen wurden, ohne dass hierzu vertiefende Prüfungsschritte erfolgt seien. In diesem Zusammenhang wurde auch bemängelt, dass der Schwarzspecht nicht mehr genannt wurde, obwohl diese Art betroffen sei.

Der Vorhabenträger hat hierzu ausgeführt, dass die Ergebnisse der Grobprüfung in der Alternativenprüfung korrekt abgeleitet und wiedergegeben seien. Zum Schwarzspecht wurde klargestellt, dass er als Erhaltungsziel im Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung sei (Unterlage 19.4.3). Die besetzten Bruthabitate seien von der Planung aber nicht betroffen. Daher erfolgte auch keine weitere Betrachtung innerhalb der Alternativenprüfung.

Zu den Alternativen östlich der Vorzugslinie (Planfeststellungsvariante) wurde dargelegt, dass innerhalb der Alternativenprüfung abschnittsübergreifend unter Berücksichtigung der vorhandenen Anschlussstellen Kelberg im Süden und Blankenheim im Norden ohne weitere Zwangspunkte ein Alternativenvergleich vorgenommen worden sei. Der Kernraum des großflächigen Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ Rheinland-Pfalz, das sich sehr viel weiter nach Osten erstreckt und an dessen Westrand der Korridor der geplanten A 1 verläuft, sei

dabei als Ausschlussraum für eine Trassenfindung (vgl. Unterlage 19.4.8) angesehen worden. Ein östlicher Linienverlauf im Raum der B 257 sei bereits Gegenstand der Linienbestimmung 1987 sowie anschließender Untersuchungen gewesen. Er sei damals aus ökologischen und landschaftsästhetischen Gründen verworfen worden (vgl. Unterlage 1, S. 8 ff).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers sowie des Fachgutachters an. Der vorgenommene Ausschluss von Trassenvarianten östlich der Planfeststellungsstrasse ist sachgerecht, da alle weiter östlich verlaufenden Alternativen eine wesentlich stärkere Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ zur Folge hätten. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hier ergänzend auf die Ausführungen unter Nr. IV.5 in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

- Nach Auffassung des BUND zeige die Auswertung der Karte 1b der FFH-Alternativenuntersuchung, dass westlich des Siedlungsgebietes von Leudersdorf (Trasse 803) eine Trassenführung außerhalb des Vogelschutzgebietes Ahrgebirge möglich sei. Nicht nachvollziehbar sei zudem, dass die Variante 712 besser bewertet wurde als die Variante 807, denn die Variante 807 würde das Vogelschutzgebiet Ahrgebirge umfahren und das Gewässersystem der Ahr nicht erheblich beeinträchtigen.

Die Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 6110 (Kalkpionierrasen) durch Variante 803 könne anhand der Karte 1b nicht nachvollzogen werden. Selbst wenn der Lebensraumtyp in der Nähe läge, könnten Abschirmmaßnahmen ergriffen werden, die Schadstoffminderungen um 50 % erbringen würden (10 m hohe Lärmschutzwände). FÖA würde hier nicht den aktuellen Wissenstand der Technik anwenden.

Der Vorhabenträger hat hierzu erläutert, dass die Alternativtrasse 803 an 4 Punkten zu Konflikten führe, die als erheblich eingestuft würden; darunter sei ein prioritärer Lebensraumtyp. Eine Trassenführung außerhalb des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ bewirke nicht automatisch geringere Beeinträchtigungen in anderen Natura 2000-Gebieten.

Der Einwand zur Bewertung der Trasse 807 könne nicht nachvollzogen werden. Die Alternative 807 wurde analog zur Trasse 712 bewertet, da die Varianten in weiten Teilen lagegleich seien.

Die Beeinträchtigung des prioritären Lebensraumtyps 6110 (Kalkpionierrasen) durch die Variante 803 sei rechnerisch nach den in der Variantenprüfung genannten Kriterien ermittelt worden (s. Darstellung in Karte 2a der FFH-Alternativenuntersuchung; Konflikt K 41: Abstand zur Trasse ca. 490 m). In diesem Zusammenhang seien auch mögliche Abschirmmaßnahmen geprüft worden. Eine (bis zu) 10 m hohe Lärmschutzwand könne aber unter den entsprechenden Rahmenbedingungen keine Berücksichtigung finden.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Abbildung 4 („Schadstoffminderungsmöglichkeiten“) im Einwand des BUND zeige, dass eine Lärmschutzwand von 10 m Höhe im Nahbereich eine deutliche Schadstoffminderungswirkung entfalte, dass diese Wirkung aber für Bereiche in einer größeren Entfernung (> 100 m) nicht angenommen werden könne. In einer Entfernung zur Trasse von > 400 m sei der Wirkungsgrad einer Lärmschutzwand stark reduziert.

Angesichts des strengen Orientierungswertes von 0 m² beeinträchtigte Fläche für den prioritären Lebensraumtyp *6110 sei die Wirksamkeit von Vermeidungsmaßnahmen wie der hier vorgeschlagenen Wand nicht als sicher anzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers sowie des Fachgutachters an. Zur Variante 807 ist noch ergänzend anzuführen, dass sie zwar das Vogelschutzgebiet Ahrgebirge im Bereich von Nohn umfahren würde, aber dadurch wesentlich näher an der Ortslage Nohn verlaufen würde.

Es ist daher festzuhalten, dass die Wahl der Trassenvariante sachgerecht erfolgt ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hier ergänzend auf die Ausführungen unter Nr. IV.5 in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

- Der BUND bemängelte darüber hinaus, dass beim Alternativenvergleich nicht beachtet worden sei, dass die Trasse 712 „praktisch komplett durch Wildkatzengebiet“ verlaufe. Dies stelle ein erhebliches Defizit dar. Schon aus diesem Grund müsse die Alternativenuntersuchung erneut durchgeführt werden.

Die Beobachtung des Uhus östlich Berndorf westlich der Trasse 803 sei nicht als Brutnachweis klassifiziert worden (vgl. Karte 1c des Alternativenvergleichs). Auch wären dort Lärmschutz- und Kollisionsschutzmaßnahmen möglich, sodass hier kein Ausschluss einer Variante erfolgen durfte.

Der Konfliktpunkt 3 (Schwarzspecht) im Vogelschutzgebiet, in das durch die Planfeststellungstrasse tief eingedrungen würde, würde bei einer solchen Trassierung weit umfahren, sodass keine erheblichen Beeinträchtigungen für diese für den FFH-Lebensraumtyp 9110 charakteristische Art zu erwarten wären, ebenso für den Mittelspecht im Lebensraumtyp 9160. Das Fazit der Grobprüfung, wonach die Variante 803 auszuschneiden war, könne nicht geteilt werden. Eine belastbare Datengrundlage hätte dazu nicht vorgelegen. Daher hätte die Variante 803 im Detailvergleich geprüft werden müssen.

Der Vorhabenträger hat dazu in seiner Stellungnahme erläutert, dass die Wildkatze für die Alternativenprüfung nicht relevant sei, weder als Erhaltungszielart noch als mögliche charakteristische Art von Lebensraumtypen. Die Art sei nicht eng genug ökologisch eingemischt, um sie als charakteristische Arten zu betrachten. Die Wildkatze sei Gegenstand der Artenschutzprüfung (Unterlage 19.2).

Im Hinblick auf den Uhu wurde dargelegt, dass die Variante 803 durch das Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ führen würde und somit in unmittelbarer Nähe von Flächen liegen würde, die als essenzielle Gebietsbestandteile des Vogelschutzgebietes „Vulkaneifel“ bzw. Uhu-Nachweisen anzunehmen seien. Der Uhu sei das einzige Erhaltungsziel dieses Vogelschutzgebietes. Die Gutachter gingen daher davon aus, dass das sehr hohe Kollisionsrisiko (Nahbereich) für die Art auch durch Vermeidungsmaßnahmen nicht mit der gebietsschutzrechtlich notwendigen Sicherheit unter die Erheblichkeitsschwelle gesenkt werden könne.

Bezüglich des Konfliktpunktes 3 stellte der Vorhabenträger klar, dass dieser nicht für Beeinträchtigungen des Schwarzspechtes, sondern für die Beeinträchtigungen von Rotmilan und Uhu stehe, insbesondere durch das Kollisionsrisiko. Das Kollisionsrisiko bliebe für alle Trassenvarianten im Umfeld des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ bestehen. Für die Alternative 803 würde das Kollisionsrisiko durch die Nähe zu den Nachweisen im Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ als weiter erhöht und damit schwerer zu vermeiden eingeschätzt.

Zur geforderten Detailprüfung der Variante 803 wurde erläutert, dass die Ergebnisse der ausgeschlossenen Alternativen im Rahmen der Detailprüfung verifiziert worden seien. Die Variante 803 wurde bereits auf der Grobebene insbesondere wegen möglicher erheblicher Beeinträchtigungen des stickstoffempfindlichen prioritären LRT *6110 Kalk-Pionierrasen durch betriebsbedingte Stickstoffdepositionen sowie weiterer nicht sicher vermeidbarer erheblicher Beeinträchtigungen ausgeschieden. Auf der Grobebene wurden alle Varianten mit erheblichen Beeinträchtigungen prioritärer Erhaltungsziele ausgeschieden.

Dennoch wurden für alle Varianten die Ergebnisse der Grobprüfung durch die ergänzende Durchführung der Detailprüfung flächenscharf nachgeprüft und für die Variante 803 entsprechend bestätigt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers sowie des Fachgutachters an. Das Ausscheiden der Trassenvariante 803 ist nachvollziehbar und sachgerecht erfolgt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hier ergänzend auf die Ausführungen unter Nr. IV.5 in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

- Der BUND legte dar, dass sich südlich von Nohn statt der vollständig neuen Trassierung bis zur Anschlussstelle Kelberg eine eingriffsarme bestandsorientierte Führung entlang der B 257 zur Anschlussstelle Ulmen an der A 1 angeboten hätte. Diese Lösung hätte sich aber durch die Fertigstellung des Abschnittes Gerolstein - Kelberg erledigt. Dennoch hätte sie bei Beginn der Planungen mit untersucht werden müssen.

Die Auswertung der Karte 1b der FFH-Alternativenuntersuchung (2018) zeige, dass in Randlage zum Siedlungsgebiet von Lommersdorf eine Trassenführung außerhalb des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ möglich gewesen wäre, die nicht untersucht worden sei. Die Haselhuhnflächen würden östlich und südlich von Lommersdorf liegen.

Vorkommen der Spanischen Flagge seien nach der Habitatkartierung von 2015 nicht zu erwarten (vgl. Unterlage 19.6.8), sodass dies kein Argument gegen eine westliche Führung sein könne. Waldgebiete im Gewässersystem der Ahr würden durch eine solche Alternative nicht tangiert. Die überdurchschnittlichen Habitate der Bechsteinfledermaus südlich Leudersdorf würden durch eine umsichtige Trassierung umfahren. Durch Anlage von Fledermausbrücken würde ein gefahrloses Queren an den festgestellten Querungsstellen im Verlauf der Flugrouten ermöglicht. Die Betroffenheit der Fauna westlich Üxheim erscheine gut beherrschbar, zumal das Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“ umfahren würde. Dieser Bereich müsse westlich umfahren werden.

Östlich Ahrhütte hätte im Korridor der L 115 eine Trassierung außerhalb des Vogelschutzgebiets „Ahrgebirge“ und des FFH-Gebietes „Gewässersystem der Ahr“ gefunden werden können. Lediglich im Bereich zwischen Ahrhütte und Neuhoof (Zusammenfluss von Mühlenbach und Ahr) hätte mittels eines 150 m langen Brückenbauwerkes das Gewässer überspannt werden müssen, ohne dass aber in das FFH-Gebiet baulich eingegriffen werden müsste.

Eine Weiterführung der alternativen PF-Trasse wäre westlich von Leudersdorf und Üxheim sowie zwischen Berndorf an Kerpen vorbei zur B 421 bei Hillesheim möglich gewesen. Von dort hätte die Verknüpfung zur Anschlussstelle Kelberg der A 1 hergestellt werden können.

Der BUND zitierte eine Aussage der FÖA aus der FFH-Alternativenuntersuchung von 2010 und kritisierte in diesem Zusammenhang, dass die Varianten seit 2010 nicht mehr verändert worden seien, wie der Vergleich der Variantenkarten von 2010 (Abb. 7) und 2018 (Karte 1c) zeigen würde. Wäre beispielsweise die Untersuchung zur Wildkatze berücksichtigt worden, hätte dies im Alternativenvergleich 2018 zu einer anderen Bewertung der Planfeststellungstrasse führen müssen.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme dargelegt, dass die südliche Anbindung des Lückenschlusses an das vorhandene Autobahnnetz an der im Jahre 2012 unter Verkehr gegangenen Anschlussstelle Kelberg (B 410) erfolgt. Von daher seien für den vorliegenden Abschnitt weitergehende südliche Alternativen mit Anbindung an das bestehende Autobahnnetz obsolet und nicht zielführend.

Der gesamte Autobahnlückenschluss mit drei Planungsabschnitten sei im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Damit bestehe für den Straßenbaulastträger der eindeutige gesetzliche Auftrag, dieses Projekt zu realisieren. Hinsichtlich des Gebietsschutzes sei eine großräumige, abschnittsübergreifende Alternativenprüfung vorgenommen worden (vgl. Unterlage 19.4.8). Im Ergebnis konnte keine Alternative ohne erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten und mit einem eindeutig geringeren/ günstigeren Beeinträchtigungspotenzial als die Planfeststellungstrasse gefunden werden.

Bezüglich der Kritik im Zusammenhang mit der FFH-Alternativenuntersuchung von 2010 wurde klargestellt, dass diese Unterlage nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens für den Planfeststellungsabschnitt Kelberg - Adenau sei. Die darin enthaltenen Aussagen bezüglich der „weniger empfindlichen Teilräume“ seien bereits in der an die Grobanalyse (aus der der BUND zitiert hat) anschließenden Feinanalyse berücksichtigt worden. Die Erkenntnisse vorauslaufender Planungsphasen seien unter Berücksichtigung zwischenzeitlich hinzugekommener Erkenntnisse z. B. der Verkehrsuntersuchungen, ausgewertet worden. Sie seien in der FFH-Alternativenprüfung 2018, soweit relevant, berücksichtigt worden.

Mit Blick auf die Wildkatze wurde ausgeführt, dass diese für die Alternativenprüfung nicht relevant sei, weder als Erhaltungszielart noch als mögliche charakteristische Art von Lebensraumtypen. Die Art sei nicht eng genug ökologisch eingemischt, um sie als charakteristische Arten zu betrachten. Die Wildkatze sei Gegenstand der Artenschutzprüfung (Unterlage 19.2).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers sowie des Fachgutachters an. Die Wahl der Trassenvariante ist sachgerecht erfolgt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hier ergänzend auf die Ausführungen unter Nr. IV.5 in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

- Seitens des BUND wurde bemängelt, dass eine Führung außerhalb des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ östlich von Lommersdorf entlang des L 115-Korridors über Dollendorf - Wiesbaum (Gewerbegebiet) nach Hillesheim bislang nicht untersucht worden sei. Da die Spanische Flagge nicht mehr vorkomme, könne sie kein Argument für eine erhebliche Beeinträchtigung darstellen, zumal die potenziellen Standorte nicht von der alternativen westlichen Führung tangiert würden.

Wesentlich weniger sensible Räume bestünden im Raum Leudersdorf und Kerpen, die RegioConsult für den neuen Linienvorschlag genutzt hätte. Seit Ende 2012 würde dieser Vorschlag vorliegen, er sei jedoch von der Straßenbauverwaltung nicht bearbeitet worden. Im Rahmen dieser Stellungnahme sei dieser Vorschlag lediglich konkretisiert und leicht modifiziert worden.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme dargelegt, dass eine Führung außerhalb des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ östlich von Lommersdorf im Zuge von Variantenuntersuchungen im Querungsbereich des Vogelschutzgebietes für den Abschnitt Lommersdorf - Blankenheim geprüft worden sei. Das Ergebnis dieser Untersuchungen sei in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet im Kapitel „Vorausschau“ für den weiteren Verlauf der A 1 im nächsten Abschnitt Lommersdorf - Blankenheim ergebnisorientiert wiedergegeben (s. hierzu Unterlage 19.4.3, S. 102 ff). Die Variantenuntersuchungen im Einzelnen seien nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen zum Abschnitt Kelberg - Adenau.

Die Vorschlagslinie des BUND wurde in einer „Ergänzenden Betrachtung der im Rahmen der Einwendungen vorgeschlagenen Alternative (hier 822) innerhalb der FFH-Alternativenuntersuchung (Unterlage 19.4.8)“ bewertet. Die gutachterliche Stellungnahme kam zu folgendem Ergebnis:

„Die im Rahmen der Einwendungen 2018 skizzierte Alternative verläuft in weiten Teilen auf bereits geprüften Alternativen (vgl. U 19.4.8 bzw. Karte 1). Neu ist die Trassierung westlich von Dollendorf, hier kann eine Umfahrung von Natura 2000 Gebieten nicht vermieden werden und Teilbereiche des FFH Gebietes „Gewässersystem der Ahr“ werden im Bereich des Lampertsbach und der Ahr gequert. Bei der Querung des Lampertsbach werden Flächen des LRT 6210 Trespen-Schwingel-Kalk-Trockenrasen anlagebedingt in Anspruch genommen. Diese Flächeninanspruchnahme wird vor dem Hintergrund der Topografie als unvermeidbar prognostiziert und unter Berücksichtigung der Orientierungswerte als erhebliche Beeinträchtigung eingeschätzt. Weiter erhebliche Beeinträchtigungen treten in den Teilbereich südlich hinsichtlich des FFH Gebiets „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ auf (vgl. hier die Varianten 802, 803, 810, 819).

Ein FFH-rechtliches Beeinträchtigungspotenzial ist damit auch für die Alternative 822 vorhanden. Das Ergebnis der Unterlage 19.4.8 wird auch durch die ergänzend untersuchte Alternative 822 bestätigt:

Es konnte keine Alternative ohne erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten und mit einem eindeutig geringeren/günstigeren Beeinträchtigungspotenzial als die PF-Trasse 712 gefunden werden.“

Die „Ergänzende Betrachtung der im Rahmen der Einwendungen vorgeschlagenen Alternative (hier 822) innerhalb der FFH-Alternativenuntersuchung (Unterlage 19.4.8)“ vom 27.07.2020 wurde dem BUND zusammen mit der Stellungnahme des Vorhabenträgers übersandt. Der BUND hat sich hierzu mit Schreiben vom 16.12.2020 geäußert. (s. Ausführungen unter Punkt „Schreiben vom 16.12.2020“).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers bzw. der Fachgutachter an. Die Wahl der Trassenvariante ist sachgerecht erfolgt. Auch die Prüfung der vom BUND vorgeschlagenen Alternative 822 konnte nicht dazu führen, die Geeignetheit der vorliegend planfestgestellten Trassenführung in Frage zu stellen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzend auf die Ausführungen unter Nr. IV.5 in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

- Der BUND erläuterte, dass einige Trassenvarianten besser zu beurteilen seien als die planfestgestellte Variante 712. So sei die Variante 801 bei zusätzlicher Betrachtung der Wildkatze besser einzustufen als die Variante 712. Die Variante 807 sei

ebenfalls besser zu beurteilen, da sie das Vogelschutzgebiet umfahre. Auch die Variante 803 sowie der nicht untersuchte Korridor der L 115 und L 26 würden hohe Konfliktvermeidungspotenziale bieten, die die Planung ungenutzt gelassen habe.

Als Ergebnis der Auswertung der Varianten würde sich zeigen, dass die Varianten 807 und eingeschränkt 813 sowie 821 die erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ für den Schwarzspecht vermeiden könnten.

Als vorteilhaft im Sinne des Habitatschutzes würde sich daher eine Führung im Korridor der Variante 803 aufdrängen (die mit den Varianten 801, 803, 814, 819, 821 im nördlichen Teil bis südlich Lommersdorf einen identischen Verlauf aufweisen würde). Diese müsse allerdings noch trassierungstechnisch und naturschutzfachlich weiter optimiert werden (Führung nach Hillesheim). Die Interpretation der FÖA, dass es mit keiner anderen Variante ohne erhebliche Beeinträchtigungen möglich sein soll, die Anschlussstelle Kelberg zu erreichen, sei anhand der vorgelegten Planunterlagen weiterhin nicht nachvollziehbar.

Hinsichtlich der erheblichen Beeinträchtigungen im Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ insbesondere wegen der Betroffenheit des Haselhuhns und des Schwarzspechtes, sei festzustellen, dass diese bei der Planfeststellungstrasse nicht vermieden werden könnten. Bei der alternativen Variante 807 und auch bei 803 sei dies bezüglich des Schwarzspechtes möglich.

Die Führung der Varianten östlich Lommersdorf, aber westlich der Gebietsgrenze des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“, also ein Verlauf wie bei den Varianten 801, 803, 814, 819 und 821, würde dagegen erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet verhindern.

Zur Variante 801 legte der Fachgutachter in seiner Stellungnahme dar, dass die Zerschneidung von Wildkatzenareal kein Grund sei, eine Variante umweltfachlich auszuschließen. Die an der Autobahn A 1 an der Planfeststellungstrasse eingesetzten und für alle Varianten in gleicher Weise unterstellten Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz der Wildkatze und ihrer Wanderwege würden als wirksam gelten.

Nach den Kriterien des Alternativenvergleichs würde die Variante 801 analog zur Variante 712 zu keinen unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen führen. Damit seien beide Varianten gleich zu beurteilen. Abgesehen vom Gebietsschutz seien in Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) Begründungen und Abbildungen enthalten, die weitere Argumente gegen die Variante 801 darstellen würden.

Zu den übrigen vom BUND genannten Argumenten zu verschiedenen Alternativen erläuterte der Gutachter, dass innerhalb des Alternativenvergleichs des Gebietsschutzes nicht die Betroffenheit von Gebieten gegeneinander geprüft und bewertet würde, sondern es würde die mögliche erhebliche Beeinträchtigung der einzelnen Erhaltungsziele der Gebiete

geprüft und gegenübergestellt. Wie bereits aufgezeigt, haben die Ergebnisse weiter Gültigkeit; vom BUND seien nur Argumente angeführt, welche nach Überprüfung als nicht valide eingestuft würden; neue Argumente, welche der Vorhabenträger im Zuge einer Überarbeitung der Alternativenprüfung vertiefend überprüfen lassen sollte, seien nicht dabei.

Wie bereits mehrfach dargelegt, vertritt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung, dass die Wahl der Trassenvariante im vorliegenden Verfahren sachgerecht erfolgt ist. Sowohl in den festgestellten Planunterlagen als auch in Kapitel E dieses Beschlusses (u.a. Nr. IV.5) ist ausführlich und umfangreich dargelegt, welche Gründe letztendlich den Ausschlag für die vorliegend festgestellte Variante 712 gegeben haben. Die diesbezüglichen Einwendungen des BUND werden daher zurückgewiesen.

- Der BUND legte darüber hinaus dar, dass für die Planfeststellungstrasse auch aufgrund der Betroffenheit der Bechsteinfledermaus im Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ östlich von Lommersdorf von erheblichen Beeinträchtigungen auszugehen sei, da die betroffene Kolonie zentral durchfahren würde.

Der Vorhabenträger erläuterte hierzu in seiner Stellungnahme, dass das vom BUND angesprochene Vorkommen der Bechsteinfledermaus und seine Beeinträchtigung den Abschnitt Adenau – Lommersdorf betreffen würde, welcher nicht Bestandteil des vorliegenden Verfahrens sei. Hinsichtlich der artenschutzrechtlich zu beurteilenden Beeinträchtigung von Vorkommen der Bechsteinfledermaus-Kolonien durch die Planfeststellungstrasse wurde auf die Ausführungen zum Einwand Punkt 4.4 „Bewertungsmaßstäbe“ verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Stellungnahme des Vorhabenträgers an; die vom BUND angesprochenen Kolonien der Bechsteinfledermaus liegen im Abschnitt Adenau – Lommersdorf, der nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist. Zu dem Seitens der Gutachter gewählten Vorgehen zur Untersuchung der Beeinträchtigungen der Bechsteinfledermaus in artenschutzrechtlicher Hinsicht wird auf die Ausführungen zum Einwand des BUND „Flächenverlust bei Anhang II-Arten“ verwiesen. Die vorgenommene Potenzialanalyse ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sachgerecht. Durch die vorliegende Planung werden in Bezug auf die Bechsteinfledermaus zwar Verbotstatbestände i.S.v. § 44 BNatSchG erfüllt; eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist jedoch bei Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungs- und FCS-Maßnahmen nicht zu erwarten.

- Vom BUND wurde kritisiert, dass für die Variante 803 erhebliche Beeinträchtigungen für den Lebensraumtyp 7230 (Kalkreiche Niedermoore) und den Lebensraumtyp 6510 (magere Flachlandmähwiesen) im FFH-Gebiet „Gerolsteiner Kalkeifel“ angenommen wurden. Dies sei nicht nachvollziehbar, da ausweislich Karte 2a der FFH-Alternativenprüfung diese Lebensraumtypen etwa 270 m weit von der Variante entfernt liegen würden. Für den Lebensraumtyp 9130 (Waldmeister-Buchenwald) betrügen die minimalen Entfernungen 70 m und etwa 200 m zum FFH-Gebiet „Obere Kyll

und Kalkmulden“. Für den Lebensraumtyp 9170 sei ein Abstand von 200 m gegeben. Da FÖA selbst dargestellt hätte, dass keine modellgestützten Berechnungen abseits der Planfeststellungsstrasse erfolgt seien, sei die Frage, auf welcher Basis hier erhebliche Beeinträchtigungen festgestellt werden konnten.

Hinsichtlich der Querungen des „Gewässersystems der Ahr“ wurde dargelegt, dass die Variante 821 zwei Mal quert und zwar östlich Lommersdorf sowie östlich Ahrhütte (vgl. Karte 2a der FFH-Alternativenuntersuchung). Die FÖA hätte dort eine Führung der Varianten (801, 803, 814, 819 und 821) präferiert, die über fast 1.000 m das FFH-Gebiet „Gewässersystems der Ahr“ zentral durchschneiden würde. Mit der Variante 803 hätte bei entsprechender Optimierung eine FFH-verträglichere Trassierung zur Verfügung gestanden, auf die sich der Vorhabensträger verweisen lassen müsste, da sie ihm keine unverhältnismäßigen Opfer hinsichtlich der Linienführung und der Baukosten abverlangen würde.

Der Vorhabenträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die Variante 803 entsprechend der Alternativenprüfung zu folgenden Konflikten führen würde:

„Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“

- Konflikt 41: LRT *6110 betriebsbedingte Flächenverluste
- Konflikt 46: LRT *6230 betriebsbedingte Flächenverluste

„Vulkaneifel“

- Konflikt 61: betriebsbedingte Störung und erhöhtes Kollisionsrisiko des Uhus

„Gewässersystem der Ahr“

- Konflikt 17: LRT 9170 betriebsbedingte Flächenverluste

Das Gebiet „Gerolsteiner Kalkeifel“ würde entsprechend der Alternativenprüfung durch keine Variante erheblich beeinträchtigt. Für die Variante 803 entstünden an verschiedenen Punkten in verschiedenen Gebieten betriebsbedingte Betroffenheiten, die nicht sicher vermieden werden könnten und damit als erhebliche Beeinträchtigungen gewertet würden. Insbesondere die Betroffenheit der prioritären Lebensraumtypen *6110 und *6230 und deren besondere Stickstoffempfindlichkeit würden den Ausschluss dieser Variante begründen. Hinzu käme die niedrige Erheblichkeitsschwelle von 0 m² für den Lebensraumtyp *6110 (gem. Lambrecht & Trautner 2007, s. Unterlage 19.4.8, S. 24, Tabelle 12), die eine vollständige Vermeidung erfordern würde. Die prioritären Lebensraumtypen würden auch besonderen Ausnahmeanforderungen unterliegen. Insbesondere im Bereich Kerpen seien durch die geringe Lücke zwischen den Gebietsbestandteilen und deren Lebensraumtypen wenige Möglichkeiten für die Optimierung der Trassenführung zur Reduzierung des Stickstoffeintrags gegeben.

Hinsichtlich der Betroffenheit des „Gewässersystem der Ahr“ seien Querungsbereiche identifiziert worden, die ohne erhebliche Beeinträchtigungen möglich seien. Diese Vermeidungsmöglichkeit würde alle genannten Varianten betreffen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers sowie des Fachgutachters an. Die Wahl der Trassenvariante ist sachgerecht erfolgt und die Gründe für den Ausschluss der Variante 803 sind nachvollziehbar dargelegt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzend auf die Ausführungen unter Nr. IV.5 in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

- Der BUND erläuterte, dass bei einer ganztägigen Befahrung des Untersuchungsgebietes am 20.9.2018 überprüft worden sei, in welchen Bereichen eine möglichst konfliktarme Linienfindung möglich sei. Dabei wurde auf den Korridorvorschlag der L 115 zurückgegriffen, den RegioConsult bereits 2012 vorgelegt hätte. Da die L 115 mittlerweile von der Anschlussstelle Blankenheim bis zur Ahrquerung weitgehend dreistreifig ausgebaut worden sei und die Fortsetzung der L 115 südlich der B 258 (südlich Ahrhütte) in ausgebauter Form bis nach Mirbach möglich sei, ohne FFH-Belange zu tangieren, abgesehen von der Querung südlich Dollendorf des Fuhrbaches, würde eine sich aufdrängende Alternativvariante vorliegen. Von dort sei eine östliche Umfahrung von Mirbach und eine westliche Umfahrung von Wiesbaum unter Umfahrung des Naturschutzgebietes Eisberg bei Mirbach mit direkter Anbindung des Gewerbegebietes Wiesbaum möglich. Westlich der L 26 würde eine mögliche Alternativtrasse durch den Hillesheimer Wald (weitgehend Nadel- und Mischwald) verlaufen. Hillesheim würde östlich umfahren sowie entlang der B 421 die Ortslagen Walsdorf, Zisdorf, Oberehe-Stroheich und Dreis-Brück, bevor südlich Radersberg an die A 1 angebunden würde. Diesen Alternativkorridor habe der Vorhabensträger unverständlicherweise nicht geprüft und auch das Untersuchungsgebiet unzulässig eingeeengt.

Die Problematik der Durchfahrung des FFH-Gebietes Gerolsteiner Kalkeifel östlich Walsdorf und südlich Oberehe (Abstand von 375 m zum LRT 6210*) würde naturschutzfachlich als beherrschbar eingeschätzt und vor allem seien die Eingriffe im Vergleich zur Planfeststellungstrasse marginal. Denn dort würden insgesamt fünf Natura 2000 Gebiete betroffen bzw. zerschnitten. Diese Alternativlinie würde der BUND im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens planerisch vertiefen. Ob sich aufgrund des sehr stark begrenzten Verkehrsbedarfs überhaupt eine Autobahnlösung gegen die Natura 2000-Schutzinteressen durchzusetzen vermag, müsste ebenfalls neu geprüft werden, wenn eine neue Verkehrsuntersuchung, die dem Stand der Technik entspricht, vorgelegt würde.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme dargelegt, dass die Vorschlagslinie des BUND in einer „Ergänzenden Betrachtung der im Rahmen der Einwendungen vorgeschlagenen Alternative (hier 822) innerhalb der FFH-Alternativenuntersuchung (Unterlage 19.4.8)“ untersucht und bewertet wurde.

Das Gutachten vom 27.07.2020 wurde dem BUND zusammen mit der Stellungnahme des Vorhabenträgers übersandt. Der BUND hat sich hierzu mit Schreiben vom 16.12.2020 geäußert (s. Ausführungen unter Punkt „Schreiben vom 16.12.2020“).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Vorhabenträgers bzw. der Fachgutachter an. Die Wahl der Trassenvariante ist sachgerecht erfolgt. Auch die Prüfung der vom BUND vorgeschlagenen Alternative 822 konnte nicht dazu führen, die Geeignetheit der vorliegend planfestgestellten Trassenführung in Frage zu stellen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzend auf die Ausführungen unter Nr. IV.5 in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

- Der BUND machte sich noch eine Stellungnahme des Verkehrswissenschaftlers Dr. Karl-Georg Schroll zu eigen. Dieser forderte den Ausbau und den Erhalt von Regionalbahnen als Voraussetzung für eine Verkehrswende. Als Alternative zum Lückenschluss der A 1 nannte er den Ausbau der B 51. Darüber hinaus schlug er vor, die Bahnstrecke Trier-Gerolstein-Euskirchen-Köln durchgehend zweigleisig und elektrifiziert auszubauen. Dieser Ausbau wäre seiner Auffassung nach unter dem Strich gesehen auch volkswirtschaftlich die günstigere Variante, um die Güter- und Personenverkehre aus dem Raum Trier-Luxemburg ins Ruhrgebiet zu leiten. Außerdem bestünde mit der A 61 bereits eine attraktive Nord-Süd-Verbindung. Ferner würde die Bahnstrecke Trier-Gerolstein-Euskirchen-Köln sowohl den Nahbereich (Definition für Nahverkehr ist 50 km Radius oder eine Stunde Fahrzeit) als auch notwendigerweise den Fernverkehr erschliessen. Mit modernen Neigetechnik-Fahrzeugen würde die Bahnstrecke auch Fahrzeiten anbieten können, die weit unter denen der staubelasteten Autobahnen liegen würden. Auch könne die Wertigkeit dieser Bahnstrecke, explizit für den Nahverkehr, dadurch erhöht werden, in dem das regionale Umland durch Busverkehre, die auf den Zugverkehr getaktet sind, erschlossen würden.

Nach seiner Auffassung wäre dabei auch ein Konzept interessant, dass der bislang nur vom Güterverkehr genutzte Streckenabschnitt von Erdorf nach Bitburg wieder für den Personenverkehr ertüchtigt würde. In den Bundesländern gäbe es noch viele brachliegende Strecken, die für die geforderte Verkehrswende reaktiviert werden könnten. In Rheinland-Pfalz seien davon noch Teilstrecken übrig. Im rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetz würden die „Daseinsvorsorge“ und „gleichwertige Lebensverhältnissen in Stadt und Land“ eine zentrale Aussage darstellen. Die Landesregierung solle ihre eigenen Gesetze ernst nehmen. Eine A 1 würde weder der Daseinsvorsorge nutzen noch für gleichwertige Lebensbedingungen sorgen. Würde sie das erreichen wollen, dann sollte sie sich für den Ausbau der Bahnstrecke Trier-Köln einsetzen. So könne auch viel vom Gütertransport, der auf der Straße abgewickelt wird, auf die Schiene gelenkt werden. Der Bund, als Eigentümer der DB AG und DB Netz sollte sich den Artikel 87 e GG, Abs. 4, der dazu verpflichtet, dem Gemeinwohlansatz Rechnung zu tragen, zu eigen machen.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass der Ausbau bestehender Straßen nicht der Zielsetzung und planrechtlichen Vorgabe zum Lückenschluss A 1 aus dem Bundesverkehrswegeplan entsprechen würde.

Zur Reaktivierung / Ertüchtigung der DB-Eifelstrecke wurde erläutert, dass im Bundesverkehrswegeplan neben dem Verkehrsträger Straße auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße betrachtet würden. Eine Ertüchtigung der Eifelstrecke stelle keine Alternative zur Vorgabe des Bedarfsplans dar. Eine Abwägung der Bedeutung unterschiedlicher Infrastrukturprojekte im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung sei vom Gesetzgeber bei Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 getroffen worden.

Zum Thema Daseinsvorsorge wurde dargelegt, dass im Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP IV) 2008 im Kapitel V, Sicherung und Fortentwicklung der Infrastruktur, auf die wesentlichen Grundzüge der rheinland-pfälzischen Verkehrspolitik eingegangen würde. Unter dem Leitbild „Mobilität sichern“ seien die nachhaltige Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Landesteilen sowie auch die Sicherung und weitere Verbesserung der großräumigen Standortgunst grundlegende Vorgaben.

Neben dem Erhalt der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur würde in der Einleitung ausdrücklich Bezug auf fehlende Infrastrukturbestandteile genommen. Demnach sei die Schließung von Lücken in den Verkehrsnetzen unverzichtbar für die Sicherung der Mobilität insgesamt sowie die Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren und der ländlichen Regionen des Landes. Im funktionalen Straßennetz würde die Trasse der A 1 zwischen dem Dreieck Vulkaneifel und der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen, einschließlich des vorliegenden Planungsabschnittes, als großräumige Verbindung kategorisiert.

In Ziffer 150 des LEP IV sei die landesplanerische Aussage vermerkt, dass die A 1, auf rheinland-pfälzischem Territorium zwischen der nordrhein-westfälischen Landesgrenze bei Tondorf bis zur A 48 bei Mehren (Autobahndreieck Vulkaneifel), als Lücke im Netz der großräumigen Verbindungen mit Priorität zu schließen sei, um vollwertige Verkehrswege zu erhalten. Verschiedene ergänzende Aussagen in weiteren Textstellen des LEP IV würden die Bedeutung des Lückenschlusses für die Landesplanung und die Landentwicklung von Rheinland-Pfalz betonen.

In den zuständigen Regionalplänen Region Mittelrhein-Westerwald und Region Trier würde der Lückenschluss der A 1 als bedeutende entwicklungspolitische und verkehrsfunktionale Zielmaßnahme benannt. Die Forderung nach dem Lückenschluss sei von den aktuell verbindlichen Regionalplänen bis hin zu den Vorgängerversionen zu verfolgen und würde stets als herausragende Maßnahme zur Entwicklung des Raumes benannt.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die von Herrn Dr. Schroll vorgeschlagenen Alternativen „Ausbau der B 51“ und „Ertüchtigung der Eisenbahnstrecke Trier-Gerolstein-Euskirchen-Köln“ keine Alternativen zum Neubau der A 1 zwischen Kelberg und Adenau sind.

Der gesamte Autobahnlückenschluss im Zuge der A 1 ist mit drei Planungsabschnitten im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Somit besteht der eindeutige gesetzliche Auftrag, dieses Projekt zu realisieren. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzend auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV verwiesen.

Anlage Naturschutz (Dr. Schreiber)

- Nach Auffassung des BUND sind mit dem Vorhaben erhebliche Einschnitte in das Schutzgebietsnetz Natura 2000 verbunden. So sei im Zusammenhang mit der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das **FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“** die Schlussfolgerung, dass die Verträglichkeit der BAB A 1 mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes gegeben sei, unzutreffend. Bei diesem Gebiet sei die Liste der Schutzgüter unklar, es ergäben sich erhebliche fachliche Defizite bei der Abgrenzung des Gebietes und der rechtlich vorgegebene Prüfmaßstab würde klar verkannt.

Unklarheiten bei den beachtlichen Schutzgütern

Der BUND führte aus, dass die Liste der Schutzgüter der Verträglichkeitsprüfung nicht mit denen übereinstimmen würde, die der EU-Kommission bei der Aufstellung der Gemeinschaftsliste gemeldet worden seien (siehe aktuellen Datenbestand auf der Homepage der EU-Kommission). Abweichungen ergäben sich auch zwischen der Liste der Lebensraumtypen aus SGD NORD (2017), dem aktuellen Standarddatenbogen und der Liste der Schutzgüter im Gesetz. Zusätzlich würde der Standarddatenbogen zum Gebiet weitere Pflanzenarten aufführen, die als charakteristisch zu werten gewesen wären, die aber offensichtlich nicht einmal untersucht worden seien. Stattdessen hätten die Erfassungen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung und zum Artenschutz eine Wochenstubengesellschaft der Bechsteinfledermaus ergeben, die als Erhaltungsziel hätte berücksichtigt werden müssen.

Hierzu hat der Vorhabenträger bzw. der Fachgutachter in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass in der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.1) die Lebensraumtypen und Anhang II – Arten, die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes seien und im Wirkraum des Projektes vorkommen bzw. Entwicklungsflächen haben, geprüft worden seien. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung führe die Prüfung für die im Bewirtschaftungsplan (SGD-Nord 2017) genannten Lebensraumtypen durch, die denen im Standarddatenbogen bzw. dem Amtsblatt der EU genannten Lebensraumtypen entsprechen würden.

Der Lebensraumtyp 8230, der hier ebenfalls aufgeführt ist, sei im Rahmen der LRT-Kartierung des Bewirtschaftungsplans für das Gebiet tatsächlich nicht nachgewiesen worden (s. FFH-Verträglichkeitsprüfung, Unterlage 19.4.1, S. 7). Die in Anlage 1 zu § 17 (2) LNatSchG weiterhin genannten Lebensraumtypen 3150, 8150, 8160, 8220, 8230 seien laut Bewirtschaftungsplan nicht nachgewiesen. Sie seien auch nicht Gegenstand der Meldung an die EU.

Der Gutachter kam daher zu der Schlussfolgerung, dass die in der FFH-Verträglichkeitsprüfung behandelten Lebensraumtypen mit den an die EU gemeldeten Lebensraumtypen übereinstimmen (siehe Unterlage 19.4.1, Tabelle 2, S. 5).

Die Auswahl der charakteristischen Arten sei gebiets- und projektwirkungsspezifisch unter Hinzuziehung des Standarddatenbogens und weiterer, in der FFH-Verträglichkeitsprüfung angegebenen Quellen, erfolgt. Diese Kriterien entsprächen denen, welche vom Bundesverwaltungsgericht in inzwischen ständiger Rechtsprechung aufgestellt wurden; die Vorgehensweise sei darüber hinaus von der zuständigen Naturschutzbehörde bestätigt worden.

Zu den charakteristischen Arten wurde darauf verwiesen, dass deren Auswahl mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord abgestimmt worden sei. Die Auswahl entspreche den einschlägigen fachlichen und rechtlichen Vorgaben (siehe FFH-Verträglichkeitsprüfung, Unterlage 19.4.1, S.10). Vorkommen im möglichen Wirkraum der A 1 und Empfindlichkeit der charakteristischen Arten seien in der FFH-Verträglichkeitsprüfung ab S. 39 dokumentiert. Mögliche vorhabensbedingte Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten würden in Kap. 6.2.1. folgende umfassend beurteilt. Somit würden keine Defizite hinsichtlich der Bearbeitung der charakteristischen Arten bestehen.

Pflanzenarten, die im Standarddatenbogen genannt sind, wurden von der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord nicht als charakteristische Arten benannt und seien daher nicht Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung, soweit sie nicht ohnehin als Bestandteil des Artensets eines Lebensraumtyps behandelt worden seien.

Fehlerhafte Gebietsabgrenzung

Der BUND bemängelte, dass an verschiedenen Stellen Defizite bei der Abgrenzung des FFH-Gebietes bestehen würden. Dies würde insbesondere in den Bereichen auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung durchschlagen, in denen die Trasse die Arme des Gewässersystems queren soll. Das würde in auffälliger Weise auch für die im Trassenbereich ausfindig gemachte Wochenstube der Bechsteinfledermaus gelten. Die Aktionsräume telemetrierter Weibchen lägen teilweise im FFH-Gebiet. Dies hätte zur Berücksichtigung der Art als Erhaltungsziel führen und eine Arrondierung des FFH-Gebietes nach sich ziehen müssen.

Eine fehlerhafte Abgrenzung des Gebietes läge im Übrigen auch allgemein vor. So würde sich das Gebiet auf den Gewässerlauf in einem extrem verengten Umfang beschränken, was aber mit ökologischen, funktionalen und administrativen Anforderungen an ein Gewässerschutzgebiet nichts zu tun habe. Das abgegrenzte Gebiet sei z. B. im Querungsbereich des Bachlaufs südlich „Eisenberg“ (Pützertbach) teilweise nur 49 cm breit und soll lt. FFH-Verträglichkeitsprüfung auch die begleitenden Auwaldbestände bzw. Hochstaudenfluren mitumfassen. Die in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für diesen Bereich genannten Ziele seien aus räumlichen Gründen vollkommen ausgeschlossen.

Es sei auch überhaupt nicht klar, welche im Gelände auffindbaren Strukturen die in diesem Bereich zugrunde gelegte Abgrenzung abbilden solle. Bei umfangreichen Niederschlagsereignissen würde der Bach über die Ufer treten, wäre nach dieser Abgrenzung dann aber nur in Teilen geschützt. Schon jetzt sei anhand von Fotos in der FFH-Verträglichkeitsprüfung erkennbar, dass der Bach auch unter normalen Bedingungen stellenweise breiter ausfalle, er wäre damit aber nur in Teilen vom Schutz umfasst. Schließlich sei angesichts regelmäßig anfallender Hochwasser damit zu rechnen, dass das Gewässer aus den derzeit festgelegten Grenzen heraus mäandriere. Die Unterlagen selbst würden in Verbindung mit dem Eisvogel dokumentieren, dass es durch Uferabbrüche zu Gewässerverlagerungen kommen würde. Da die formale Schutzgebietsgrenze nicht mitwandern könne, würde die Wasserfläche ihren Schutz verlieren, während Flächen geschützt blieben, auf denen womöglich kein Lebensraumtyp der FFH-Richtlinie mehr vorkomme. Schließlich sei das bis zu 1 m breite FFH-Gebiet in diesem Abschnitt nicht mit der Flächengröße der entsprechenden Teilfläche der Biotopkartierung zur Deckung zu bringen, die mehr als die fünffache Fläche umfassen würde und außerdem noch Seitenarme des Gewässersystems umfasse, die nicht zum FFH-Gebiet gehören würden. Bei dieser Gebietsabgrenzung seien die Maßstäbe der guten fachlichen Praxis vollständig ignoriert worden. Diese hätten durch die Gutachter vorsorglich korrigiert werden müssen; es hätte von einer Gebietsabgrenzung ausgegangen werden müssen, die die gesamten Niederungsbereiche der Bäche einschließlich der davon umfassten LRT- und Habitatflächen umfasse. Die Untauglichkeit der Grenzziehungen zeige sich im Übrigen weiter unten, wo die FFH-Gebiete „Gewässersystem der Ahr“ und „Ahrtal“ an der Landesgrenze aufeinanderstoßen.

Da eine solche Korrektur nicht vorgenommen wurde, sei die FFH-Verträglichkeitsprüfung fehlerhaft. Hier wurde S. 34 zitiert, wo es heißt *„Der zugehörige Auenwald wird in diesem OSIRIS-Biotopsteckbrief als *Alnenion glutinosae*-Fragmentgesellschaft textlich erwähnt und ist in LANIS nicht flächenhaft auskartiert. Der Auenwald wurde im Bereich des geplanten Brückenbauwerks über den Pützertbach in der ergänzenden Kartierung des Vorhabenträgers erfasst (BFL 2009). Die betreffenden Flächen werden im Rahmen dieser Verträglichkeitsprüfung als Teil des LRT 3260 betrachtet (siehe Kap. 4.2.2, vgl. Karte 2).“*

Der BUND vertrat die Auffassung, dass wenn der Lebensraumtyp in LANIS nicht flächenhaft auskartiert worden sei (z. B. weil er die Mindestflächengröße, die bei der Kartierung vorgegeben ist, nicht erreicht hat), er schlicht vergessen worden und daher im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung zu ergänzen sei. Das Abschneiden von Flächen aufgrund länderspezifischer Kartierungsuntergrenzen sei in der FFH-Verträglichkeitsprüfung aber nicht zulässig, wie bereits das Bundesverwaltungsgericht festgestellt habe.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung müsse daher auf Grundlage einer nachgebesserten Abgrenzung des FFH-Gebietes, die im Bereich des Pützertbaches die gesamte Aue des Gewässers umfasse, neu durchgeführt werden. Schon die Abbildungen 6 und 7 in der FFH-Verträglichkeitsprüfung würden dokumentieren, dass das Gewässer breiter als nur 1 m sei. Neben der Kartierung der vorhandenen LRT-Flächen seien für das neu abgegrenzte Gebiet

auch die LRT-Entwicklungsflächen und für die Habitate der Erhaltungszielarten einzutragen und zu berücksichtigen. Wie die Biotopkartierung zum LBP deutlich machen würde, befänden sich dort mehrere Flächen, die den Lebensraumtypen des Anh. I der FFH-RL zuzuordnen seien. Sie dürften nicht aus der Gebietsabgrenzung ausgeklammert werden. Im Bereich der Querung an dieser Stelle kämen weitere LRT-Flächen vor (91E0, 9110 und 6510). Sie würden von der Baustelle und durch die Regenrückhaltebecken in Anspruch genommen. In der Summe ergäben sich daraus erhebliche Beeinträchtigungen.

Der Straßenbaulastträger hat dazu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass das Gebiet mit seiner LRT-Ausstattung durch die Veröffentlichung im Amtsblatt der EU bestätigt worden sei. Der FFH-Verträglichkeitsprüfung würden die von den Naturschutzbehörden übermittelten, zur Verfügung stehenden amtlichen Gebietsdaten (GIS-Polygone), zugrundeliegen.

Eine Änderung der Gebietsgrenzen sei nicht Aufgabe der FFH-Verträglichkeitsprüfung. Soweit ein Aufklärungsbedarf bestanden habe, was die konkrete Anwendung der von den Naturschutzbehörden zur Verfügung gestellten Gebietsabgrenzung betraf, sei der Vorhabenträger diesen Fragen durch Aufklärungsgespräche mit der zuständigen Naturschutzbehörde nachgegangen. Die in der Gebietsabgrenzung enthaltenen Flächen und Funktionen des FFH-Gebietes seien in den Kapiteln 4.1 bis 4.3.2 der FFH-Verträglichkeitsprüfung insbesondere für das engere Untersuchungsgebiet (potenzieller Wirkraum) ausführlich in Text und Karte dargestellt. Sachverhalte, die einen Korrekturbedarf in der FFH-Verträglichkeitsprüfung hätten zwingend auslösen müssen, bestanden laut fachlicher Einschätzung der beteiligten Naturschutzbehörde nicht.

Die Außengrenzen des FFH-Gebietes und die innere Differenzierung, auch die Abgrenzung des Lebensraumtyps 3260 von weiteren LRT (91E0, weitere) seien aus dem Datenbestand übernommen worden, welcher dem Bewirtschaftungsplan zugrunde liegt. Im Rahmen des Bewirtschaftungsplans seien aufgabengemäß notwendige Korrekturen von Gebietsgrenzen und Änderungen der LRT-Innendifferenzierung insoweit aufgedeckt worden, als der Bewirtschaftungsplan die notwendigen Maßnahmen zum Erhalt des günstigen Erhaltungszustands aller im Gebiet geschützten Lebensraumtypen und Arten darstelle. Die Darstellung beschränke sich nicht auf Erhaltflächen; soweit der Bewirtschaftungsplan Maßnahmenflächen für Lebensraumtypen und für die Habitate der Erhaltungszielarten darlegen würde, seien diese auch Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung.

Der Vorhabenträger führte ferner aus, dass eine lediglich vorsorgliche Korrektur amtlicher Daten für die FFH-Verträglichkeitsprüfung einseitig durch den Vorhabenträger wegen der damit verbundenen rechtlichen Implikationen nicht möglich sei.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Ergebnisse der Biotoptypenkartierung und mögliche Auswirkungen auf die Gebietsabgrenzung mit der zuständigen Fachbehörde im Rahmen von Aufklärungsgesprächen diskutiert worden seien. Wie bereits dargelegt, sei eine

Änderung der Gebietsgrenzen nicht Aufgabe der FFH-Verträglichkeitsprüfung. Aus Sicht des Vorhabenträgers bestehe kein Korrekturbedarf für die FFH-Verträglichkeitsprüfung.

Eine Betroffenheit der Lebensraumtypen 6510, 3260 und 9110 sei nicht gegeben. Die Lebensraumtypen 6510 und 9110 seien am Pützertbach nicht Bestandteil des FFH-Gebietes. Eine Beeinträchtigung als Bestandteil des Lebensraumtyps 3260, der hier als Schutzziel ausgewiesen sei, würde in der Verträglichkeitsprüfung ausgeschlossen. Ergänzend wurde auf die Ausführungen zum Punkt „Betroffenheit einzelner Schutzgüter“ verwiesen.

Fehlerhafter Schutzmaßstab

Der BUND bemängelte, dass abgesehen von den Unstimmigkeiten und Lücken bei der Bestimmung der zu berücksichtigenden Erhaltungsziele die Gesamteinschätzung der fehlenden Betroffenheit nur dadurch zustande käme, dass erhebliche Beeinträchtigungen bagatellisiert oder gar nicht erst erfasst würden. Gleich auf S. 1 würde deutlich, dass der gesetzlich vorgegebene Prüfmaßstab verfehlt würde, da es dort heißt: *„In der vorliegenden Unterlage ist zu prüfen, ob erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ auftreten können.“* Die FFH-Richtlinie würde ohne Ausnahmeprüfung jedoch überhaupt keine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele zulassen. Auf eine Erheblichkeit käme es bei der Verletzung der Erhaltungsziele also gar nicht an.

Der Straßenbaulastträger stellte hierzu klar, dass der Prüfmaßstab den gesetzlichen Regeln der FFH-Richtlinie und des BNatSchG entsprechen würde. Darüber hinaus würden nach Einschätzung des Vorhabenträgers und der hinzugezogenen Behörden (Naturschutzbehörde) die weiteren (Bewertungs)maßstäbe der geltenden ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entsprechen. Hilfsweise würden Kriterien aus den einschlägigen Regelwerken entnommen, die in der FFH-Verträglichkeitsprüfung im Einzelnen als Quelle benannt seien.

Der BUND bemängelte des Weiteren, dass der Prüfmaßstab, den die FFH-Verträglichkeitsprüfung auf S. 49 zugrunde legen würde, unzutreffend sei. Dort sei Folgendes dargelegt: *„Dabei wird die Stabilität des Erhaltungszustands eines LRT oder einer Art als Ausgangspunkt für die Bewertung erheblicher Beeinträchtigungen herangezogen (ebd., S. 39 ff). Für Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL sind folgende Kriterien anzuwenden:“* Auch dieser Maßstab würde vom Verschlechterungsverbot des Art. 6 Abs. 3 in Verbindung mit Abs. 2 FFH-RL entscheidend abweichen.

Der Vorhabenträger erläuterte hierzu, dass die verwendete Bewertungsmethode auf dem „Leitfaden FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“ des BMVBW (2004) und der zur Verträglichkeitsprüfung ergangenen höchstrichterlichen Rechtsprechung basiere. Dies sei in der FFH-Verträglichkeitsprüfung auf S. 49 auch so dargestellt.

Der BUND kritisierte des Weiteren, dass die Vorstellungen, die auf S. 50/ 51 zur Berücksichtigung charakteristischer Arten im Sinne der FFH-RL zugrunde gelegt wurden, völlig unverständlich seien: *„Hierfür werden die Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten separat ermittelt und bewertet. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Arten nicht für sich selbst behandelt werden, sondern aufgrund der Informationen, die sie über die Reaktion der Lebensgemeinschaft des Lebensraums auf die vom Vorhaben ausgelösten Wirkprozesse vermitteln. Sie werden als Indikatoren für die Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps eingesetzt (KIFL et al. 2004, Merkblatt 19).“* Hier würde verkannt, dass jeder Lebensraumtyp nichts anderes als eine Ansammlung charakteristischer Arten sei. Es käme also auf die charakteristischen Arten selbst und deren Betroffenheit an. Deshalb müsse jede Betroffenheit der charakteristischen Arten ermittelt und für sich betrachtet werden, weil sich erst hieraus die Informationen ergeben würde, die eine Verschlechterung eines Lebensraumtyps erkennen lasse.

Der Vorhabenträger hat hierzu erläutert, dass die Auswahl der charakteristischen Arten mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord abgestimmt worden sei. Die Auswahl würde den einschlägigen fachlichen und rechtlichen Vorgaben entsprechen (siehe FFH-Verträglichkeitsprüfung, Unterlage 19.4.1, S. 10). Vorkommen im möglichen Wirkraum der A 1 und Empfindlichkeit der charakteristischen Arten seien in der FFH-Verträglichkeitsprüfung ab S. 39 dokumentiert. Mögliche vorhabensbedingte Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten würden in Kap. 6.2.1. folgende umfassend beurteilt. Somit bestünden keine Defizite hinsichtlich der Bearbeitung der charakteristischen Arten.

Nach Auffassung des BUND sei auch der Prüfmaßstab im Einzelnen fehlerhaft, wenn auf S. 8 ausgeführt würde: *„Die Falterart Blauschillernder Feuerfalter (*Lycaena helle*) wird im SDB (Stand 2012) unter der Kategorie „weitere Arten“ geführt. Die Art ist eine (nach zwischenzeitlicher Änderung der Anhänge der FFH-RL) nach Anhang II FFH-RL geschützte Tagfalterart. Entsprechend wird sie durch das LNatSchG Rheinland-Pfalz 2015 als Erhaltungsziel eingestuft. Für den Blauschillernden Feuerfalter liegen keine Nachweise am Grünbach und Pützertbach vor. Im Bewirtschaftungsplan werden die nächsten Vorkommen vom Unterlauf des Selbaches und im Wirftal genannt (SGD Nord 2017 Teil A S. 30).“*

Hier würde verkannt, dass es beim Habitatschutz nicht auf tatsächliche Vorkommen von Individuen in den zufällig untersuchten Einzeljahren ankomme, sondern auf den Schutz der Habitate der Arten. Dies müsse ganz besonders für Insektenarten gelten, die von Jahr zu Jahr stark schwankende Bestände aufweisen können oder aufgrund von stark schwankenden saisonalen Spitzen womöglich nur unzureichend erfasst würden. Die Habitate seien aber offenbar überhaupt nicht ermittelt worden, sodass der Gegenstand der Prüfung gänzlich neben der Sache liege. Der Hinweis auf FÖA (2014i) würde nicht verfangen, denn dort würden die hier thematisierten Arten überhaupt nicht genannt, sondern lediglich die Spanische Flagge untersucht. Sofern die Flächen unterhalb der sogenannten Bagatellschwellen nach LAMBRECHT UND TRAUTNER (2007) liegen würden und deshalb in der FFH-Verträglichkeitsprüfung keine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes angenommen

würde, sei daran zu erinnern, dass dieser Wert erstens nur ein einziges Mal pro Gebiet überhaupt in Anspruch genommen werden dürfe, was für das hier betroffene Gebiet in keiner Weise belegt sei, und zweitens nur eines von fünf kumulativ zu berücksichtigenden Kriterien sei.

Der Fachgutachter des Vorhabenträgers hat zum Blauschillernden Feuerfalter (*Lycaena helle*) erläutert, dass diese Art – wie in Kapitel 2.3 der FFH-Verträglichkeitsprüfung dargestellt - entsprechend § 17 Abs. 2 LNatSchG und entsprechend Bewirtschaftungsplan als Art, die eigenständiges Erhaltungsziel ist, berücksichtigt wurde. Eine mögliche Beeinträchtigung brauche in der Verträglichkeitsprüfung aber nicht besorgt und auch nicht untersucht werden, da sich die bekannten Vorkommen des Falters im FFH-Gebiet weit außerhalb des möglichen Wirkraumes der A 1 am Selbach und am Wirftbach befänden (siehe FFH-Verträglichkeitsprüfung, Unterlage 19.4.1, Seite 8). Der Bewirtschaftungsplan würde keine Maßnahmen für *Lycaena helle* an Grünbach/ Pützertbach nennen. Alle bekannten Vorkommen befänden sich somit in weiter Entfernung zum Grünbach/ Pützertbach. Auch sei den Unterlagen nicht zu entnehmen, dass hier Habitatpotenzial für die Art bestehe, welches dann als maßgeblicher Gebietsbestandteil zu berücksichtigen wäre. Nach Darstellung im Artensteckbrief Rheinland-Pfalz (LfU 2014) „ist das Flugareal der Falter eng begrenzt. *Lycaena helle* ist eine wenig mobile, standorttreue Falterart.“ Geeignete Habitate kämen im FFH-Gebiet im Wirkraum der A 1 nicht vor.

Betroffenheit einzelner Schutzgüter

Der Bund behauptete, dass der einmalig zugelassene Flächenverlust für den Lebensraumtyp 91E0* bereits durch das Vorhaben selbst in Anspruch genommen würde, da der Verlust im Bereich Pützertbach 850 m² betragen würde. Der angenommene nur graduelle Funktionsverlust von 45 %, der aus einem ganz anderen Kontext stamme (BRAHMS ET AL. 2009), sei hier aufgrund ganz anderer Umstände viel höher anzusetzen. Denn hier käme es anders als im zitierten Fall nicht nur zu reinen Gehölzrückschnitten, sondern gleichzeitig zu Verschlechterungen des Standortes durch Schadstoffeinträge, Verlärmungen und Verschattungen, die sich zusätzlich zum Rückschnitt der Gehölze dauerhaft nachteilig auswirken würde. Hinzu kämen störungsbedingte Beeinträchtigungen, die über 4-5 Jahre dauern würden. Auch hierin bestünde ein erheblicher Unterschied zu der Situation, die der Einschätzung von BRAHMS ET AL. (2009) zugrunde läge.

Der Straßenbaulastträger erläuterte hierzu, dass in der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.1, Kapitel 6.2.1) sämtliche Wirkungen (bau-, anlage- und betriebsbedingt) einschließlich der angemahnten Schadstoffeinträge, Verlärmung und Verschattung auf die Lebensraumtypen und deren charakteristische Arten umfassend berücksichtigt würden.

Zur Betroffenheit des Lebensraumtyps 91E0* (Auenwald) wurde dargelegt, dass der Auenwald im Bereich Pützertbach ausweislich der Karte 2 (Lebensraumtypen/ Arten) zur Unter-

lage 19.4.1 nicht Teil des FFH-Gebietes sei. Insoweit sei die vom BUND bezeichnete Fläche auch nicht Gegenstand der Beeinträchtigungsbetrachtung der FFH-Verträglichkeitsprüfung (und der darin vorgenommenen Summation gradueller Funktionsverluste).

Vom BUND wurde darüber hinaus kritisiert, dass der Lebensraumtyp 3260 nur unvollständig berücksichtigt würde; in der FFH-Verträglichkeitsprüfung hieße es: *„Der LRT reicht vom Westen bis in die Mitte der geplanten Talbrücke (siehe Karte 2). Lebensraumtypkennzeichnende Art ist das Gemeine Brunnenmoos (Fontinalis antipyretica) (OSIRIS Rheinland-Pfalz BT-5706-1374-2010). Der Pützertbach verläuft im Bereich der Talbrücke im Wald mit dem Charakter eines Quellbaches (Abbildung 6). Das Gewässer ist mit einer Breite von durchschnittlich 0,5 m bis maximal 1 m sehr schmal.“* Denn wie die Biotopkartierung des Landes belegen würde, ginge der wertvolle Bachabschnitt weiter. Dass über ein paar Meter die den Lebensraumtyp auszeichnende Vegetation fehle, würde es nicht rechtfertigen, den Bachabschnitt nicht dem Lebensraumtyp zuzurechnen.

Außerdem sei der direkte Flächenverlust nur eines von fünf kumulativ beachtlichen Kriterien, deren Einschlägigkeit vorliegend nicht abgeprüft worden sei. Einige seien jedoch ganz offensichtlich verletzt: So käme es, wie oben bereits beschrieben, nicht nur für einen Lebensraumtyp zu Verlusten, wie die FFH-Verträglichkeitsprüfung meint. Außer für den Lebensraumtyp 91E0* sei auch eine Betroffenheit von 6510, 3260 und 9110 gegeben, die bloß deshalb ausgeblendet worden seien, weil eine im Querungsbereich des Pützertbaches fehlerhafte Gebietsabgrenzung zugrunde gelegt worden sei. Dann träfe auch nicht mehr zu, dass Baustraßen und sonstige bauliche Einrichtungen keine Gebietsbestandteile in Anspruch nehmen würden.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu erläutert, dass die Berücksichtigung des Lebensraumtyps 3260 in der FFH-Verträglichkeitsprüfung in der vom Bewirtschaftungsplan vorgegebenen Abgrenzung erfolgt sei; diese Vorgehensweise sei von der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde (SGD Nord) ausdrücklich bestätigt worden. Alle möglichen Beeinträchtigungen seien berücksichtigt worden.

Eine Betroffenheit der Lebensraumtypen 6510, 3260 und 9110 sei nicht gegeben. Die Lebensraumtypen 6510 und 9110 seien am Pützertbach nicht Bestandteil des FFH-Gebietes. Eine Beeinträchtigung als Bestandteil des Lebensraumtyps 3260, der hier als Schutzziel ausgewiesen sei, würde in der Verträglichkeitsprüfung ausgeschlossen.

Der BUND legte dar, dass die vorgesehenen Schutzwände Schadstoffeinträge allenfalls mindern könnten, jedoch nicht verhindern. Der genaue Effekt sei in der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht quantifiziert, deshalb könne entgegen den Ausführungen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht von einer vollständigen Vermeidung von Spritzwassereinträgen ausgegangen werden. Damit würde es durch Eintrag von Salz aus der Tausalzabringung zur Schädigung auch der sonstigen Vegetation kommen, nicht nur über den Was-

serpfad. Wenn nach Errichtung der Straße überhaupt noch von einer Zuordnung zum Lebensraumtyp ausgegangen werden könne, würden allenfalls kleine Restqualitäten verbleiben.

Vom Vorhabenträger wurde hierzu auf die Ausführungen in Unterlage 19.4.1, Kapitel 3.7.4 verwiesen, wo erläutert sei, dass sich entlang von stark befahrenen Straßen hohe Schadstoffkonzentrationen nur in der Spritzwasserzone bis 10 m vom Fahrbahnrand feststellen lassen würden. Durch die Ausstattung der Talbrücken mit Spritzschutzwänden verbliebe der weitaus überwiegende Teil des mit Schadstoffen belasteten Spritzwassers innerhalb des Brückenbauwerkes, von wo es den Entwässerungsanlagen zugeleitet würde. Die Schadstoffeinträge würden soweit vermindert, dass keine Schädigungen zu befürchten seien.

Der BUND behauptete, dass nicht erkennbar sei, dass die Einträge von Schadstoffen angemessen berücksichtigt wurden. Die Vorsorgewerte der Bodenschutzverordnung könnten nicht herangezogen werden, um dem Verschlechterungsverbot nach der FFH-Richtlinie Genüge zu tun, zumal selbst kleine Eintragsmengen immer auch übergreifend im Zusammenhang mit den übrigen Beeinträchtigungen wie Lärm und anderen stofflichen Einträgen zu sehen seien. Von kleinen Eintragsmengen sei aber gar nicht auszugehen, wenn es in der Unterlage zu den wassertechnischen Untersuchungen heißt: *„Die Zunahme an versiegelter Fläche und an Böschungen führt zu einer drastischen Erhöhung des abflusswirksamen Niederschlags.“*

Der Vorhabenträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass mögliche projektbedingte Stoffeinträge in der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.1) in Kapitel 3.7 behandelt würden. Die Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen erfolge in Kapitel 6.2. und 6.3. Beeinträchtigungen durch Lärm, Einleitungen aus den Entwässerungsanlagen oder durch Stickstoffeinträge würden in Kapitel 6.2.1.3 begründet ausgeschlossen. Die Maßstäbe für die Beeinträchtigungsbeurteilung würden aus den in der Verträglichkeitsprüfung zitierten Quellen, LRT- und artspezifisch, herangezogen. Vorsorgewerte der Bodenschutzverordnung würden keine Anwendung finden.

Zur Erhöhung des abflusswirksamen Niederschlags wurde erläutert, dass die in der Unterlage 18 (Wassertechnische Untersuchung) auf Seite 13 beschriebene „Zunahme an versiegelter Fläche und an Böschungen ... einer drastischen Erhöhung des abflusswirksamen Niederschlags.“ eine allgemeine Aussage ohne Berücksichtigung weiterer Maßnahmen sei. In den weiteren Ausführungen der Unterlage 18 würden auf Grundlage der einschlägigen Regelwerke (RAS-Ew 2005 und DWA M-153) Maßnahmen zur Regenrückhaltung entwickelt, um die Zunahme des abflusswirksamen Niederschlags zu vermindern. Die Konzeption, Lage und Bemessung der Regenrückhaltebecken sei mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Trier abgestimmt worden.

Der BUND bemängelte darüber hinaus, dass auch die Einschätzung der Auswirkungen, die für die Fisch- und sonstige Fauna und den Lebensraumtyp 3260 von den Salzeinträgen und mit Einleitung über die Regenrückhaltebecken ausgingen, nicht nachvollziehbar sei. Einerseits stelle die FFH-VP fest, dass es keine wissenschaftlich begründeten Empfindlichkeitsschwellen gäbe. An anderer Stelle in den Unterlagen hieße es: „Der Lebensraum gilt als empfindlich gegenüber stofflichen Einwirkungen. Insbesondere die im Straßenbetrieb anfallenden Stoffeinträge können zu Schädigungen von Flora und Fauna führen (BfN FFH-VP-Info).“ Dennoch würde aus den eigenen Recherchen, die zumindest für das Bachneunauge eine breite Spanne von beschriebenen Effekten dokumentiert, gefolgert „Bei Einhaltung der Werte kann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eine Beeinträchtigung des Gewässerlebensraumes ausgeschlossen werden.“ Quellen hierfür würden allerdings fehlen. Diese Schlussfolgerung sei deshalb nicht nachvollziehbar, zumal gerade bei den charakteristischen Arten der Fließgewässer mit einer Bandbreite an Reaktionen zu rechnen sei. Die Auswertung würde dokumentieren, dass das Verschwinden von Arten bereits bei Werten einsetzt, die vorliegend erreicht werden.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu ausgeführt, dass für die Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen durch Salz- bzw. Chlorideinträge in der FFH-Verträglichkeitsprüfung strenge Vorsorgewerte zu Grunde gelegt wurden (siehe Unterlage 19.6.10, Beurteilung der Chloridempfindlichkeit des Bachneunauges und der Fließgewässerlebensräume im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfungen, Seite 8):

- 40 mg/l Chlorid Jahresmittelwert
- 100 mg/l Chlorid für 1 Monat
- 400 mg/l Chlorid für max. 3 Tage

Bei Einhaltung dieser Werte könnten Beeinträchtigungen von Gewässerlebensräumen nach den besten wissenschaftlichen Erkenntnissen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Das gelte für den Gewässerlebensraum (LRT 3260) und für die Arten Bachneunauge und Groppe (s. die Angaben in der Fachliteratur in Unterlage 19.6.10, welche in der FFH-VP zugrunde gelegt wurden). Im Verfahren zur A 14 (BVerwG, Urteil 9 A 16.12 vom 3. Mai 2013) wurden 50 mg/l Chlorid im langjährigen Durchschnittswert als Schwellenwert für das Bachneunauge im Rahmen der FFH-VP zu Grunde gelegt und vom BVerwG als ausreichend erachtet (Rn. 36). Auch im Urteil zur A 20 Nord-Westumfahrung Hamburg (BVerwG 9 A 8.17 vom 27.11.2018, RN 73-74) wurde ein Schwellenwert von 50 mg/l Chlorid akzeptiert, bei dessen Einhaltung eine Beeinträchtigung von Neunaugenarten ausgeschlossen werden kann.

Diese strengen Vorsorgewerte wurden mit den Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord am 23.3.2015 abgestimmt. Sie sind inzwischen auch im „Leitfaden: Beurteilung von Chlo-

rideinleitungen aus Straßen in Fließgewässerlebensräume (LRT 3260) in der FFH-Verträglichkeitsprüfung“ des LBM RLP mit Rundschreiben vom 29. Mai 2017 für Straßenbauvorhaben in RLP eingeführt.

Der BUND wies darüber hinaus darauf hin, dass Vorschläge aus dem Bereich der Wasserrahmenrichtlinie, bei denen es um Klassensprünge gehe, keine Grundlage für eine FFH-VP seien, bei der Verschlechterungen generell zu vermeiden seien. Als Maßstab könne ebenso wenig herangezogen werden, wie weit die Toleranzgrenze der verschiedenen Arten reiche, was die Tiere also gerade noch ertragen könnten. Insofern seien die Annahmen zur Unbedenklichkeit der Salzeinträge ungeeignet. Vielmehr sei mit einer dauerhaften Verschlechterung des Gewässerzustandes in den betroffenen Fließgewässern zu rechnen. Der Vorsorgegrundsatz hätte auch in Bezug auf die als Erhaltungsziel festgelegte Groppe bemüht werden müssen, wenn in der FFH-VP festgestellt würde, dass für diese Art keine Untersuchungen zur Chloridempfindlichkeit bekannt seien.

Seitens des Straßenbaulasträgers wurde hierzu ausgeführt, dass die Kriterien der Bewertung unter den strengen Maßstäben der FFH-Richtlinie in Bezug auf die Lebensraumtypen und Arten, die Erhaltungsziele sind, entwickelt und angewandt wurden. Für die FFH-Verträglichkeitsprüfung wurden wesentlich strengere Vorsorgewerte als die Orientierungswerte zur Wasserrahmenrichtlinie mit 200 mg/l Chlorid im Jahresmittel zu Grunde gelegt (s. hierzu die detaillierten Ausführungen im vorstehenden Punkt).

Der BUND bemängelte, dass auch die kumulative Betrachtung unvollständig geblieben sei. Die für den Querungsbereich des Pützertbaches beispielhaft beschriebenen Defizite würden sich auch an weiteren Stellen des FFH-Gebietes ergeben, etwa im Bereich des Baches, der mit dem Bauwerk BW 16 gequert wird. Hier befänden sich im Trassenbereich und unmittelbar an den als FFH-Gebiet ausgewiesenen Gewässerlauf Lebensraumtypen, die zum FFH-Gebiet hätten hinzugezogen werden müssen. Es seien dies insbesondere der LRT 9110. Ob auch der LRT 91E0 betroffen sei, könne nicht ausgeschlossen werden, da offenbar die Kartierungsgrenzen des Leitfadens zur Erfassung der FFH-Lebensraumtypen zugrunde gelegt worden seien. Es hätten aber zumindest die Flächen des LRT 9110 bilanziert und als habitatschutzrechtlich relevanter Eingriff berücksichtigt werden müssen. Dann würde sich herausstellen, dass auch im Bereich von BW 16 erhebliche Beeinträchtigungen durch Rodungen und Rückschnitt bei diesem Lebensraumtyp eintreten würden.

Würde man diese Flächen dem FFH-Gebiet zurechnen, wie es nach fachlichen Kriterien zur Abgrenzung von FFH-Gebieten geboten sei, so würden sich hier allein aufgrund der Flächeninanspruchnahme des LRT 9110 erhebliche Beeinträchtigungen ergeben, denn wegen der geringen lichten Höhe würden die Buchenbestände auf der Trassenbreite vollständig zurückgeschnitten und könnten nicht wieder voll ausschlagen. Die Breite der freigestellten Fläche würde sogar über die Trassenbreite deutlich hinausgehen, um auch für

den späteren Betrieb die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Insofern sei es nicht zutreffend, dass die baulichen Einrichtungen keine Flächen innerhalb des FFH-Gebietes in Anspruch nehmen würden.

Seitens des Fachgutachters wurde hierzu ausgeführt, dass mit Blick auf die Summation (nicht Kumulation) der Einwirkungen die Beeinträchtigungsermittlung alle relevanten Einwirkungen auf einen Lebensraumtyp oder eine Anhang II-Art, die Gegenstand der Erhaltungsziele ist, korrekt im Sinne der methodischen Vorschriften ermittelt und bewertet hat. In Bezug auf den angesprochenen Bereich bei BW 16 würde dies Folgendes bedeuten:

Die Talbrücke Bongard (BW 16) quert den Hardtbach, der Teil des FFH-Gebietes ist. Laut Bewirtschaftungsplan ist der Hardtbach nicht als LRT 3260 ausgebildet. Es sind dort auch keine Entwicklungsmaßnahmen des Bewirtschaftungsplans vorgesehen.

Der LRT 9110 ist im Querungsbereich des BW 16 nicht Bestandteil des FFH-Gebietes (vgl. Unterlage 19.4.1, Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“). Eine mögliche Beeinträchtigung der betreffenden Flächen wirkt sich dementsprechend nicht negativ auf die Erhaltungsziele im FFH-Gebiet aus. Es sind daher keine Defizite in der FFH-Verträglichkeitsprüfung zu erkennen.

Der BUND bemängelte, dass bei der Abgrenzung des FFH-Gebietes im Bereich des Bauwerks BW 16 auch der südliche Arm des dortigen Bachlaufs, der nach der landesweiten Biotopkartierung zu einer Biotopseinheit gehört und die Kriterien als FFH- Lebensraumtyp in gleicher Weise erfüllen würde, fehlerhaft ausgeblendet worden sei.

Der Gutachter erläuterte hierzu, dass der südliche Arm des Bachlaufs nicht Bestandteil des FFH-Gebietes sei und daher folgerichtig in der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht weiter betrachtet worden sei.

Der BUND wies darauf hin, dass die Bechsteinfledermaus bei den Untersuchungen zur Planung der A 1 mit einer Wochenstube im Bereich dieses FFH-Gebietes ermittelt wurde. Die Quartiere würden sich weit überwiegend in Flächen mit FFH-LRT befinden, die unmittelbar an das gemeldete, in diesem Bereich aber lediglich linienförmig festgesetzte FFH-Gebiet grenzen. Auch hier wäre deshalb eine Erweiterung des Gebietes notwendig gewesen, um der Bechsteinfledermaus-Wochenstube den Gebietsschutz zuteilwerden zu lassen. Wenn die verschiedenen Unterlagen wie selbstverständlich davon ausgehen, Lebensräume des Standarddatenbogens gar nicht mehr zu berücksichtigen, weil sie entweder nicht gefunden, mittlerweile wieder verschwunden oder aufgrund eines wissenschaftlichen Irrtums in den Standarddatenbogen gelangt seien, dann müsse auch das Umgekehrte gelten, dass nämlich Schutzgüter, die im Gebiet auftreten, aber bisher nicht berücksichtigt worden sind, weil sie z. B. nicht bekannt waren oder übersehen worden sind, nachträglich als Erhaltungsziele beachtet und die Grenzen des FFH-Gebietes entsprechend angepasst

werden. Der Artenschutz nach § 44 Abs. 1 BNatSchG würde hierfür keinen adäquaten Ersatz darstellen.

Seitens des Straßenbulasträgers wurde hierzu dargelegt, dass die Bechsteinfledermaus kein Erhaltungsziel des FFH-Gebietes sei. Eventuelle Auswirkungen auf die Bechsteinfledermaus seien daher nicht geeignet, die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes zu beeinträchtigen. In der FFH-Verträglichkeitsprüfung würden keine Defizite bestehen.

Des Weiteren kritisierte der BUND, dass die im Bereich der Trasse erkannten Flächen des LRT 91E0* als Bestandteil des LRT 3260 gewertet und weiter behandelt wurden. Damit würde das strengere Schutzregime für prioritäre Lebensraumtypen unterlaufen, zumal es sich offenbar nicht einmal um kleine Flächen handeln würde. Der funktionale Zusammenhang würde zwar von Fall zu Fall vielleicht die gemeinsame Befassung rechtfertigen, dann aber unter „Federführung“ des prioritären Lebensraumtyps. Wenn dann im Weiteren darauf abgestellt würde, dass der LRT 3260 nicht stickstoffempfindlich sei (siehe FFH-VP), dann würde gleichzeitig die Betroffenheit des LRT 91E0* ausgeblendet. Erst recht könne der prioritäre Lebensraumtyp nicht einfach nur deshalb ausgeblendet werden, weil solche Flächen aus fachlich nicht nachvollziehbaren Gründen nicht in die Gebietsgrenzen einbezogen worden seien, sie aber gleichzeitig aufgrund der Biotopkartierung des Landes im Nahbereich der Trasse Bestände mit einer Parzellengröße von fast 3,5 ha ausweisen würden, wie dies sogar die FFH-Verträglichkeitsprüfung dokumentieren würde. Fehler ergäben sich auch daraus, dass zwar eingeräumt würde, es könne zum Verlust von Höhlen bei der Bau-
feldfreistellung kommen. Da aber Höhlenbrüter nicht zum Spektrum der Charakteristischen Vogelarten (des LRT 3260) gehören, sei dies auch keine Beeinträchtigung des Erhaltungsziels. Ein solches Ergebnis käme allein durch den planerischen Kunstgriff zustande, dass der bachbegleitende Auwald dem Fließgewässer zugerechnet und nicht separat anerkannt würde. Würde man die beiden zwar benachbarten, aber völlig verschiedenen Lebensraumtypen trennen, wie es korrekterweise zu erfolgen hätte, dann wären für 91E0* gleich mehrere Höhlenbrüter zu berücksichtigen gewesen, die charakteristisch für den Lebensraumtyp sind. Mit der Weidenmeise sei eine Art sogar im Eingriffsbereich im Jahr der Kartierungen konkret nachgewiesen worden. Auf das Vorkommen der Arten in den zufällig ausgewählten Erfassungsjahren würde es jedoch überhaupt nicht ankommen, sondern auf die Habitateignung der Flächen, die hier gegeben sei. Insofern seien gleich zwei Annahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung falsch:

- Im Bereich der Talbrücke würden charakteristische Vogelarten des LRT 91E0 sehr wohl vorkommen.
- Hinsichtlich der Lärmempfindlichkeit dieser Art würde nach BMVBS (2010) gelten, dass die Habitateignung bei der prognostizierten Verkehrsmenge um 60 % abnehmen würde und damit erheblich betroffen sei.

Der Fachgutachter wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass der strittige Auwald am Pützertbach, den der BUND dem LRT 91E0* zuordnet, aus den bereits dargestellten Gründen nicht als solcher Bestandteil des FFH-Gebietes sei. Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt, sei das im Bereich der Talbrücke als Erhaltungsziel ausgewiesene Fließgewässer als Lebensraumtyp 3260 zu betrachten. Die ermittelte Beeinträchtigung des Auwaldes führe entsprechend der Darstellungen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung (s. Unterlage 19.4.1, Kap.6.2.1) nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des LRT 3260.

In Bezug auf die Weidenmeise erläuterte der Gutachter, dass diese in der FFH-Verträglichkeitsprüfung keine Charakteristische Art des LRT 3260 sei. Eine mögliche Beeinträchtigung der Weidenmeise könne sich entsprechend auf den Erhaltungszustand des Fließgewässer-Lebensraumtyps nicht nachteilig auswirken und müsse daher auch nicht weiter behandelt werden. Insoweit müsse auch mit Blick auf die Lärmempfindlichkeit der Art keine Beeinträchtigungsermittlung erfolgen; die Belastungswerte nach GARNIEL & MIERWALD (BMVBS 2010) seien bereits deswegen nicht anwendbar.

Der BUND wies darauf hin, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung davon ausgehen würde, dass Wasserramsel, Eisvogel und Gebirgsstelze charakteristisch für den LRT 3260 seien. Diese Arten würden allein durch den über vier bis fünf Jahre währenden Baubetrieb erheblich gestört. Denn wenn es womöglich über diesen Zeitraum jeweils zu Brutauffällen kommen würde, sei das nicht mehr unerheblich. Hinzu würden die nach wie vor beachtlichen Störungseffekte aus dem laufenden Betrieb kommen, die durch Wände allenfalls gemindert, nicht jedoch ausgeschlossen würden.

Der Gutachter erläuterte hierzu, dass die vom BUND genannten charakteristischen Vogelarten Wasserramsel, Eisvogel und Gebirgsstelze des LRT 3260 im möglichen Wirkraum der Talbrücke Pützertbach nicht vorkommen würden. Dies sei aus den ornithologischen Kartierungen, deren Ergebnisse diesen Bereich betreffend in der Unterlage 19.6.24 (Unterlage 19.6.24.3, Karte 1, Blatt 2 sowie Unterlage 19.6.24.5, Karte 2, Blatt 2) dargestellt sind, ersichtlich. Eine Störung der genannten Arten könne daher ausgeschlossen werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich in Bezug auf vorstehend ausgeführten Punkte der Auffassung des Vorhabenträgers bzw. der Fachgutachter an. Die Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ ist ordnungsgemäß im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben erfolgt. Das Ergebnis, dass das Straßenbauvorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung nach Maßgabe der durchgeführten Untersuchungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt, ist nicht zu beanstanden.

Insbesondere die Einwendungen bezüglich der angeblich fehlerhaften Berücksichtigung eines LRT 91E0* im Bereich des Pützertbachs konnten durch eine zusätzlich eingeholte Stel-

lungnahme des sachverständigen Planungsbüros „FÖA Landschaftsplanung GmbH“ entkräftet werden. Im Rahmen dieser Stellungnahme wurde geprüft, ob eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ vorliegen könnte, wenn der außerhalb des Gebietes gelegene Auenwald – der in der FFH-Verträglichkeitsprüfung von 2018 in Abstimmung mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als funktionaler Teil des Gewässerlebensraumtyps 3260 „Fließgewässer mit flutender Wasservegetation“ gewertet wurde – vorsorglich als Lebensraumtyp *91E0 betrachtet würde.

Diese vorsorgliche Prüfung des Auenwaldes im Querungsbereich der Talbrücke Pützerbach als zum FFH-Gebiet gehörender Lebensraumtyp *91E0 kam zu dem Ergebnis, dass ein gradueller Funktionsverlust von 383 m² durch Bau und Anlage der A 1 zu erwarten sei. Diese Beeinträchtigung sei entsprechend dem BfN-Orientierungswert als Bagatelle zu werten und nicht erheblich.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die zusätzlich eingeholte Stellungnahme in Bezug auf mögliche Beeinträchtigungen des Auenwaldes am Pützerbach als sachgerecht und schließt sich dem Ergebnis vollinhaltlich an. Auch die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Obere Naturschutzbehörde hat dem Ergebnis der ergänzenden Stellungnahme mit Schreiben vom 7.10.2020 zugestimmt.

Vor dem Hintergrund der Aktualisierung der HBEFA 4.1 wurde 2021 nicht nur die Luftschadstoffuntersuchung überprüft, sondern auch eine nachträgliche Stellungnahme zu der Frage eingeholt, ob sich durch die aktualisierte HBEFA 4.1 relevante Änderungen in Bezug auf die Critical Load-Betrachtung im Bereich Grünbach/ Pützerbach ergeben könnten. Die Stellungnahme kam zu dem Ergebnis, dass vor dem Hintergrund der derzeitigen Vorbelastungen und der maximal zu erwartenden Zusatzbelastung der Critical Load für den (vorsorglich unterstellten) Lebensraumtyp *91E0 nicht überschritten wird.

Eine nochmalige Überprüfung am 23.01.2023, ob sich bei Beachtung der zwischenzeitlich aktualisierten HBEFA Version 4.2 Änderungen in der Bewertung ergeben würden, hat bestätigt, dass vor dem Hintergrund der derzeitigen Vorbelastungen und der maximal zu erwartenden Zusatzbelastung der Critical Load nach wie vor nicht überschritten wird.

Die Einwendungen des BUND gegen die FFH-Verträglichkeitsprüfung „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ werden daher zurückgewiesen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzend auf die Ausführungen unter Nr. X in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

- Der BUND hat kritisiert, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung zum **Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“** zu dem Ergebnis komme, dass die auf 3.500 m durch das Vogelschutzgebiet verlaufende A 1 nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebietes führen würde. Dieses Ergebnis sei nach Auffassung des BUND

unzutreffend, da die Gutachter dabei von einigen grundsätzlich unzutreffenden Annahmen ausgehen würden. Zuerst einmal sei mit der Landesverordnung keine Umsetzung der Vogelschutzgebiete erfolgt, wie sie in § 33 BNatSchG vorgesehen sei. § 34 BNatSchG sei also nicht als Prüfmaßstab anwendbar. Die Landesverordnung könne nicht als gleichwertige Regelung gewertet werden, wie sie eine spezifische und sachgerechte LSG- oder NSG-Ausweisung darstellen würde. Erneut würden falsche Prüfmaßstäbe angelegt, was anschließend artweise dargelegt würde.

Faktisches, mindestens aber teilfaktisches Vogelschutzgebiet

Die Landesverordnung zum Schutz der Vogelschutzgebiete erfüllt nach Auffassung des BUND keine der Voraussetzungen, die in § 33 BNatSchG zur Umsetzung des nationalen Schutzes für EU-Vogelschutzgebiete gefordert seien. Die Mängel würden besonders deutlich, wenn man zum Vergleich die Umsetzung des nordrhein-westfälischen Gebietsteils im Landschaftsplan von Blankenheim heranziehen würde. Deshalb würde es sich beim EU-Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ um ein faktisches Vogelschutzgebiet handeln, welches nach Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie zu behandeln sei. Von der Anwendung des § 34 BNatSchG sei für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ nicht auszugehen.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass sich die FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen an geltendem Bundes- und Landesrecht zu orientieren haben. In Rheinland-Pfalz sind die Vogelschutzgebiete aufgrund von § 17 Abs. 2 des Landesnaturschutzgesetzes in Verbindung mit Anlage 2 zu besonderen Schutzgebieten erklärt worden. Die Erhaltungsziele für die jeweiligen Gebiete sind in Anlage 2 zum Landesnaturschutzgesetz bestimmt worden. Die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung der Schutz- und Erhaltungsziele in den in Anlage 2 LNatSchG Rheinland-Pfalz aufgeführten Gebieten werden nach § 17 Abs. 3 LNatSchG in Bewirtschaftungsplänen konkretisiert.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die Vorgehensweise des Landes Rheinland-Pfalz bei der Unterschützstellung der rheinland-pfälzischen Vogelschutzgebiete und die sich hieran orientierende Prüfung der Vogelschutz-Verträglichkeit des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde rechtlich nicht zu beanstanden ist.

Nach Art. 4 Abs. 1 Satz 4 VS-RL und § 32 Abs. 1 und 2 BNatSchG erklären die Mitgliedstaaten die für die Erhaltung der in Anhang I aufgeführten Vogelarten „zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete“ zu besonderen Schutzgebieten. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist den Mitgliedstaaten hierbei ein fachlicher Beurteilungsspielraum hinsichtlich der Frage eröffnet, welche Gebiete nach ornithologischen Kriterien für die Erhaltung der in Anhang I der Richtlinie aufgeführten Vogelarten „zahlen- und flächenmäßig“ am geeignetsten sind. Die Anforderungen an die Zulässigkeit eines Vorhabens, das sich auf ein dem Schutz der Vogelschutzrichtlinie unterfallendes Gebiet auswir-

ken kann, hängen davon ab, ob das betreffende Gebiet gemäß den vorstehenden Vorschriften des Art. 4 Abs. 1 Satz 2 VS-RL i.V.m. § 32 Abs. 2 BNatSchG und unter Berücksichtigung des ihnen dabei zuerkannten Beurteilungsmaßstabes zu einem besonders geschützten Vogelschutzgebiet erklärt worden ist. Bei Vorhaben im Bereich von Gebieten, die die Voraussetzungen nach Art. 4 Abs. 1 Satz 1 VS-RL und § 32 Abs. 1 und 2 BNatSchG für eine Ausweisung und Unterschutzstellung als Vogelschutzgebiet erfüllen, die aber noch nicht nach § 4 Abs. 1 Satz 4 Vs-RL und § 32 Abs. 2 BNatSchG zu besonderen Schutzgebieten erklärt worden sind (sog. „faktische Vogelschutzgebiete“), beurteilt sich die Zulässigkeit des Vorhabens und damit auch die Rechtmäßigkeit der Zulassungsentscheidung nach Art. 4 Abs. 4 Vogelschutz-RL und nicht nach dem weniger strengen Schutzregime, das Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL und die seiner Umsetzung dienenden Vorschrift des § 34 BNatSchG errichten. Mit der Schutzgebietserklärung geht das Gebiet nach Art. 7 der FFH-RL in das Schutzregime dieser Richtlinie über. Auf ausgewiesene Vogelschutzgebiete ist deshalb das System habitatschutzrechtlicher Prüf- und Verfahrensschritte anzuwenden, welches der Bundesgesetzgeber in Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben des Art. 6 Abs. 2 bis 4 FFH-RL in § 34 Abs. 2 bis 5 BNatSchG normiert hat.

Gemessen an diesen Rechtsgrundsätzen handelt es sich bei den vom Land Rheinland-Pfalz als besondere Vogelschutzgebiete ausgewiesenen und unter Schutz gestellten Gebieten um erklärte Vogelschutzgebiete im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Satz 4 VS-RL und § 32 BNatSchG, und nicht um sog. „faktische Vogelschutzgebiete“. Dies gilt für die vom Land ausgewiesenen Vogelschutzgebiete im Allgemeinen und für das hier angesprochene Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ im Besonderen. Für diese Gebiete durften aufgrund des gemäß Art. 7 FFH-RL bewirkten Regimewechsels Verträglichkeitsprüfungen am Maßstab des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL und § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG durchgeführt werden.

Der BUND trug darüber hinaus vor, dass die Gutachter unzutreffend davon ausgingen, dass lediglich die in der Anlage zum Gesetz genannten Hauptvorkommen berücksichtigt werden müssten. Hierzu wurde auf die Position der EU-Kommission verwiesen, wonach die im Rahmen einer Antwort auf eine Anfrage im EU-Parlament folgendes ausgeführt habe: „Die Kommission stimmt der Frau Abgeordneten zu, dass die Vorkommen sämtlicher im Standarddatenbogen aufgeführten Arten den Schutz nach Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie 79/409/EWG genießen (der nach Ausweisung der besonderen Schutzgebiete -BSG - und Vorlage bei der Kommission durch den Schutz nach Artikel 6 Absatz 2, 3 und 4 der Richtlinie 92/43/EWG ersetzt wurde). Die Kommission geht davon aus, dass der Lebensraum aller im Standarddatenbogen aufgeführten Arten in einem BSG geschützt wird, wobei die Art, zu deren Erhaltung das Gebiet ausgewiesen wurde, besonders berücksichtigt wird.“

Der BUND erklärte darüber hinaus, dass die EU-Kommission ferner feststellte, dass die Voraussetzung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach es darauf ankomme, ob die Arten als solche gekennzeichnet sind, die für die Ausweisung des Gebietes maßgeblich seien,

bei den Gebieten aus Rheinland-Pfalz nicht erfüllt sei, „denn: „Deutschland hat die Standarddatenbögen ohne Hinweis darauf eingereicht, dass nur Hauptvorkommen den besonderen Schutz nach Richtlinie 79/409/EWG genießen würden.“

Somit sei für das EU-Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ auf folgende Kluft zu verweisen: Während sich die FFH-Verträglichkeitsprüfung auf die als Hauptvorkommen geführten Arten Eisvogel, Haselhuhn, Raufußkauz, Rotmilan, Schwarzspecht, Schwarzstorch, Uhu, Wespenbussard und Zippammer beschränken würde, ginge die EU-Kommission davon aus, „dass der Lebensraum aller im Standarddatenbogen aufgeführten Arten in einem BSG geschützt wird“. Damit würde es sich selbst für den Fall, dass die Landesregelung zum Schutz der Vogelschutzgebiete den Anforderungen des § 33 BNatSchG genügen sollte, für die Arten Ziegenmelker, Wanderfalke, Baumfalke, Wendehals, Neuntöter, Raubwürger, Heidelerche, Mittelspecht, Kleinspecht, Grauspecht, Braunkehlchen und Schwarzkehlchen um ein faktisches Vogelschutzgebiet handeln, weil sich die Landesregelung nach der Rechtsprechung des OVG Koblenz nicht auf diese Arten erstreckt. Für diese Arten seien die Beeinträchtigungen daher nach Art. 4 Abs. 4 Satz 1 Vogelschutzrichtlinie zu beurteilen, was in der FFH-VP nicht erfolgt sei.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu erläutert, dass die Vogelarten, die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ sind, in der Anlage 2 zu § 17 LNatSchG namentlich aufgeführt seien. Für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ sind nach Abs. 1 die Arten Schwarzstorch (H), Wespenbussard (H), Rotmilan (H), Haselhuhn (H), Uhu (H), Raufußkauz (H), Eisvogel (H), Schwarzspecht (H), Grauspecht, Mittelspecht, Neuntöter, Wanderfalke und nach Abs. 2 die Zippammer (H), Wendehals, Braunkehlchen benannt. Dabei werden mit „(H)“ bezeichnete Vogelarten als Hauptvorkommen definiert, „die für die Bestimmung der Erhaltungsziele charakteristisch sind“. Insofern mache der Landesgesetzgeber von einem fachlichen Beurteilungsspielraum Gebrauch, welcher von den Verwaltungsgerichten akzeptiert sei. Die Beschränkung auf die Untersuchung der Hauptvorkommen im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung sei daher sachgerecht erfolgt.

Der Vorhabenträger vertrat in seiner Stellungnahme darüber hinaus die Auffassung, dass aus der Antwort der Kommission keineswegs die vom BUND vertretene Auffassung ersichtlich sei, dass das Land die Nebenvorkommen im Rahmen der Festlegung der Erhaltungsziele gleichwertig mit den Hauptvorkommen berücksichtigen müsste. Vielmehr würde eine Einschätzungsprärogative des Landes ersichtlich.

Der Vorhabenträger ging weiterhin nicht davon aus, dass das Vogelschutzgebiet als „faktisches Vogelschutzgebiet“ in Bezug auf die Arten zu behandeln wäre, die „Nebenvorkommen“ sind und insoweit im Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ nicht unter den Schutz nach Art. 6 (3) in Verbindung mit Art. 7 FFH-RL fallen würden.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass es sich bei dem Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ nicht um ein faktisches bzw. teil-faktisches Vogelschutzgebiet handelt (s. auch

vorstehende Ausführungen auf S. 383 ff dieses Beschlusses). Die durchgeführte Verträglichkeitsprüfung ist sachgerecht erfolgt und auch die Beschränkung auf die in diesem Gebiet als „Hauptvorkommen“ benannten Vogelarten ist rechtlich nicht zu beanstanden. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die als Nebenvorkommen bezeichneten Vogelarten ebenfalls hinreichend naturschutzfachlich gewürdigt wurden. Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Untersuchungen wurden sie ebenfalls umfassend beleuchtet. Eine nachträglich eingeholte Stellungnahme des Straßenbulasträgers hat zudem ergeben, dass selbst bei einer Berücksichtigung der Nebenvorkommen keine habitatschutzrechtlichen Bedenken gegen eine Zulassung des Vorhabens bestehen würden.

Fehlerhafter Prüfmaßstab

Der BUND trug vor, dass auch die Prüfungen für die berücksichtigten Arten nach dem Maßstab des § 34 BNatSchG fehlerhaft seien. Dies würde bereits bei einem ersten, groben Blick auf das Vorhaben deutlich:

Die im EU-Vogelschutzgebiet dauerhaft in Anspruch genommene Fläche umfasse ca. 35 ha. Die darüber hinaus störungsbedingt beeinträchtigte Fläche, die je nach Art bis zu 500 m vom Fahrbahnrand in das Gebiet hineinreiche, summiere sich auf weitere 350 ha, wobei die Habitate innerhalb der ersten 100 m einen Wertverlust von bis zu 75 % erfahren würden.

Die Unterlagen räumten ein, dass für die Vogelarten Uhu und Rotmilan Nahrungsflächen, die das Vogelschutzgebiet funktional ergänzen, außerhalb der Gebietsgrenzen liegen würden. Sie hätten deshalb in das EU-Vogelschutzgebiet integriert werden müssen. Auch sie würden entlang der Trasse eine Verschlechterung erfahren. Derart große Flächenverluste würden also selbstverständlich eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele darstellen. Die Auswirkungen gingen darüber sogar noch hinaus, weil nämlich am westlichen Rand des Vogelschutzgebietes lediglich ein kleiner Streifen verbliebe, der vom restlichen Vogelschutzgebiet isoliert wäre und deshalb ebenfalls als Vollverlust zu verbuchen sei. Als Vergleichsmaßstab für erhebliche Beeinträchtigungen von EU-Vogelschutzgebieten wurde auf die Santana-Entscheidung verwiesen, in der der Europäische Gerichtshof bei einem Flächenverlust von nur 4 ha ganz selbstverständlich von einer unzulässigen Beeinträchtigung ausgegangen war.

Wie allein schon die Ermittlungen zur Verteilung der Habitate der in der FFH-Verträglichkeitsprüfung näher untersuchten Arten deutlich machen würde, seien von dieser direkten Flächeninanspruchnahme und von den störungsbedingten Verschlechterungen keine irgendwie irrelevanten Randflächen, sondern ausgewiesene Habitatflächen der Arten und damit Kernareale des Vogelschutzgebietes betroffen. Es würden zwar nur für vier von insgesamt 21 Vogelarten Karten zu den Habitaten in der FFH-Verträglichkeitsprüfung vorgelegt, es ließe sich aber abschätzen, dass praktisch alle Flächenverluste die Habitate mindestens einer Vogelart betreffen würden. Gleiches würde auch für die störungsbedingt z.T. massiv beeinträchtigten Flächen gelten.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme dargelegt, dass die vom BUND behaupteten Werte keine Grundlage hätten und aus der Verträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 19.4.3, Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“) nicht herzuleiten seien. Die methodischen Grundlagen der Verträglichkeitsuntersuchung, insbesondere die für eine realistische Beeinträchtigungsprognose grundlegende Unterscheidung der in Karte 2 Blatt 1 ff. dargestellten potenziellen Brut- und Nahrungshabitate, seien in Kapitel 5 der Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.3) eingehend erläutert. Die darauf aufbauend ermittelten, artspezifisch zutreffenden Werte für Flächenbeeinträchtigungen der Erhaltungszielarten durch Überbauung und Störung fänden sich in der Verträglichkeitsuntersuchung in Kapitel 9. Auf diese Werte und ihre Ableitung würde der BUND offenbar keinen Bezug nehmen, vielmehr würde er eigene Beeinträchtigungskennzahlen entwickeln, welche aber nicht zutreffen würden.

Flächen außerhalb des Vogelschutzgebietes würden in der Verträglichkeitsuntersuchung als „funktional ergänzend“ beschrieben (s. Kap. 5.1, S. 16). Das Vorhandensein von Nahrungshabitaten von großräumig agierenden Vogelarten (Uhu, Rotmilan) rechtfertige auch nicht die Einbeziehung der betreffenden Flächen in das Vogelschutzgebiet. Schon gar nicht hätten sie eine so erhebliche Bedeutung, dass sie als faktisches Vogelschutzgebiet anzusehen seien. Der Bewirtschaftungsplan liefere jedenfalls keine Hinweise auf eine solche herausragende Bedeutung zur Erreichung des günstigen Erhaltungszustands der Arten im Vogelschutzgebiet. Tatsächlich sei es Normalität, dass bei großflächigen Schutzgebietsabgrenzungen und deren Grenzziehung Teilhabitate auch außerhalb der Schutzgebiete liegen würden.

Die Annahme einer Isolierung des westlich der Trasse liegenden Teils des Vogelschutzgebietes sei unzutreffend. Die Effekte seien in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung artspezifisch aufbereitet und bewertet. Die Beeinträchtigung würde entsprechend guter fachlicher Praxis unter Berücksichtigung der Verteilung der maßgeblichen Habitate für die relevanten, potenziell betroffenen Arten ermittelt. Die Vorkommen dieser Arten sind in Karte 2 (7 Blätter) beschrieben, soweit für die Vorkommen im potenziellen Wirkraum unter Berücksichtigung der Empfindlichkeit der Erhaltungszielarten (vgl. Unterlage 19.4.3 in Kapitel 7) mögliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden könnten.

Soweit artspezifisch die vom BUND allgemein formulierten Zerschneidungseffekte als Wirkungen relevant seien, würden sich hierzu in der Verträglichkeitsuntersuchung umfangreiche Darlegungen finden (siehe z. B. Kapitel 7.4.4 bezüglich Haselhuhn).

Der BUND wies darüber hinaus auf Folgendes hin: Wenn die Gutachter dennoch zu dem Ergebnis kämen, dass die Eingriffe in das Vogelschutzgebiet unerheblich seien, so hätte das damit zu tun, dass hier Begrifflichkeiten und Sachverhalte ganz verschiedener Rechtsfelder vermischt würden. Die nach Auffassung des BUND methodischen Fehler in der FFH-Verträglichkeitsprüfung seien kein Versehen:

So hieße es auf S. 16 der FFH-VP: *„Maßgebliche Gebietsbestandteile für die Vogelarten sind ihre Brut- und Nahrungshabitate.“* Diese Aufzählung sei unvollständig. In Vogelschutzgebieten seien auch Ruhe- und Ausweichräume sowie Flugkorridore zwischen verschiedenen Funktionsräumen zu sichern und im Rahmen einer FFH-VP zu berücksichtigen. Weiter hieße es: *„Die Bruthabitate ergeben sich unmittelbar aus der Kartierung der Brutvögel, für die in der Regel die Nutzung konkretisiert wird durch Angabe des besetzten Revierzentrum bzw. des besetzten Horst- oder Höhlenbaums. Diese Lokalitäten sind im Schwerpunkt Gegenstand der Beeinträchtigungsbewertung in Kapitel 9ff.“* Hier würde eine unzulässige Einschränkung vorgenommen. Gegenstand der Betrachtung einer FFH-VP seien nicht die zufällig im Erfassungsjahr besetzten Horste, sondern alle Teilhabitate der Art in einem EU-Vogelschutzgebiet und dazugehörige Pufferbereiche und somit auch Ruhebereiche, Standorte von Wechselhorsten, potenzielle Brutplätze und Flugkorridore zwischen den verschiedenen Habitatbestandteilen sowie Entwicklungsflächen zugunsten der Arten. Die in der FFH-Verträglichkeitsprüfung vorgenommene Verengung würde den Anforderungen an Schutz europäischer Vogelschutzgebiete daher nicht gerecht.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu erläutert, dass in der Verträglichkeitsuntersuchung alle ornithologischen Funktionen behandelt würden, die für den günstigen Erhaltungszustand der jeweiligen Vogelart im Vogelschutzgebiet gesichert werden müssten (auch Ruhe- und Ausweichräume sowie ggf. – soweit relevant – auch Flugkorridore). Dies sei aus den umfassenden Darstellungen zur Artökologie und zur Empfindlichkeit der Arten in der Verträglichkeitsuntersuchung ersichtlich. Der Vorwurf, dass die Verträglichkeitsuntersuchung methodische Fehler aufweise, sei daher nicht nachvollziehbar.

Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung seien nicht nur die „zufällig im Erfassungsjahr besetzten Horste“, wie vom BUND behauptet, sondern darüber hinaus potenzielle Brut- und Nahrungshabitate (vgl. Unterlage 19.4.3, Kapitel 5.1.), welche sich vor dem Hintergrund der Habitatstruktur und der oft aus mehreren Jahren vorliegenden Bezugsdaten ergeben würden. Die Betrachtung der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung umfasse alle für die Erhaltungszielarten maßgeblichen Habitate. Da diese in den gebietsbezogenen Unterlagen (Bewirtschaftungsplan) flächenbezogen nicht konkretisiert seien, dienten die wiederholten Kartierungen (vgl. Unterlage 19.4.3, Kapitel 4.2) zu deren Feststellung. Die Methodik der Kartierungen und die Ergebnisinterpretation in Bezug auf die Ausdehnung und Verteilung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile entsprächen der guten fachlichen Praxis und würden den rechtlichen Anforderungen an die Differenzierung und Begründung essenzieller und nicht als solche einzustufender Habitate gerecht.

Sowohl Kartierungen als auch Ergebnisinterpretation seien im Zuge des Aufstellungsprozesses der Planung mehrfach mit der zuständigen Naturschutzbehörde (Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, teilweise unter Hinzuziehung des Landesamtes für Umweltschutz in Spezialfragen) abgestimmt worden. Die Kartierungen entsprächen methodisch den zum Erfassungszeitpunkt aktuellen Standards.

Sofern funktionale Beziehungen eine Rolle spielen würden (relevante Ruhestätten, Flugkorridore etc.), seien diese in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung berücksichtigt (z. B. zu Querungen des Eisvogels am Nohner Bach, Kapitel 9.6.2).

Der BUND wies darauf hin, dass in EU-Vogelschutzgebieten Stoffeinträge und verkehrliche Immissionen von Relevanz seien, da sie auch die Habitate der zu schützenden Vogelarten beeinträchtigen würden. Es sei daher völlig ungenügend, wenn diese Effekte lediglich „als Bestandteil komplexer ungünstiger Wirkungen, die sich in Effektdistanzen niederschlagen“ behandelt würden, denn die Effektdistanzen würden stoffliche Einträge gar nicht als Komponente in sich aufnehmen.

Seitens des Fachgutachters wurde erläutert, dass alle relevanten Wirkungskomplexe entsprechend dem aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand erfasst und beurteilt worden seien. Die Relevanzeinstufung bezüglich der zu berücksichtigenden Wirkungen orientiere sich dabei an den diesbezüglichen Einstufungen des Info-Systems FFH-VP-Info des Bundesamtes für Naturschutz (Stand entsprechend FFH-VU), ergänzt um die einschlägige artbezogene Fachliteratur, welche in der Verträglichkeitsuntersuchung dokumentiert sei. Hinweise auf eine Relevanz von Stoffeinträgen für die Erhaltungszielarten, welche in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung stärker hätten berücksichtigt werden müssen, seien nicht bekannt.

Der Verweis in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 19.4.3, S. 42) auf die „Effektdistanzen“ sei allerdings missverständlich. Der Begriff der „Effektdistanz“ in der Verwendung bei Garniel & Mierwald würde die Wirkung von Stoffeinträgen nicht in den Wirkkomplex „Effektdistanz“ einschließen. Gemeint war die generell ungünstigere Habitateignung des straßennahen Bereichs, in dem Effekte von Stoffeinträgen eine Komponente innerhalb des Wirkungsmixes sein können.

Der BUND kritisierte, dass eine erhebliche Beeinträchtigung bei den wenigen Vogelarten, die näher untersucht wurden, auch deshalb in der FFH-VP verneint worden sei, weil vorgezogene Maßnahmen angerechnet wurden und deshalb unterstellt worden sei, die von den Beeinträchtigungen betroffenen Individuen könnten ja innerhalb des EU-Vogelschutzgebietes umziehen. Dieser Ansatz sei unzulässig. Weder Art. 4 Vogelschutzrichtlinie noch Art. 6 FFH-Richtlinie würden vorsehen, Autobahnvorhaben in Vogelschutzgebieten durch nachträgliche Verdichtung der Habitate der Arten in den Schutzgebieten ohne ein reguläres Ausnahmeverfahren zu realisieren. Derartigen Ansätzen hätte der Europäische Gerichtshof im Übrigen schon eine Absage erteilt. Darüber hinaus seien die vorgesehenen Maßnahmen nicht einmal als Kohärenzmaßnahmen in einem Ausnahmeverfahren zu gebrauchen, da ihnen nicht die erforderliche Wirksamkeit bescheinigt werden könne, wie die FFH-Verträglichkeitsprüfung selbst einräumen würden (dazu an anderer Stelle).

Der Gutachter erläuterte hierzu, dass alle Erhaltungszielarten, für die ein Vorkommen im detailliert untersuchten Bereich nicht auszuschließen war, untersucht worden seien (s. Unterlage 19.4.3, Kapitel 4.2).

Ein „Umziehen“ - wie vom BUND vorgetragen - würde in der Verträglichkeitsuntersuchung für keine dieser Arten unterstellt. Die Maßnahmen für den Schwarzstorch (Horstplattformen, Optimierung Nahrungshabitate) würden der Erhöhung des Habitatangebotes (Diversifizierung) und insoweit der Aufrechterhaltung eines günstigen Habitatangebotes im bestehenden Revier im Bereich Nohner Wald dienen (die Beeinträchtigung betrifft nicht den Schwarzstorch, der Erhaltungsziel ist, sondern Flächen / Habitate, die er opportunistisch innerhalb seines Aktionsraums nutzt; entsprechendes gilt für die Maßnahmen). Vergleichbare Maßnahmen für Tierarten, die Arten des Anhang II FFH-Richtlinie in FFH-Gebieten und Vogelarten in Vogelschutzgebieten seien, stünden in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des BVerwG und des EuGH.

Für Rotmilan und Uhu seien Maßnahmen zur Vermeidung von Kollisionsgefahren (Vermeidung attraktiver Jagdflächen nahe der Autobahn) vorgesehen, die ebenfalls nichts mit einem „Umziehen“ zu tun hätten. Für die weiteren in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung näher betrachteten Arten Eisvogel, Schwarzspecht und Wespenbussard seien keine vorgezogenen Maßnahmen zur Abwendung von erheblichen Beeinträchtigungen geplant.

Fehlerhafte Bewertung zum Haselhuhn

Der BUND wies darauf hin, dass das, was allgemein für die Vogelarten im Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ gälte, sich in besonderer Weise beim Haselhuhn zuspitzen würde. Hier würde die FFH-Verträglichkeitsprüfung in ihrer Bewertung lediglich ausführen: *„Im detailliert untersuchten Bereich des Abschnitts Kelberg-Adenau existieren keine Haselhuhnvorkommen (vgl Kap. 5.5.3). Auch der Bewirtschaftungsplan des VSG Ahrgebirge RLP (SGD Nord 2011 Entwurf) stellt hier keine Entwicklungsmaßnahmen für das Haselhuhn dar. Entsprechend sind Beeinträchtigungen der für das Haselhuhn relevanten Entwicklungsziele ausgeschlossen.“*

Wenn eine Vogelart als Erhaltungsziel eines Vogelschutzgebietes im Standarddatenbogen aufgeführt worden sei, komme es nicht auf die in einem zufällig untersuchten Jahr gefundenen oder nicht gefundenen Vögel an, um von der Betroffenheit der Art auszugehen, sondern auf die Habitate. Die Existenz der Haselhuhn-Habitate hätten verschiedene Kartierungen der Straßenbauverwaltung für den Eingriffsbereich ergeben. Die mittlerweile sieben Jahre alten Ausführungen aus dem Entwurf zum Bewirtschaftungsplan des Vogelschutzgebietes Ahrgebirge RLP entsprächen offenbar nicht mehr dem aktuellen Stand, wenn dort ausgeführt wird, im Eingriffsbereich existierten keine Haselhuhnvorkommen. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung selbst dokumentiert die Sichtungen der vergangenen Jahre, auch DIETZEN ET AL. (2015) führt für das hier relevante Messtischblatt ein Vorkommen mit 4-7

Individuen an. Insofern müsse die FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht nur die nachgewiesene Existenz von Habitaten im Vorhabensbereich berücksichtigen, sondern sogar vom Vorkommen der Art ausgehen. Da Habitate der Art zerschnitten und vom Betrieb später erhebliche Störungen in weiteren Habitatbereichen ausgehen würden, würden die Erhaltungsziele hinsichtlich des Haselhuhns verletzt. Die von LAMBRECHT UND TRAUTNER (2007) entwickelten Bagatellschwellen würden in jedem Fall massiv verletzt, denn für die hier anzusetzende Stufe 1 gilt als Wert für den „quantitativ-absoluten Flächenverlust“ ein Wert von 1.600 m², der hier um mindestens drei Zehnerpotenzen überboten würde.

Für den Haselhuhnbestand im Ahrgebirge sei schließlich auch zu berücksichtigen, dass es sich um letzte Bestände der westlichen Unterart handeln würde (HERKENRATH ET AL., 2017), weshalb es noch weniger auf konkrete Nachweise einzelner Untersuchungsjahre ankomme. Vielmehr seien alle ehemaligen Standorte und Entwicklungspotenziale in den verbliebenen Arealen und ganz besonders innerhalb der für die Art ausgewiesenen EU-Vogelschutzgebiete vollständig zu schonen. Hier müsse jeder Quadratmeter Habitatinanspruchnahme als erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele angesehen werden. Für das EU-Vogelschutzgebiet würde daher eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für das Haselhuhn erforderlich.

Seitens des Fachgutachters wurde hierzu entgegnet, dass die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung die Beeinträchtigungen des Haselhuhns zu Recht ausschließen würde.

Die Behauptung des BUND, dass Kartierungen (u.a. seitens des Vorhabenträgers) für den Eingriffsbereich Haselhuhn-Habitate nachgewiesen hätten, sei falsch. Belege des Haselhuhns im potenziellen Wirkraum des geplanten Vorhabens (=engerer Untersuchungsraum) seien nicht bekannt.

Hier könnte möglicherweise eine Verwechslung mit dem nördlich angrenzenden Abschnitt Adenau – Lommersdorf vorliegen, da von dort (frühere) Nachweise berichtet wurden. Die Seitens des BUND erwähnten Nachweise des Haselhuhns mit 4-7 Revieren aus dem Zeitraum 2001-2010 in der Rasterkarte aus DIETZEN et al. betreffen das Messtischblatt 5506 Aremberg, nicht das Messtischblatt 5606 Üxheim, in dem der Planfeststellungsabschnitt Kelberg-Adenau das Vogelschutzgebiet quert. Für das Messtischblatt 5606 würde in der Rasterkarte in DIETZEN et al. ein „Vorkommen vor 1980“ ausgewiesen; aktuelle Nachweise existieren nicht.

Da nach Auffassung des Fachgutachters ein Vorkommen des Haselhuhns ausgeschlossen sei und auch der Bewirtschaftungsplan keine entsprechenden Entwicklungsziele im Wirkraum des Vorhabens A 1 darstellen würde, wurden zu den weiteren Einwendungen (Beeinträchtigung, Bagatellschwellen) keine Ausführungen gemacht. Auch eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für das Haselhuhn sei nicht erforderlich.

Fehlerhafte Bewertung zum Schwarzstorch

Der BUND zitierte zum Schwarzstorch aus der FFH-Verträglichkeitsprüfung: *„Die geplanten Maßnahmen werden vorgezogen umgesetzt, damit rechtzeitig Ausweichhabitate in störungsarmen Bereichen als Angebot zur Verfügung stehen. Nach den vorliegenden Erfahrungswerten kann eine Annahme bzw. ein Ausweichen sicher erwartet werden. Der Schwarzstorchbestand im Vogelschutzgebiet Ahrgebirge RLP wird unter Berücksichtigung der geplanten Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht erheblich beeinträchtigt.“*

Er erläuterte hierzu, dass es sich seiner Auffassung nach bei den vorgesehenen Maßnahmen nicht um Vermeidungen handeln würde, denn die Autobahn als solche und auch die störungsbedingten Beeinträchtigungen würden nicht vermieden. Die Maßnahmen hätten allenfalls Kompensationscharakter, wobei deren Wirksamkeit keineswegs gesichert sei und deshalb mit einer Aufgabe des westlichen Teils des Ahrgebirges als Habitat gerechnet werden müsse. Die von LAMBRECHT UND TRAUTNER (2007) entwickelten Bagatellschwellen würden in jedem Fall massiv verletzt, denn für die hier anzusetzende Stufe 1 würde als Wert für den „quantitativ-absoluten Flächenverlust“ ein Wert von 10 ha gelten, der hier um mindestens eine Zehnerpotenz überboten würde. Besonders hervorzuheben sei beim Schwarzstorch die Anmerkung der Autoren: *„Besonders bei diesen Arten mit relativ großen Aktionsräumen ist bei Anwendung der Orientierungswerte hervorzuheben, dass grundsätzlich die qualitativ hochwertigsten Flächen - für die von einer speziellen Bedeutung (s. Ausführungen im Haupttext) auszugehen ist - auszunehmen sind oder im Fall von Nahrungsräumen zumindest keine flächenmäßig überproportionale Betroffenheit eines wesentlichen Teilhabitates entstehen darf.“* Entsprechende Untersuchungen, die eine solche Bedeutung für die Art ausschließen könnten, würden allerdings nicht vorliegen. Dann wären die Beeinträchtigungen für den Schwarzstorch in jedem Fall erheblich. Nach Auffassung des BUND würde daher für das EU-Vogelschutzgebiet eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für den Schwarzstorch erforderlich.

Der Fachgutachter legte hierzu dar, dass die Beeinträchtigung des Schwarzstorchs in Nahrungshabitaten keine Schadensbewältigung in der vom BUND aufgezeigten Weise erforderlich machen würde. Bei den festgelegten Maßnahmen handele es sich nicht um Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des Kommissionsleitfadens (2000/2019), weil die Maßnahmen Funktionen herstellen würden, welche den Schwarzstorch nur mittelbar berühren:

Die prognostizierten Beeinträchtigungen würden nicht die Erhaltungszielart direkt betreffen, sondern Flächen, welche von der Art (den Revierinhabern) opportunistisch innerhalb des Reviers genutzt würden. Soweit flächenbezogene und habitatentwickelnde Maßnahmen im Schutzgebiet vorgesehen seien, dienen die Maßnahmen dem Ziel, die (Störungs-) Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen im Schutzgebiet bzw. in Bezug auf die von der Erhaltungszielart aufgesuchten Flächen zu reduzieren, indem innerhalb des Aktionsraums zusätzliche Habitatkapazität geschaffen würde.

Die Bewertung zur Empfindlichkeit sei in der Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.3, Kapitel 9.1.) dargestellt. Ebenso erfolge dort die Begründung für die Eignung der Maßnahme. An dieser Begründung, auf die der BUND nicht eingehen würde, würde festgehalten.

Die vom BUND behauptete Beeinträchtigung sei nicht zutreffend; es sei unklar, woher der BUND entnehmen würde, dass der Wert von 10 ha um „mindestens eine Zehnerpotenz“, d. h. um > 100 ha überschritten werde. Entsprechende Werte würden in der Verträglichkeitsuntersuchung keine Grundlage finden (zur Bilanz siehe Unterlage 19.4.3, Kap. 9.1.2).

Unabhängig davon hätte bereits das BVerwG mehrfach darauf hingewiesen, dass die Bagatellschwellen von LAMBRECHT & TRAUTNER (2007) für die Beurteilung der Beeinträchtigung von Tierarten keinen zutreffenden Rahmen hergeben, sondern dass es darauf ankomme, ob der günstige Erhaltungszustand der Art im Schutzgebiet gewahrt würde. Dies sei nach gutachterlicher Analyse mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit gewährleistet. Entsprechend sei eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für den Schwarzstorch nicht erforderlich.

Fehlerhafte Bewertung zum Wespenbussard

Der BUND legte dar, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Wespenbussard feststelle: *„Angesichts des großen Aktionsraumes, der geringen Ortstreue und der auch nach Inbetriebnahme der A 1 mit Sicherheit noch günstigen Situation bezüglich der Bruthabitate und des wechselnden Angebotes an potenziellen Nahrungshabitaten (Windwurf- und Lichtungsflächen), in denen der Wespenbussard seine Habitatsprüche realisieren kann, sind keine Revieraufgaben infolge des trassennahen Entzugs potenzieller Habitate zu erwarten. Der Wespenbussard-Bestand im VSG Ahrgebirge RLP wird nicht erheblich beeinträchtigt.“*

Dieser Feststellung würde eine fehlerhafte Anwendung der rechtlichen Maßstäbe auf die ermittelten Sachverhalte zugrundeliegen. Wie den Unterlagen zu entnehmen sei, durchschneide die Straße massiv die im westlichen Teil des EU-Vogelschutzgebietes festgestellten Habitate der Art. Etwa 35 ha gingen durch Überbauung direkt verloren, weitere ca. 130 ha erfahren erhebliche Wertminderungen, die von den Störungen durch den späteren Betrieb ausgehen würden. Außerdem würde sich das Tötungsrisiko durch die neue Straße erhöhen. Auch diese dauerhafte Erhöhung der Mortalität stelle eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele für diese Art dar. Wie in der FFH-Verträglichkeitsprüfung ausgeführt würde, nutze der Wespenbussard gezielt Randlinien wegen des erhöhten Angebotes an Nahrungstieren, von daher sei mit regelmäßigen Kollisionen entlang des Waldrandes zur A 1 zu rechnen (siehe auch FFH-VP-Info). Die von LAMBRECHT UND TRAUTNER (2007) entwickelten Bagatellschwellen würden in jedem Fall massiv verletzt, denn für die hier anzusetzende Stufe 1 würde als Wert für den „quantitativ-absoluten Flächenverlust“ ein Wert von 10 ha gelten, der hier um mindestens eine Zehnerpotenz überboten würde. Besonders hervorzuheben sei beim Wespenbussard die Anmerkung der Autoren: *„Beson-*

ders bei diesen Arten mit relativ großen Aktionsräumen ist bei Anwendung der Orientierungswerte hervorzuheben, dass grundsätzlich die qualitativ hochwertigsten Flächen - für die von einer speziellen Bedeutung (s. Ausführungen im Haupttext) auszugehen ist - auszunehmen sind oder im Fall von Nahrungsräumen zumindest keine flächenmäßig überproportionale Betroffenheit eines wesentlichen Teilhabitates entstehen darf.“ Entsprechende Untersuchungen, die eine solche Bedeutung für die Art ausschließen könnten, lägen allerdings nicht vor, vielmehr würden die Unterlagen selbst dokumentieren, dass in Überbauung und Versiegelung von Altholzbeständen ein besonders relevanter Gefährdungsfaktor zu sehen sei.

Ob der Erhaltungszustand des Wespenbussards nach Inbetriebnahme „mit Sicherheit“ noch in einem günstigen Erhaltungszustand verweilt, wie die FFH-Verträglichkeitsprüfung mutmaßt, sei rein spekulativ, zumal nicht einmal klar sei, ob die Art sich derzeit in einem solchen Erhaltungszustand befindet. Dagegen würde die Einstufung der Art in der Roten Liste sprechen. Im Standarddatenbogen würde sich dazu keine anders lautende Information finden. Darauf käme es im Übrigen im Habitatschutz auch gar nicht an. Hier würde ein Verschlechterungsverbot gelten, gleichgültig, ob das Vorhaben nach Art. 4 Abs. 4 Satz 1 VRL oder nach Art. 6 Abs. 3 in Verb. mit Abs. 2 FFH-RL zu beurteilen sei. Hier seien den Verfassern der FFH-Verträglichkeitsprüfung die Maßstäbe des Habitatschutzes mit den Anforderungen bei der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung offenbar durcheinandergesetzt.

Nach Auffassung des BUND ist für das EU-Vogelschutzgebiet eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für den Wespenbussard erforderlich.

Der Straßenbaulastträger hat in seiner Stellungnahme zunächst zur Nichtanwendbarkeit von LAMBRECHT & TRAUTNER (2007) auf seine Erwiderung zu dem Punkt „Fehlerhafte Bewertung zum Schwarzstorch“ verwiesen.

Bezüglich der erneut (wie beim Schwarzstorch) vorgetragenen Beeinträchtigung bzw. deren Quantifizierung wurde ebenfalls auf die Erwiderung zu dem Punkt „Fehlerhafte Bewertung zum Schwarzstorch“ des Einwandes verwiesen.

Seitens des Fachgutachters wurde ausgeführt, dass auch die Herleitung der vom BUND behaupteten ca. 35 ha bzw. ca. 130 ha beeinträchtigte Fläche nicht nachvollziehbar sei. Möglicherweise würde der BUND den Entzug von essenziellen Habitaten zu Unrecht durch die Betrachtung jeglicher Fläche im Vogelschutzgebiet ersetzen.

Die Verträglichkeitsprüfung würde die Kollisionsempfindlichkeit des Wespenbussards in Kapitel 7.2.4. (Seite 50f.) zu Recht – auf der Basis einschlägiger Literaturdaten - als gering beschreiben. An dieser Beschreibung, auf die der BUND nicht einginge und zu der er insbesondere keinen Gegenbeweis vorlegen würde, hielten die Gutachter des Vorhabenträgers fest.

Es wurde des Weiteren erläutert, dass die Erhaltungszustandseinstufung gebietsbezogen den Unterlagen der Naturschutzbehörden (Standarddatenbogen bzw. Bewirtschaftungsplan) entnommen worden sei. Angaben zum Erhaltungszustand der Erhaltungszielarten des Vogelschutzgebietes seien in Tabelle 1 der Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.3, Seite 5) nach Angaben des Bewirtschaftungsplans (Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord 2011 Entwurf, Teil B S. 36f.) zusammengestellt. Für den Wespenbussard sei die „Gesamtbewertung“ in die Klasse A (hervorragend) eingestuft, im Standarddatenbogen mit gut „B“. Der Verweis des BUND auf die Rote Liste bliebe unklar, da hier kein Bezug angegeben würde. In der Roten Liste Deutschlands sei die Art in der Kategorie 3 (gefährdet) geführt, in RLP dagegen nur als Art der Vorwarnliste, d. h. die Art sei z.Zt. nicht als gefährdet eingestuft.

Da eine erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen werden könne, käme es für die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung ohnehin nicht auf die Einstufung des aktuellen Erhaltungszustands der Art (im Gebiet oder darüber hinaus, ob zutreffend oder nicht) an.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte sei eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für den Wespenbussard nicht erforderlich.

Fehlerhafte Bewertung zum Rotmilan

Der BUND legte dar, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung unter Verweis auf verschiedene Maßnahmen entlang der Straße zu dem Schluss komme: *„Der Rotmilanbestand im VSG Ahrgebirge RLP wird unter Berücksichtigung der geplanten Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht erheblich beeinträchtigt.“*

Diese Vorstellung sei unzutreffend, da es für den Rotmilan zuerst einmal zu etwa gleichen Flächenverlusten bzw. störungsbedingten Habitatverschlechterungen komme, wie sie beim Wespenbussard beschrieben worden seien. Die Beeinträchtigungen gingen jedoch darüber hinaus, zumal die FFH-Verträglichkeitsprüfung selbst zu dem Ergebnis komme, dass Nahrungsflächen, die „den innerhalb der VSGs ausgeprägten Lebensraum funktional ergänzen“, außerhalb der Grenzen des Vogelschutzgebietes liegen würden, aber durch die Trasse der A 1 ebenfalls überbaut würden und damit für die Art verlorengingen. Die von LAMBRECHT UND TRAUTNER (2007) entwickelten Bagatellschwellen würden in jedem Fall massiv verletzt, denn für die hier anzusetzende Stufe 1 würde als Wert für den „quantitativ-absoluten Flächenverlust“ ein Wert von 10 ha gelten, der hier um mindestens eine Zehnerpotenz überboten würde. Besonders hervorzuheben sei beim Rotmilan die Anmerkung der Autoren: *„Besonders bei diesen Arten mit relativ großen Aktionsräumen ist bei Anwendung der Orientierungswerte hervorzuheben, dass grundsätzlich die qualitativ hochwertigsten Flächen – für die von einer speziellen Bedeutung (s. Ausführungen im Haupttext) auszugehen ist - auszunehmen sind oder im Fall von Nahrungsräumen zumindest keine flächenmäßig überproportionale Betroffenheit eines wesentlichen Teilhabitates entstehen*

darf.“ Entsprechende Untersuchungen, die eine solche Bedeutung für die Art ausschließen könnten, lägen nicht vor.

Nach Auffassung des BUND würden die vorgesehenen Maßnahmen allenfalls eine Funktion zur Reduzierung des Tötungsrisikos nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (siehe hierzu aber an anderer Stelle) erfüllen, änderten aber nichts am hier bilanzierten Habitatverlust bzw. dessen Entwertung. Tatsächlich würde das Tötungsrisiko aber nicht reduziert. Gerade für den Rotmilan um das EU-Vogelschutzgebiet hätten darüber hinaus die installierten und in der Planung befindlichen Windkraftanlagen als kumulative Projekte, die ebenfalls die Mortalität der Art erhöhen würden, berücksichtigt werden müssen.

Für das EU-Vogelschutzgebiet sei daher eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für den Rotmilan erforderlich.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu dargelegt, dass die Bewertung der Beeinträchtigungen (Empfindlichkeit und Einwirkungen/ Risiken) des Rotmilans in der Verträglichkeitsprüfung korrekt dargestellt worden seien (Unterlage 19.4.3, Kapitel 9.3). Zur Nichtanwendbarkeit von LAMBRECHT & TRAUTNER (2007) wurde auf die Erwiderung zum Punkt „Fehlerhafte Bewertung zum Schwarzstorch“ verwiesen.

Der Gutachter erläuterte, dass der Rotmilan seine Nahrung auf unterschiedlichen, geeigneten Flächen innerhalb seines großen Aktionsraums suche. Eine Bindung an bestimmte (landwirtschaftliche) Flächen bestehe in aller Regel nicht, zumal deren Eignung jahresweise und jahreszeitlich gänzlich unterschiedlich sein könne.

Die Eignung der in der Verträglichkeitsuntersuchung für den Rotmilan konzipierten Maßnahmen sei unzweifelhaft. Entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung von Falleneffekten würden z. B. im Rahmen von Windkraftanlagen (unattraktive Gestaltung der Maststandorte) oder zur Vermeidung von Greifvogelkonzentrationen an Flughäfen eingesetzt. Dies sei bereits in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung dargelegt (Unterlage 19.4.3, Kap. 9.3.3).

Soweit kumulative Projekte und Pläne relevant sein könnten (u.a. auch Windenergieanlagen), seien diese in der Verträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 19.4.3) in Kapitel 10 mit Verweis auf Unterlage 19.4.7 („Prüfungen der Auswirkungen anderer Pläne und Projekte auf wirkungsbetroffene Natura 2000-Gebiete“) behandelt. Ausweislich der in Bezug auf Kumulation näher betrachteten Projekte waren Wirkungen durch Windenergieanlagen in Bezug auf den Rotmilan als Erhaltungsziel des Vogelschutzgebietes nicht kumulativ zu berücksichtigen, weil sich die drei Windparks, die einer Detailprüfung unterzogen wurden (Weibern-Rieden, Bell und Mayen), mehr als 30 km westlich der A 1 und somit außerhalb des Aktionsraums der Rotmilane befanden, die ihre maßgeblichen Habitate im Wirkraum der A 1 haben. Diese Einstufung, welche auf Grundlage der von anderen Vorhabenträgern zur Verfügung gestellten Informationen beruhe, sei nach wie vor sachgerecht.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte sei eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für den Rotmilan nicht erforderlich.

Fehlerhafte Bewertung zum Uhu

Der BUND erläuterte, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung unter Verweis auf verschiedene Maßnahmen entlang der Straße für den Uhu zu dem Schluss komme: *„Der Uhube-stand im VSG Ahrgebirge RLP wird nicht erheblich beeinträchtigt.“*

Dieses Gesamturteil sei in fachlicher Hinsicht und unter Berücksichtigung der rechtlichen Maßstäbe, die beim Schutz von Natura 2000-Gebieten zu beachten seien, nicht haltbar und durch die Unterlagen erst recht nicht belegt, denn für den Uhu fehle eine Ermittlung der Habitatflächen im Vogelschutzgebiet. So käme es zuerst einmal zu einem Habitatverlust von ca. 35 ha durch direkte Überbauung. Bei einer Effektdistanz (BMVBS 2010) von 500 m würden schon während der Bauphase und aus dem späteren Betrieb etwa 350 ha resultieren, die störungsbedingt eine Verschlechterung erfahren würden. Dies würde auch für weitere Flächen außerhalb des Vogelschutzgebietes gelten, von denen die FFH-Verträglichkeitsprüfung annehmen würde, dass sie die Flächen des Schutzgebietes funktional ergänzen.

Diese Beeinträchtigungen würden in keiner Weise vermieden. Die spezifische Betrachtung des aktuell bekannt gewordenen Brutplatzes sei im habitatschutzrechtlichen Kontext allenfalls eine Randthematik. Die von LAMBRECHT UND TRAUTNER (2007) entwickelten Bagatellschwellen würden in jedem Fall massiv verletzt, denn für die hier anzusetzende Stufe 1 würde als Wert für den „quantitativ-absoluten Flächenverlust“ ein Wert von 10 ha gelten, der hier um mindestens eine Zehnerpotenz überboten würde. Besonders hervorzuheben sei beim Uhu die Anmerkung der Autoren: *„Besonders bei diesen Arten mit relativ großen Aktionsräumen ist bei Anwendung der Orientierungswerte hervorzuheben, dass grundsätzlich die qualitativ hochwertigsten Flächen - für die von einer speziellen Bedeutung (s. Ausführungen im Haupttext) auszugehen ist - auszunehmen sind oder im Fall von Nahrungsräumen zumindest keine flächenmäßig überproportionale Betroffenheit eines wesentlichen Teilhabitates entstehen darf.“* Entsprechende Untersuchungen, die eine solche Bedeutung für die Art ausschließen könnten, lägen nicht vor.

Die angeführten Maßnahmen, mit denen eine Reduzierung von Kollisionsrisiken erreicht werden soll, könnten allenfalls im Kontext des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG diskutiert werden (siehe aber dort). Tatsächlich sei mit einer erhöhten Kollision der Art im Straßenverkehr zu rechnen, wie die Autoren der FFH-Verträglichkeitsprüfung selbst ausführen würden: *„In Bezug auf die Nahrungssuche existieren keine Hinweise auf eine eingeschränkte Nutzung des Umfeldes von Straßen.“*

Für das EU-Vogelschutzgebiet sei eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für den Uhu erforderlich.

Seitens des Fachgutachters wurde darauf hingewiesen, dass die Grundlagen, insbesondere auch die Methodik und Ergebnisse der Ermittlung der für den Uhu „maßgeblichen Gebietsbestandteile“, in der Verträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 19.4.3) in Kapitel 5.1 dargestellt sei. Auch die vom BUND nicht artspezifisch vorgetragene, sondern für alle aus seiner Sicht möglicherweise beeinträchtigten Arten wiederholte Bilanz der beeinträchtigten Flächen sei unzutreffend. Hierzu wurde auf die entsprechende Erwiderung zum Punkt „Fehlerhafte Bewertung zum Schwarzstorch“ sowie zum Punkt „Fehlerhafte Bewertung zum Wespenbussard“ verwiesen.

Zur Nichtanwendbarkeit von LAMBRECHT & TRAUTNER (2007) wurde auf die Erwiderung zu dem Punkt „Fehlerhafte Bewertung zum Schwarzstorch“ verwiesen.

Entsprechende Werte (35 ha bzw. ca. 350 ha) würden weder in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung noch in der offenbar vom BUND hinzugezogenen Literatur (BMVBS 2010) ihre Grundlage finden. Die Effektdistanz von 500 m, die der BUND aus BMVBS (2010) entnimmt, würde entgegen der Behauptung des BUND für die Betriebsphase und nicht für die Bauphase gelten. Die Werte würden sich zudem auf den Brutplatz (Entwertung eines Brutplatzes) beziehen und nicht auf eine eventuelle Beeinträchtigung von Nahrungshabitaten. Eine Entwertung von Nahrungshabitaten würde in BMVBS (2010) keine Begründung finden.

Der Vorhabenträger bekräftigte, dass die Beurteilung der Beeinträchtigung des Uhus in der Verträglichkeitsprüfung sachgerecht erfolgt sei. Die Bewertung der Verträglichkeitsuntersuchung stütze sich auf eine korrekte Ermittlung der Empfindlichkeit des Uhus (s. Unterlage 19.4.3, Kapitel 9.5). Die vorgesehenen Maßnahmen seien begründet und geeignet (s. Unterlage 19.4.3, Kapitel 9.5.3).

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte sei eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für den Uhu nicht erforderlich.

Fehlerhafte Bewertung zum Eisvogel

Der BUND kritisierte, dass die Bewertung zum Eisvogel mit der Feststellung: „*Der Eisvogel wird im VSG Ahrgebirge RLP nicht erheblich beeinträchtigt.*“ schließen würde. Eine solche Feststellung sei in fachlicher Hinsicht und unter Berücksichtigung der rechtlichen Maßstäbe, die beim Schutz von Natura 2000-Gebieten zu beachten seien, nicht haltbar. Denn mit dem Bau der Autobahn durch das Vogelschutzgebiet verliere auch der Eisvogel Habitatflächen, So sei z.B. zu bedenken, dass Eisvögel keineswegs nur Steilwände an Bachufern zur Anlage von Niststätten nutzen würden, sondern z.B. auch kleinere Steilwände abseits der Gewässer, ebenso wie Wurzelteller umgestürzter Bäume. Insofern sei auch der Eisvogel von der Reduzierung der SPA-Fläche durch den Bau der A 1 betroffen. Störungsbedingt kämen Habitatverschlechterungen hinzu, die ebenfalls als erheblich einzustufen

seien. Die von LAMBRECHT UND TRAUTNER (2007) entwickelten Bagatellschwellen würden in jedem Fall massiv verletzt, denn für die hier anzusetzende Stufe 1 würde als Wert für den „quantitativ-absoluten Flächenverlust“ ein Wert von 400 m² gelten, der hier um mehrere Zehnerpotenzen überboten würde.

Für das EU-Vogelschutzgebiet würde daher eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung auch für den Eisvogel erforderlich.

Der Fachgutachter erläuterte, dass die Bewertungsgrundlagen der Verträglichkeitsuntersuchung bezüglich Eisvogel und dessen Habitaten in Unterlage 19.4.3, Kapitel 5.1 dargestellt seien. Die Verträglichkeitsuntersuchung beziehe alle gegenüber den Wirkungen des geplanten Straßenbaues empfindlichen Lebensstadien und –funktionen ein. Die Bewertung der Beeinträchtigungen des Eisvogels und die Gründe, weshalb trotz Einwirkungen der A 1 der Lebensraum des Eisvogels nicht erheblich verschlechtert wird, seien in der Verträglichkeitsprüfung in Kapitel 9.6 beschrieben. Ebenso erfolge dort die Begründung für die ergänzenden Maßnahmen (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmen V 4.3 „Bauzeitenmanagement; baubegleitende Maßnahmen und bei Herstellung der Baustraßen“ und V 7 „Wasserwirtschaftliche Schutzvorkehrungen“. An dieser fachgutachterlichen Bewertung, auf die der BUND nicht im Einzelnen eingehe, würde festgehalten.

Der weiteren Argumentation des BUND könne aus den bereits unter dem Punkt „Fehlerhafte Bewertung zum Schwarzstorch“ und „Fehlerhafte Bewertung zum Wespenbussard“ nicht zugestimmt werden.

Zur Nichtanwendbarkeit von LAMBRECHT & TRAUTNER (2007) wurde auf die Erwiderung zum Punkt „Fehlerhafte Bewertung zum Schwarzstorch“ verwiesen.

Auch im Detail könne die Kritik des BUND nicht nachvollzogen werden, da der vom BUND angeführte Wert ein Mehrfaches von 400 m² („um mehrere Zehnerpotenzen überschritten“), in der Verträglichkeitsuntersuchung keine Grundlage finden würde. Unklar sei auch, ob vom BUND Brut- oder Nahrungshabitate gemeint seien.

Für das EU-Vogelschutzgebiet sei keine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für den Eisvogel erforderlich.

Fehlerhafte Bewertung zum Schwarzspecht

Der BUND wies darauf hin, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Schwarzspecht mit folgender Feststellung schließen würde: *„Durch die Wirkungen der A 1 sind keine Revieraufgaben des Schwarzspechts im VSG Ahrgebirge RLP zu erwarten. Der Schwarzspecht wird im VSG Ahrgebirge RLP nicht erheblich beeinträchtigt.“*

Dieses Gesamturteil sei in fachlicher Hinsicht und unter Berücksichtigung der rechtlichen Maßstäbe, die beim Schutz von Natura 2000-Gebieten zu beachten seien, unhaltbar. Auch

der Schwarzspecht sei von dem Totalverlust von 35 ha durch den Bau der A 1 betroffen. Wie die Karte der Habitatflächen zeige, seien davon sogar Bereiche betroffen, die als Kernareale zu bezeichnen seien. Hinzu kämen erhebliche Störungen in einem 300 m breiten Korridor entlang der Straße während der Bauzeit und im späteren Betrieb, was sich zu einer Fläche von fast 200 ha summieren würde. Die von LAMBRECHT UND TRAUTNER (2007) entwickelten Bagatellschwellen würden in jedem Fall massiv verletzt, denn für die hier anzusetzende Stufe 1 würde als Wert für den „quantitativ-absoluten Flächenverlust“ ein Wert von 10 ha gelten, der hier um mindestens eine Zehnerpotenz überboten würde. Besonders hervorzuheben sei beim Schwarzspecht die Anmerkung der Autoren: *„Besonders bei diesen Arten mit relativ großen Aktionsräumen ist bei Anwendung der Orientierungswerte hervorzuheben, dass grundsätzlich die qualitativ hochwertigsten Flächen - für die von einer speziellen Bedeutung (s. Ausführungen im Haupttext) auszugehen ist - auszunehmen sind oder im Fall von Nahrungsräumen zumindest keine flächenmäßig überproportionale Betroffenheit eines wesentlichen Teilhabitates entstehen darf.“* Entsprechende Untersuchungen der Gutachter des Antragstellers würden eine solche Bedeutung zumindest für einen Teil der betroffenen Flächen belegen.

Damit sei eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele gegeben. Darauf, dass es zu keiner Revieraufgabe im Vogelschutzgebiet Ahrgebirge RLP komme, wie die Gutachter mutmaßen, komme es gar nicht an. Überdies sei diese Annahme in der FFH-Verträglichkeitsprüfung durch nichts belegt und deshalb völlig spekulativ.

Für das EU-Vogelschutzgebiet würde eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für den Schwarzspecht erforderlich.

Seitens des Gutachters wurde erläutert, dass die vom BUND aus LAMBRECHT & TRAUTNER (2007) abgeleiteten Beurteilungskriterien nicht angewendet werden könnten. Zur Begründung wurde auf die Ausführungen zum Punkt „Fehlerhafte Bewertung zum Schwarzstorch“ sowie zum Punkt „Fehlerhafte Bewertung zum Wespenbussard“ verwiesen.

Entsprechend hätten die vom BUND angegebenen Werte für „Totalverlust“ bzw. quantitativ-absoluten Flächenverlust keine Bezugspunkte in der Verträglichkeitsuntersuchung. Die Effektdistanz von 300 m nach BMVBS (2010) würde sich entgegen der Behauptung des BUND nicht auf die Bauzeit beziehen und auch in Bezug auf die betriebsbedingten Belastungen sei die vom Einwender offenbar vorgenommene pauschale Umrechnung in vollständig entwertete Flächen methodisch unzulässig.

Wie bereits für andere Erhaltungszielarten dargelegt, würde die Verträglichkeitsuntersuchung bezüglich der Ermittlung der „maßgeblichen Gebietsbestandteile“ einem systematischen und fachlich begründeten Ansatz folgen, der in der Verträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 19.4.3) in Kapitel 5.1 dargestellt sei. Die Bewertung der Beeinträchtigung basiere wie bei allen anderen Erhaltungszielarten auf der argumentativen Verschneidung von

Empfindlichkeit des Schwarzspechts (in der Verträglichkeitsprüfung in Kapitel 7.7 beschrieben) und den systematisch nach Methodenstandards ermittelten Wirkungen der geplanten A 1 (Kapitel 6.1.f). An dieser Bewertung, auf die der BUND nicht eingehe, würde festgehalten.

Für das EU-Vogelschutzgebiet sei keine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für den Schwarzspecht erforderlich.

Der Gutachter wies zusätzlich darauf hin, dass entgegen der Auffassung, die der BUND offenbar vertreten würde, eine (hypothetische) Revieraufgabe eines Vogelpaars als valider Indikator einer Verschlechterung eines Vogellebensraums gelten würde. Wenn die Aktionsräume und Besiedlungsschwerpunkte sich dagegen lediglich verlagern würden und das Besiedlungspotenzial für das Gebiet, gemessen an der Anzahl der Vorkommen, insgesamt auf dem Zielniveau lt. Bewirtschaftungsplänen verbleiben würde, seien die Beeinträchtigungen in fachlicher Hinsicht und im Sinne der ständigen Rechtsprechung des BVerwG nicht erheblich, weil das Gebiet nach dem Eingriff wieder zu seinem Gleichgewicht finden würde.

Ausblick auf den Folgeabschnitt durch das SPA „Ahrgebirge“ NRW

Der BUND wies darauf hin, dass wie für den rheinland-pfälzischen Teil auch für das Vogelschutzgebiet auf nordrhein-westfälischer Seite gelte, dass die für den Rotmilan erforderlichen Nahrungsflächen außerhalb der Waldflächen fehlerhaft nicht in das Gebiet einbezogen worden seien. Sie seien jedoch für den Erhalt der Art unverzichtbar. Eine unstimmmige Abgrenzung ergäbe sich auch hinsichtlich des Artenspektrums, denn zwischen den Listen der geschützten Arten der beiden EU-Vogelschutzgebiete gäbe es Differenzen, die nicht allein damit zu tun hätten, dass für das rheinland-pfälzische Gebiet nicht alle Vogelarten des Standarddatenbogens in der Verträglichkeitsprüfung untersucht worden seien. Hier sei ein länderübergreifender Abgleich nachzuholen.

Nicht berücksichtigt worden sei auch der Umstand, dass der Landschaftsplan der Gemeinde Blankensee (*Anmerkung: gemeint ist wahrscheinlich Blankenheim*) sich bei der Nennung der Erhaltungsziele keineswegs auf die Vogelarten des Standarddatenbogens beschränken würde, sondern die Liste der Arten erweitern würde.

Der Straßenbulasträger erläuterte hierzu, dass für die Vorausschau die für das Vogelschutzgebiet in Nordrhein-Westfalen vorliegenden Entwurfsstände der Verträglichkeitsprüfungen als Informationsquelle genutzt worden seien. Diese stützten sich korrekterweise auf die aktuellen schutzgebietsbezogenen Dokumente (im Informationssystem NATURA 2000 des Landes NRW) und hinzukommende fachliche Aussagen der für die Aufstellung von Bewirtschaftungsplänen zuständigen Naturschutzbehörden (LANUV NRW). Diese Dokumente würden die in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zu berücksichtigenden Erhal-

tungsziele entsprechend VV Habitatschutz NRW vom 06.06.2016 vollständig enthalten. Divergierende Darstellungen der Landschaftspläne seien dem Vorhabenträger nicht bekannt und wären auch nicht relevant.

Zusätzlich wurde auf die Erwidernng des Straßenbulasträger zum Punkt „Fehlerhafter Prüfmaßstab in der FFH-VP“ verwiesen:

„Darstellungen der Landschaftspläne inkorporieren die Erhaltungsziele, welche in den Schutzdokumenten für die jeweiligen Gebiete dargestellt sind (und nicht umgekehrt). Die Prüfmaßstäbe sind der günstige Erhaltungszustand der LRT und Arten, die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes sind. Diese sind den einschlägigen Gebietsdokumenten im Fachinformationssystem „Natura 2000-Gebiete in Nordrhein-Westfalen, soweit es die FFH-VP für das FFH-Gebiet Gewässersystem der Ahr betrifft, entnommen. Dieses Vorgehen entspricht den rechtlichen Vorgaben der VV-Habitatschutz NRW vom 06.06.2016, (Kap. 4.1.3.1, S.13). Divergierende Darstellungen der Landschaftspläne sind dem Vorhabenträger nicht bekannt und wären auch nicht relevant.“

Zur länderübergreifenden Abstimmung wurde darauf hingewiesen, dass die Auswahl der Erhaltungsziel-Arten und der Erhaltungsziele der Vogelschutzgebiete in der Zuständigkeit der Naturschutzbehörden der Bundesländer, hier des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen, liegen würde. Die Erhaltungsziele entsprächen den spezifischen Erkenntnissen und Bewertungen der zuständigen Behörden des Bundeslandes.

Entsprechend der Aufgabenstellungen und der Zuständigkeitsverteilung müsse die FFH-Verträglichkeitsprüfung sich auf die gebietsbezogenen Unterlagen der zuständigen Behörden stützen, was diese auch getan hätte.

Fehlerhafter Maßstab der Prüfung

Nach Auffassung des BUND gehe die FFH-Prüfung von einem grundsätzlich unzulässigen Ansatz aus, wenn sie auf S. 102 der FFH-Verträglichkeitsprüfung „Ahrgebirge“ die Frage prüfe, ob ein von vornherein unüberwindliches Hindernis bestehe. Zuallererst sei stattdessen zu fragen, wenn es zu Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele komme, ob diese vermieden werden könnten, sei es durch echte Vermeidungsmaßnahmen, sei es durch Alternativen. Erst danach stelle sich die Frage, ob nicht vermeidbare und nicht alternativ zu bewältigende Beeinträchtigungen ggf. auch im Rahmen einer Ausnahme überwunden werden könnten. Diese Grundidee des europäischen Habitatschutzes sei in den Unterlagen nirgendwo zu erkennen.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung verkenne in ihrem Ausblick weiterhin, dass das EU-Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (NRW) durch den Landschaftsplan der Gemeinde Blankenheim ausgewiesen sei und deshalb nach dem Bundesnaturschutzgesetz die darin formulierten Ge- und Verbote bei der Beurteilung der Beeinträchtigungen maßgeblich seien und nicht

irgendwelche veralteten Leitfäden aus dem Bundesverkehrsministerium, die die Bestimmungen des § 34 BNatSchG offenbar überhaupt nicht zur Kenntnis genommen hätten, wonach sich die Maßstäbe aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften ergeben würden.

Gleich zu Beginn hieße es im Landschaftsplan unter 2.1.0:

„Insbesondere ist verboten:

bauliche Anlagen im Sinne des § 2 Abs. 1 S. 1-3 BauO NW, Straßen, Wege, Reitwege oder sonstige Verkehrsanlagen - auch wenn sie gem. § 65 BauO NW keiner baurechtlichen Genehmigung oder Anzeige bedürfen - sowie Werbeanlagen im Sinne des § 13 Abs. 1 BauO NW zu errichten, zu ändern oder deren Nutzung zu ändern.“

Danach sei das Vorhaben der A 1 unzulässig, wenn es in den Grenzen des Naturschutzgebietes errichtet würde. Es könne bei irgendeiner Beeinträchtigung von Natura 2000-Schutzgütern ausnahmsweise nur zugelassen werden, wenn es die Ausnahmeversetzungen des § 34 Abs. 3 ff. BNatSchG erfüllen würde. Die Verordnung mache hier keine Ausnahmen für nach LAMBRECHT UND TRAUTNER (2007) oder anderen Leitfäden für unerheblich erklärten „Bagatellen“.

Hierzu wurde Seitens des Straßenbaulastträgers auf die Erwiderung zum nachfolgenden Punkt „Erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes“ verwiesen.

Erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes

Der BUND wies darauf hin, dass es unabhängig davon, welche Trassenvariante gewählt würde (mehr westlich verlaufende Tunneltrasse, mehr östlich verlaufende, offene Trasse), zur direkten Flächeninanspruchnahme innerhalb des EU-Vogelschutzgebietes und damit auch zur Beseitigung von Habitatflächen der Erhaltungszielarten kommen würde. In beiden Fällen würde die Flächeninanspruchnahme z. B. den Wert übersteigen, den der EuGH in der Santana-Entscheidung ganz selbstverständlich für erheblich erachtet hätte. Der BUND erinnerte daran, dass die Schutzgebietsverordnung aus dem Landschaftsplan Blankenheim jegliche Verschlechterung untersagen würde. Hinzu kämen erhebliche Beeinträchtigungen, die sich aus störungsbedingten Minderungen der Habitateignung für diese Vogelarten ergeben würden, denn die Störzonen würden bis zu 500 m beiderseits der Trasse reichen und würden selbst in der „günstigeren“ Tunnelvariante 200 ha des Vogelschutzgebietes betreffen.

Der Straßenbaulastträger erläuterte in seiner Stellungnahme, dass die Vorausschau entsprechend ihrer Aufgabenstellung auf Grundlage der bislang für diesen Abschnitt verfügbaren Unterlagen und unter Berücksichtigung der sich daraus ergebenden Erkenntnisse

darstellen würde, welche Beeinträchtigungen im benachbarten Abschnitt zu erwarten seien.

Auf Basis dieser Beschreibungen und Ermittlungen, welche im wesentlichen denselben Methoden und Kriterien folgen, welche auch in den Verträglichkeitsuntersuchungen im Abschnitt Kelberg - Adenau angewandt wurden, würde geschlussfolgert, dass keine unüberwindbaren Hindernisse im habitatschutz-rechtlichen Sinn bestehen. Dies schließt die Möglichkeit ein, dass mittels zusätzlicher Varianten eine Lösung gefunden wird, die für die Vorzugsvariante ermittelten Beeinträchtigungen möglicherweise weiter zu verringern.

Die vom BUND behaupteten Beeinträchtigungen (Flächenbilanzen) sind nach Auffassung des Straßenbaulastträgers unzutreffend; auf die mittels unzutreffender Methoden und Kriterien ermittelten Belastungszonen und Erheblichkeitsmaßstäbe sei bereits unter den Punkten „Fehlerhafte Bewertung zum Schwarzstorch“ sowie „Fehlerhafte Bewertung zum Wespenbussard“ eingegangen worden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich in Bezug auf die vorstehend ausgeführten Punkte der Auffassung des Vorhabenträgers bzw. der Fachgutachter an. Die Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ ist ordnungsgemäß im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben erfolgt. Das Ergebnis, dass das Straßenbauvorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung nach Maßgabe der durchgeführten Untersuchungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt, ist nicht zu beanstanden.

Die Einwendungen des BUND gegen die Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ werden daher zurückgewiesen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzend auf die Ausführungen unter Nr. X in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

- Der BUND kritisierte, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung zum **FFH-Gebiet „Ahr-tal“** für keinen der im Gebiet auftretenden Lebensraumtypen des Anhangs I bzw. der Habitate der Arten des Anhangs II FFH-RL zu einer Beeinträchtigung der Erhaltungsziele komme. Dieses Ergebnis sei unzutreffend, da die FFH-Verträglichkeitsprüfung von einer unvollständigen Abgrenzung des FFH-Gebietes ausgehe und darüber hinaus bei der Beurteilung der Beeinträchtigungen unzutreffende Maßstäbe verwende.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfungen zutreffend seien, da diese nach Überzeugung des Vorhabenträgers – bestätigt durch die zuständige Naturschutzbehörde - von einer korrekten Abgrenzung des FFH-Gebietes ausgehen würden. Die Verträglichkeitsprüfungen würden auch bei der Beurteilung der Beeinträchtigungen zutreffende Maßstäbe verwenden.

Fehlerhafte Gebietsabgrenzung

Der BUND bemängelte, dass das FFH-Gebiet Ahrtal insbesondere in den Querungsbereichen mit der vorgesehenen Trasse der A 1 nicht nach fachlichen Kriterien abgegrenzt worden sei. Dies würde die FFH-Verträglichkeitsprüfung selbst belegen, indem sie ausführt: *„Erlen- und Eschenauenwälder sind an der Ahr und ihren größeren Nebenbächen als Galeriewälder weit verbreitet. Die Flächen liegen teils außerhalb und teils innerhalb der FFH-Gebietsabgrenzung und werden daher im Rahmen des Bewirtschaftungsplanes nicht vollständig erfasst (SGD Nord 2016 Teil A S. 19). Schwerpunkte liegen u.a. an der Ahr. Relevante Flächen in den Nebentälern (u. a. Armuthsbach-, Dreisbach-, Eichenbacher, Trier- und Nohnerbachtal) werden nicht durch die FFH-Gebietsabgrenzung erfasst (SGD Nord 2016 Teil A S. 19).“*

Im Bereich des Nohner Baches sei lediglich das Gewässer selbst mit einer Breite von teilweise weniger als 2 m Breite als Gebiet erfasst. Allerdings weise die Biotopkartierung des Landes z.T. gut ausgeprägte Flächen mit Lebensraumtypen unmittelbar entlang z.B. des Nohner Baches aus. Dazu würden die Lebensraumtypen 91E0*, 6510 und 6430 gehören. An anderen Stellen würden Flächen mit dem Lebensraumtyp 9170 angrenzen. Diese Flächen wären in das FFH-Gebiet einzubeziehen gewesen. Dies würde umso mehr gelten, als diese Flächen vom EU-Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ bereits umfasst seien, ohne dort aber den Schutz des § 34 BNatSchG als Lebensraumtyp zu genießen. Da alle hier genannten Lebensraumtypen im Bereich des Nohner Baches Erhaltungsziel des FFH-Gebietes seien, dürften sie bei der Abgrenzung des Gebietes nicht dem Schutzregime der FFH-Richtlinie entzogen werden. Die Fehlerhaftigkeit der Abgrenzung ergäbe sich schließlich auch daraus, dass die Grenzen des FFH-Gebietes nicht einmal mit den Grenzen der Flächen aus der Biotopkartierung, die das Gewässer beschreiben, übereinstimmen würden. Nicht zur Deckung zu bringen seien auch die Grenzen des FFH-Gebietes mit dem Verlauf auf der topografischen Karte, wie der Abgleich mit gleich mehreren verschiedenen Kartengrundlagen verdeutlichen würde.

Genau dieses Defizit würde besonders dort ins Auge springen, wo bei Dorsel die FFH-Gebiete „Ahrtal“ und „Gewässersystem der Ahr“ an der Landesgrenze von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz aufeinandertreffen. Während Nordrhein-Westfalen zumindest die Aue bis zu den begrenzenden Wegen in das FFH-Gebiet aufgenommen hätte, reduziere sich die Ausdehnung des FFH-Gebietes an der Landesgrenze auf Seiten von Rheinland-Pfalz schlagartig auf den Flusslauf selber.

Der Straßenbaulastträger erwiderte hierzu in seiner Stellungnahme, dass das FFH-Gebiet durch die Veröffentlichung im Amtsblatt der EU bestätigt worden sei. Der FFH-Verträglichkeitsprüfung würden die von den Naturschutzbehörden übermittelten Gebietsdaten zugrundeliegen. Darüber hinaus wurde auf die Äußerungen zum inhaltsgleichen Einwand zum FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ unter dem dortigen Punkt „Fehlerhafte Gebietsabgrenzung“ verwiesen.

Selbst unter der Prämisse, dass einzelne Flächen hätten in die Gebietskulisse einbezogen werden müssen/ können, hätte im Zuge der Erstellung der FFH-Verträglichkeitsprüfung aber kein Korrekturerfordernis bestanden: Für die Ergebnisse der Beeinträchtigungsanalyse in der FFH-VP seien diese Grenzziehungsfragen nämlich nicht relevant: Die Trasse der A 1 quert das FFH-Gebiet ausschließlich mit der Talbrücke Nohner Bach Nord (BW 4). Nach Darstellung im Bewirtschaftungsplan (SGD Nord 2016 Grundlagenkarte Blatt 9) ist im Querungsbereich des BW 4 lediglich der LRT 3260 ausgebildet. Auch im Biotopkataster des Landes Rheinland-Pfalz sind keine weiteren Lebensraumtypen am Nohner Bach im Wirkraum der Talbrücke Nohner Bach Nord dargestellt.

Nach der projektbezogenen Kartierung (BFL 2009) seien am Nohner Bach Bachufergehölze als LRT *91E0 ausgebildet. Nach Abstimmung mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord wurde für die FFH-Verträglichkeitsprüfung vorsorglich am Nohner Bach ein Vorkommen des LRT *91E0 unterstellt (s. Unterlage 19.4.4.7, Karte 2, Detailkarte 2b) und hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen geprüft (s. Unterlage 19.4.4, Kapitel 6.2.1.2). Hinweise auf weitere LRT-Vorkommen am Nohner Bach lägen nicht vor. Die Vorkommen des LRT 9170 (siehe Biotopkataster RLP) befänden sich an den Hängen des Eulenberges außerhalb des FFH-Gebietes und der Aue des Nohner Baches.

Der BUND wies darauf hin, dass die fehlerhafte und fachlich nicht haltbare Abgrenzung ganz besonders für die Bechsteinfledermaus gelten würde, die zwar als Erhaltungsziel des FFH-Gebietes „Ahrtal“ genannt würde, von der der Bewirtschaftungsplan aus 2016 lt. FFH-Verträglichkeitsprüfung jedoch annehmen würde: *„Keine Wochenstuben bekannt“*.

Tatsächlich hätten die Fledermaus-Untersuchungen im Zuge der A 1-Planungen Wochenstuben-Vorkommen der Art westlich Lommersdorf erbracht, die mit dem hier nur als schmaler Streifen abgegrenzten FFH-Gebiet überlappen. In dieser Ausdehnung seien die Habitate der Bechsteinfledermaus jedoch nicht geschützt. Vielmehr würden hier die angrenzenden Waldbereiche zum FFH-Gebiet „Ahrgebirge“ dazugehören, um dem Schutz der Bechsteinfledermaus-Habitate gerecht zu werden. Die durch Telemetriestudien abgesicherte Habitatausdehnung würde sich im Übrigen bis in das nordrhein-westfälische FFH-Gebiet hin fortsetzen.

Diese Defizite bei der Gebietsabgrenzung hätten die Verfasser der FFH-Verträglichkeitsprüfung erkennen und deshalb die Betroffenheit dieser unmittelbar angrenzenden LRT-Flächen als Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes berücksichtigen müssen.

Der Fachgutachter erläuterte hierzu, dass in Bezug auf die Bechsteinfledermaus weder aus den projektbezogenen Kartierungen noch aus dem Bewirtschaftungsplan Hinweise auf eine Bedeutung der Bereiche am Nohner Bach - und damit in dem Teil des FFH-Gebietes, welches Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist - vorliegen würden.

Mit den vom BUND genannten Wochenstuben westlich von Lommersdorf seien vermutlich die Wochenstuben am Forsthaus Gierscheid östlich von Lommersdorf gemeint. Diese befänden sich jedoch im Bereich des anschließenden Planungsabschnittes Adenau-Lommersdorf. Auch diese seien nicht Bestandteil eines FFH-Gebietes. Die Kernbereiche mit den (Wochenstuben)Vorkommen der Bechsteinfledermaus in den Wäldern östlich des Nohner Baches sind nicht Teil des FFH-Gebietes Ahrtal und damit auch nicht Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung. Zielräume des Bewirtschaftungsplans für die Bechsteinfledermaus würden die im FFH-Gebiet vorhandenen Lebensraumtypen 9110, 9130, 9170 und 9180 betreffen. Diese befänden sich ausweislich der FFH-Verträglichkeitsprüfung weit außerhalb möglicher Wirkungen der A 1.

Aus den dargestellten Gründen könne der Bau und Betrieb der A 1 die Gebietspopulation der Bechsteinfledermaus, welche Gegenstand der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes Ahrtal sei, nicht beeinträchtigen.

Betroffenheit des FFH-Gebiets „Ahrtal“

Nach Auffassung des BUND seien erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele festzustellen, wenn man von einer korrekten Gebietsabgrenzung ausginge. Bei der Querung des Nohner Baches käme es zur flächigen Inanspruchnahme des Lebensraumtyps 9170, die deutlich oberhalb dessen läge, was nach LAMBRECHT UND TRAUTNER (2007) ohne Ausnahmeprüfung als Bagatelle zugelassen werden könnte. Darüber hinaus würden weitere Flächen dieses Lebensraumtyps in unzulässigem Umfang mit Stickoxiden beaufschlagt, der Critical Load würde zumindest im Nahbereich überschritten. Hinzu kämen Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Störungen, die zu einer Minderung der Habitatqualität für charakteristische Vogelarten führen würden. Durch die Einführung einer zusätzlichen Mortalitätsquelle, die eine Straße immer darstellen würde, verschlechterte sich der Erhaltungszustand der charakteristischen Arten zusätzlich. Entgegen den Ausführungen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung käme es dabei nicht darauf an, ob Reviermittelpunkte oder besetzte Lebensstätten im zufällig untersuchten Jahr in einem entsprechenden Abstand zur Trasse ermittelt worden seien.

Zur Betroffenheit des Lebensraumtyps 9170 wurde Seitens des Fachgutachters in der Stellungnahme ausgeführt, dass sich dieser im Querungsbereich der Talbrücke Nohner Bach Nord befände und somit vollständig außerhalb des FFH-Gebietes an den Hängen des Eulenberges zum Nohner Bach.

Bestände innerhalb des FFH-Gebietes befänden sich in großer Entfernung weit abseits der Wirkungen der A 1. Der Bewirtschaftungsplan würde die Vorkommen des Lebensraumtyps 9170 im Ahrtal zwischen Antweiler und Schuld sowie im Kesslinger Bachtal östlich Ahrbrücken nennen. Mögliche Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des Lebensraumtyps 9170 im Gebiet seien vollständig auszuschließen.

Der BUND wies darauf hin, dass sich weiterhin erhebliche Beeinträchtigungen für die Lebensraumtypen der Aue ergeben würden, zu denen im Nahbereich der Trasse die Lebensraumtypen 3260, 6430, 6510 und 91E0 gehören würden. Sie seien jedenfalls durch erhöhte Stickstoffeinträge und die Salzfracht, die über Regenrückhaltebecken in die Flächen gelangen würde, belastet. Wieso eine Schutzwand den Schadstoffeintrag in die verschiedenen Gewässer gänzlich unterbinden soll, sei nicht nachvollziehbar. Die Annahme, der LRT 91E0* sei wegen der regelmäßigen Überschwemmungen nicht stickstoffempfindlich, sei unzutreffend. Auch für diesen Lebensraumtyp, unabhängig von den besonderen Standortbedingungen, seien Critical Loads festgesetzt worden, obgleich es unverzichtbares Merkmal des LRT 91E0* sei, dass es zu regelmäßigen Überflutungen komme. Wenn hier auf die regelmäßigen Überschwemmungen verwiesen würde, ergäbe sich daraus allerdings, dass sich die Vorbelastung dieser LRT-Flächen nicht allein durch die allgemeine Vorbelastung über den Luftpfad beschreiben ließe, sondern dass auch die Nährstofffracht zu berücksichtigen sei, die hier über das Fließgewässer eingetragen würde. Das sei hier nicht erfolgt.

Im Bereich der Ahr seien unter Zugrundelegung einer korrigierten Gebietsabgrenzung die mittelbaren Betroffenheiten der Lebensraumtypen und der störungsbedingten Beeinträchtigungen charakteristischer Arten nicht ermittelt worden.

Zur Betroffenheit des Lebensraumtyps 3260 erläuterte der Gutachter, dass sämtliche Wirkungen auf diesen Lebensraumtyp in der FFH-Verträglichkeitsprüfung umfassend geprüft worden seien (s. Unterlage 19.4.4, Kapitel 6.2.1.1). Mögliche Beeinträchtigungen durch Tausalzeinträge über Regenrückhaltebecken seien umfassend in der FFH-Verträglichkeitsprüfung in Kapitel 6.2.1.1.3 (Unterlage 19.4.4, S. 90 - 92) geprüft worden. Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge seien begründet für den Lebensraumtyp in der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.4, S. 58 - 59) ausgeschlossen worden. Entsprechend der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen („Hinweise zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen, HPSE Stickstoffleitfaden Straße“) sind atmosphärische Stickstoffeinträge von Straßenbauvorhaben in Fließgewässern vernachlässigbar; eine nähere Betrachtung in der Verträglichkeitsprüfung sei daher nicht erforderlich.

Mit Blick auf eine mögliche Betroffenheit des Lebensraumtyps 6430 wurde Seitens des Gutachters in der Stellungnahme dargelegt, dass die Vorkommen des Lebensraumtyps 6430 im vorliegenden Trassenabschnitt weder im Gebiet noch in dessen Umfeld vom Vorhaben betroffen seien. Die Vorkommen an der Ahr bei der Dorseler Mühle im Abschnitt Adenau - Lommersdorf seien in vorliegender FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.4, Kapitel 6.3.1.2) berücksichtigt; sie würden weder anlage- noch baubedingt berührt. Die vorliegenden Ausprägungen wurden als nicht stickstoffempfindlich bewertet (Unterlage 19.4.4, S. 61). Diese Beurteilung stimmt mit den Darstellungen des „Stickstoffleitfadens Straße“ überein. Danach seien Bestände des Lebensraumtyps 6430 in regelmäßig überschwemmten Bereichen nicht stickstoffempfindlich. Auswirkungen auf den Lebensraumtyp

6430 durch Salzfrachten aus Einleitungen der Regenrückhaltebecken seien auszuschließen. Die umfassende Prüfung der Tausalzeinträge in die Ahr zum Lebensraumtyp 3260 würden nur eine sehr geringfügige Erhöhung der Chloridkonzentrationen in der Ahr belegen (s. Unterlage 19.4.4, S. 98 - 99), die zu keiner Beeinträchtigung des Gewässerlebensraumtyps 3260 führe. Eine eigenständige Betrachtung des Lebensraumtyps 6430 durch mittelbare Einträge über den Pfad des Eintrags in den Lebensraumtyp 3260 sei daher nicht erforderlich.

Zum Lebensraumtyp 6510 führte der Gutachter aus, dass eine mögliche Betroffenheit hier nicht zu erkennen sei, da im Untersuchungsgebiet keine Bestände des Lebensraumtyps im FFH-Gebiet Ahrtal vorhanden seien. Die nächsten Vorkommen befänden sich nach dem Bewirtschaftungsplan erst unterhalb von Fuchshofen.

Zu einer möglichen Betroffenheit des Lebensraumtyps *91E0 legte der Gutachter dar, dass in der FFH-Verträglichkeitsprüfung alle bekannten Vorkommen an Ahr, Nohner Bach und Schalkenbach berücksichtigt worden seien. Ein Defizit in der FFH- Verträglichkeitsprüfung sei daher nicht zu erkennen.

Die Unempfindlichkeit des Lebensraumtyps *91E0 gegenüber Stickstoff würde in der FFH-Verträglichkeitsprüfung umfassend begründet (s. Unterlage 19.4.4, Kapitel 4.2.3, S. 63). Diese Beurteilung stimme mit den Darstellungen des „Stickstoffleitfadens Straße“ überein. Danach seien Bestände des Lebensraumtyps *91E0 in regelmäßig überschwemmten Bereichen nicht stickstoffempfindlich.

Zur Kritik des BUND an den Schutzwänden entgegnete der Gutachter in der Stellungnahme, dass durch die 2 m hohen Schutzwände mit Spritzschutz (Schadensbegrenzungsmaßnahme M 3 für Großes Mausohr) auf der Talbrücke Nohner Bach Nord verhindert würde, dass relevante Mengen tausalzhaltiges oder anderweitig belastetes Spritzwasser in den Nohner Bach und in den Uferbereich gelangen (s. Unterlage 19.4.1, Kapitel 6.2.1.3). Ergänzend wurde auf die Erwiderung zum Punkt „Betroffenheit einzelner Schutzgüter“ im Zusammenhang mit dem FFH-Gebiet „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ verwiesen, wo ausgeführt wurde, dass sich entlang von stark befahrenen Straßen hohe Schadstoffkonzentrationen nur in der Spritzwasserzone bis 10 m vom Fahrbahnrand feststellen lassen würden. Durch die Ausstattung der Talbrücken mit Spritzschutzwänden würde der weitaus überwiegende Teil des mit Schadstoffen belasteten Spritzwassers innerhalb des Brückenbauwerkes verbleiben, von wo es den Entwässerungsanlagen zugeleitet würde. Die Schadstoffeinträge würden dadurch soweit vermindert, dass keine Schädigungen zu befürchten seien.

Der BUND kritisierte, dass die Trasse östlich von Lommersdorf in erheblichem Umfang Habitatflächen der Bechsteinfledermaus in Anspruch nehmen würde, die dem FFH-Gebiet „Ahrtal“ zuzurechnen seien. Darüber hinaus käme es zu Flächenverlusten, die aus der Ver-

lärmung des Straßenumfeldes resultieren würden. Die Art hätte bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht deshalb ausgeklammert werden dürfen, weil sie nicht in den Grenzen des aktuellen Gebietes ermittelt worden sei.

Der Gutachter erläuterte hierzu, dass die Trasse östlich von Lommersdorf vollständig durch Nordrhein-Westfalen verlaufe. Die Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz und damit auch das FFH-Gebiet „Ahrtal“ seien mehr als 1 km von der Trasse entfernt. Die in Anspruch genommenen Flächen könnten daher nicht dem rheinland-pfälzischen FFH-Gebiet „Ahrtal“ zugeordnet werden.

Nach Auffassung des BUND fehle auch eine Ermittlung der Habitate der Spanischen Flagge, die nach den Erkenntnissen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung im gesamten Ahrtal vorkomme. Dann sei auch in den Querungsbereichen der Straße und den verschiedenen Fließgewässern mit dem Auftreten dieser Art zu rechnen. Die Verschattung sowie Lärm und Erschütterungen würden Habitatbereiche der Spanischen Flagge erheblich verschlechtern.

Der Gutachter erläuterte hierzu, dass Vorkommen der Spanischen Flagge sowie geeignete Habitate in der FFH-Verträglichkeitsprüfung „Ahrtal“ im Querungsbereich der Trasse begründet ausgeschlossen worden seien (s. Unterlage 19.4.4, S. 77). Der Beurteilung läge u.a. eine Habitatkartierung zu Grunde (s. Unterlage 19.6.8, „Habitatkartierung Spanische Flagge“).

Der BUND ging zusammenfassend davon aus, dass es zu einer Beeinträchtigung der Erhaltungsziele kommen würde. Er wies darauf hin, dass die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord die Erhaltungsziele wie folgt charakterisiert habe: *„Verbesserung des Erhaltungszustandes der Gewässer im Gesamtgebiet durch ... Entwicklung/ Vernetzung /Strukturverbesserung von bachbegleitenden Auenwäldern und Hochstaudenfluren durch Sukzession innerhalb der Gewässerrandstreifen.“* Diesem Ziel würden alle von der geplanten Autobahn ausgehenden Wirkungen zuwiderlaufen.

Der Straßenbaulastträger entgegnete hierzu in seiner Stellungnahme, dass erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ahrtal“ zur Recht ausgeschlossen worden seien.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich in Bezug auf die vorstehend ausgeführten Punkte der Auffassung des Vorhabenträgers bzw. der Fachgutachter an. Die Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Ahrtal“ ist ordnungsgemäß im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben erfolgt. Das Ergebnis, dass das Straßenbauvorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung nach Maßgabe der durchgeführten Untersuchungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ahrtal“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt, ist nicht zu beanstanden.

Die Einwendungen des BUND gegen die Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Ahr-tal“ werden daher zurückgewiesen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzend auf die Ausführungen unter Nr. X in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

- Der BUND kritisierte, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung zum **FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“** zu dem Ergebnis komme, dass für keinen Lebensraumtyp aus Anhang I und keine Art aus Anhang II FFH-RL eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele gegeben sei. Diese Einschätzung sei naturschutzfachlich und auch im Hinblick auf die habitatschutzrechtlichen Maßstäbe nicht haltbar, da bei der Abgrenzung des FFH-Gebietes Grundsätze guter naturschutzfachlicher Praxis außer Acht gelassen worden seien. Außerdem sei der Bewertungsmaßstab bei der Prüfung der Projektwirkungen vollkommen verfehlt worden.

Der Straßenbaulastträger erläuterte, dass sich das FFH-Gebiet in ca. 1 km Entfernung befinden würde und durch den vorliegenden Planungsabschnitt Kelberg – Adenau nicht betroffen sei (s. Unterlage 19.4.5., S. 12).

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.5.) sei insoweit Bestandteil der Vorausschau, ob Wirkungen des nördlich anschließend geplanten Abschnittes der A 1 Adenau – Lommersdorf Beeinträchtigungen nach derzeitigem Erkenntnisstand verursachen könnten, welche zu einem unüberwindbaren Planungshindernis führen könnten. Die Unterlage dokumentiere insoweit, dass keine unüberwindbaren Planungshindernisse vorliegen.

Fehlerhafte Gebietsabgrenzung

Der BUND bemängelte, dass das FFH-Gebiet in seinem östlichsten Teil im Bereich der Ahrquerung in unzulässiger Weise abgegrenzt worden sei. Es seien dort große Bereiche mit dem Lebensraumtyp 9170 und Flächen mit dem Lebensraumtyp 6510 ausgespart worden, obgleich diese Bereiche Bestandteil eines bestehenden Naturschutzgebietes seien. Damit habe das Land gegen seine eigenen Grundsätze zur Abgrenzung von FFH-Gebieten verstoßen, wonach in einem ersten Schritt alle Naturschutzgebiete als FFH-Gebiete zu melden waren, wenn sie über die entsprechende LRT-Ausstattung verfügen. Dies sei vorliegend ganz besonders gegeben, denn der ausgesparte Waldbereich des Naturschutzgebietes und Nachbarflächen südlich der Ahr würden etwa doppelt so viel Fläche des Lebensraumtyps 9170 wie das gesamte restliche FFH-Gebiet beherbergen. Hinzu kämen nennenswerte Bestände des Lebensraumtyps 6510 nördlich der B 258.

Eine fehlerhafte Abgrenzung würde auch für den Bereich westlich von Lommersdorf vorliegen, denn dort sei die im FFH-Gebiet als Erhaltungsziel festgesetzte Bechsteinfledermaus festgestellt worden. Telemetrierte Weibchen einer Wochenstube hätten dort ihre Nahrungsflächen. Es reiche nicht, wenn lediglich der schmale Gewässerstreifen für den Schutz der Art vorgesehen sei. Vielmehr seien die festgestellten Aktionsräume als unverzichtbare Habitatbestandteile vollständig in das FFH-Gebiet einzubeziehen. Die Einbeziehung dieser

Flächen dränge sich nicht nur wegen des Vorkommens der Bechsteinfledermaus auf, sondern auch aufgrund der Häufung von Lebensraumtypen der FFH-Richtlinie, wie die Biotopkartierungen der Antragsunterlagen ausweisen würden.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die Frage einer möglicherweise fehlerhaften Gebietsabgrenzung für den Planfeststellungsabschnitt ohne Relevanz sei. Jedenfalls zeige der BUND keine Sachverhalte (Wirkungen) auf, die aufgrund ihres Zusammenhangs im Zuge der Planung des Abschnittes Kelberg – Adenau zu berücksichtigen wären.

Alle weiteren Einwendungen zum FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ würden unter der Prämisse beantwortet, dass (trotzdem) eine Relevanz bestehe.

Bezüglich der Abgrenzung würde dann Folgendes gelten: Die Grenzen des Gebietes sind den naturschutzfachlichen Unterlagen der Landesnaturschutzverwaltung entnommen. Nach VV-Habitatschutz vom 06.06.2016 (Kapitel 2.1, S. 5) ist die Meldung von FFH-Gebieten für Nordrhein-Westfalen im Einvernehmen mit der EU-Kommission abgeschlossen. Eine Überprüfung und ggf. Korrektur der Gebietsabgrenzungen oder von Gebietsdaten erfolgt ggf. aufgrund fortgeschrittener wissenschaftlicher Erkenntnisse durch die Naturschutzverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Daten aus den naturschutzfachlichen Kartierungen zum Projekt A 1 werden den Naturschutzbehörden jeweils nach Erstellung der Berichte übermittelt. Ob die Naturschutzverwaltung Korrekturen der Gebietsmeldung beabsichtigt, sei dem Vorhabenträger nicht bekannt.

Fehlerhafter Prüfmaßstab in der FFH-Verträglichkeitsprüfung

Der BUND behauptete, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung längst veraltete Prüfmaßstäbe anlege, die im Übrigen auch den gesetzlichen Vorgaben des § 34 BNatSchG widersprechen würden. Vorliegend handele es sich um ein nach dem Landschaftsplan der Gemeinde Blankenheim umgesetztes Naturschutzgebiet, für das die dort festgesetzten Ge- und Verbote zu beachten seien. Dort hieße es unter 2.1.0:

„Insbesondere ist verboten:

bauliche Anlagen im Sinne des § 2 Abs. 1 S. 1-3 BauO NW, Straßen, Wege, Reitwege oder sonstige Verkehrsanlagen - auch wenn sie gem. § 65 BauO NW keiner baurechtlichen Genehmigung oder Anzeige bedürfen - sowie Werbeanlagen im Sinne des § 13 Abs. 1 BauO NW zu errichten, zu ändern oder deren Nutzung zu ändern.“

Danach sei das Vorhaben der A 1 unzulässig, wenn es in den Grenzen des Naturschutzgebietes errichtet würde und könne ausnahmsweise nur zugelassen werden, wenn es die Ausnahmevoraussetzungen des § 34 Abs. 3 ff. BNatSchG erfüllen würde. Obgleich die

FFH-Verträglichkeitsprüfung offenbar erkennen würde, dass für das FFH- Gebiet die Bestimmungen des Landschaftsplanes gelten, würden die entsprechenden Konsequenzen nicht gezogen.

Der Straßenbaulastträger hat in seiner Stellungnahme erläutert, dass die Darstellungen der Landschaftspläne die Erhaltungsziele inkorporieren würden, welche in den Schutzdokumenten für die jeweiligen Gebiete dargestellt seien (und nicht umgekehrt). Die Prüfmaßstäbe seien der günstige Erhaltungszustand der Lebensraumtypen und Arten, die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes sind. Diese seien den einschlägigen Gebietsdokumenten im Fachinformationssystem „Natura 2000-Gebiete in Nordrhein-Westfalen“, soweit es die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet Gewässersystem der Ahr betrifft, entnommen. Dieses Vorgehen würde den rechtlichen Vorgaben der VV-Habitatschutz Nordrhein-Westfalen vom 06.06.2016, (Kap. 4.1.3.1, S.13) entsprechen. Divergierende Darstellungen der Landschaftspläne seien dem Vorhabenträger nicht bekannt und wären auch nicht relevant.

Erhebliche Betroffenheit von Lebensraumtypen und Habitaten der FFH-Richtlinie

Der BUND bemängelte, dass das Vorhaben allein im Bereich der Ahrquerung verschiedene Lebensräume erheblich beeinträchtigen würde. Dies gälte insbesondere dann, wenn eine fachlich korrekte und der Erlasslage in Nordrhein-Westfalen entsprechende Abgrenzung zugrunde gelegt würde.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass das Vorhaben im Bereich der Ahrquerung keine Lebensräume beeinträchtigen und keine Wirkungen auf das FFH-Gebiet und seine Erhaltungsziele entfalten würde.

Für das nördlich anschließende Vorhaben (Abschnitt A 1, Adenau – Lommersdorf) gäbe es eine FFH-Verträglichkeitsprüfung auf der Ebene der Vorausschau. Diese Vorausschau würde durch den Entwurf der FFH- Verträglichkeitsprüfung für das Gewässersystem der Ahr (Unterlage 19.4.5) unterfüttert. Dort würden auf dem Stand der aktuellen technischen Planung (RE-Entwurf) umfassend sämtliche Wirkungen auf die vorkommenden Lebensraumtypen im FFH-Gebiet im Querungsbereich der Ahr behandelt.

Der BUND kritisierte mögliche Beeinträchtigungen des Fließgewässers der Ahr und den Lebensraumtyp 3260, da Teile des Gewässers verschattet würden und es zu einem Eintrag von Schadstoffen komme, sei es in gasförmigem Zustand, sei es durch verwirbelte Wassertröpfchen.

Der Gutachter erläuterte hierzu, dass die Grundlage der Verschattungsbeurteilung eine (modellerte, d.h. rechnergestützt ermittelte) Verschattungsprognose sei (s. hierzu Unterlage 19.4.5, Anlage 4). Eine mögliche Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 3260 (Fließgewässer

mit Unterwasservegetation) wurde in Unterlage 19.4.5, Kapitel 6.2.1.1., untersucht. Das Gutachten kam zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

„Der LRT 3260 ist im Abschnitt Adenau – Lommersdorf in den Gewässern Aulbach, Rohsbach, Ahr und Ahbach ausgeprägt. Die Gewässerlebensräume sind durch die Ausweisung einer Bautabuzone geschützt (Maßnahme M1). Anlagebedingte Beeinträchtigungen treten nicht auf. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Einleitungen der Straßenentwässerung verbleiben unterhalb der Empfindlichkeitsschwelle und lösen deswegen keine relevanten Veränderungen aus. Baubedingte Beeinträchtigungen durch Sedimenteinträge finden nicht statt. Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen charakteristischer Arten treten nicht auf.“

Es treten keine erheblichen Beeinträchtigungen des LRT 3260 auf.“

Der BUND erläuterte, dass der Lebensraumtyp 6510 (Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen) durch die Straße auf einer Fläche von fast einem Hektar überspannt würde. Die Flächen darunter würden durch Licht- und Niederschlagsverschattung ihren Charakter als Lebensraumtyp verlieren. Hinzu kämen Schadstoffeinträge, die oberhalb des Critical Loads lägen; eine dauerhafte Schädigung könne daher nicht sicher ausgeschlossen werden. Die Vorbelastung der Stickoxideinträge sei fehlerhaft ermittelt worden, da durch die B 258 eine erhebliche Zusatzbelastung in diese Flächen eingetragen würde, die durch die im UBA-Datensatz dargestellte mittlere Belastung nicht hinreichend abgebildet würde.

Seitens des Fachgutachters wurde hierzu auf Unterlage 19.4.5, Kapitel 6.2.1.5 verwiesen, wo es zusammenfassend heißt: *„Es treten keine Beeinträchtigungen des LRT 6510 auf.“*

Der BUND kritisierte darüber hinaus, dass in Wirkweite der Straße der prioritäre Lebensraumtyp 8160 ausgebildet sei, der durch Stickstoffeinträge erheblich beeinträchtigt würde. Hier sei in unzulässiger Weise auf eine Untersuchung unter Rückgriff auf den Abschneidewert von $0,3 \text{ kg} \cdot \text{ha}^{-1} \cdot \text{a}^{-1}$ verzichtet worden. Es könne jedoch sicher davon ausgegangen werden, dass der CL dieses Lebensraumtyps überschritten würde, zumal angesichts der sich im Bereich des Lebensraumtyps kreuzenden Straßen von einer Vorbelastung ausgegangen werden könne, die durch den UBA Datensatz nicht zutreffend abgebildet würde. Erhebliche Beeinträchtigungen seien aus diesen Gründen auch für die dort benachbart ausgeprägten Flächen der Lebensraumtypen 6210* und 91E0* unberücksichtigt geblieben.

Mit Blick auf den Lebensraumtyp *8160 (Kalkschutthalden) wurde seitens des Fachgutachters auf Unterlage 19.4.5, Kapitel 6.2.1.6 verwiesen, wo es zusammenfassend heißt: *„Eine erhebliche Beeinträchtigung des LRT 8160 kann unter Berücksichtigung der Schadensbegrenzungsmaßnahme (Tempolimit, M5.1) ausgeschlossen werden.“*

Mögliche Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps 6210 (Trespen-Schwingel-Kalktrockenrasen) wurden in Unterlage 19.4.5, Kapitel 6.2.1.3 untersucht. Dort heißt es zusammenfassend: *„Es treten keine erheblichen Beeinträchtigungen des LRT 6210 auf.“*

Zu einer möglichen Betroffenheit des Lebensraumtyps *91E0 (Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwälder) verwies der Gutachter auf Unterlage 19.4.5, Kapitel 6.2.1.10. Hier hätten die Untersuchungen ergeben, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen dieses Lebensraumtyps auftreten.

Der BUND wies in seinem Einwendungsschreiben darauf hin, dass der Lebensraumtyp 9170 südlich der Ahr durch die Querung der A 1 einen erheblichen Flächenverlust erfahren würde, da unterhalb der Trasse der Gehölzbestand zurückgeschnitten werden müsste. Hinzu kämen Verlärmung und andere Störeffekte, die zu erheblichen Störungen der charakteristischen Vogelarten führen würden. Schadstoffeinträge aus dem Betrieb der Straße würden die Vegetation schädigen. Gleiches würde auch für den LRT 91E0* entlang der Ahr gelten. Kurios sei die Maßnahme zu nennen, mit der eine Reduktion der Belastung des Lebensraumtyps mit Stickstoffdepositionen erreicht werden soll: *„Zur Verminderung von Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps Hainsimsen-Buchenwälder (LRT 9110) durch Stickstoffdepositionen (Kap. 6.2.1.7.3) wird die geplante A 1 im Abschnitt Adenau – Lommersdorf von Bau-km 28+750 bis 30+413 beiderseits mit 4 m hohen und 1.663 m langen Schutzwänden ausgestattet (M 4.1).“* Wenn Schutzwände in der Lage sein sollten, Stickoxide und Ammoniak zurückzuhalten, dann stelle sich die Frage, wo diese Gase bleiben, wenn sie an der Diffusion ins Umfeld gehindert werden. Sollten die Gutachter die Vorstellung gehabt haben, dass sich die Stickoxide zwischen den Schutzwänden sammeln, so hätten sie die Frage aufwerfen müssen, ab wann der Luftraum zwischen den Wänden mit Stickoxiden gesättigt wäre und die Brücke gesperrt werden müsste, weil in einer Stickoxidatmosphäre weder den Autofahrern das Atmen möglich sei noch ein Verbrennungsmotor betrieben werden könne. Tatsächlich würden hier Maßnahmen zur Minderung angerechnet, die allenfalls geringfügige Veränderungen in der Verteilung bewirken würden, nicht jedoch die Lebensraumtypen von einer Belastung verschonen könnten.

Erhebliche Beeinträchtigungen seien mit der Straße auch für eine Wochenstube der Bechsteinflodermäus verbunden, der unabhängig von der erforderlichen Erweiterung des FFH-Gebietes Aktionsräume zerschnitten und verlärmert würden und deren Individuen durch den Betrieb der Straße einem erhöhten Kollisionsrisiko ausgesetzt seien.

Insgesamt könne daher zusammengefasst werden, dass nicht nur ein Verstoß gegen die Bestimmungen des Landschaftsplanes vorliegen würde, sondern auch erhebliche Beeinträchtigungen von dem Vorhaben ausgingen und deshalb eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung erforderlich sei.

Mit Blick auf eine mögliche Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 9170 (Labkraut - Eichen - Hainbuchenwälder) hat der Straßenbaulasträger in seiner Stellungnahme auf Unterlage 19.4.5, Kapitel 6.2.1.9 verwiesen: *„Der Bestand im Ahrtal befindet sich östlich der geplanten Ahr-Talbrücke in einer Entfernung von ca. 170 bis 300 m am Hangfuß des Ahrtalhanges.“*

Bau- und anlagebedingte Wirkungen sind aufgrund der Entfernung zum Bauvorhaben ausgeschlossen. Die Bestände des LRT befinden sich außerhalb relevanter Zusatzbelastungen

durch Stickdepositionen ($>0,3 \text{ kg N/ha/a}$) und Lärmimmissionen (siehe Darstellung der Wirkzonen Stickstoffdeposition und Isophonen in Karte 2, Blatt 1). Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des LRT 9170 sind damit auszuschließen.

Eine mögliche Beeinträchtigung der charakteristischen Arten Großes Mausohr und Grauspecht ist aus denselben Gründen auszuschließen. Barriere- oder Fallenwirkungen treten hier nicht auf.“

Zur Bechsteinfledermaus wurde auf Unterlage 19.4.5, Kapitel 6.2.2.3 hingewiesen. Dort wird zusammenfassend festgestellt: „Erhebliche Beeinträchtigungen der Bechsteinfledermaus werden unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung ausgeschlossen.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich in Bezug auf die vorstehend ausgeführten Punkte der Auffassung des Vorhabenträgers bzw. der Fachgutachter an. Die Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ ist ordnungsgemäß im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben erfolgt. Das Ergebnis, dass das Straßenbauvorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung nach Maßgabe der durchgeführten Untersuchungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Gewässersystem der Ahr“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt, ist nicht zu beanstanden.

Die Einwendungen des BUND gegen die Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Gewässersystem der Ahr“ werden daher zurückgewiesen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzend auf die Ausführungen unter Nr. X in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

- Der BUND hat ferner eine **unzureichende Prüfung kumulativer Projekte** bemängelt. Es sei davon auszugehen, dass der Kreis der kumulativen Projekte nicht vollständig berücksichtigt und auch nicht korrekt bewertet wurde. Denn es sei kaum vorstellbar, dass es angesichts der Größe der betroffenen Gebiete kein einziges Vorhaben geben sollte, welches nicht ebenfalls Auswirkungen auf eines der Natura 2000-Gebiete hätte. So beschränke sich Unterlage 19.4.7 auf Vorhaben, die nicht weiter als 300 m vom FFH-Gebiet entfernt lägen. Diese Annahme sei unzutreffend. So könnten Tierhaltungsanlagen, ob neu errichtet oder erweitert, mit den von ihnen ausgehenden Immissionen über deutlich größere Entfernungen nachteilige Effekte auf die Schutzgüter von FFH-Gebieten verursachen. Nach der Moorburg-Entscheidung des EuGH sei der Kreis der kumulativ zu berücksichtigenden Vorhaben auch in zeitlicher Hinsicht deutlich weiter zu fassen als dies bei der „Relevanzprüfung“ beschrieben sei. Wie an anderer Stelle noch vertieft würde, sei auch der Ansatz, für Stickstoffeinträge einen Abschneidewert von $300 \text{ g*ha}^{-1}\text{a}^{-1}$ anzusetzen, nicht länger haltbar und deshalb zu korrigieren. Bei der Relevanzprüfung unberücksichtigt seien ferner Vorhaben in der Nähe des FFH-Gebietes, die zwar Auswirkungen auf das Gebiet haben, die aber gar nicht berücksichtigt und/oder unter Verweis auf ihren bagatellhaften Charakter nicht weiterverfolgt worden seien. Sie seien der Vollständigkeit der Prüfung halber ebenfalls zu recherchieren und in die Bewertung einzubeziehen. Dabei sei Kumulation nicht nur im engen Sinne als „überlappend mit den

Einwirkungen durch die A 1“ zu verstehen, sondern zusätzlich auch als Summation, wobei es zu Einwirkungen auf Schutzgüter im Gebiet an anderer Stelle komme.

Der Straßenbaulastträger hat dazu erläutert, dass entsprechend Unterlage 19.4.7 („Prüfungen der Auswirkungen anderer Pläne und Projekte auf wirkungsbetroffene Natura 2000-Gebiete“) wirkungsrelevante Projekte großräumig abgefragt wurden (vgl. Unterlage 19.4.7, S. 2):

- innerhalb des NATURA 2000-Gebietes
- Straßenneu- oder -ausbauvorhaben im Wirkraum von 500 m um das FFH-Gebiet (Allgemeine Wirkungen sowie Stickstoffeinträge)
- Stickstoffeinträge aus landwirtschaftlichen oder gewerblichen Vorhaben wie zum Beispiel aus Tierhaltungsanlagen und Biogasanlagen mit Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG im Raum Eifel
- Weitere landwirtschaftliche Vorhaben mit nennenswertem Stickstoffausstoß (z. B. kleinere Tierhaltungsanlagen ohne Genehmigungspflicht nach BImSchG in oder max. 4.000 m vom FFH-Gebiet entfernt, Biogasanlagen, Anlagen zur Lagerung von Gülle / Gärresten)
- Negative Veränderungen von Gewässern der benannten FFH-Gebiete (Gewässerausbau, Einleitungen)
- Windkraftprojekte im Umkreis von 6.000 m um das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ und 2.000 m um das Vogelschutzgebiet „Vulkaneifel“

Die benannten 300 m würden sich auf bauliche Vorhaben beziehen (vgl. Unterlage 19.4.7, S. 4).

Die abgefragten Projekte würden sich auf den Zeitraum nach Ausweisung der Gebiete beziehen (hier 2004). Frühere (relevante) Einwirkungen auf die Gebiete (u.a. beim Stickstoff), seien als Vorbelastungen berücksichtigt. Wirkungen von älteren (realisierten) Vorhaben und Plänen, deren Wirkungen sich erst in der Zukunft noch entfalten, seien nicht bekannt.

Zu den Stickstoffeinträgen erläuterte der Gutachter, dass der Ansatz, für Stickstoffeinträge einen Abschneidewert von 0,3 kg/ha/a (= 300g/ha/a) anzusetzen, vom BVerwG im Verfahren zur A 20 vom 27.11.2018 – 9 A 8.17, Leitsatz 3 bestätigt worden sei und auch in der jüngeren Rechtsprechung bekräftigt wurde. Das „Abschneidekriterium“ sei damit als aktuell bester wissenschaftlicher Erkenntnisstand gerichtlich akzeptiert und könne entsprechend den Vorgaben der „Hinweise zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen“ (HPSE) angewendet werden.

Der BUND kritisierte, dass sich vor dem Hintergrund der bemängelten Defizite bei der bisherigen Prüfung verschiedene Vorhaben, die in Unterlage 19.4.7 zusammengetragen wurden, als nichtzutreffend eingeordnet darstellen würden. Dies gälte beispielsweise für die Biogasanlage bei Bad Neuenahr-Ahrweiler, die deshalb nicht beachtet würde, weil keine Betroffenheit durch NO_x-Einträge gegeben sei. Dieser Feststellung in den Unterlagen lägen jedoch unzu-

treffende Annahmen zugrunde, wie dargelegt worden sei. Deshalb hätte geprüft werden müssen, ob die einmalig für zulässig erachtete Überschreitung der Bagatellschwellen durch Projekte wie die Biogasanlage und andere Vorhaben für das Gebiet bereits ausgeschöpft wurde. Dann aber wären selbst geringfügige und hier ausgeblendete Überschreitungen durch die A 1 als erhebliche Beeinträchtigung zu werten gewesen.

Der Gutachter entgegnete, dass die Planung die behaupteten Mängel nicht aufweise. Die Relevanz von kumulativen Wirkungen würde sich nach den projektspezifischen Wirkungen und der diesbezüglichen Empfindlichkeit / Betroffenheit der Erhaltungsziele richten. Sofern in der Verträglichkeitsprüfung eine Empfindlichkeit / Betroffenheit gegenüber den Projektwirkungen ausgeschlossen wurde, sei dieser Wirkpfad auch hinsichtlich der kumulativen Projekte irrelevant. Die Biogasanlage bei Bad Neuenahr-Ahrweiler wurde entsprechend eingeordnet.

Der BUND wies darauf hin, dass die Einschätzungen hinsichtlich der Windkraftplanungen in Bezug auf das EU-Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ unzutreffend seien. Sie würden ebenso wie die Autobahn zur Erhöhung der Mortalität für die Bestände verschiedener Vogelarten im EU-Vogelschutzgebiet beitragen. Dass verschiedene Vorhaben zum Zeitpunkt der Unterlagenerstellung noch kein fortgeschrittenes Planungsstadium erreicht haben und deshalb noch nicht berücksichtigt worden seien, würde für die eigentliche Planfeststellung, die womöglich erst in ein oder zwei Jahren erfolgen wird, keine Rolle spielen. Erst recht könnten solche Anlagen nicht ausgeblendet werden, die bereits in Betrieb seien oder schon jetzt einen hinreichend verfestigten planerischen Status aufweisen. Lägen diese Anlagen innerhalb eines 1.500 m - Radius zum Vogelschutzgebiet, sei von einem signifikant gesteigerten Tötungsrisiko auszugehen.

Der Straßenbaulastträger erläuterte hierzu in seiner Stellungnahme, dass die bekannten und verfestigten Windkraftplanungen in Unterlage 19.4.7 berücksichtigt worden seien. Die vorliegenden Abstandswerte der Vogelschutzzone bzw. die in den Windkraft-Verordnungen bzw. Windkraft-Erlässen der Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz veröffentlichten, bei der Planung zu berücksichtigenden Radien wurden bei der Betrachtung der Windkraftanlagen zugrunde gelegt. Mit der Offenlage der Unterlagen zur Planung der A 1 AS Kelberg – AS Adenau sei die Planung bei bisher nicht verfestigten Planungen hinsichtlich kumulativer Wirkungen auf das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ zu berücksichtigen.

Die Festlegung der Radien sei nach den Angaben in LUWG (2012): Gutachten „Naturschutzfachlicher Rahmen zum Ausbau der Windenergienutzung in Rheinland Pfalz“ der Staatlichen Vogelschutzzone für Hessen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland sowie dem Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht erfolgt. Die empfohlenen Mindestabstände nach LAG VSW 2015 würden dabei eingehalten.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich in Bezug auf die vorstehend ausgeführten Punkte der Auffassung des Vorhabenträgers bzw. der Fachgutachter an. Die „Prüfungen der Auswirkungen anderer Pläne und Projekte auf wirkungsbetroffene Natura 2000-Gebiete“ ist ordnungsgemäß im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben erfolgt. Das Ergebnis, das auf Seite 13 der Unterlage 19.4.7 wie folgt zusammengefasst wird

„Hinsichtlich ihrer kumulativ wirksamen Beeinträchtigung wurden insgesamt > 300 Pläne und Projekte geprüft. Auf der Basis einer Relevanzprüfung, aufgrund vorliegender Verträglichkeits(vor)prüfungen oder aufgrund der vom jeweiligen Vorhabenträger vorgelegten Daten und Auswertungen, lässt sich feststellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen infolge kumulativer Wirkungen anderer Pläne und Projekte nach den vorliegenden Informationen auszuschließen sind.“

ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die diesbezüglichen Einwendungen des BUND werden daher zurückgewiesen.

- Der BUND bemängelte **Unstimmigkeiten in den Prüfkriterien zwischen den verschiedenen Natura 2000-Gebieten**. Er behauptete, dass sich die Unterlagen durch heterogene Prüfmaßstäbe gesetzlicher Art auszeichnen würden (faktische Vogelschutzgebiete, durch Landschaftsplan ordnungsgemäß ausgewiesene Vogelschutzgebiete, FFH-Gebiete ohne gesetzlichen Schutz, als Naturschutzgebiet ausgewiesene FFH-Gebiete, in unzulässiger Weise ausgeklammerte Gebietsteile bei FFH- und Vogelschutzgebieten), denen in den Unterlagen nicht Rechnung getragen worden sei. Unabhängig vom rechtlichen Status der verschiedenen Gebiete bzw. Gebietsteile würden die Gutachter selbst kreierte Maßstäbe wählen und freihändig ihre Bewertungen durchführen.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfungen gingen bei der Beurteilung der Schadstoffeinträge von einem Abschneidewert von $0,3 \text{ kg*ha}^{-1}\text{*a}^{-1}$ aus, obgleich dieser Wert nicht nur durch die jüngere Rechtsprechung nationaler Gerichte und des EuGH massiv infrage stehen würde, sondern für Nordrhein-Westfalen geklärt sei, dass dort ein Abschneidewert von $0,1 \text{ kg*ha}^{-1}\text{*a}^{-1}$ zu beachten sei. Den Betrachtungen zu den Schadstoffeinträgen würde bisher auch eine Berücksichtigung der Mehrbelastungen fehlen, die sich aufgrund der Betrügereien bei den Schadstoffwerten von Dieselfahrzeugen ergeben haben. Dies müsse zu einer Neubewertung der Vorbelastungen und der aktuell zu erwartenden Belastungen durch den Betrieb führen.

Für die verschiedenen Gebiete würden voneinander abweichende Listen charakteristischer Arten einbezogen. Soll Natura 2000 seine Netzfunktion erfüllen, müsse dies natürlich auch hinsichtlich der charakteristischen Arten seinen Niederschlag finden. Wenn in einem Gebiet die einen und im benachbarten Gebiet die anderen Arten in denselben Lebensraumtypen betrachtet würden, verfehle ein Schutzgebietsnetz seine Wirkung. Besonders bemerkenswert sei die Wahl der Geburtshelferkröte für den Lebensraumtyp 8160, von der in der FFH-VP zum

Gewässersystem der Ahr gleich wieder festgestellt würde: „Ein Vorkommen im FFH-Gebiet ist nicht bekannt.“

Der Fachgutachter entgegnete hierzu in seiner Stellungnahme, dass für ihn keine Unstimmigkeiten in den Prüfkriterien zwischen den verschiedenen Natura 2000-Gebieten erkennbar seien. Zu den vom BUND bei den jeweiligen FFH-Verträglichkeitsprüfungen vorgetragene Punkte wurde entsprechend Stellung genommen; insbesondere die hier nochmals vorgetragene Behauptung, dass der Abschneidewert von 0,3 kg nicht mehr anwendbar sei, wurde widerlegt.

Seitens der Planfeststellungsbehörde sind ebenfalls keine Unstimmigkeiten in den Prüfkriterien zwischen den verschiedenen Natura 2000-Gebieten erkennbar. Wie bereits bei den jeweiligen FFH-Verträglichkeitsprüfungen ausgeführt, sind die durchgeführten Untersuchungen und Bewertungen im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen erfolgt und werden als sachgerecht erachtet. Die diesbezüglichen Einwendungen des BUND werden daher zurückgewiesen.

- Der BUND kritisierte die **Folgewirkungen auf bereits errichteten Autobahnabschnitten**. Es wurde behauptet, dass die Zahlen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens ausweisen würden, dass die Verkehre auf den bereits errichteten Abschnitten der A 1 nach Norden und nach Süden massiv zunehmen würden und deshalb von erheblichen Beeinträchtigungen der entlang der Trasse gelegenen Natura 2000-Gebiete auszugehen sei. Dies würde für zusätzliche Einträge von Stickstoffverbindungen in die Schutzgebiete sowie die Zunahme von störungsbedingten Habitatverschlechterungen für charakteristische Vogelarten durch die Zunahme des Straßenverkehrs gelten. Diese Auswirkungen seien bisher noch nicht berücksichtigt worden. Die FFH-Vorprüfung (Unterlage 19.4.6) läge hier völlig neben dem Thema.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass für den Autobahnabschnitt Anschlussstelle Daun (B 257) – Anschlussstelle Kelberg (B 410) der A 1 ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden sei. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 13.02.1997 erlassen, im Jahr 2012 erfolgte die Verkehrsfreigabe. Für diesen Teilabschnitt seien im entsprechenden Planfeststellungsverfahren 25.000 Kfz/24 h für das Jahr 2010 prognostiziert worden. Diese Verkehrsprognose lag der technischen Planung sowie der Beurteilung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu Grunde.

In den Verkehrsuntersuchungen (Unterlagen 22.1 und 22.2) des vorliegenden Teilabschnittes Anschlussstelle Kelberg (B 410) – Anschlussstelle Adenau (L 10) der A 1 werden für den Prognosehorizont 2025 23.600 Kfz/24 h und für den Prognosehorizont 2030 21.300 Kfz/24 h angegeben. Für den bestehenden Teilabschnitt Anschlussstelle Daun (B 257) – Anschlussstelle Kelberg (B 410) werden die Prognosezahlen für das Jahr 2025 mit 26.800 Kfz/24 h und für das Jahr 2030 mit 23.500 Kfz/24 h angegeben.

Es wurde erläutert, dass die aktuellen Verkehrsprognosen für den Lückenschluss damit nur unwesentlich über den damals zu Grunde liegenden Verkehrszahlen für den Abschnitt Anschlussstelle Daun (B 257) – Anschlussstelle Kelberg (B 410) mit prognostizierten 25.000 Kfz/24 h liegen würden. Damit seien sowohl die Auswirkungen auf die Lärmuntersuchungen als auch auf Natur und Landschaft nicht größer als in der damaligen Planung, die einvernehmlich mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt worden sei. Der Straßenbaulastträger sieht daher keine Veranlassung für weitere Untersuchungen in dem unter Verkehr befindlichen südlichen Abschnitt.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Stellungnahme des Straßenbaulastträgers als sachgerecht und schließt sich ihr vollinhaltlich an. Auch die durchgeführten FFH-Vorprüfungen für die FFH-Gebiete „Bad Münstereifeler Wald“, „Buirer Lei bei Buir“, „Wälder am Hohn“, „Wälder um Bongard in der Eifel“ und „Gerolsteiner Kalkeifel“ sind ordnungsgemäß erfolgt (s. Unterlage 19.4.6). Gem. dem Ergebnis der Vorprüfungen überlagert die geplante Trasse in keinem der drei Planfeststellungsabschnitte Flächenbestandteile der betrachteten FFH-Gebiete. Erhebliche negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten; für keines der betrachteten Gebiete ist eine vertiefende FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich. Die diesbezüglichen Einwendungen des BUND werden daher zurückgewiesen.

- Der BUND bemängelte eine fehlende Bilanzierung, die sich aus dem **Umweltschadensrecht** ergeben würde. Er erläuterte, dass durch Ausblendung der fehlerhaften Gebietsabgrenzungen, den Einsatz von Bagatellschwellen und anderen Relativierungen von Erheblichkeiten die FFH-Verträglichkeitsprüfungen zu dem Ergebnis der Unerheblichkeit für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 kommen würden. Es sei bereits dargelegt worden, dass diese Einschätzungen naturschutzfachlich und rechtlich unhaltbar seien. Unabhängig davon fehle allerdings eine Bilanzierung der Beeinträchtigungen von FFH-Lebensraumtypen und Habitaten der europarechtlich geschützten Arten außerhalb der FFH- und Vogelschutzgebiete, die sich aus dem Umweltschadensrecht ergeben würden. Die verschiedenen Unterlagen würden in erheblichem Umfang solche Flächen ausweisen. Jedoch sei zur Enthftung im Sinne von § 19 BNatSchG in Zusammenhang mit den Regelungen des Umweltschadensgesetzes eine Neuentwicklung von Flächen des Lebensraumtyps in mindestens gleichem Flächenumfang erforderlich (Berücksichtigung des Verschlechterungsverbotes der FFH-Richtlinie). Daran mangle es vollständig.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme erläutert, dass eine Bilanz der vorhandenen Lebensraumtypen außerhalb der FFH-Gebiete im Landschaftspflegerischen Begleitplan zu finden sei (Unterlage 19.1, Seite 73). Wegen ihrer Bedeutung als Lebensraum würden die Lebensraumtypen nach Anhang I FFH RL zu den Biotoptypen mit besonderer naturschutzfachlicher Bedeutung zählen und würden bei der Bewertung der Biotopfunktion der einzelnen Bezugsräume besonders berücksichtigt.

Die Tabelle 6-3 im Landschaftspflegerischen Begleitplan (s. Unterlage 19.1, S. 139) würde die Gegenüberstellung von Beeinträchtigung und Kompensation von nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG geschützten Biotopen liefern und damit auch die hier enthaltenen Lebensraumtypen abdecken. Als Zusammenfassung der vergleichenden Gegenüberstellung würden die Tabellen 7-1 Wald (s. Unterlage 19.1, S. 147) und 7-2 Offenland (s. Unterlage 19.1, S. 148) Eingriff und Kompensation in die Biotopstrukturen differenziert nach ihrer Bedeutung gegenüberstellen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Stellungnahme des Straßenbaulastträgers an; eine Bilanzierung der Beeinträchtigungen von FFH-Lebensraumtypen und Habitaten der europarechtlich geschützten Arten außerhalb der FFH- und Vogelschutzgebiete ist ordnungsgemäß erfolgt. Defizite mit Blick auf das Umweltschadensrecht sind nicht erkennbar; die diesbezüglichen Einwendungen des BUND werden daher zurückgewiesen.

- Der BUND bemängelte darüber hinaus diverse **Maßnahmen im habitatschutz-rechtlichen Kontext**. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung würde glauben, dass eine erhebliche Beeinträchtigung verneint werden könne, weil sie Maßnahmen vorsieht, die die Beeinträchtigung vermeiden soll. Diese Vermeidungswirkung sei keinesfalls gegeben, wie nachfolgend für die einzelnen Maßnahmen dargelegt werden soll. Die Gutachter hätten dabei außerdem die aktuelle Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs nicht beachtet und würden regelmäßig die Anforderungen aus dem Artenschutz nach § 44 BNatSchG mit denen des Habitatschutzes verwechseln.

Der Gutachter hat bezüglich der generellen (habitatschutz-rechtlichen) Einordnung der Maßnahmen und der Abgrenzung gegen kompensatorische Maßnahmen (nach Art. 6.4 FFH-RL) auf die Erwiderung zum Punkt „Fehlerhafte Bewertung zum Schwarzstorch“ dieses Einwandes verwiesen. Dort wurde ausgeführt:

„Die Beeinträchtigung des Schwarzstorchs in Nahrungshabitaten macht keine Schadensbewältigung in der vom BUND aufgezeigten Weise erforderlich. Bei den festgelegten Maßnahmen handelt es sich nicht um Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des Kommissionsleitfadens (2000/2019), weil die Maßnahmen Funktionen herstellen, welche den Schwarzstorch nur mittelbar berühren: Die prognostizierten Beeinträchtigungen betreffen nicht die Erhaltungszielart direkt, sondern Flächen, welche von der Art (den Revierinhabern) opportunistisch innerhalb des Reviers genutzt werden. Soweit flächenbezogene und habitatentwickelnde Maßnahmen im Schutzgebiet vorgesehen sind, dienen die Maßnahmen dem Ziel, die (Störungs-) Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen im Schutzgebiet bzw. in Bezug auf die von der Erhaltungszielart aufgesuchten Flächen zu reduzieren, indem innerhalb des Aktionsraums zusätzliche Habitatkapazität geschaffen wird. Die Bewertung zur Empfindlichkeit ist in der Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.3), Kapitel 9.1. dargestellt. Ebenso erfolgt dort die Begründung für die Eignung der Maßnahme. An dieser Begründung, auf die der BUND nicht eingeht, wird festgehalten.“

Nach Auffassung des Gutachters seien die Maßnahmen aufgrund ihres fachlichen Charakters und ihres Anwendungsbereichs (auch) in habitatschutzrechtlicher Hinsicht geeignet; bei der Festlegung der Maßnahmen wurde die aktuelle Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Abgrenzung von schadensvermeidenden und schadensausgleichenden „Schutzmaßnahmen“ beachtet.

Maßnahme M 2 (Habitatgestaltung für den Schwarzstorch; Maßnahmennummer gem. LBP 5.5.4 S; 5.5.5 S; 5.5.11 S (CEF-Maßnahmen))

Der BUND kritisierte, dass die vorgesehene Ausbringung von Horstplattformen keine Vermeidung für den Eingriff darstelle, da sich durch künstliche Nistangebote nichts am vollständigen Verlust von Habitatflächen und deren darüberhinausgehende störungsbedingte Wertminderung ändere. Abgesehen davon, dass der Maßnahme bereits der Charakter einer Vermeidung abzusprechen sei, komme hinzu, dass sie auch nicht als Ersatzmaßnahme gelten könne, weil sie im gestörten Bereich der Trasse vorgesehen sei und damit denselben Beeinträchtigungen ausgesetzt wird, die ausgeglichen werden sollten. Überdies sei ungeklärt, ob die vorgesehenen Maßnahmen nicht zu den „Sowieso“-Maßnahmen zur Herstellung des günstigen Erhaltungszustandes im Gebiet gehören.

Im Übrigen würden die Unterlagen die Anlage der Nahrungsflächen noch nicht einmal festlegen, wie folgende Ausführungen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Ausdruck bringen würden: „Das Angebot an Nahrungshabitaten wird insoweit ausgeweitet, indem die Talaue hier aufgrund der Dominanz von intensiv genutztem Grünland (vgl. Abbildung 13 in Anlage 2) und einem zentralen, dichten Fichtenquerriegel für den Schwarzstorch aufwertungsfähig ist.“ Die Einschätzung, dass irgendetwas aufwertungsfähig sei, würde noch nichts an tatsächlichen Verhältnissen ändern.

Der Gutachter hat hierzu erläutert, dass die Maßnahme zur Konsolidierung und Optimierung eines Zustands diene, der in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit den Wirkungen der A 1 stehe, nämlich der Sicherung von Nestern, die durch Absturz gefährdet seien, sowie der Ergänzung des Angebotes an entsprechenden Nestunterlagen. Dass diese Optimierung und Angebotsergänzung möglichst außerhalb des (höchst vorsorglich angenommenen) Störungsbereichs infolge Bau und Betrieb der A 1 stattfinden soll, entspreche fachlicher Überzeugung. Die fachliche Eignung und Wirksamkeit der Maßnahme würde außer Diskussion stehen; hierzu wurde auf die Ausführungen in der Verträglichkeitsuntersuchung verwiesen (s. Unterlage 19.4.3, Kapitel 9.1.2). Die Maßnahmen für die Horstplattformen seien mit dem sachkundigen Vertreter der Naturschutzbehörde (Herrn Isselbacher, heute LfU) bei einem Geländetermin am 09.03.2015 individuell abgestimmt worden.

Sofern Flächen innerhalb der Störzone von 500 m nach BMVBS (2010) liegen würden, ändere dies nichts an ihrer Eignung, da lokal u. a. reliefbedingte Abschirmungen zur Trasse eine Eignungsminderung verhindern würden. Dass diese Abschirmungen bei einer detaillierten Planung zu berücksichtigen seien, gehe auch aus dem Methodenpapier BMVBS (2010) hervor: für Arten der Gruppe 5 („Arten ohne spezifisches Abstandverhalten zu Straßen und Arten, für die Verkehrslärm keine Relevanz besitzt“), zu der auch der Schwarzstorch gehört, weisen die Autoren darauf hin, dass die Standardprognose insofern einen „Notbehelf“ darstelle; „Abschirmungen durch das Relief werden nicht berücksichtigt“.

Die Maßnahme M 2 der Verträglichkeitsprüfung diene der Anbringung von Horstplattformen und ziele insoweit auf die Brutplatzfunktion.

Das Zitat, das der BUND vorbringe, sei aus dem Kontext gerissen: Maßnahmen zur Entwicklung von Nahrungshabitaten seien entgegen der Behauptung des BUND in der Verträglichkeitsuntersuchung in Kapitel 9.1.2 (s. Unterlage 19.4.3, S. 82f.) hinsichtlich ihrer Zielsetzung und der erwarteten Wirkung eindeutig dargestellt (Maßnahmen M 2, M 3, S. 84 der Verträglichkeitsuntersuchung). Sie seien im Landschaftspflegerischen Begleitplan konkretisiert als Maßnahmen 5.5.4, 5.5.5, 5.5.11, 27.1, 27.6.1, 27.6.2, 27.3, 27.4 und insoweit auch zur rechtlichen Feststellung im Zuge der Planfeststellung vorgesehen.

Maßnahme M 3 (Optimierung von Nahrungsgewässern Maßnahmenummer gem. LBP 27.1 VS, 27.3 VS, 27.6.1 VS, 27.6.2 VS (SBM))

Der BUND legte dar, dass die Optimierung von Nahrungsgewässern zu den Pflichtaufgaben zur Verwirklichung der Erhaltungsziele im Vogelschutzgebiet und zum Pflichtprogramm im FFH-Gebiet „Ahrtal“ gehöre. Sie stelle auch keine Vermeidungsmaßnahme dar, denn an den Eingriffen in das Gebiet ändere diese Maßnahme nichts. Die vorgesehenen Zielflächen seien im Übrigen in Relation zu den Maßnahmenflächen M 2 teilweise kontraproduktiv, weil sie erfordern, dass die Tiere dazu die Autobahn queren müssten und so u.U. einem erhöhten Tötungsrisiko ausgesetzt sein werden oder das Lärmband der Straße als Barriere auffassen und deshalb eine Querung vermeiden.

Der Gutachter hat erläutert, dass Maßnahmen zur speziellen Anlage von Nahrungsgewässern im Nohner Bachtal im Vogelschutzgebiet vorgesehen seien (s. Unterlage 9.1, Blatt 1; Maßnahme 27.1 sowie als Teil der Komplexmaßnahmen 27.6.1, 27.6.2). Diese Maßnahmen könnten dem Bewirtschaftungsplan nicht als Pflichtaufgabe entnommen werden. Zwar sei auf Seite 6 des Bewirtschaftungsplans die „Erhöhung der Anzahl sowie Erhalt einer günstigen Anflugsituation an Kleingewässern im Brutgebiet“ und „Anlage von Tümpeln im Wald bzw. am Waldrand“ in Bezug auf den Schwarzstorch aufgeführt, jedoch sei diese allgemeine Zielsetzung weder quantitativ noch kartographisch präzisiert.

Entsprechend würden die Maßnahmen, welche in den Planfeststellungsunterlagen festgelegt sind (Unterlage 19.4.3, S. 84), die im Bewirtschaftungsplan allgemein beschriebenen Maßnahmen fachlich sinnvoll in dem bereits oben näher beschriebenen Bestreben ergänzen, die Kapazität des Gebietes zu steigern und die Empfindlichkeit gegenüber Störungen zu senken. Inwieweit diese Maßnahme unter Umständen zum Pflichtprogramm des FFH-Gebiets „Ahrtal“ gehört, sei hier vor dem Hintergrund des sich zwar überlappenden, rechtlich aber eindeutig anderen Gebietsrechtsregimes unbeachtlich und würde deswegen an dieser Stelle nicht weiter erwidert.

Der Gutachter erklärte, dass für den Schwarzstorch keine erhöhte Kollisionsanfälligkeit mit dem Straßenverkehr bestehe, wenn dieser die Autobahn oder andere Verkehrswege queren muss. Zur Begründung wurde auf die Verträglichkeitsuntersuchung verwiesen (s. Unterlage 19.4.3, Kapitel 7.1.4.3). Eine besonders niedrige Flughöhe, die Kollisionen mit Kfz erwarten ließen, sei für den Schwarzstorch nicht bekannt. Auch eine spezielle Lärmempfindlichkeit, welche zur Meidung der Umgebung einer stark befahrenen Straße führen könnte, sei nirgends beschrieben (s. Unterlage 19.4.3, Kapitel 7.1.2.2).

Maßnahme M 4 (Wildkatzenzaun zur Vermeidung von Kollisionen des Rotmilans und des Uhus; Maßnahmennummer gem. LBP V 2.3)

Nach Auffassung des BUND ginge die FFH- Verträglichkeitsprüfung von der Wirksamkeit von Wildkatzenschutzzäunen auch zur Vermeidung von Kollisionen von Rotmilan und Uhu aus. Abgesehen davon, dass Wildkatzen die extra für sie errichteten Zäune sehr wohl überwinden könnten und dann im Straßenverkehr zu Tode gekommen seien, sei darauf aufmerksam zu machen, dass Uhu und Rotmilan zu der flugtüchtigen Gruppe der Vögel gehören und deshalb in der Lage seien, Zäune fliegend zu überwinden. Ferner gehöre es zum typischen Verhaltensmuster der Arten, dass sie straßenbegleitende Zäune und Pfähle als Sitzwarten für die Jagd nutzen. Insofern gäbe es keinerlei Belege für die Tauglichkeit einer solchen Maßnahme. Der Verweis auf FGSV (2008, S. 35) sei irreführend, denn zu einer Wirksamkeit hinsichtlich der Vermeidung von Großvogelkollisionen würde diese Unterlage überhaupt nichts aussagen. Man hätte es bei der Maßnahme M 4 also weder mit einer Vermeidungsmaßnahme zu tun, denn vermieden würden die habitatschutzrechtlich relevanten Flächenverluste und Störungen dadurch in keiner Weise, noch hätte man es mit einer wirkungsvollen Maßnahme zu tun, um Kollisionen zu verhindern. Belege dafür würde die FFH-Verträglichkeitsprüfung schuldig bleiben.

Der Gutachter hat in seiner Stellungnahme erläutert, dass der Wildkatzenschutzzaun - wie im Maßnahmenblatt V 2.1 im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 9.3) beschrieben - nach den technischen Regeln in FGSV (2008: S. 35) errichtet würde, inklusive Übersteigschutz; herausragende „Zaunpfähle“ seien ausweislich der Abbildung 26 auf Seite 35 des „Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“ (MAQ, FGSV 2008) nicht vorgesehen. Eine Attraktionswirkung der

Schutzzäune in der geplanten Art als Sitzwarte für Greifvögel / Eulen sei ausgeschlossen. Wie in der Verträglichkeitsprüfung beschrieben (s. Unterlage 19.4.3, Rotmilan: Kapitel 9.3.3, Uhu: Kapitel 9.5.3), würden die „Wildkatzenschutzzäune“ aufgrund ihrer Ausführung im Kontext Vogelschutz der Vermeidung des Eindringens von mittelgroßen Säugetieren in den Trassenraum dienen. Damit würde der Anfall von Aas auf der Straße reduziert. Vor diesem Hintergrund stelle die Maßnahme M 4 im engen Sinne eine wirksame Vermeidungsmaßnahme dar.

Maßnahme M 5 (Unattraktive Böschungsgestaltung; Maßnahmennummer gem. LBP V 2.4)

Der BUND kritisierte, dass die Fallenwirkung der A 1 nicht in erster Linie durch die Vegetation des Straßenrandes bestimmt würde, sondern durch Kollisionsopfer, die von den entsprechenden Vogelarten von der Straße aufgesammelt würden. Insofern spiele die Randvegetation allenfalls eine nachgeordnete Rolle. Auch hier würde keine Vermeidungsmaßnahme in habitatschutzrechtlicher Hinsicht vorliegen. M 5 sei auch hinsichtlich allgemeiner Kompensationsanforderungen nicht anrechnungsfähig.

Der Gutachter erwiderte in seiner Stellungnahme, dass der BUND keine Argumente vortragen würde und auch keine Quellen benennen würde, auf die er seine Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahme M 5 plausibel stützen könnte. Die Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.3) würde die Wirksamkeit der Böschungsgestaltung (Maßnahme 5) dagegen in Kapitel 9.3.4 (Rotmilan) bzw. 9.3.5 (Uhu) beschreiben und dort auch die vorliegenden Grundlagen für die Wirksamkeitseinschätzung angeben.

Nahrungsflächen für das Haselhuhn

Der BUND wies darauf hin, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ feststellen würde: „Die Flächenverluste durch die geplante Trasse sind im Verhältnis zum Aktionsraum des Paares gering; mit der Umsetzung der verschiedenen großflächigen Kompensationsmaßnahmen als Bestandteil des A 1- Projektes wird das Angebot an Nahrung im Umfeld gegenüber dem Status quo größer.“ Hier würden Kompensationsmaßnahmen den Eingriffen gegengerechnet und so eine habitatschutzrechtliche Ausnahmeprüfung vermieden. Ein solches Vorgehen hätte der EuGH mittlerweile abgelehnt. Die Maßnahmen kämen allenfalls im Rahmen eines Ausnahmeverfahrens infrage, wobei ungeklärt sei, ob es sich nicht um „Sowieso“-Maßnahmen innerhalb des Schutzgebietes handeln würde. Dafür würde angesichts des besonders ungünstigen Erhaltungszustandes dieser Art im FFH-Gebiet „Ahrgebirge“ eigentlich alles sprechen.

Der Gutachter hat hierzu in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die Einwendung in mehrfacher Hinsicht unzutreffend sei: In der Überschrift würde das Haselhuhn genannt, das vom BUND zur Einwendungsbegründung vorgetragene Zitat stamme jedoch aus dem Kapitel zum Uhu (siehe in Unterlage 19.4.3, Kapitel 9.5.2, S. 92).

Wie bereits dargestellt, würden im hier behandelten Abschnitt der A 1 keine Haselhuhnhabitate existieren. Es seien daher keine Maßnahmen vorgesehen und auch nicht erforderlich. Ein Ausnahmeverfahren sei ebenfalls nicht erforderlich.

Kompensation von Nahrungsflächen für den Eisvogel

Der BUND legte dar, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ feststellen würde: „Die baubedingte Beeinträchtigung potenzieller Nahrungshabitats während dieser Zeiten wird durch andere Angebote an Nahrungshabitats im Aktionsraum kompensiert.“ Hier sei darauf zu verweisen, dass der EuGH eine solche Gegenrechnung für unzulässig erklärt hat. Die Maßnahmen kämen allenfalls im Rahmen eines Ausnahmeverfahrens infrage, wobei ungeklärt sei, ob es sich nicht um „Sowieso“-Maßnahmen handeln würde. Der Gutachter erläuterte, dass die Argumentation des BUND nicht nachvollzogen werden könne: Schadensbegrenzungsmaßnahmen durch Habitatgestaltung für den Eisvogel seien nicht vorgesehen (vgl. Unterlage 19.4.3, Kapitel 9.6.2). Möglicherweise sei die Begriffswahl in der FFH-Verträglichkeitsprüfung an dieser Stelle zu undifferenziert gewesen. Mit dem Begriff Kompensation sei hier gemeint, dass die an bestimmten Stellen zeitweilig entzogenen Qualitäten in denselben Zeiträumen durch andere Qualitäten an anderer Stelle, jedoch innerhalb der Aktionsräume der Arten, substituiert werden können. Im Ergebnis würden dem Eisvogel während der Bauzeit innerhalb seiner Reviere genügend störungsfreie Brut- und Nahrungshabitats zur Verfügung stehen, ein „Ausweichen“ sei möglich.

Maßnahmen im Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ (NRW)

Der BUND kritisierte, dass die FFH-Verträglichkeitsprüfung darauf verweise, dass im Leitfaden Artenschutz hinreichend Maßnahmen zur Verfügung stünden, um zusätzliche Nahrungsflächen zur Verfügung stellen zu können. Hier sei darauf zu verweisen, dass der EuGH eine solche Gegenrechnung für unzulässig erklärt hätte. Die Maßnahmen kämen allenfalls im Rahmen eines Ausnahmeverfahrens infrage, wobei ungeklärt sei, ob es sich nicht um „Sowieso“-Maßnahmen handeln würde.

Der Gutachter erläuterte hierzu, dass es im Rahmen der „Vorausschau“ darum gehe abzuschätzen, ob Beeinträchtigungen absehbar sind, welche nicht - voraussichtlich auch nicht im Zuge einer gebietsschutzrechtlichen Ausnahme - überwunden werden können. Vor diesem Hintergrund verfolgt die Vorausschau keine formale Differenzierung zwischen den verschiedenen Maßnahmentypen. Entsprechend der Zielsetzung der Vorausschau würde die Darstellung in der FFH-Verträglichkeitsprüfung als korrekt angesehen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich in Bezug auf die vorstehend ausgeführten Punkte der Auffassung des Vorhabenträgers bzw. der Fachgutachter an. Die Auswahl und Gestaltung der kompensatorischen Maßnahmen ist ordnungsgemäß im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben erfolgt. Die Einwendungen des BUND gegen die vorgesehenen Maßnahmen im

habitatschutzrechtlichen Kontext werden daher zurückgewiesen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzend auf die detaillierten Ausführungen zu den einzelnen Maßnahmen in den Planunterlagen (insbesondere Unterlage 9.3, Maßnahmenblätter) sowie auf die Ausführungen unter Nr. X in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

- Der BUND kritisierte eine **unzureichende Bearbeitung des gesetzlichen Artenschutzes**. Die Behandlung der artenschutzrechtlichen Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG sei unzureichend erfolgt. Dies würde bereits bei den Bestandserfassungen beginnen und sich über die unvollständige Betrachtung des prüfungsrelevanten Artenspektrums und bei der Bewertung der Verbotstatbestände fortsetzen.

Maßstäbe zur Beurteilung der Verbotstatbestände

Der BUND legte zunächst das eigene Verständnis der hier relevanten Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG dar; auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Punkt 4.1.1 bis 4.1.3 der Stellungnahme vom 24.09.2018 wird verwiesen. Der Straßenbaulastträger hat sich in seiner Stellungnahme mit der Auffassung des BUND bzw. Herrn Dr. Schreiber auseinandergesetzt.

Den Erläuterungen des BUND wurde insoweit widersprochen, als die Ausführungen suggerieren würden, dass die Gutachten des Vorhabenträgers von fehlerhaften rechtlichen Maßstäben ausgehen würden und insoweit zu falschen fachlichen und rechtlichen Einordnungen im Rahmen der Prüfung artenschutzrechtlicher Verbote kommen würden. Maßstäbe und Beurteilungen im Artenschutzbeitrag seien nach Überzeugung der Gutachter des Vorhabenträgers korrekt. Sie entsprächen den rechtlichen Einordnungen, welche dieselben Gutachter bereits in anderen Verfahren zum Einsatz gebracht haben und welche zuletzt im Verfahren zur Westumfahrung Halle (Urteil vom 12.6.2019) die Zustimmung des BVerwG erfahren hätten.

Die Auffassung des BUND bzw. von Herrn Dr. Schreiber wurde ansonsten zur Kenntnis genommen. Es wurde darauf hingewiesen, dass das Verständnis des Fachgutachters in den in der Artenschutzprüfung gemachten Ausführungen sowie in verschiedenen einschlägigen Publikationen zum Ausdruck komme. Im Übrigen sei es nicht Aufgabe der Einwendungen zu einem Projekt und der Auseinandersetzung in der Erörterung, die ggf. unterschiedlichen Auffassungen zu abstrakten, überwiegend fachrechtlich geprägten Bewertungsfragen zu diskutieren. Soweit dagegen im Folgenden Einwendungen gegen die Inhalte der Planunterlagen zur A 1 konkret vorgetragen wurden, wurde auf die folgenden Ausführungen verwiesen (ab nachfolgendem Punkt „Untersuchungsumfang“).

Zu den Ausführungen des BUND bezüglich der Vorgehensweise bei der Abgrenzung der lokalen Population im Zusammenhang mit dem Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

erläuterte des Fachgutachter, dass die lokale Population, soweit aufgrund der Problemstellung erforderlich, art- und vorhabensbezogen abgegrenzt worden sei. Da in Rheinland-Pfalz entsprechende methodische Vorgaben seitens der Naturschutzverwaltung fehlen würden, sei in Anlehnung an die Fachlichen Hinweise und Konventionen in Nordrhein-Westfalen und Vorgaben des Bundesamtes für Naturschutz ein Vorgehen in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden unter Berücksichtigung der projektbezogenen Eigenarten und des betroffenen Landschaftsraumes entwickelt worden, das in der Unterlage 19.2.1.3 (Anhang 2 zur Artenschutzprüfung (ASB): Abgrenzung der Lokalpopulationen Vögel – methodische Erläuterungen) näher dargestellt sei. Bei der Ermittlung der Verteilung der lokalen Population (Revierdichte) sei entsprechend Literaturangaben und den Ergebnissen der projektbezogenen Kartierungen keine Optimalhabitate berücksichtigt, sondern ein konservativer Ansatz vertreten worden. Insofern seien (mögliche) Vorbelastungen bei der Bestimmung der Revier-/Siedlungsdichte berücksichtigt.

Untersuchungsumfang

Der BUND behauptete, dass die Bestandserfassungen nicht ausreichend seien, um die Verbotstatbestände angemessen beurteilen zu können. Dementsprechend würden der Planfeststellungsbehörde die Voraussetzungen für eine vollständige Prüfung der Projektwirkungen fehlen. Wenn bereits die Sachverhaltsermittlungen mangelhaft seien, so könnten auch keine zutreffenden Schlussfolgerungen im Rahmen der Prüfungen gezogen werden. Sofern keine ergänzenden Untersuchungen vorgenommen würden, seien die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG unter Worst-Case-Annahmen zu beurteilen, was die Prüfung einer mehr oder weniger großen Zahl artenschutzrechtlicher Ausnahmen, der Prüfung von Alternativen mit weniger artenschutzrechtlichen Verboten und der aus naturschutzfachlicher Sicht erforderlichen Festlegung weiterer artspezifischer Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlichen Wahrung des Erhaltungszustandes erforderlich machen würde.

Für die einzelnen Artengruppen würden sich unterschiedlich weitreichende Mängel bei der Sachverhaltsermittlung ergeben, die ihrerseits Defizite und Fehleinschätzungen bei der Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach sich ziehen würden. Auf die detaillierten Einwendungen für die einzelnen Artengruppen wurde hingewiesen.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme erläutert, dass die Bestandserfassungen vollständig und ausreichend aktuell seien. Die vorliegenden Erkenntnisse seien aus fachlicher Sicht hinreichend repräsentativ. Soweit inhaltliche oder räumliche Lücken bei diesen Untersuchungen verblieben seien, würden diese nach Auffassung der Gutachter und der beteiligten Fachbehörden keine zusätzlichen Fragen aufwerfen, die nicht von der Untersuchung insgesamt abgedeckt seien und insoweit durch Deduktion und Verallgemeinerung sowie vorsorgliche Annahmen beantwortet seien.

Brutvögel

Der BUND vertrat die Auffassung, dass die Erfassung der Brutvögel unvollständig sei. Zur Begründung führte er aus, dass für die Hälfte der als Brutvögel festgestellten Arten überhaupt keine mengen- und raumbezogenen Informationen ermittelt worden seien, jedenfalls seien sie nicht dargestellt worden. Hinsichtlich der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG sei die Auswahl der Arten völlig willkürlich, denn der Schutz gelte für alle europäischen Vogelarten gleichermaßen. Damit könne die Planfeststellungsbehörde für den weit überwiegenden Teil der Reviere (bis zu 85 % der Gesamtzahl im Wirkungsbereich des Vorhabens) überhaupt nicht beurteilen, ob die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt seien. Es sei in keiner Weise plausibel und fachlich auch nicht vertretbar, dass alle Fledermausarten unabhängig von Häufigkeit und Gefährdungsgrad einer einzelartigen Betrachtung unterzogen würden, bei europäischen Vogelarten dagegen eine Vermischung und Pauschalbetrachtung unterschiedlich häufiger und in ihrer Biologie sehr verschiedener Arten in irgendwelchen Gilden erfolge.

Für die in Karten dargestellten Arten sei nicht klar, wie intensiv die Kartierungen waren. Zwar liste eine Tabelle verschiedene Erfassungstermine auf, an denen vogelkundliche Kartierungen erfolgt seien. Eine Zuordnung zu bestimmten Erfassungsräumen bliebe jedoch vage. Die mittlere Erfassungszeit erscheine nicht ausreichend, um den Anforderungen nach den geltend gemachten methodischen Standards gerecht zu werden. Es würde deshalb erforderlich, Einsicht in die Rohdaten zu nehmen, um abschließend zur Güte der Erfassungen Stellung nehmen zu können.

Die Erfassung der Höhlen sei unvollständig, denn dauerhaft geschützte Lebensstätten seien nicht nur die Baumhöhlen von Grün-, Grau- und Schwarzspecht, sondern auch die der übrigen Höhlenbrüter. Hierzu fehle es an jeglichen Informationen. Die Erfassungen aus 2011 seien mittlerweile viel zu alt, um ein zutreffendes Bild zum Zeitpunkt des Eingriffs zu liefern.

Eine Erfassung außerhalb der Brutzeit sei offenbar nicht erfolgt. Damit könnten wichtige Zeiten, die störungsrelevant nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG seien, nicht beurteilt werden. Dies würde z. B. auch für Brutvorkommen des im Winter brütenden Fichtenkreuzschnabels gelten (siehe weiter unten).

Der Fachgutachter hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die Auswahl der für die Kartierung relevanten Arten nicht willkürlich sei; die Begründung sei aus der Unterlage 19.6.24 „Erfassung der Brutvögel“, Kap. 3.1.1 zu entnehmen. Diese Auswahl unterscheide hinsichtlich der Kartierintensität die Arten, welche für die nachfolgenden Planungsschritte von besonderer Relevanz seien (und im Artenschutzbericht artbezogen behandelt würden) und häufige, allgemein weitverbreitete Vogelarten, welche nicht „auskartiert“, sondern hinsichtlich ihres Vorkommens qualitativ beschrieben würden. Die Abschichtung würde ihre methodische Grundlage in dem Methodenhandbuch für den Fernwegebau ANUVA (2014) finden.

Die zuständige Naturschutzbehörde hätte in den beratenden Gesprächen mit dem Vorhabenträger zu keinem Zeitpunkt projekt- und raumbezogen eine weitergehende Kartierung von „häufigen Arten“ für die rechtskonforme Bewältigung des Artenschutzes für erforderlich gehalten; insoweit würde von der Rechtskonformität der Behandlung ausgegangen.

Nach dem Kartierbericht Brutvögel (Unterlage 19.6.24, Tabelle 1, Seite 16) wurden 82 Brutvogelarten im 500 m – Korridor nachgewiesen. Nach Tabelle 2, S. 17 ff. des Kartierberichtes

wurden 32 Arten = 39 % „auskartiert“, d. h. es wurden konkrete Revierzahlen und Verortungen angegeben, siehe in den Karten (Unterlage 19.6.24 Karte 1 und 2). Es sei nicht nachvollziehbar, wie der Einwender einen Wert von „bis zu 85 %“ der Reviere ableitet.

Bezüglich der Vogelarten seien sowohl die Auswahl der zu erfassenden Arten als auch die Abschichtung hinsichtlich der Kartier- / Behandlungstiefe im Artenschutzbeitrag in Übereinstimmung mit den landes- und bundesweiten Standards erfolgt:

- Die Abschichtung bei den Vögeln erfolgt nicht als „Vermischung und Pauschalbetrachtung“, sondern nach den im Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2.1) Kapitel 4.2 dargelegten Kriterien.
- In Tabelle 4 des Kartierberichtes (Unterlage 19.6.24, S. 99 ff.) sind Anzahl der Kartiertermine, Datum, Uhrzeit, Kartierbereiche, Anzahl Bearbeiter, Erfassungsschwerpunktarten sowie Wetter angegeben. Die Dokumentation der Kartierungen (2014) erfolgte orientiert an dem Rahmen, der zum späteren Zeitpunkt auf Basis der VV Artenschutz in NRW in einem methodischen Leitfaden als Standard und als Basis für die artenschutzrechtliche Beurteilung festgelegt ist (MKULNV 2017).
- Die Zuordnung zu Erfassungsterminen und Erfassungsräumen ist im fachlich gebotenen Umfang in den Unterlagen dokumentiert. Für alle nachgewiesenen Arten gibt Tabelle 2 im Kartierbericht Brutvögel eine Übersicht zum Kartierkorridor. Für alle Brutvogelarten sind Angaben zur Quantität enthalten. Für die auskartierten, als planungsrelevant angesehenen Arten (zu den Kriterien siehe Kapitel 3.1.1 im Kartierbericht Unterlage 19.6.24) werden konkrete Revierzahlen angegeben, für die übrigen Arten wie z. B. die Blaumeise halbquantitative Angaben.
- Die vorliegenden Höhlenerfassungen beantworten alle planerisch anschließenden Fragestellungen: Für die nach den dargelegten Kriterien auszukartierenden, als planungsrelevant angesehenen Arten war keine Erfassung von Kleinhöhlen notwendig. Selbst wenn z. B. die Blaumeise eine planungsrelevante Art wäre, wäre hierfür keine Höhlenkartierung erforderlich, da Blaumeisen kleinere Reviere als z. B. Schwarzspechte haben und die Revierkartierungsmethode bei der Blaumeise die Lage des Revierzentrums hinreichend genau bestimmen könnte.
- Der Kartierbericht Brutvögel (Unterlage 19.6.24) stammt aus 2014 und nicht wie behauptet aus 2011. Er ist als aktuell anzusehen. Maßgebliche Veränderungen der Habitate, welche nicht durch Abschätzungen beurteilt werden könnten, sind seitdem im Untersuchungsraum nicht aufgetreten.
- Für die als planungsrelevant angesehenen Nahrungsgäste und Durchzügler erfolgen in Kapitel 4.3 konkrete Angaben zu Nachweiszahlen und –orten. Hinweise auf besondere Rastvogellebensräume o. a. wurden weder im Rahmen der Datenabfrage ermittelt, noch ergaben sie sich während der Kartierungen (obwohl der Kartierzeitraum für einige Arten auch den Frühjahrszug abdeckte). Besondere Rastvogellebensräume o. a. drängen sich auch vom Habitatpotenzial nicht auf. Diese Einschätzung wurde von den Naturschutzbehörden geteilt.

- Die Kartierungen sind nach Auffassung der Gutachter ausreichend vollständig. Der Fichtenkreuzschnabel gilt nicht als bestandsgefährdet (kein Eintrag in die Rote Liste Deutschland und Rheinland-Pfalz). Der Fichtenkreuzschnabel lebt bevorzugt in Nadelwäldern, vor allem in Fichtenbeständen. Wegen der weit verbreitet angebauten Fichte konnte der Fichtenkreuzschnabel sein Brutareal in der Vergangenheit deutlich ausweiten. Im Untersuchungsraum wurde die Art als Brutvogel nachgewiesen in der Größenklasse III = 11-30 Reviere (vgl. Kartierbericht Brutvögel S. 21). Kartierbeginn für die auf die planungsrelevanten Brutvögel ausgerichtete Bestandserfassung war Ende Februar 2014 für die Eulen, für die übrigen Arten ab März (vgl. Kartierbericht Brutvögel Tabelle 4, S. 99 ff.). Der nicht als planungsrelevant angesehene Fichtenkreuzschnabel wurde in diesem Rahmen miterfasst (artbezogener Kartierzeitraum Februar bis April), ohne Zielart der Kartierungen zu sein. Dies ist für diese Art ausreichend, den Bestand einzuschätzen und um zu einer verlässlichen artenschutzrechtlichen Beurteilung zu kommen. Denn die Kartiererergebnisse geben u.a. eindeutig an, dass der Fichtenkreuzschnabel keine naturschutzfachlich bedeutende lokale Population hat bzw. mit nennenswerten Beständen im Bereich des Plans/Vorhabens vertreten ist. Insoweit musste auch nicht ausnahmsweise angenommen werden, dass die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG infolge des Vorhabens bei dieser Art, anders als bei anderen im o.g. Sinn nicht planungsrelevanten Arten, erfüllt werden könnten und insofern spezieller Kartierbedarf besteht.

Mit Blick auf die kritisierte „Gildenbildung“ bei der Betrachtung von Vögeln wird seitens der Planfeststellungsbehörde ergänzend darauf hingewiesen, dass dies eine gängige und gerichtlich anerkannte Praxis ist. Im Rahmen der „Stellungnahme zu Einzelfragen des Artenschutzes“ 2023 wurde festgestellt, dass einige Arten, die im Artenschutzfachbeitrag von 2018 noch als ungefährdete Arten in Gruppen behandelt wurden, inzwischen in der Roten Liste Deutschlands aufgeführt sind. Es handelt sich hierbei um die Arten Bluthänfling, Feldschwirl, Kleinspecht, Kuckuck, Star und Trauerschnäpper. Feldschwirl, Kleinspecht und Trauerschnäpper sind in Rheinland-Pfalz ungefährdet, Bluthänfling, Kuckuck und Star werden in der (nicht zur Roten Liste gehörigen) Vorwarnliste geführt. Seitens des Gutachters wurde daher für die Arten Bluthänfling, Kuckuck und Star zusätzlich eine artspezifische Art-für-Art-Beurteilung durchgeführt. Diese bestätigte das Ergebnis, dass das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG durch die vorgesehenen Maßnahmen verneint werden kann.

Fledermäuse

Der BUND kritisierte, dass die Erfassungen der Fledermäuse aus den Jahren 2006, 2008 und 2011 stammen würden und damit viel zu alt seien, um die Verhältnisse zum Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. zum Zeitpunkt der Baumaßnahmen und des Betriebs des Autobahnabschnitts zutreffend abbilden zu können. Allein durch natürliche Veränderungen im Höhlenangebot könne es seither zu deutlichen Verlagerungen im Auftreten der Arten gekommen sein. Von daher sei auch die seinerzeit erfolgte Erfassung der Höhlen keine brauchbare Grundlage mehr. Im Übrigen würden die methodischen Vorgaben, wie sie bei ALBRECHT ET AL. (2015)

zusammengestellt seien, nicht eingehalten, wie nachfolgend dargelegt werden soll. Dieser Untersuchungsumfang hätte abgearbeitet werden müssen, denn der Leistungsbeschreibung nach ALBRECHT ET AL. (2015) käme der Status einer Fachkonvention zu.

Gravierend sei auch das Fehlen jeglicher Erfassungen im April und Oktober. Im Oktober sollten aber bereits Rodungen im den Waldbereichen möglich sein, ohne dass anhand irgendwelcher Sachverhaltsermittlungen zu belegen wäre, dass sich in dieser Zeit nicht noch Fledermäuse im Gebiet aufhalten würden.

Der Fachgutachter hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die Fledermausfauna in mehreren Wiederholungen über mehrere Jahre erfasst worden sei. Ausgehend von der ersten Datenerfassung 2006 sei nach und nach eine Datenverdichtung aufgrund von sich räumlich und methodisch ergänzenden Bestandserfassungen erfolgt. Es würde davon ausgegangen, dass mit den vorliegenden Bestandserfassungen für den Planfeststellungsabschnitt belastbare Daten über das Fledermausvorkommen vorlägen (vgl. Tabelle „Übersicht zu den Fledermausuntersuchungen“ beim nachfolgenden Punkt „FM1/Transektkartierung mit Fledermausdetektor“).

Die Daten seien auch nicht veraltet. Ausweislich der wiederholten Biotopkartierungen unterlag der Raum in den vergangenen Jahren keiner hohen Veränderungsdynamik, v.a. hinsichtlich der Waldbiotope, welche die Fledermausergebnisse fraglich machen könnte. Dass Fledermauspopulationen bei der Wahl ihrer Quartiere nicht nur zwischen Jahren, sondern bereits während eines Jahres erhebliche Lageverlagerungen vollziehen, sei Bestandteil der allgemein bekannten Fledermausökologie und insoweit bei der Aus- und Bewertung zu berücksichtigen.

Die Bestandserfassungen orientierten sich methodisch zuerst an dem in 2011 als Entwurf erschienenen Leitfaden des BMVI „Fledermäuse und Straßenverkehr“ und folgten dem dort festgelegten Methodenmix, bestehend aus Transektuntersuchung, Untersuchung mit stationären Detektoren, Netzfängen und ergänzend Telemetry. Weiterhin seien die landesbezogen entwickelten Methodenstandards in Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz: „Fledermaus-Handbuch LBM, Entwicklung methodischer Standards zur Erfassung von Fledermäusen im Rahmen von Straßenprojekten in Rheinland-Pfalz/Koblenz“ berücksichtigt worden. Auch der in ALBRECHT et al. ab 2014 im Handbuch HVA-F (HVA-F-StB: Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen im Straßen- und Brückenbau) dokumentierte, als Standard definierte, methodische Rahmen für fledermauskundliche Erfassungen sei nicht verletzt worden. Die genannten Methodenstandards hätten sich über die Jahre entwickelt. Wenn man, wie erforderlich, den Gesamtdatenbestand würdige und nicht nur einen Auszug daraus betrachte, würde sich der Datenbestand als vollständig und belastbar darstellen.

FM1 – Transektkartierung mit Fledermausdetektor

Der BUND erläuterte, dass ALBRECHT ET AL. (2015) für den Einsatz von Transektkartierungen mit einem Fledermausdetektor (FMH) einen Untersuchungszeitraum von April bis Oktober vorgeben würden. Bei durchschnittlichem bis hohem Strukturangebot würden für diesen Zeit-

raum 6-8 Begehungen für erforderlich gehalten, sonst 4-6. Außerdem mache die Leistungsbeschreibung Vorgaben dahingehend, dass mit einer Stichprobe von mindestens 20 % auch die vermutlich nicht relevanten Habitate zu untersuchen seien, wohingegen die attraktiven Strukturen vollständig abgedeckt werden müssten.

Erfassungen aus dem April und Oktober würden vollständig fehlen, für einige Transekte würden Erfassungen praktisch auch im Mai und September fehlen, wenn man von dem einzigen Termin ganz am Ende bzw. am Anfang der Monate einmal absehen würde. Die intransparente Methodenbeschreibung ließe zudem kein vollständiges Bild zu. Es würden Angaben zur Uhrzeit der Erfassung und Witterungsbedingungen fehlen. Solche Informationen würden zum allgemein anerkannten fachlichen Standard gehören und seien unerlässlich, um die Güte der Erfassungen beurteilen zu können.

Der Gutachter entgegnete hierzu in seiner Stellungnahme, dass Transektkartierungen (nach Methodenblatt FM1) zum Ziel hätten, das Artenspektrum eines Raumausschnitts qualitativ zu dokumentieren. Dieses Artenspektrum sei raumbezogen sehr gut bekannt. Soweit in den ersten Untersuchungen (vor 2014) der erst danach (2014) formulierte Methodenstandard nicht vollständig erfüllt sei, führe dies nicht zu relevanten Erkenntnislücken, weil die Summe aller Untersuchungen den Methodenstandard um ein Vielfaches übersteigen würden.

Auch sei für die hier anstehenden Fragestellungen die Untersuchung in der Wochenstubenzeit von besonderer Bedeutung. Bestandserfassungen im Zeitraum April oder in den Monaten ab Mitte August könnten in der Regel nicht mehr die (empfindlichen) Wochenstuben-Aktivitäten erfassen, sondern erfassten die „allgemeine“ Fledermaus-Präsenz von Tieren ohne bzw. mit geringer Wochenstubenbindung. Sachverhalte, welche die Einbeziehung der genannten Randzeiten der Sommerpräsenz von Fledermäusen in ihren (Wald-)Lebensräumen beleuchten müssten, seien den Gutachtern gebietsbezogen nicht ersichtlich. Schwarmquartiere seien hier im Raum nicht bekannt und es lägen auch keine Hinweise vor. Ergänzend wurde auf die Erwiderung unter dem vorstehenden Punkt „Fledermäuse“ verwiesen.

Zur Vollständigkeit der Methodenbeschreibung wurde darauf hingewiesen, dass die vom BUND vermissten Angaben in der Dokumentation der Ergebnisse (teilweise im Anhang der Untersuchungsberichte) zu finden seien.

Tabelle: Übersicht der Methoden der Fledermausuntersuchungen BAB A 1 AS Kelberg – AS Adenau

Kartierung	2007	2008	2011	2014
Anzahl Pro-beflächen	Insgesamt 21	5 NF-Stand-orte	11	6
Anzahl der Netzfänge (NF)	7 Netzfang-standorte mit je 2 Netzfängen	5 Netzfang-standorte an denen jeweils 1x gefangen	6 Netzfang-standorte zusammen 10 NF	-

	Summe: 14 NF	wurde, N4 2x Summe: 6 NF		
Netzmenge	200 qm	90-100 m, 340-460 qm	80-100m, 420- 480 qm	-
Anzahl BC	-	-	11 Standorte jeweils 1 Gerät	Je ein stationärer Detektor (ANABAT SD2) an 6 Standorten
Nächte Horchboxen / BC	-	-	6	86 Nächte in drei Phasen
Anzahl Tran- sekte	Jeweils 6x an allen 21 Probeflächen	-	11 Transekte mit je 6 Bege- hungen	-
Länge der Transekte	40 Minuten	-	30 Minuten in denen 150- 200m pro Transekt mehrfach ab- gegangen wur- den	-
Telemetrie	1-2 Nächte Sendertiere verfolgt (3 Weibchen Bef)	6 Bef, 3 GMo Jeweils 2 Tiere parallel für 2 Nächte	Sendertiere: 19 Bef von de- nen 17 über mehrere Nächte tele- metriert wur- den	-
Besonderhei- ten	neben De- tektor auch Sicht-be- obachtungen	Untersuchung vertiefend zu Bef, deshalb keine Tran- sekte etc.	Neben Detek- tor auch Sicht- beobachtun- gen mit Nacht- sichtgerät oder Lampe	Zielsetzung: Vorkommen der Mopsfledermaus Intensive akusti- sche Erfassung

FM2 – Hochboxenuntersuchungen Fledermäuse

Der BUND legte dar, dass ALBRECHT ET AL. (2015) für unterschiedliche Konstellationen die Anforderungen nennen würden, die beim Einsatz von Hochboxen zu beachten seien. Ginge es um die Überprüfung von Flugrouten bzw. von potenziellen Leitstrukturen, seien mindestens

3 Erfassungsphasen über mindestens 3 Tage Dauer im Abstand von mindestens einer Woche in der Zeit von Anfang Juni bis Ende August erforderlich. Ginge es um die Überprüfung von Gebieten mit Sommerquartierverdacht, seien mindestens 7 Erfassungseinheiten von mindestens 3 Tagen Dauer in der Zeit von April bis Oktober nötig.

Solle die Existenz möglicher Winterquartiere überprüft werden, seien 4 Erfassungsblöcke von mindestens 3 Tagen Dauer gefordert, von denen 2 im März/April und 2 im September/Okttober liegen müssten.

Für das Vorhaben der A 1 lägen dagegen ein zweitägiger, ein dreitägiger und ein eintägiger Horchboxeneinsatz vor. Aufzeichnungen aus den Monaten April, August, September und Oktober würden vollständig fehlen.

Netzfänge würden den bei ALBRECHT ET AL. (2015) angegebenen Zeitraum nicht abdecken. Fänge in den Monaten April und Oktober würden vollständig fehlen.

Der Gutachter erläuterte hierzu, dass die Untersuchungen in summa ein vollständiges Bild der Vorkommen und Verteilung der Fledermauspopulationen im Wirkraum der A 1 geben würden.

Die Horchboxenuntersuchungen seien wie folgt durchgeführt worden; Methodik und Ergebnisse würden sich über die Jahre/ Wiederholungen ergänzen:

- Untersuchungen 2007/08: keine Horchboxen
- Untersuchung 2011: Batcorder wurden an 11 Probeflächen (Standorte Nr. BC1 - BC11, s. Karte 1) im Zeitraum Ende Mai – Anfang August 2011 in jeweils sechs Nächten eingesetzt und kamen meist synchron zum Einsatz.
- Selektiv für Mopsfledermaus Untersuchung 2014: An 6 Standorten je 1 stationärer Detektor in 3 voneinander unabhängigen Zeiträumen von je 4 Wochen (17.04.2014 – 15.05.2014: 28 Nächte; 06.06.2014 – 04.07.2014: 28 Nächte; 11.08.2014 – 08.09.2014: 30 Nächte)

Netzfänge seien Bestandteil folgender Fledermausuntersuchungen gewesen:

- 2007 erfolgten je 2 Netzfänge an 7 Standorten
- 2008 erfolgten in Summe 6 Netzfänge an 5 Standorten
- 2011 erfolgten 10 Netzfänge an 6 Standorten

Netzfänge seien bevorzugt in der relevanten Wochenstubenzeit durchgeführt worden.

Zur Nicht-Relevanz der Monate April und Oktober in Bezug auf die projektbezogen anstehenden Fragestellungen wurde auf die entsprechenden Ausführungen unter dem Punkt „FM1 – Transsektkartierung mit Fledermausdetektor“ verwiesen.

Amphibien

Der BUND kritisierte, dass die Amphibienerfassung intransparent, veraltet und unzureichend sei. Sie sei schon aus Altersgründen nicht geeignet, um als Grundlage für die Abschätzung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Jahr 2018 zu dienen, denn sie sei älter als

8 Jahre. Die Untersuchung läge damit mehr als drei Amphibiengenerationen zurück, womöglich sei aber kein einziges Individuum der damals untersuchten Bestände mehr am Leben. Außerdem sei der tatsächlich erbrachte Untersuchungsaufwand sowohl für das gesamte Untersuchungsgebiet als auch für die einzelnen Untersuchungsgewässer unklar. Aus den Unterlagen sei keine belastbare Methodenbeschreibung ersichtlich, da eine Darstellung der Erfassungstermine einschließlich Angaben zum Zeitaufwand, der Tageszeit und der Temperatur komplett fehlen würde. Diese Faktoren seien jedoch maßgeblich an der Qualität der Erfassungsergebnisse beteiligt (vgl. Tab.). So müssten Erfassungen verschiedene jahres- als auch tageszeitliche Phasen abdecken, um früh- und spätläichende sowie tag- und nachtaktive Arten erfassen zu können. Manche Amphibien würden nur bei bestimmter Witterung rufen (wenig Wind, warmer Regen). Solche Informationen würden zum allgemein anerkannten fachlichen Standard gehören und seien unerlässlich, um die Güte der Erfassungen beurteilen zu können. Neben den offenen Fragen, die sich aus der intransparenten Methodenbeschreibung ergeben würden, zeichne sich ab, dass die Erfassungen selbst als unzureichend eingestuft werden müssten. Um überhaupt mit der notwendigen Sicherheit auf das Vorkommen der verschiedenen Amphibienarten und deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten schließen zu können, würde der erbrachte Untersuchungsumfang nicht ausreichen und entspräche nicht den fachlichen Standards, die sich aus dem amphibienfaunistischen Methodenhandbuch (SCHLÜPMANN & KUPFER 2009) und den überarbeiteten Bewertungsbögen als Grundlage für ein bundesweites FFH-Monitoring zum Erhaltungszustand der Arten nach Anhang II und IV der FFH-Richtlinie (BfN & BLAK 2016) ergeben würden.

Danach sei es erforderlich, die unterschiedlichen Lebensweisen der einzelnen Amphibienarten bei der Planung der Bestandsaufnahmen zu berücksichtigen. Der Aufwand und die notwendigen Nachweismethoden seien von Art zu Art unterschiedlich. In Tab. 1 würden die hierfür erforderlichen, artspezifischen Mindestanforderungen an Erfassungen der Anhang-IV-Arten der FFH-Richtlinie aufgeführt. Um überhaupt das betroffene Artenspektrum zu ermitteln, sei es zunächst einmal unbedingt erforderlich, die genannten Mindestanforderungen an die Erfassung zu erfüllen (siehe nachfolgende Tabelle). Diese Hinweise zum Untersuchungsaufwand würden als Grundlage dienen, um Artnachweise erzielen und ggf. Bestände abschätzen zu können. Sie seien allerdings nicht geeignet, um die absoluten Bestandszahlen zu ermitteln, wie es für eine Umsiedlung notwendig wäre. Für solche Vorhaben würden Bestandszahlen auf Grundlage systematischer Erfassungen („Wiederfang-Methoden“) und ausreichender Erfahrung geschätzt. Mit steigender Anzahl an Bestandserfassungen und verwendeter Nachweismethoden würden die Zahlen genauer.

Der Fachgutachter erläuterte hierzu, dass die Amphibienkartierung für den Planungszweck ausreichend sei. Sie sei entsprechend den zum Zeitpunkt der Beauftragung gültigen methodischen Anforderungen erstellt worden. Die Amphibienerfassung sei 2009 großflächig für den relevanten Untersuchungsraum erfolgt und berücksichtige vorangegangene Kartierungen und die Verbreitungsgebiete der relevanten Arten bei der Festlegung der Methoden. Begehungs-

termine und Erfassungsschwerpunkte seien im Anhang der Unterlage belegt. Folgende Nachweismethoden seien entsprechend Unterlage 19.6.15 („Erfassung der Amphibien und Reptilien“) zum Einsatz gekommen:

- Nachweis durch direkte Beobachtung
- Nachweis der artspezifischen Rufe (Verhören)
- Ableuchten der Gewässer mit einer Taschenlampe (abends / nachts)
- Absuchen von potenziellen Versteckplätzen
- Einsatz von Reusenfallen für Molche
- Einsatz von PET Flaschenfallen
- Keschern zum Nachweis von Larven

Im Ergebnis einer Plausibilisierungs-Überprüfungen sei gebietsbezogen festzustellen, dass innerhalb des Untersuchungsgebietes seit 2009 keine maßgebliche Veränderung der Habitat-ausstattung stattgefunden habe und die wenigen im potenziellen Wirkraum des Projektes für Amphibien relevanten Lebensräume (Laichgewässer, Landlebensräume) weitgehend unverändert vorhanden seien. Diese Informationen ergäben sich bereits aus den mehrfach wiederholten Kartierungen von Biotopen und Nutzungen (Unterlage 19.6.21, „Überprüfung Biotoptypenkartierungen“ in 2013) innerhalb des Raumes. Auch die Raumbezüge (Wanderbewegungen) ergäben sich aus dem konkreten räumlichen Kontext der Biotopverteilung. Zusätzliche Kartierungen (Wiederholungskartierungen) hätten nach Überzeugung der Gutachter weder hinsichtlich der Artvorkommen noch hinsichtlich der Verteilung der (Teil-)Lebensräume zusätzliche (relevante) Erkenntnisse erbringen können, die für eine Lösung der sich artenschutzrechtlich stellenden Probleme erforderlich gewesen wären.

Im Ergebnis sei festzustellen, dass die Methoden und die damit erzielten Ergebnisse geeignet seien, das Vorkommen und das Arteninventar des Untersuchungsraums bzw. der für Amphibien relevanten (wenigen) Teilbereiche darzustellen.

Von den vom BUND benannten Quellen (SCHLÜPMANN & KUPFER 2009 und ebenso BfN & BLAK 2016) könnten keine anderen, weitergehenden Anforderungen abgeleitet werden. Denn in der Arbeit von Schlüpmann & Kupfer finde sich zwar eine sehr umfassende Übersicht über die infrage kommenden Methoden, jedoch könne der Arbeit keine normierte Anweisung entnommen werden, welche Methoden bei welcher Fragestellung in gegebenenfalls welcher Kombination zur Erfassung von Amphibien durchgeführt werden müsste. Zwar würden die Autoren einen Methodenmix empfehlen, würden die Auswahl der Methodik letztendlich aber den Gutachtern überlassen.

Die in BfN & BLAK (2017) aufgeführten Methoden würden dagegen ausweislich des Titels dieser Arbeit („Bewertungsschemata für die Bewertung des Erhaltungsgrades von Arten und Lebensraumtypen als Grundlage für ein bundesweites FFH-Monitoring“) vollständig auf andere Untersuchungszielsetzungen abzielen. Wie dort in der Einleitung (S. 7) beschrieben, sei die Arbeit „für das bundesweite FFH-Monitoring“, d.h. die Beurteilung des Erhaltungszustands von Arten im Zuge des bundesweiten FFH-Monitoring nach Art. 11 und 17 FFH-RL konzipiert

worden. (Anmerkung: die vom BUND zitierte Fassung 2016 wurde zwischenzeitlich durch die zweite Überarbeitung 2017 ersetzt).

Der BUND legte dar, dass sich die Ergebnisse der Unterlage bei Berücksichtigung dieser art-spezifischen Rahmenbedingungen als fachlich ungeeignet erweisen würden, denn bereits die erforderlichen Nachweismethoden seien nur teilweise angewandt worden. So seien beispielsweise keine Rufattrappen sowie Fallen an Land eingesetzt worden. Der Erfassungszeitraum würde außerdem außerhalb des Nachweiszeitraumes für den Springfrosch liegen. Ob die weiteren erforderlichen Randbedingungen (tageszeitlich, Häufigkeit der Untersuchungen und Wetterbedingungen) eingehalten worden seien, damit die Ergebnisse überhaupt als Grundlage dienen könnten, ließe sich aufgrund der fehlenden Dokumentation nicht beurteilen.

Darüber hinaus würden Untersuchungen zu Wanderbeziehungen und gesetzlich geschützten Ruhestätten an Land fehlen. Hier sei der Einsatz von Fallen an Land notwendig. ALBRECHT et al. (2015, S.90) ordne eine detaillierte Bestimmung der Hauptwanderwege durch einen Amphibienzaun als unverzichtbar für Straßenbauvorhaben ein. Das Wanderverhalten von Amphibien könne zusätzlich durch das nächtliche Abgehen von Straßen besser abgeschätzt werden. Solche Erfassungen würden hier fehlen. Es könne aufgrund der meist weiten Entfernungen zwischen Laichgewässern und Winterquartier nicht ausgeschlossen werden, dass das Arteninventar im Winter über das während der Reproduktionszeit hinausreicht oder die A 1 die Wanderbeziehungen zwischen Teilhabitaten unterbricht und somit eine unüberwindbare Barrierefunktion in Zukunft darstellen würde. Inwieweit solche Barrieren Einfluss auf den Erhaltungszustand der Arten haben könnten, sei ohne hinreichende Erfassungen nicht abschätzbar.

Folglich sei festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde über keine geeignete fachliche Grundlage verfüge, um über die artenschutzrechtlichen Betroffenheiten der Amphibien umfassend entscheiden zu können. Diese Mängel müssten durch weitere Erfassungen behoben werden. Ohne ergänzende Untersuchungen sei davon auszugehen, dass alle Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG bei einer nicht geklärten Zahl von europarechtlich geschützten Amphibienarten erfüllt würden. Da der Erhaltungszustand einiger Amphibienarten bereits jetzt schlecht bzw. ungünstig sei, könne nicht pauschal davon ausgegangen werden, dass trotz eines flächenhaften Eingriffs in den Gesamtlebensraum von Amphibien (Fortpflanzungsgewässer, Sommerlebensräume, Winterquartiere) der Erhaltungszustand der Arten aufrechterhalten werden könne.

Der Gutachter führte in seiner Stellungnahme aus, dass für den Untersuchungsraum keine Hinweise zum Vorkommen des Springfrosches vorlägen (s. Unterlage 19.2.1, Artenschutzfachbeitrag).

Die Stillgewässer hätten im Untersuchungsraum eine untergeordnete Bedeutung als Lebensraum für Amphibien, da naturnahe Lebensräume nur vereinzelt vorkommen würden (vgl. Unterlage 19.6.15, „Erfassung der Amphibien und Reptilien“, S. 2). Zur Untersuchungsmethodik wurde auf die bereits erfolgten Ausführungen verwiesen.

Der Gutachter erläuterte darüber hinaus, dass nur 2 Gewässer artenschutzrechtlich relevant seien: Nr. 5 auf der Trasse und das Gewässer 2 in ca. 450 m Entfernung zur Trasse (vgl. in Unterlage 19.6.15 „Erfassung der Amphibien und Reptilien“). Dass potenzielle Wanderungsbewegungen bei der artenschutzrechtlichen Prüfung einbezogen worden seien, würde sich aus dem Artenschutzbeitrag ergeben (s. Unterlage 19.2, Seite 186).

In den Fließgewässerlebensräumen seien keine artenschutzrechtlich relevanten Amphibien-Arten nachgewiesen. Der Landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 19.1) beinhalte für vorkommende (national) besonders geschützte Amphibienarten (verbreitete Arten wie Grasfrosch und Erdkröte, an einzelnen Gewässern auch Bergmolch und Fadenmolch) ein Schutzkonzept, welches entlang der Fließgewässer Laichhabitats für Amphibien berücksichtige (vgl. Unterlage 19.1.3, Bestands- und Konfliktpläne). Zur Vermeidung von Kollisionen und als Leiteinrichtungen seien entlang der Trasse Amphibien- und Reptilienschutzeinrichtungen zu errichten (vgl. Unterlage 9.2, Maßnahmenpläne). Im Bereich von Fließgewässerquerungen, in denen die Amphibien die Möglichkeit hätten, die A 1 zu unterqueren, käme den Anlagen eine Leitfunktion zu.

Die Amphibien- und Reptilienschutzeinrichtungen würden entsprechend den Anforderungen des „Merkblatts zum Amphibienschutz an Straßen – MamS“ (BMVBS 2000) erstellt. Die danach separat vorzusehenden Amphibiendurchlässe würden allerdings für das Vorhaben A 1 nicht vorgesehen, da diese Amphibiendurchlässe nach aktuellen Erkenntnissen bei den an der A 1 relevanten Durchlasslängen von > 20 - 30 m nur noch für wenige Amphibienarten als Querungshilfe wirksam seien. Das Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplans würde deswegen die Entwicklung von Amphibienlebensräumen mit Sommer- und Winterhabitats auf beiden Seiten der Trasse vorsehen. Für den Genaustausch zwischen den Populationen stünden die Talbrücken sowie weitere Querungshilfen zur Verfügung.

Reptilien

Der BUND kritisierte, dass die Erfassungen zu den Reptilien völlig unzureichend seien. Eine Erfassung aus dem Jahr 2009 sei nicht geeignet, um als Grundlage für die Abschätzung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Jahr 2018 zu dienen, denn sie sei dann älter als acht Jahre. Erst recht würden die seinerzeit ermittelten Daten kein zutreffendes Bild für den Eingriffszeitpunkt liefern, der nicht vor 2019 liegen würde.

Der Gutachter erläuterte hierzu in seiner Stellungnahme, dass die Reptilienvorkommen im Untersuchungsraum 2009 entsprechend den zu diesem Zeitpunkt gültigen methodischen Anforderungen umfassend untersucht worden seien. Die aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten nur an wenigen Stellen möglichen Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Arten (Zauneidechse, Mauereidechse, Schlingnatter vor allem am Radersberg) seien hinsichtlich der Lebensraumqualität gut bekannt; Hinweise auf Vorkommen an anderer Stelle lägen von keiner Seite vor (zugängliche Daten des amtlichen und ehrenamtlichen Naturschutzes). Die Aktualisierung der Biotoptypenkartierung würde keine Hinweise auf relevante Veränderungen

in den wenigen potenziellen Habitaten liefern. Allenfalls sei eine Ruderalisierung und Verkrautung der Offenlandbiotop zu beobachten, welche dazu führen würde, dass sich der Lebensraum der identifizierten Vorkommen tendenziell weiter verringern würde. Insofern stelle die 2009 festgestellte und nun weiterhin unterstellte Verteilungssituation ein Worst-Case-Szenario für die artenschutzrechtliche Prüfung der Beeinträchtigungen dar.

Die Nachweise der Zauneidechse befänden sich deutlich außerhalb des Eingriffsbereichs (> 350 m von der Trasse entfernt). Die Vorkommen der Mauereidechse seien 700 m von der Trasse entfernt, im Bereich der Deponie am Radersberg und würden der Dynamik des Deponiebetriebs unterliegen und seien für das geplante Vorhaben nicht von Relevanz. Die Schlingnatter sei trotz Verwendung von Verstecken bei der Untersuchung 2009 nicht nachgewiesen worden (vgl. Unterlage 19.6.15, „Erfassung der Amphibien und Reptilien“).

Wildkatze

Der BUND wies darauf hin, dass die Erfassungen zur Wildkatze zwar ausreichen würden, um den Nachweis eines Vorkommens zu erbringen, sie würden allerdings nicht ausreichen, um die Lebensstätten abzugrenzen und zu quantifizieren. Folglich könnten die Erfassungen auch nicht dem individuenbezogenen Ansatz des § 44 Abs. 1 BNatSchG gerecht werden. Die Erfassungen könnten auch nicht dazu dienen, das Vorkommen der Wildkatze in Eingriffsbereichen auszuschließen. Zum einen seien Erfassungen aus 2011 zu alt, um die derzeitigen Verhältnisse abzubilden. Zum anderen würden sie den methodischen Vorgaben nicht genügen, wie sie bei ALBRECHT ET AL. (2015) zusammengestellt seien. Weder der Erfassungszeitraum noch die Anzahl der Termine würden den Vorgaben entsprechen.

Der Gutachter entgegnete, dass die Wildkatzenvorkommen 2011 umfassend mit Methoden untersucht worden seien, die auch heute Standard seien (vgl. Unterlage 19.6.20, „Kartierung der Wildkatze“). Aufenthaltsräume seien identifiziert worden und die Lebensstätten seien im Rahmen der Gutachten und des Artenschutzfachbeitrags (Unterlage 19.2) anhand der spezifischen Ökologie der großräumig agierenden Art nach Vorgaben eines mit den regionalen Verhältnissen bestens vertrauten Wildkatzen-Spezialisten abgegrenzt worden.

Andere (aufwendigere) methodische Herangehensweisen zum Erkennen der artenschutzrechtlich relevanten (Teil-)lebensräume, z. B. die Telemetrie oder DNA-Analysen würden sich möglicherweise zur Identifikation der Habitate eignen, welche von einem einzelnen Individuum im Laufe von einem oder mehreren Jahren genutzt würden. Die entsprechende Kartierung wäre allerdings aufwendig und die Telemetrie würde die Individuen belasten (invasiv). Dennoch würden die Erkenntnisse bruchstückhaft bleiben, weil auch eine individuenbezogene Kartierung der Art angesichts der großräumigen Reviere und der regelmäßigen Wanderungen keine Abgrenzung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ergeben würde, die länger als wenige Tage bis Wochen genutzt würden.

Vor diesem Hintergrund würde die Datengewinnung wie bei der A 1 durchgeführt und der Umgang bei der Abschätzung der artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigungen (Analogieschlüsse aufgrund von Habitatverteilung) als zielführend, ausreichend genau und hinsichtlich des Aufwandes verhältnismäßig eingeschätzt.

Fehlende Untersuchung der externen Maßnahmenbereiche

Nach Auffassung des BUND würden Erfassungen auf den Ausgleichsflächen fehlen. Für zahlreiche Arten stelle eine solche Untersuchung eine Grundvoraussetzung dar, um überhaupt Maßnahmen in artenschutzrechtlicher Hinsicht planen zu können. Bei Reptilien und Amphibien spiele dies z. B. wegen der Verbreitung von Krankheitserregern eine Rolle. Aus dem Baufeld gefangene Tiere in bestehende Populationen zu setzen, könne zum Verlust beider Populationen führen, wenn dadurch Krankheiten übertragen würden. Auch für die Planung von Maßnahmen für Brutvögel oder die Haselmaus seien Erfassungen auf den Maßnahmenflächen erforderlich. Denn wenn die Art derzeit an diesen Standorten gar nicht vorkomme, würde sich die Frage stellen, ob der Standort aus anderen Gründen ungeeignet sei. Komme die Art am Standort derzeit bereits vor, stelle sich umgekehrt die Frage, ob dort die erforderlichen Aufwertungspotentiale für zusätzliche Reviere überhaupt gegeben seien oder die Habitatkapazitäten bereits ausgelastet seien. Solche Erfassungen würden fehlen, sodass die Wirksamkeit der Maßnahmen an vielen Stellen unklar bliebe.

Der Gutachter hat hierzu dargelegt, dass die bestehenden Vorkommen bei der Planung berücksichtigt worden seien, soweit ein Vorbesatz anzunehmen war (z. B. seien Fichtendickungen und Intensivackerflächen im Allgemeinen nicht auf Vorbesatz untersucht worden). Die Maßnahmenflächen befänden sich zum Teil im Bereich des floristisch und faunistisch kartierten Untersuchungsraums, wo die zu berücksichtigenden Sachverhalte entsprechend bekannt seien. Auf den Maßnahmenflächen außerhalb des Untersuchungsraums sei zusätzlich eine Biotoptypenkartierung erfolgt, die Informationen zum Ausgangszustand der Maßnahmenflächen seien innerhalb der Maßnahmenblätter dokumentiert. Maßnahmenflächen, die artspezifisch als CEF-Maßnahmen ausgewählt worden seien, seien hinsichtlich der Zielart kartiert worden oder es wurde auf der Basis der vorliegenden Daten über Analogien Rückschlüsse auf den Vorbesatz gezogen. Hinsichtlich der Vögel (vgl. Unterlage 19.6.24, „Erfassung der Brutvögel“) und hinsichtlich der Haselmaus sei eine Modellierung geeigneter Habitats auch außerhalb der Trasse erfolgt (vgl. Anhang 5 Unterlage 19.2.1, „Haselmaushabitats entlang der Trasse und geplante CEF-Maßnahmen zur Habitatentwicklung“). Die Amphibiengewässer würden standortabhängig neu angelegt.

Fehlerhafte Beurteilung der Verbotstatbestände

Der BUND bemängelte, dass die Planfeststellungsunterlagen die artenschutzrechtlichen Risiken für eine Reihe von Arten ausblenden würden oder fehlerhaft seien. Der artenschutzrecht-

liche Fachbeitrag würde bei den Beurteilungen der artenschutzrechtlichen Verbote in mehrfacher Hinsicht den gebotenen individuenbezogenen Maßstab verlassen und eine populationsbezogene Betrachtung einführen. Es sei deshalb festzustellen, dass die Unterlagen völlig verkannte Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für verschiedene Arten enthalten würden. Auf die Defizite würde im Weiteren jeweils zu den Verbotstatbeständen und den einzelnen Arten bzw. Artengruppen vertiefend eingegangen werden.

Der Gutachter verwies hierzu auf die allgemeine Vorbemerkung zum Punkt „Maßstäbe zur Beurteilung der Verbotstatbestände“ des Einwandes. Dort sei ausführlich dargelegt worden, dass Maßstäbe und Beurteilungen im Artenschutzbeitrag nach Überzeugung der Gutachter korrekt erfolgt seien.

Vögel

Zur Thematik „Tötungsverbot“ führte der BUND aus, dass für Vögel baubedingt ein Tötungsrisiko bestehe, weil die Bauzeitenbeschränkungen, die für die Baufeldfreistellung vorgesehen seien, in die Brutzeit von Waldkauz und Fichtenkreuzschnabel fallen würden. Dem würde die artenschutzrechtliche Prüfung nicht Rechnung tragen. Für den Fichtenkreuzschnabel läge nicht einmal eine geeignete Sachverhaltsermittlung vor, mit der das Ausmaß der möglichen Tötungen von Nestlingen und der Zerstörung besetzter Nester abgeschätzt werden könne.

Betriebsbedingt bestünden massiv erhöhte Tötungsrisiken für die Individuen, deren Reviere durch die geplante Autobahn zerschnitten würden. Bei der dann erforderlichen Querung der Straße kämen sie im Verkehr zu Tode. Zur detaillierten Herleitung und rechtlichen Begründung wurde auf SCHREIBER (2017) verwiesen. Von Tötungsrisiken sei daher für alle Arten auszugehen, deren Revier durch die Straße zerschnitten würde. Für die in der avifaunistischen Kartierung im Detail erfassten Arten ließe sich das betroffene Artenspektrum und der Umfang der Verbotstatbestände abschätzen, für den Großteil der Reviere seien die erforderlichen Sachverhaltsermittlungen aber nachzuholen und das Tötungsrisiko insbesondere auch für eine umfassende Alternativenprüfung nachzuholen.

Der Fachgutachter wies darauf hin, dass die Brutvorkommen von Waldkauz und Waldohreule im Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.3) nicht dargestellt seien; durch die eindeutigen Darstellungen in den nachfolgend genannten Unterlagen sei dieser redaktionelle Fehler aber unschädlich.

Bevor auf Einzelsachverhalte eingegangen wurde, wurde Seitens des Gutachters daran erinnert, dass der Artenschutzbeitrag (bzw. die vertiefte Beurteilung des Eintretens der Verbotstatbestände) auf bestimmte Arten eingegrenzt würde, deren Relevanz im Artenschutzbeitrag begründet sei. Dieses Vorgehen (Abschichtung nach dem Je-desto-Prinzip) entspräche gängiger Praxis und sei gerichtlich als angemessen akzeptiert. Trotzdem würde der Artenschutzbeitrag die insoweit artenschutzrechtlich nicht als „planungsrelevant“ eingestuft Arten nicht

gänzlich aus ausblenden, sondern prüfe zusammengefasst nach Habitatgilden, ob Verbots-
tatbestände erfüllt würden. Zur Unterscheidung von planungs- und nicht planungsrelevanten
Arten hätte sich der Artenschutzbeitrag hilfsweise an den Kriterien orientiert, welche z. B. das
Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) bei der Auswahl der für Nord-
rhein-Westfalen planungsrelevanten Arten benutzt (VV-Artenschutz NRW); eine entspre-
chende Unterlage würde für Rheinland-Pfalz fehlen. Diese Vorgehensweise sei mit der bei der
Planaufstellung beteiligten Naturschutzbehörde abgestimmt.

Zu den Seitens des BUND befürchteten „Tötungsgefahren infolge Baufeldfreimachung“ legte
der Gutachter dar, dass diese durch die Festlegung auf ein Zeitfenster wirksam auf ein nicht
signifikantes Maß vermindert würden:

Zum Waldkauz: Bei der Kartierung 2014 seien keine Revierzentren / Brutstandorte im Baufeld
ermittelt worden (siehe Karte 2 zum Kartierbericht Brutvögel, Unterlage 19.6.24). Die nach
dem Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2) trotzdem vorsorglich festgelegte Baufeldräumung
(Maßnahme V4.2) sei im Wald im Zeitraum Anfang Oktober bis Ende Februar vorgesehen
(siehe Tabelle 6-2 im Artenschutzbeitrag, Unterlage 19.2, Seite 28f.). Nach BAUER et al. sei
die Hauptlegezeit des Waldkauzes in Mitteleuropa „im März“. Auch FOLZ gehe für Rheinland-
Pfalz davon aus, dass die „eigentliche Brutzeit (...) im März“ beginnt. Der Schwerpunkt der
Legeaktivität im Planungsraum der A 1 sei somit vom bestehenden Bauzeitenfenster erfasst.

Der Fichtenkreuzschnabel könne über das ganze Jahr brütend festgestellt werden. Nach
DIETZEN sei für Rheinland-Pfalz jedoch von einer Hauptbrutzeit von März bis Juni mit Höhe-
punkt im April auszugehen. Dieser Zeitraum sei vom festgelegten Bauzeitenfenster (Maß-
nahme V4.2) erfasst.

Der Gutachter führte des Weiteren aus, dass die Behauptung des BUND, durch Zerschnei-
dung von Revieren würde es pauschal zu einem erhöhten Kollisionsrisiko infolge des Straßen-
betriebs kommen, nicht haltbar sei. Bei der Beurteilung der Kollisionsgefahr seien beispiele-
weise artspezifische und reliefspezifische Eigenschaften zu beurteilen sowie die von der
Straße ausgehende Störwirkung. Diese artspezifische Auseinandersetzung mit der Disposi-
tion / Empfindlichkeit und den projektbezogen wirksamen Eigenschaften sei differenziert im
Artenschutzbeitrag erfolgt. Die vorliegenden Kartierungen (Sachverhaltsermittlungen) würden
für eine fachliche und rechtliche Bearbeitung und Bewältigung der artenschutzrechtlichen Ver-
pflichtungen genügen.

Zum „Störungsverbot“ wies der BUND darauf hin, dass der Artenschutzfachbeitrag lediglich
für den Mittelspecht zu einer erheblichen Störung käme. Damit würde der Umfang der Störun-
gen durch den Bau und den Betrieb der A 1 allerdings massiv unterschätzt. Denn von einer
erheblichen Störung sei auszugehen, wenn sich der Reviermittelpunkt nach der einschlägigen
Fachkonvention (BMVBS 2010) innerhalb der für die Art einschlägigen Störkorridore befinden
würde. Die Forschungsergebnisse von GARNIEL ET AL. hätten nämlich ergeben, dass die

Störeffekte, die vom Betrieb einer Straße ausgehen würden, für alle Vogelarten innerhalb einer 100-m-Zone zu einer Minderung des Reproduktionserfolges führen würden. Bei vielen Vogelarten würden diese Effekte darüber hinaus reichen und könnten bis 500 m vom Straßenrand wirksam werden. Das sei hier für zahlreiche Vogelarten der Fall. Das gesetzliche Merkmal des Störungstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sei damit für diese Arten erfüllt und erfordere eine artenschutzrechtliche Ausnahme.

Liege wie hier die zuvor beschriebene Situation vor, käme es auf weitergehende Betrachtungen zur lokalen Population nicht mehr an. Welche Funktion die Überlegungen zur lokalen Population in den Antragsunterlagen übernehmen sollen, sei deshalb unklar. Sie seien auch nicht nachvollziehbar. Denn für die Feldlerche würde z. B. ein Raum abgegrenzt, zu dem die Verfasser weder konkrete Erkenntnisse hätten noch beurteilen könnten, welche Effekte kumulativ auf die Bestände dieser Art nachteilig wirken. Solche Informationen müssten jedoch vorliegen, wollte man über den bereits erfüllten Tatbestand der erheblichen Störung hinaus auch noch die Auswirkungen auf die lokale Population untersuchen.

Sofern die Voraussetzungen vorliegen sollten, würden diese Störungen mindestens den in der Fachkonvention festgelegten artspezifischen Kompensationsbedarf nach sich ziehen. Dennoch kämen die Gutachter an keiner Stelle zur Feststellung einer erheblichen Störung.

Es wurde behauptet, dass der Artenschutzfachbeitrag die Fachkonvention „Vögel und Straßenverkehr“ nicht angewandt hätte. Derzeit lägen die Voraussetzungen dafür auch allenfalls in Teilen vor, denn die Hälfte der Vogelarten sei nicht in einer Weise erfasst worden, dass eine Abschätzung des Störungsumfangs möglich wäre. Das Fehlen der Bestandserfassungen für diese Arten sei auch nicht durch Worst-Case-Annahmen ersetzt worden. Nach einer gründlichen Neuerfassung der Vogelarten sei der Umfang der Störungen anhand der Fachkonvention aus dem BMVBS (2010) nachzuholen. Der genaue Umfang sei auch deshalb erforderlich, damit die Zumutbarkeit von Alternativen korrekt abgeschätzt werden könne.

Der räumliche Umfang der artenschutzrechtlichen Betrachtung von Störungen würde zudem nicht ausreichen. Denn in Folge des Lückenschlusses der A 1 würden sich auch die Verkehrszahlen für bestehende Abschnitte verändern. Mit dieser Erhöhung des Verkehrsaufkommens würde für störungsempfindliche Vogelarten nach der Anwendung der Fachkonvention des BMVBS (2010) eine neue Belastungsstufe erreicht. Dadurch würden sich gemessen an den beschriebenen Maßstäben in Trassennähe der bereits bestehenden Abschnitte zusätzliche erhebliche Störungen durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens ergeben. Diese Störungen seien als unmittelbare Folge der hier jetzt anstehenden A 1 - Abschnitte zu werten und deshalb auch im Rahmen dieses Vorhabens zu bilanzieren und in artenschutzrechtlicher Hinsicht zu bewältigen.

Der Gutachter legte hierzu dar, dass die Einwendung ausschließlich auf der Prämisse beruhe, dass die im Artenschutzfachbeitrag vorgenommene Abschichtung (Unterscheidung von planungs- und nicht planungsrelevanten Arten) unzutreffend und rechtlich nicht zulässig sei. Denn die Einwendung gehe davon aus, dass alle europäischen Vogelarten (Amsel, Drossel,

Fink und Star), gleich ob ubiquitär oder selten bzw. bestandsgefährdet, dieselbe Berücksichtigung im Zuge der Bewältigung der Anforderungen des europäischen Artenschutzes bei der Projektplanung genießen müssten. Dies sei bereits begründet zurückgewiesen worden.

Zum Thema „Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von Lebensstätten“ kritisierte der BUND, dass die Unterlagen für keine Art die Erfüllung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG als gegeben ansehen würden. Ein solches Ergebnis sei fachlich unhaltbar. Denn für den weit überwiegenden Teil der Reviere lägen überhaupt keine Informationen vor, sodass mit der vollständigen Beseitigung von Revieren einer größeren Zahl von Vogelarten zu rechnen sei. Für diese Reviere sei nicht belegt, dass die Funktion dieser Reviere erhalten bliebe, wobei hier der enge räumliche Rahmen zu beachten sei, den das Bundesverwaltungsgericht an dieser Stelle gezogen habe. Maßnahmen zur Wahrung der Funktion der Reviere seien ebenfalls nicht ergriffen worden, aber auch hierbei seien die Maßstäbe des Bundesverwaltungsgerichts zugrunde zu legen. Überdies seien längst nicht alle gesetzlich dauerhaft geschützten Lebensstätten erfasst worden. Diese würden sich nämlich nicht allein auf Höhlen von Grün-, Grau- und Schwarzspecht beschränken, sondern ein entsprechender Schutz würde auch für sonstige Spechthöhlen oder von Meisen, Schnäppern, Baumläufern oder Kleibern genutzten Höhlen oder Halbhöhlen gelten. Für diese Lebensstätten könne weder davon ausgegangen werden, dass sie durch die Rodungen nicht verloren gingen noch könne belegt werden, dass in den von dem Verlust betroffenen Revieren weitere Lebensstätten vorhanden seien. Maßnahmen seien hier ebenfalls nicht vorgesehen, die die Funktion der betroffenen Lebensstätte ersetzen könnten. Hier fehle es in erheblichem Umfang an artenschutzrechtlichen Ausnahmen.

Auch hier wies der Gutachter in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Einwendung ausschließlich auf der Prämisse beruhe, dass die im Artenschutzfachbeitrag vorgenommene Abschichtung (Unterscheidung von planungs- und nicht planungsrelevanten Arten) unzutreffend und rechtlich nicht zulässig sei. Denn die Einwendung gehe davon aus, dass alle europäischen Vogelarten (Amsel, Drossel, Fink und Star), gleich ob ubiquitär oder selten bzw. bestandsgefährdet, dieselbe Berücksichtigung im Zuge der Bewältigung der Anforderungen des europäischen Artenschutzes bei der Projektplanung genießen müssten. Dies sei bereits begründet zurückgewiesen worden.

Mit Blick auf die Thematik „Ausnahme von den Verboten“ gingen die Gutachter nach Auffassung des BUND davon aus, dass für den Mittelspecht Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG vorliegen würden und beantragen für diese Verbotstatbestände artenschutzrechtliche Ausnahmen. Die Ausnahmen sollen durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt werden.

Dabei würden die Gutachter allerdings verkennen, dass Artikel 9 der Vogelschutzrichtlinie die geltend gemachten Ausnahmegründe nicht kenne. Wie der Europäische Gerichtshof in seiner

Entscheidung C-192/11 (Urteil vom 26.1.2012) gegen Polen festgestellt habe, sei die Aufzählung der Ausnahmegründe in der Vogelschutzrichtlinie abschließend. Die geltend gemachten „Zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ seien darin nicht enthalten. Die Gutachter würden zudem ausführen, dass die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben seien, weil keine Alternativen mit geringeren Beeinträchtigungen bestünden. Diese Einschätzung sei mit Blick auf den Artenschutz nicht zutreffend. Vor allem sei sie auch nicht umfassend abgearbeitet worden, denn weder sei das Ausmaß der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten vollständig ermittelt worden, noch sei untersucht worden, ob der Umfang artenschutzrechtlicher Ausnahmen auf Alternativtrassen geringer ausgefallen wäre.

Der Gutachter erläuterte in seiner Stellungnahme, dass der Vorhabenträger davon ausgehe, dass auch bei einer - nach dem Artenschutzfachbeitrag vergleichsweise geringen und durch Maßnahmen abzufedernden - Betroffenheit der europäischen Vogelart Mittelspecht (zumindest) aus Gründen der Verhältnismäßigkeit die Anwendbarkeit des Ausnahmegrundes nach § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG anerkannt sei. Dieser (andere) Maßstab bzw. die Zulässigkeit der (vollständigen) Ausnahmegründe würden auch naheliegen, weil die Regeln zur FFH-Ausnahme grundsätzlich auch auf das Artenschutzrecht anwendbar seien und im Artenschutzrecht keine strengeren Maßstäbe im Vergleich zum Habitatschutz anzulegen seien.

Fledermäuse

Der BUND behauptete, dass die Gutachter für zahlreiche Fledermausarten das baubedingte Tötungsrisiko verkennen würden. Durch die angedachten Vermeidungsmaßnahmen ließe sich das Risiko allenfalls minimieren, aber nicht mit der erforderlichen Sicherheit vermeiden. Eine lückenlose Vorabkontrolle von besetzten oder vermuteten Quartieren sei nämlich völlig realitätsfern. Es sei deshalb davon auszugehen, dass Individuen in ihren Quartieren übersehen und dann bei der Fällung von Bäumen zu Tode kommen würden. Solche Fälle seien nicht nur ausnahmsweise, sondern häufig anzunehmen. Dies würde umso mehr gelten, wenn derart große Flächen im Akkord gerodet werden sollten. Bereits die Kontrolle eines einzelnen Baumes mit verzweigtem Höhlensystem auf Fledermäuse sei sogar unter optimalen Bedingungen nicht lückenlos leistbar, weil nicht jeder Hohlraum einsehbar sei.

Außerdem führe die in den Antragsunterlagen beschriebene Vorgehensweise beim Umgang mit Fledermäusen selbst zu weiteren Konflikten, die von den Gutachtern nicht angemessen berücksichtigt worden seien. Obwohl Fledermausquartiere nicht immer lückenlos einsehbar seien, sollten potentielle (vermeintlich unbesetzte) Quartiere in einem Zeitraum zwischen dem 01.03. und 30.09. verschlossen werden, um Fledermäuse an der Nutzung zu hindern. Bei einer solchen Vorgehensweise könne nicht ausgeschlossen werden, dass sich Individuen noch in ihrem Quartier befinden und dort ersticken würden bzw. durch den Bauschaum (der in den meisten Fällen zum Verschließen der Höhlen verwendet würde) selbst getötet würden. Besetzte Quartiere sollten markiert und während der (nächtlichen) Abwesenheit der Tiere

durch Einbau eines Einwege-Ausgangs verschlossen werden, um die Rückkehr der Quartieriere auszuschließen. Wo die Tiere dann nach ihrer nächtlichen Aktivität Unterschlupf finden sollten, bliebe offen. Ob weitere bekannte Quartiere im Umfeld nutzbar und nicht schon besetzt seien, würden die Unterlagen nicht hergeben.

Darüber hinaus würden genutzte Lebensstätten absichtlich verschlossen, damit würde eine Beschädigung einer Lebensstätte vorliegen. Welche Funktion diese Lebensstätte im Gesamtgefüge hätte, sei im Rahmen der Sachverhaltsermittlungen nie ermittelt worden. Würden diese Untersuchungen in die Bauausführung verlagert, würde ein Teil der nur im Rahmen einer Ausnahme zuzulassenden Verbote der artenschutzrechtlichen Gesamtabwägung entzogen und artenschutzrechtliche Vorgaben würden unterlaufen. Völlig außen vor bliebe die Tatsache, dass auch unterirdische Quartiere für Überwinterungen genutzt würden (z. B. Bechsteinfledermaus). Es würde dementsprechend nicht ausreichen, alle Baumhöhlen vor der Baufeldräumung zu verschließen, um Tötungen zu vermeiden. Fledermäuse könnten sich auch während der Baufeldräumungen in ihren als Winterquartier genutzten Hohlräumen (z. B. Fuchsbau) im Boden befinden. Das verbleibende Tötungsrisiko sei deshalb ungeachtet der Maßnahme abzuschätzen und im Rahmen artenschutzrechtlicher Ausnahmen zu prüfen.

In seiner Stellungnahme dazu führte der Gutachter aus, dass die zum Schutz von Fledermäusen geplante Maßnahme (V 4, Bauzeitenmanagement) gegen den Tod infolge Zerstörung der Quartiere im Zuge der Baufeldfreimachung den Regelungen an das Vorgehen entsprechen würde, welches in Fachkreisen als angemessen und artenschutzverträglich eingestuft würde (Untersuchung von Höhlenbäumen auf Besatz, Zeitraum der Durchführung und nachfolgende Maßnahmen, sofern Fledermausbesatz entdeckt wird). Die Maßnahme würde sicherstellen, dass ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko im Baufeld ausgeschlossen sei.

Die Annahme des BUND, dass diese Maßnahme im Zeitraum zwischen dem 01.03. und 30.09. durchzuführen sei und insoweit mitten in der – auch vom Gutachter als empfindlichste Phase eingestuft – Wochenstubenphase, würde nicht zutreffen. Die Maßnahme sei vielmehr auf den Spätherbst begrenzt, aus den in der Arbeitshilfe Fledermäuse und Verkehr benannten (Artenschutz-)Gründen.

Dass Individuen im Umfeld von Tagesquartieren zahlreiche weitere Quartiere innerhalb ihres Aktionsraums kennen würden (die Bechsteinfledermaus nutze beispielsweise nach Literaturdaten innerhalb eines Sommers bis zu 50 verschiedene Quartiere), sei unter Fachleuten bekannt und in der Literatur beschrieben. Insoweit sei gerade in der Herbstphase, während der die Individuen vereinzelt in Quartieren übertagen und nochmals weitaus geringere Ansprüche an die Quartierqualität (Höhlengröße ...) haben, kein Quartierengpass zu erwarten.

Die Auffassung des BUND, dass Fledermäuse sich auch während der Baufeldräumungen in als Winterquartier genutzten Hohlräumen im Boden, z. B. Fuchsbauen, befinden würden, würde Seitens des Gutachters nicht geteilt und in der Literatur nirgends Bestätigung finden. Entsprechend sei die Forderung nach einer artenschutzrechtlichen Ausnahme im Hinblick auf die Gefährdung von Fledermäusen während der Baufeldfreimachung unbegründet.

Der BUND legte dar, dass neben der baubedingten Tötung nach Fertigstellung der Bundesautobahn von betriebsbedingten Kollisionsopfern auszugehen sei, insbesondere bei den Fledermausarten, deren Quartierareale und tradierte Flugrouten dann von der Trasse durchschnitten würden. Eine regelmäßige Querung der A 1 sei ebenso in Bereichen anzunehmen, in denen von einer geschlossenen Nutzung des Raumes durch Nahrung suchende Fledermäuse auszugehen sei. Würde ein solcher flächendeckend genutzter Raum durch eine Straße gequert, so würden die Tiere versuchen, traditionelle Wegebeziehungen weiter zu nutzen. Bei der Querung der Straße käme es dann regelmäßig zur Tötung von Individuen. Auch die geplanten Vermeidungsmaßnahmen würden das Kollisionsrisiko für die im Untersuchungsraum nachgewiesenen Fledermausarten nicht nachweislich senken können (siehe unten). Die Wirksamkeit der Maßnahmen ließe sich bislang nicht belegen. Auch in der von FÖA in ihrem Artenschutzfachbeitrag zitierten Literatur (BRINKMANN et al. 2012) würde darauf verwiesen, dass der Erkenntnisstand in Bezug auf querungsabweisende Strukturen noch sehr begrenzt sei. Dabei sei genau dieser Wirksamkeitsnachweis einer Vermeidungsmaßnahme zu führen.

Für weniger strukturgebundene Fledermausarten würde sogar gelten, dass Tötungen überhaupt nicht vermieden würden. Für diese Fledermausarten käme verschärfend hinzu, dass die A 1 eine besondere Attraktion ausüben würde, weil nach sonnigen Tagen die aufgeheizte und bis in die Nachtstunden erwärmte Straßenoberfläche sowie die Scheinwerferlichter der Fahrzeuge Insekten und damit auch Fledermäuse anlocken würden. Diese seien vor allem durch Jagdflüge im Straßenbereich gefährdet. Die durch die Trasse in Anspruch genommenen Bereiche würden deshalb eine Falle für weniger strukturgebundene Fledermäuse darstellen. Denn sie würden weiterhin ihre traditionellen und bekannten Jagdgebiete aufsuchen, in denen sie zudem durch die genannten Effekte einen besseren Jagderfolg erzielen würden, solange sie nicht durch Fahrzeuge zu Tode kommen würden. Folglich biete das Konzept keine geeigneten Vermeidungsmaßnahmen für weniger strukturgebundene Fledermausarten (z. B. Abendsegler).

Vor diesem Hintergrund könne nicht davon ausgegangen werden, dass das Kollisionsrisiko für Fledermäuse im Trassenverlauf in gesicherter Weise reduziert würde. Die bloße Möglichkeit einer nicht näher zu quantifizierenden Reduzierung sei nicht ausreichend, um das individuenbezogene Tötungsverbot zu verneinen.

Der Fachgutachter erläuterte hierzu, dass die Beurteilungsmaßstäbe den im Artenschutzrecht (§§ 44 Abs. 1 in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG) normierten entsprechen würden. Insbesondere auch hinsichtlich der „Signifikanzfrage“ fülle der Artenschutzbeitrag die Anforderungen, welche die Rechtsprechung an die fachliche Beurteilung stellt, voll aus. Es sei beurteilt worden, ob die betriebsbedingte Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen innerhalb des Risikobereichs verbleibe, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden sei. Im Artenschutzbeitrag sei der Frage nachgegangen worden, ob und ggf. wo signifikant erhöhte Kollisionsrisiken für Fledermäuse trotz der ergriffenen Maßnahmen bestehen würden. Dies sei artspezifisch, d. h. unter Berücksichtigung der artspezifischen Gefährdungsdiskposition erfolgt.

Die geplanten Maßnahmen würden dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse entsprechen. Die Einwendung des BUND bliebe dagegen allgemein. Insofern könne nicht nachvollzogen werden, wo und ggf. warum der BUND signifikant erhöhte Risiken entgegen der Gutachtereinschätzungen behauptet.

Dass eine Autobahnfahrbahn (hier: die A 1) für die Fledermausarten eine besondere Attraktion ausüben würde, weil nach sonnigen Tagen die aufgeheizte und bis in die Nachtstunden erwärmte Straßenoberfläche sowie die Scheinwerferlichter der Fahrzeuge Insekten und damit auch Fledermäuse anlocken würden, würde in der Literatur zwar als Behauptung immer wieder wiederholt. Jedoch fänden sich in der Literatur für Attraktionswirkungen von Straßen mit einer Breite wie die einer Autobahn, ohne straßenbegleitende Baumvegetation, keinerlei Belege. Die sich schnell bewegenden Lichtkegel von Fahrzeugen auf einer Autobahn könnten Insekten nicht attrahieren (diese müssten ihnen bzw. dem Licht sonst folgen). Die einzigen dem Gutachter bekannten Aussagen in der Literatur, die auf Untersuchungen basierten, kämen zu dem Schluss, dass Zusammenhänge zwischen Insektenauftreten im Straßenbereich und Jagdverhalten von Fledermäusen im Straßenraum nicht nachweisbar seien.

Abendsegler würden im Allgemeinen hoch fliegen bzw. jagen und seien -fernstraßenbezogen- nicht besonders kollisionsdisponiert. Die an Autobahnen herrschenden Rahmenbedingungen (kaum insektenreiche Waldrandsituationen, v.a. im Vergleich zur Landschaft im Umfeld) und der Abstand des fließenden Verkehrs von stellenweise vorhandener hoher Randvegetation seien Gründe, warum ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko für diese Art an der A 1 auszuschließen sei.

Zum „Störungsverbot“ führte der BUND aus, dass sich der Effekt von Störungen durch den Betrieb einer Autobahn auch für Fledermäuse ergeben würde, weil einige Arten bei der Nahrungssuche in der letzten Phase zur passiven Ortung übergehen würden, d. h. sie seien darauf angewiesen, dass sie Eigengeräusche ihrer Beutetiere (z. B. Laubrascheln laufender Großkäfer am Boden) hören könnten. Verkehrslärm maskiere diese Geräusche, verschlechtere dadurch die Erfassbarkeit der Beutetiere und mindere so die Habitatqualität der in Autobahnnahe gelegenen Flächen. Insbesondere für strukturgebundene, ortstreuere Fledermausarten könnten hieraus erhebliche Störungen resultieren. Als „lärmempfindlich“ seien z. B. die Bechsteinfledermaus, das Große Mausohr sowie das Graue und das Braune Langohr einzustufen. Diese Arten seien im Nahbereich der Autobahn festgestellt worden. Da die Untersuchungen zu den Fledermäusen veraltet seien, hätte für alle betroffenen Fledermausarten von erheblichen Störungen ausgegangen werden müssen. Dieser Schluss sei von den Gutachtern des Antragstellers allerdings nur bei der Bechsteinfledermaus gezogen worden.

Der Gutachter wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass Störungseffekte auf Fledermäuse infolge Verkehrslärm als Bestandteil der artenschutzrechtlichen Beurteilung artspezifisch berücksichtigt worden seien (vgl. Unterlage 19.2, Artenschutzfachbeitrag). Bezüglich der Vollständigkeit und Aktualität der Bestandserfassungen der Fledermäuse wurde auf die Erwiderung zum Punkt „Fledermäuse“ verwiesen. Speziell zur Vollständigkeit

der Methodenbeschreibung wurde erläutert, dass die vom BUND vermissten Angaben in der Dokumentation der Ergebnisse (teilweise im Anhang der Untersuchungsberichte) zu finden seien.

Zum Thema „Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von Lebensstätten“ führte der BUND aus, dass die Gutachter für die vom Eingriff betroffenen Fledermausarten - bis auf die Bechsteinfledermaus - den Verbotstatbestand der Lebensstättenzerstörung mit pauschalem Verweis auf die Legalausnahme als nicht erfüllt ansehen würden. Sofern aber von der sog. Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG Gebrauch gemacht werden sollte, müsse das Vorliegen der damit verbundenen Voraussetzungen fachlich hinreichend sicher belegt werden. Der Nachweis, dass die betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Umfeld auch tatsächlich weiterhin vorhanden seien, würde in den Unterlagen jedoch fehlen. Eine Erfassung von Baumhöhlen aus dem Jahr 2011 würde als Beleg nicht ausreichen. Denn nach einem so langen Zeitraum würde ein Teil der Höhlen verfallen sein, andere an womöglich zentral betroffener Stelle und mit einer besonders hohen Wertigkeit für die Art wären hinzugekommen. Derzeit lägen deshalb keine belastbaren Erkenntnisse zur Betroffenheit von Lebensstätten vor, sodass von deren Zerstörung durch den Bau der A 1 ausgegangen werden müsse, ohne dass die Voraussetzungen für die Anwendung der Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG gegeben seien.

Der Gutachter erläuterte hierzu in seiner Stellungnahme, dass die Daten bezüglich der Bechsteinfledermaus vollständig und ausreichend aktuell seien. Bezüglich der Vollständigkeit und Aktualität der Bestandserfassungen der Fledermäuse wurde auf die Erwiderung zum Punkt „Fledermäuse“ verwiesen. Speziell zur Vollständigkeit der Methodenbeschreibung wurde erläutert, dass die vom BUND vermissten Angaben in der Dokumentation der Ergebnisse (teilweise im Anhang der Untersuchungsberichte) zu finden seien.

Der BUND kritisierte, dass lediglich für die Bechsteinfledermaus eine Ausnahme von den Verboten der Störung und Lebensstättenzerstörung beantragt worden sei. Wie oben dargelegt, würde diese Annahme kleine, unbestimmte Anteile der tatsächlich einschlägigen Lebensstättenzerstörungen abdecken. Die Gutachter würden ausführen, dass die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben seien, weil keine Alternativen mit geringeren Beeinträchtigungen bestünden. Diese Einschätzung sei nicht zutreffend, weil weder der tatsächliche Umfang der Beeinträchtigungen ermittelt wurde noch geklärt sei, mit welchen und wie vielen Beeinträchtigungen auf Alternativtrassen zu rechnen sei (siehe Kapitel 6). Erst auf einer solchen Grundlage könne beurteilt werden, ob tatsächlich keine zumutbare Alternative zur Verfügung stehe, um die festgestellten Verbotstatbestände zu vermeiden.

Der Gutachter wies darauf hin, dass die für die Bechsteinfledermaus beantragte artenschutzrechtliche Ausnahme und die Alternativlosigkeit in den Unterlagen 19.2 (Artenschutzfachbeitrag) und 19.4.8 (FFH-Alternativenuntersuchung) ausreichend hinsichtlich Anlass und Verhältnismäßigkeit begründet worden sei.

Geburtshelferkröte

Der BUND erläuterte, dass die artenschutzrechtlichen Betrachtungen zu den Amphibien bereits deshalb unvollständig seien, weil sie nur die Geburtshelferkröte vertiefend betrachten würden. Darüber hinaus seien sie aber auch für diese Art aus folgenden Gründen unzureichend:

Tötungsverbot: Bei der Beurteilung des baubedingten Tötungsrisikos für die Geburtshelferkröte ließe sich erkennen, dass die Gutachter die Maßstäbe des § 44 Abs. 5 BNatSchG deutlich erweitert und den Individuenbezug verlassen hätten. Durch die angedachten Vermeidungsmaßnahmen ließe sich das Tötungsrisiko zwar minimieren, aber nicht mit der erforderlichen Sicherheit vermeiden, wie auch die Gutachter bei der Geburtshelferkröte selbst feststellen würden: *„Aufgrund der Lebensweise der Geburtshelferkröte kann nicht sicher ausgeschlossen werden, dass einzelne Individuen durch die Fangaktionen nicht erfasst werden, im Baufeld verbleiben und im Zuge der Baufeldfreimachung getötet werden.“* (S. 186 Artenschutzfachbeitrag). Sie seien dann allerdings fehlerhaft davon ausgegangen, dass ein Restrisiko von dem Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfasst würde, wenn es „infolge nicht voll wirksamer Vermeidungsmaßnahmen im Zuge der Baufeldfreimachung“ eintreten würde. Die Gutachter würden nämlich verkennen, dass es bei der Anwendung des § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht nur darum gehe, ob die Beeinträchtigung bei Anwendung anerkannter Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden könne, sondern gleichzeitig dürfe das Risiko für Exemplare der betroffenen Arten auch nicht signifikant erhöht sein. Das vermeintliche „Restrisiko“ würde für die verbliebenen Individuen der Geburtshelferkröte aber bei 100 % liegen. Bereits das Bundesverwaltungsgericht hätte daher im „Freiberg-Urteil“ festgestellt, dass bei der Freistellung des Baufeldes trotz sorgfältiger Durchführung des Fangs nicht ausgeschlossen werden könne, dass einzelne Individuen zurückbleiben und bei den Baumaßnahmen zu Tode kommen könnten. Deshalb würde eine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich. Zudem würden die „fachlich anerkannten Schadensbegrenzungsmaßnahmen“ selbst zu Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG führen. Die Unterlagen würden daher erhebliche Defizite bei der Behandlung artenschutzrechtlicher Verbote hinterlassen.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die Rahmenbedingungen, unter denen der Artenschutzbeitrag davon ausgehe, dass ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko besteht (egal ob im Zuge der Baufeldfreimachung oder kollisionsbedingt durch den fließenden Verkehr), artbezogen und situationsspezifisch dem Artenschutzbeitrag Unterlage 19.2 entnommen werden könnten.

Die Beurteilungsmaßstäbe würden den im Artenschutzrecht (§§ 44 Abs. 1 in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG) normierten entsprechen. Der Artenschutzbeitrag würde insbesondere auch hinsichtlich der „Signifikanzfrage“ die Anforderungen, welche die Rechtsprechung an die fachliche Beurteilung stelle, voll ausfüllen.

Es sei beurteilt worden, ob die baubedingten Gefahren unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen innerhalb des Risikobereichs verbleiben würden,

der für die Tiere mit natürlichen oder durch die „normale“ Bewirtschaftung der Flächen durch den Menschen (z. B. ordnungsgemäßer Waldbau) im Naturraum immer verbunden sei.

Bezüglich der Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens sei konkret untersucht worden, ob die Entnahme von Bäumen von in diesem Sinne relevanten Restrisiken begleitet sei oder ob diese lediglich bagatellhaft blieben. Denn es ginge nach ständiger Rechtsprechung nicht darum, jedes theoretisch mögliche Tötungsrisiko auszuschließen, sondern nur das signifikant erhöhte, d.h. ein solches, welches über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehe.

Der Artenschutzbeitrag hat das Risiko, dass im Zusammenhang mit der notwendigen Umsiedlung der Geburtshelferkröte in Ausweichhabitate nicht alle Exemplare abgefangen werden können und/ oder einzelne Tiere nach Baubeginn in den Eingriffsbereich einwandern und ggf. getötet werden könnten, als nicht signifikant bewertet. Mit Blick auf die vorgesehenen - und mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss festgestellten - Vermeidungsmaßnahmen hat er - in rechtlich nicht zu beanstandender Weise - festgestellt, dass ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko durch die Baufeldfreimachung verhindert werden kann. Durch die wiederholten Fangmaßnahmen kann eine sehr hohe, gegen Null tendierende Trefferquote erzielt werden, so dass keine oder allenfalls ein äußerst geringer Teil der Geburtshelferkröten im Baufeld verbleiben werden (vgl. hierzu auch die Regelung in Kapitel C. III Nr. 21 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Planfeststellungsbehörde geht nach Maßgabe der ständigen Rechtsprechung des BVerwG davon aus, dass das Tötungsverbot im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht nur dann nicht erfüllt ist, wenn die betriebsbedingte Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen innerhalb des Risikobereichs verbleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind. Eine vergleichbare Bagatellgrenze gilt auch bei Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen. Der Signifikanzansatz gilt somit nicht nur für das betriebsbedingte Risiko von Kollisionen entlang der Trasse, sondern auch für bau- und anlagebezogene Risiken; das anhand einer wertenden Betrachtung auszufüllende Kriterium der Signifikanz trägt dem Umstand Rechnung, dass für Tiere bereits vorhabenunabhängig ein allgemeines Tötungsrisiko besteht, welches auch dann sozialadäquat und deshalb hinzunehmen ist, wenn es zwar vom Menschen verursacht ist, aber nur einzelne Individuen betrifft; denn tierisches Leben existiert nicht in einer unberührten, sondern in einer von Menschen gestalteten Landschaft; nur innerhalb dieses Rahmens greift § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Beschluss vom 8. März 2018 – 9 B 25.17 –, „Ortsumgehung Datteln“, DVBl. 2018, 1179 und juris, Rn. 11). Danach ist das Tötungsverbot in Bezug auf die Geburtshelferkröte nicht erfüllt. Wenn allenfalls noch ein ganz geringer Teil der Geburtshelferkröten im Baufeld verbleibt, ist mit der Baufeldfreimachung kein höheres Tötungsrisiko verbunden, als es für einzelne Tiere dieser Art insbesondere mit Blick auf natürliche Feinde auch sonst besteht (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014 – BVerwG 9 A 4/13 -,

BVerwGE 149, 31 ff., juris Rdnr. 99; bereits zuvor Urteil vom 14.07.2011 - BVerwG 9 A 12.10 - „OU Freiberg“ - Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 13 Rn. 123, 127). Der Gesetzgeber hat den Signifikanzansatz inzwischen durch das Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I, S. 3434) in die Neufassung des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG aufgenommen: Danach liegt, soweit in Anhang IV der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführte Arten betroffen sind, ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot 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 vermeidbar ist (s. dazu auch die Gesetzesbegründung in BT-Drucks. 18/11939, S. 17).

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird des Weiteren darauf hingewiesen, dass die möglichen Beeinträchtigungen in Bezug auf die Geburtshelferkröte ausreichend und umfassend untersucht und beurteilt wurden. Dem Straßenbaulastträger konnte zulässigerweise eine vorsorgliche Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG für das Fangen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) und das Inbesitz- und Ingewahrsamnehmen (§ 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG) der Geburtshelferkröte im Rahmen der Umsiedlungsmaßnahmen (Maßnahmen V 4.1 d und V 8) erteilt werden. Auch für den Fall, dass im Zusammenhang mit der notwendigen Umsiedlung der Tiere in ein Ausweichhabitat nicht alle Exemplare abgefangen werden können und/ oder einzelne Tiere nach Baubeginn in den Eingriffsbereich einwandern und ggf. getötet werden, konnte vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG vom Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt werden (s. Kapitel A, Nr. VI dieses Beschlusses sowie zur Begründung Kapitel E, Nr. X).

Zum „Störungsverbot“ wies der BUND darauf hin, dass Straßenlärm bei Fröschen ähnliche Störungen verursachen könne wie bei Vögeln, denn auch sie seien insbesondere in der Paarungszeit auf akustische Kommunikation angewiesen. Lärm könne diese wichtigen Signale maskieren, sodass Weibchen die Männchen nicht mehr wahrnehmen bzw. ihre Qualität nicht erkennen könnten. Bislang lägen nur Hinweise und Vermutungen hinsichtlich einer möglichen Empfindlichkeit von Amphibien durch Störungen vor, aus denen allerdings keine Konsequenzen gezogen worden seien.

Für den Laubfrosch sei durch aktuelle Studien mittlerweile belegt, dass Straßenlärm Einfluss auf die Rufaktivität und die Fitness haben könne. In einem Versuch hätte LENGAGNE (2008) festgestellt, dass der Laubfrosch seine Rufaktivität bei Straßenlärm reduziere. Eine aktuellere Studie hätte dann sogar feststellen können, dass Laubfrösche durch Lärm unter Stress gesetzt würden und dies zu einem geschwächten Immunsystem führe. Außerdem scheinen sich durch Lärm die Schallblasen der attraktivsten Männchen zu verändern, sodass sich Auswirkungen auf die sexuelle Selektion ergeben würden; dies würde zu einem reduzierten Fortpflanzungserfolg führen.

Folglich würden die Überlebenschancen und/oder die Reproduktionsfähigkeit durch Straßenlärm nachweislich vermindert, sodass die Merkmale einer erheblichen Störung erfüllt seien. Daher könne eine betriebsbedingte Störung von Amphibien durch Lärm nicht pauschal als irrelevant eingestuft werden. Bis zu einem Vorliegen genauerer Erkenntnisse müsse vorsorglich davon ausgegangen werden, dass auch für solche Amphibienarten, für die noch keine spezifischen Untersuchungen hinsichtlich der Störung durch Straßenlärm vorlägen, ebenfalls von einer reproduktionsmindernden Störwirkung auszugehen sei.

Der Gutachter hat zur Thematik „Lärm und Frösche“ in seiner Stellungnahme erläutert, dass nach seiner Auffassung der Übersichtsartikel von SCHMIDT (2018) Wirkungen von Straßenlärm auf Amphibien auf der individuellen Ebene bzw. der Ebene Reiz-Reaktion bestätigen würde. Der Autor würde selbst einräumen, dass die Ergebnisse der von ihm gesichteten Literatur zum Teil widersprüchlich seien. In von Straßenlärm belasteten Gebieten würden Froschlurche ihre Rufe und das Rufverhalten ändern. Außerdem würde Straßenlärm eine messbare Veränderung der Stresshormone auslösen und könne nach Auffassung der von Schmidt ausgewerteten Quelle das Immunsystem schwächen. Während Effekte auf Individuen gut dokumentiert seien, seien Wirkungen auf Populationen bei Froschlurchen noch kaum untersucht worden. Originalzitat aus der Arbeit: *„Es gibt zu diesem Thema aber erst wenige Arbeiten an Froschlurchen und noch weniger an in Europa heimischen Arten. Dennoch scheint es sinnvoll, dieses relative neue Thema der herpetologischen Verhaltensforschung hier vorzustellen. Es ist potenziell für den Amphibienschutz relevant, da sich bei Froschlurchen nicht nur das Rufverhalten ändert, sondern auch Wirkungen auf Physiologie und Immunsystem festgestellt wurden.“*

Die im März 2018 erschienene Arbeit von SCHMIDT würde insofern Hinweise enthalten, dass Lärmempfindlichkeit bei einigen, überwiegend außereuropäischen Arten auftreten könne. Diese könne sich in Orientierungsschwierigkeiten der Weibchen zum Laichgewässer äußern (Rufe der Männchen werden nicht mehr gut gehört). Die Reaktionen auf die Einwirkungen seien vielfältig gewesen und würden nicht durchgängig Beeinträchtigungen zeigen, sondern zunächst individuelle Reaktionen schildern: Einige Arten änderten ihre Rufparameter, im Resultat bliebe die „Auffindbarkeit“ für die Weibchen unverändert. Eine weitere Art passe ihre Rufe nicht an den Straßenlärm an, dennoch gäbe es keinen Einfluss auf die Auffindbarkeit der Chöre für die Weibchen. Beim Laubfrosch würden einzelne mit reduzierter Rufaktivität bei experimentell vorgespieltem Straßenlärm reagieren, dagegen gäbe es keinen Effekt auf den Laubfroschor (dies würde vom BUND als Indiz genommen, dass Straßenlärm kleine Populationen nachteilig beeinflusse). Der Autor (B.R. SCHMIDT) würde aber selbst an anderer Stelle darauf hinweisen, dass Wirkungen auf Populationen bei Froschlurchen noch kaum untersucht seien. Eine weitere Untersuchung zeige bei Lärmbelastung von u. a. Laubfröschen eine Erhöhung von Stresshormonen (TROIANOWSKI et al. 2017 in SCHMIDT), dadurch würde sich bei Laubfröschen die Farbe der Schallblase verändern und damit (möglicherweise) die sexuelle Attraktivität des Individuums. Einflüsse auf geringeren Fortpflanzungserfolg würden diskutiert. Vielfach seien die Veränderungen aber nicht signifikant gewesen oder wurden nur auf der Individualebene festgestellt.

Das würde heißen, dass Straßenlärm Wirkung auf einige Amphibienarten haben kann, die Details insbesondere auf mitteleuropäische Arten (welche Arten, Wirkung auf Kommunikation, Stress, ...) verblieben aber unklar und uneinheitlich. Es lägen keine Schwellenwerte (z.B. vergleichbar den Isophonen/Effektdistanzen für die lärmempfindlichen Vögel nach GARNIEL & MIERWALD 2010) vor, welche im Rahmen einer Artenschutz-Verträglichkeitsprüfung angewendet werden könnten. Für eine Beurteilung im Rahmen eines Artenschutzbeitrags seien die in SCHMIDT aufgeführten und sonstigen Literaturangaben noch nicht verwertbar.

Der Gutachter wies darauf hin, dass die in o.g. Artikel von SCHMIDT diskutierten Effekte vor allem für den Laubfrosch beschrieben würden. Diese Art käme im Untersuchungsgebiet der A 1 aber nicht vor. Ob vergleichbare Wirkungen für die Geburtshelferkröte anzunehmen seien, und ob diese ggf. erheblich seien, könne aus den vorliegenden wissenschaftlichen Daten nicht übertragen werden. Jedoch müsse die Relevanz dieser Fragen für die Planentscheidung zur A 1 auch deswegen bezweifelt werden, weil vorhandene und geplante Habitats sich in mehr als 400 m Entfernung zur Trasse befänden und die in der Literatur diskutierten starken Schallwirkungen hier nicht eintreten würden.

Zum Thema „Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von Lebensstätten“ wies der BUND darauf hin, dass die Gutachter von Totalverlusten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die Geburtshelferkröte ausgingen. Dennoch käme der Artenschutzbeitrag nicht zu dem Schluss, dass eine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich sei, weil der Tatbestand unter Anwendung des § 44 Abs. 5 BNatSchG und dem Einsatz von CEF-Maßnahmen vermieden werden könne. Bei näherer Betrachtung müsse auch hier den CEF-Maßnahmen die Eignung abgesprochen werden, da sie die notwendigen Anforderungen nicht erfüllen und der Maßnahmen-erfolg mit erheblicher Unsicherheit behaftet sei (s. weiter unten).

Der Gutachter hat hierzu erläutert, dass zur Standardisierung der Bewertung der artspezifischen Eignung und Wirksamkeit von CEF-Maßnahmen zwei Leitfäden existieren würden: In einem Forschungsprojekt des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) hätten RUNGE et al. (2010) Kriterien für die Bewertung von CEF-Maßnahmen entwickelt und eine Bewertung von Maßnahmen für eine Auswahl von Arten vorgenommen. Darauf aufbauend hätte das Umweltministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (MKULNV) den Leitfaden „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen für die Berücksichtigung artenschutzrechtlich erforderlicher Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen“ entwickeln lassen (MKULNV 2013). Dieser „Wirksamkeits-Leitfaden“ würde für 102 Arten vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen beschreiben und sie hinsichtlich der Prognosesicherheit bewerten. Die Bewertung hätte sich durch das fachgutachterliche Votum der eingebundenen Expertinnen und Experten in Verbindung mit wissenschaftlichen Wirksamkeitsbelegen ergeben (umfangreiche Literaturlauswertung). Bezüglich der allgemeinen Anmerkungen zu den Bewertungsmaßstäben wurde auf die Stellungnahme zum Punkt „Geburtshelferkröte“ des Einwandes verwiesen.

„Die Beurteilungsmaßstäbe würden den im Artenschutzrecht (§§ 44 Abs. 1 in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG) normierten entsprechen. Der Artenschutzbeitrag würde insbesondere

auch hinsichtlich der „Signifikanzfrage“ die Anforderungen, welche die Rechtsprechung an die fachliche Beurteilung stelle, voll ausfüllen.

Es sei beurteilt worden, ob die baubedingten Gefahren unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen innerhalb des Risikobereichs verbleiben würden, der für die Tiere mit natürlichen oder durch die „normale“ Bewirtschaftung der Flächen durch den Menschen (z. B. ordnungsgemäßer Waldbau) im Naturraum immer verbunden sei.“

Haselmaus

Der BUND kritisierte, dass die Gutachter für die Haselmaus den Tatbestand der Tötung verkennen würden. Zweifelsfrei käme es bei der Rodung und Baufeldräumung in Habitaten der Haselmaus zu Tötungen. Die Reviere seien ganzjährig besetzt. Durch die angedachten Vermeidungsmaßnahmen ließe sich das Risiko zwar minimieren, aber nicht mit der erforderlichen Sicherheit vermeiden, wie auch die Gutachter zutreffend feststellen würden (Artenschutzfachbeitrag, S. 48): *„Es muss trotz der o. g. systematischen Maßnahmen, die auf eine möglichst vollständige Erfassung ausgelegt sind, von einem Verbleib einzelner Individuen (die durch die Fangaktionen nicht erfasst werden) im Baufeld ausgegangen werden. Entsprechend besteht aufgrund diesbezüglich allgemein fehlender Daten ein nicht quantifizierbares Restrisiko, dass im Zuge der Baufeldfreimachung einzelne Individuen getötet werden könnten.“* Sie kämen dann aber zu folgendem Ergebnis: *„Ein Verbotseintritt wird damit zusammenhängend nicht konstatiert [„].“* Die Gutachter der Antragstellerin würden für die Haselmaus deshalb keine signifikant erhöhten Tötungsrisiken annehmen, weil sie - wie bereits bei der Bewertung zur Geburtshelferkröte - davon ausgingen, dass bereits der Einsatz von anerkannten Schadensbegrenzungsmaßnahmen ausreiche, um einzelne Tötungen von verbleibenden Individuen zu legitimieren; sie würden damit den individuenbezogenen Ansatz des Tötungsverbots verkennen. Die Tötungsrate für die im Baufeld verbleibenden Tiere würde nämlich bei 100 % liegen, weil die Baufeldräumung in die Überwinterungszeit fallen würde. Das BVerWG hätte in einem vergleichbaren Fall festgestellt, dass bei der Freistellung des Baufeldes trotz sorgfältiger Durchführung des Fangs nicht ausgeschlossen werden könne, dass einzelne Individuen zurückbleiben und bei den Baumaßnahmen zu Tode kommen, und hätte daher eine artenschutzrechtliche Ausnahme für erforderlich angesehen. Zudem würden die Maßnahmen (Fang und Umsiedlung) selbst Tatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG darstellen. Vor diesem Hintergrund käme eine Planfeststellung der A 1 nur unter gleichzeitiger Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme für die Haselmaus in Betracht.

Ferner behauptete der BUND, dass die Lebensstätten der Haselmaus komplett zerstört würden. Die von der Antragstellerin vorgesehenen CEF-Maßnahmen seien nicht geeignet, um den Tatbestand zu vermeiden.

Der Gutachter wies in seiner Stellungnahme bezüglich der allgemeinen Anmerkungen zu den Bewertungsmaßstäben auf die Ausführungen zum Punkt „Geburtshelferkröte“ hin:

„Die Beurteilungsmaßstäbe würden den im Artenschutzrecht (§§ 44 Abs. 1 in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG) normierten entsprechen. Der Artenschutzbeitrag würde insbesondere auch hinsichtlich der „Signifikanzfrage“ die Anforderungen, welche die Rechtsprechung an die fachliche Beurteilung stelle, voll ausfüllen.

Es sei beurteilt worden, ob die baubedingten Gefahren unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen innerhalb des Risikobereichs verbleiben würden, der für die Tiere mit natürlichen oder durch die „normale“ Bewirtschaftung der Flächen durch den Menschen (z. B. ordnungsgemäßer Waldbau) im Naturraum immer verbunden sei.“

Wie schon zuvor im Zusammenhang mit der Geburtshelferkröte ist auch in Bezug auf die Haselmaus sinngemäß auf Folgendes hinzuweisen: Der Artenschutzbeitrag hat das Risiko, dass im Zusammenhang mit der notwendigen Umsiedlung der Haselmaus in Ausweichhabitats nicht alle Exemplare abgefangen werden können und/ oder einzelne Tiere nach Baubeginn in den Eingriffsbereich einwandern und ggf. getötet werden könnten, als nicht signifikant bewertet. Mit Blick auf die vorgesehenen - und mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss festgestellten - Vermeidungsmaßnahmen hat er - in rechtlich nicht zu beanstandender Weise - festgestellt, dass ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko durch die Baufeldfreimachung verhindert werden kann. Durch die wiederholten Fangmaßnahmen kann eine sehr hohe, gegen Null tendierende Trefferquote erzielt werden, so dass keine oder allenfalls ein äußerst geringer Teil der Geburtshelferkröten im Baufeld verbleiben werden (vgl. hierzu auch die Regelung in Kapitel C. III Nr. 21 des Planfeststellungsbeschlusses). Die Planfeststellungsbehörde geht in Übereinstimmung mit der ständigen Rechtsprechung des BVerwG davon aus, dass das Tötungsverbot im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht nur dann nicht erfüllt ist, wenn die betriebsbedingte Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen innerhalb des Risikobereichs verbleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind. Eine vergleichbare Bagatellgrenze gilt auch bei Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen. Danach ist das Tötungsverbot in Bezug auf die Haselmaus hier nicht erfüllt. Wenn allenfalls noch ein ganz geringer Teil der Haselmäuse im Baufeld verbleibt, ist mit der Baufeldfreimachung kein höheres Tötungsrisiko verbunden, als es für einzelne Tiere dieser Art insbesondere mit Blick auf natürliche Feinde auch sonst besteht.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird des Weiteren auch hier darauf hingewiesen, dass die möglichen Beeinträchtigungen in Bezug auf die Haselmaus ausreichend und umfassend untersucht und beurteilt wurden. Dem Straßenbaulastträger konnte daher zulässigerweise eine vorsorgliche Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG für das Fangen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) und das Inbesitz- und Ingewahrsamnehmen (§ 44 Abs. 2 Nr. 1

BNatSchG) der Haselmaus im Rahmen der Umsiedlungsmaßnahmen (Maßnahmen V 4.1 c) erteilt werden. Auch für den Fall, dass im Zusammenhang mit der notwendigen Umsiedlung der Tiere in ein Ausweichhabitat nicht alle Exemplare abgefangen werden können und/ oder einzelne Tiere nach Baubeginn in den Eingriffsbereich einwandern und ggf. getötet werden, konnte vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG vom Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt werden (s. Kapitel A, Nr. VI dieses Beschlusses sowie zur Begründung Kapitel E, Nr. X).

Wildkatze

Nach Auffassung des BUND bestünden für die Wildkatze Risiken, die bei der Beurteilung des Tötungsverbotes verkannt wurden. Auch wenn die Baufeldräumung außerhalb der Hauptfortpflanzungszeit läge, seien Tötungen nicht sicher auszuschließen. Adulte Tiere seien nämlich ebenfalls gefährdet, wenn sie sich vor den heranrückenden schweren Baumaschinen in den bereits zur Abholung bereitgelegten Gehölzhaufen oder in unterirdischen Fuchs- oder Dachsbauten verstecken würden. Eine Verschüttung dieser Tiere sei dann die Folge. Darüber hinaus würden die Gutachter aber vor allem verkennen, dass es bei Wildkatzen zu einem Nachwurf im Herbst kommen könne. GÖTZ & ROTH (2006) hätten bei einer Telemetriestudie im Harz erfolgreiche Würfe Mitte/ Ende September festgestellt, sodass sich die Jungenaufzucht bei einer Entwicklungsdauer von ca. 60 Tagen bis Mitte/ Ende November hinziehen könne. Es seien sogar Geburten bis zur Zeit des Jahreswechsels bekannt. Die Tötung von nicht fluchtfähigen Jungtieren würde durch die derzeitige Bauzeitenregelung also nicht vermieden, denn die Baufeldräumung im Wald sei von Anfang Oktober bis Ende Februar geplant. Folglich sei die Annahme der Gutachter, „die Baufeldfreiräumung erfolgt außerhalb der Jungenaufzucht“ und der Tatbestand sei deshalb nicht einschlägig, falsch.

Neben den baubedingten Tötungsrisiken ergäben sich betriebsbedingte Kollisionsrisiken für diese Art. Den angedachten Maßnahmen fehle der Wirksamkeitsnachweis. Dementsprechend würden Tötungen nicht sicher vermieden.

Der Gutachter hat dargelegt, dass die zeitnahe Abholung von Gehölzhaufen (Poltern) in Maßnahme V 4.2 insbesondere für die Wildkatze geregelt sei (s. Unterlage 19.1.1, S. 88: „*Polter sind zeitnah nach der Baufeldfreimachung abzutransportieren, um die Entstehung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten insbesondere für die Wildkatze zu vermeiden.*“)

Die geplante Bauzeitenregelung würde die Tötung von Wildkatzen und ihren Jungtieren innerhalb der signifikanten Wurfzeit vermeiden (Frühjahr und Sommer). Würfe darüber hinaus würden in der Literatur als Einzelfall beschrieben. Empfehlungen für die Forstwirtschaft zum Entfernen von Poltern würden ebenfalls den hier beschriebenen Zeitraum (August – März) benennen. Mögliche Individuenverluste durch Würfe außerhalb des benannten Zeitfensters seien damit nicht als signifikant zu beurteilen.

Bezüglich der allgemeinen Anmerkungen zu den Bewertungsmaßstäben wurde auf die Ausführungen zum Punkt „Geburtshelferkröte“ hingewiesen:

„Die Beurteilungsmaßstäbe würden den im Artenschutzrecht (§§ 44 Abs. 1 in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG) normierten entsprechen. Der Artenschutzbeitrag würde insbesondere auch hinsichtlich der „Signifikanzfrage“ die Anforderungen, welche die Rechtsprechung an die fachliche Beurteilung stelle, voll ausfüllen.

Es sei beurteilt worden, ob die baubedingten Gefahren unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen innerhalb des Risikobereichs verbleiben würden, der für die Tiere mit natürlichen oder durch die „normale“ Bewirtschaftung der Flächen durch den Menschen (z. B. ordnungsgemäßer Waldbau) im Naturraum immer verbunden sei.“

Eventuell verbleibende, nicht signifikante Restrisiken würden durch Maßnahmen der Umweltbaubegleitung weiter reduziert; die Umweltbaubegleitung (Maßnahme V 5) würde zusätzlich das Bauzeitmanagement (Maßnahme V 4) in Bezug auf notwendige witterungsbedingte Anpassungen prüfen. Anpassungen könnten hier im Einzelfall vorgenommen werden. Die Maßnahme V 4.1 (Bauzeitenmanagement - Maßnahmen vor der Baufeldräumung) würde auch als Geheck geeignete Strukturen überprüfen (Höhlenbäume). Ein Tötungsrisiko über der Signifikanzschwelle könne durch die beschriebenen Maßnahmen sicher vermieden werden.

Zum Thema „Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von Lebensstätten“ wies der BUND darauf hin, dass zwangsläufig ein Verlust von Wurforten (Fortpflanzungsstätten) und Schlafplätzen (Ruhestätten) im Eingriffsbereich vorliegen würde. Belegt würde dies auf S. 57 durch den Artenschutzfachbeitrag: *„Durch die Rodung von Waldbiotopen kommt es bau- und anlagebedingt zu einem Verlust von als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte geeigneten Habitaten.“* Die Gutachter würden jedoch ohne jeglichen Nachweis bei ihrer Einschätzung bleiben, dass die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang gewahrt werden könne. Die Annahme der Gutachter, dass *„[a]ufgrund der guten Habitatausstattung der umliegenden Wälder (dichter Unterwuchs, Sukzessionsflächen, Dickungen, Totholz usw.) die Art einen potenziellen Verlust einzelner Strukturen durch Ausweichen kompensieren [kann]“*, sei für den Vorhabensbereich durch nichts belegt.

Die Erfahrung würde dagegensprechen. Denn häufig bestehe ein Mangel an geeigneten Wurforten. Für das Vorhaben der A 1 fehle bereits die Erfassung von Lebensstätten; erst recht würde eine aussagekräftige Habitatanalyse fehlen, die die Potenziale an Lebensstätten abschätzt. Dementsprechend ließe sich auch hier nicht der sichere Nachweis führen, dass die Funktion der betroffenen Lebensstätten erhalten bleibe. Stattdessen hätte eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt werden müssen.

Da ein Mangel an Wurforten zu einer erhöhten Jungtiersterblichkeit führe, seien weitere Maßnahmen erforderlich, um mit der notwendigen Sicherheit prognostizieren zu können, dass der Erhaltungszustand gewahrt werden könne. Andernfalls würden derzeit die Voraussetzungen für eine artenschutzrechtliche Ausnahme fehlen. Die im Anhang 1 des Artenschutzbeitrags dargestellten Maßnahmen würden nicht ausreichen, wenn man als Maßstab die in RUNGE et al. (2010) prognostizierten Erfolgsaussichten heranziehe. Die Kalkulation von FCS-Maßnahmen sei ohnehin irreführend. Während Grünlandverluste in der Kalkulation der Habitatverluste von Wildkatzen nicht einbezogen seien, sollten Grünlandaufwertungen als FCS-Maßnahmen für diese Art berücksichtigt werden.

Tötungen würden in dem Gutachten für die vorsorgliche Ausnahmeprüfung erst gar nicht berücksichtigt, sodass hier weitere Kalkulationsdefizite zu bemängeln seien.

Bezüglich des Vorwurfs unvollständiger Datengrundlagen der Wildkatze verwies der Gutachter auf die bereits erfolgten Ausführungen:

„Der Gutachter entgegnete, dass die Wildkatzenvorkommen 2011 umfassend mit Methoden untersucht worden seien, die auch heute Standard seien (vgl. Unterlage 19.6.20, „Kartierung der Wildkatze“). Aufenthaltsräume seien identifiziert worden und die Lebensstätten seien im Rahmen der Gutachten und des Artenschutzfachbeitrags (Unterlage 19.2) anhand der spezifischen Ökologie der großräumig agierenden Art nach Vorgaben eines mit den regionalen Verhältnissen bestens vertrauten Wildkatzen-Spezialisten abgegrenzt worden.

Andere (aufwendigere) methodische Herangehensweisen zum Erkennen der artenschutzrechtlich relevanten (Teil-)lebensräume, z. B. die Telemetrie oder DNA-Analysen würden sich möglicherweise zur Identifikation der Habitate eignen, welche von einem einzelnen Individuum im Laufe von einem oder mehreren Jahren genutzt würden. Die entsprechende Kartierung wäre allerdings aufwendig und die Telemetrie würde die Individuen belasten (invasiv). Dennoch würden die Erkenntnisse bruchstückhaft bleiben, weil auch eine individuenbezogene Kartierung der Art angesichts der großräumigen Reviere und der regelmäßigen Wanderungen keine Abgrenzung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ergeben würde, die länger als wenige Tage bis Wochen genutzt würden.

Vor diesem Hintergrund würde die Datengewinnung wie bei der A 1 durchgeführt und der Umgang bei der Abschätzung der artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigungen (Analogieschlüsse aufgrund von Habitatverteilung) als zielführend, ausreichend genau und hinsichtlich des Aufwandes verhältnismäßig eingeschätzt.“

Der Gutachter erläuterte des Weiteren, dass im Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2) neben der aktuellen Biotoptypenkartierung auf die im Raum geplanten Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans verwiesen würde.

In Anlage 1 zum Artenschutzbeitrag würden die von der Trasse betroffenen Waldbereiche vollständig als essentielle Habitate der Wildkatze hinsichtlich der Beeinträchtigungen / Habitatverluste berücksichtigt. Auf der Maßnahmensseite würden die Extensive Waldnutzung und Waldumbaumaßnahmen den größten Teil des Maßnahmenumfangs darstellen. Lediglich ca. 3,5 ha von insgesamt 74,31 ha der der Wildkatze zugeordneten Maßnahmen befänden sich im angrenzenden Offenland und ergänzten die waldbaulichen Maßnahmen sinnvoll. Die Maßnahmen seien nach den Darstellungen in MKULNV (2013) mit einer hohen Eignung als CEF-Maßnahmen für die Wildkatze eingestuft und somit auch als FCS-Maßnahmen geeignet.

Unvollständigkeit der prüfungsrelevanten Arten

Der BUND bemängelte, dass die Antragsunterlagen unvollständig seien und sich mit der Betroffenheit einiger prüfungsrelevanter Arten nur unzureichend auseinandersetzen würden.

Amphibien

Der Artenschutzbeitrag würde sich lediglich mit der artenschutzrechtlichen Betroffenheit der Geburtshelferkröte in vertiefender Weise auseinandersetzen. Die Gutachter würden verkennen, dass ihre Potentialabschätzung, welche Amphibienarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie betroffen sein könnten, auf einer veralteten Datengrundlage basiere. Dadurch blieben artenschutzrechtliche Betroffenheiten unberücksichtigt. Neben der artenschutzrechtlichen Betroffenheit der Geburtshelferkröte ließe sich eine Betroffenheit der Amphibienarten Springfrosch, Kammmolch, Gelbbauchunke, Kleiner Wasserfrosch und Kreuzkröte nämlich nicht ausschließen. Die Online-Datenbank des Landes Rheinland-Pfalz würde für die hier einschlägigen Messtischblätter 5706 und 5606 das Vorkommen von Geburtshelferkröte (*Alytes obstetricans*), Kreuzkröte (*Bufo calamita*), Kammmolch (*Triturus cristatus*) und Gelbbauchunke (*Bombina variegata*) auflisten. Die Gutachter würden die fehlende Betroffenheit dieser Arten mit ihrer - aus Sicht des BUND völlig unzureichenden - Erfassung aus dem Jahr 2009 und Daten zur Verbreitung aus dem Jahr 1996 begründen. Dabei seien Vorkommen dieser Arten bereits 1996 in 1,6 bis 8 km Entfernung festgestellt worden. Dass deshalb ein Vorkommen im Eingriffsbereich, basierend auf über 20 Jahre alten Daten, ausgeschlossen sei, sei nicht nachvollziehbar. Die Kreuzkröte beispielsweise hätte pro Saison eine Wanderleistung von ca. 4 km. Eine Besiedlung der bislang nicht besiedelten Bereiche im Eingriffsraum wäre dementsprechend bereits nach zwei Jahren möglich. Abwandernde Gelbbauchunken würden ca. 1,5 km pro Saison zurücklegen. Die Annahmen der Gutachter seien daher nicht geeignet, um eine Betroffenheit ausschließen zu können. Daher wurde gefordert, die fehlenden Einschätzungen nachzuholen.

Zum Einwand unvollständiger Bestandserfassung hat der Gutachter zur Vermeidung von Wiederholungen auf seine Ausführungen an anderer Stelle verwiesen. Darüber hinaus erläuterte er, dass die vom BUND angeführten Arten im Untersuchungsraum nicht vorkommen würden (keine Hinweise aus Bestandserfassungen, keine Vorkommen nach den Datenbanken des Landes (ARTEFAKT), keine Hinweise aus der Stellungnahme der Struktur- und Genehmigungsdirektion).

Zu den Arten wurde im Einzelnen dargelegt:

Kreuzkröte

Der Untersuchungsraum als walddreiches Gebiet in der Eifel mit Höhenlagen > 500 m würde keine geeigneten Habitatbedingungen für die Kreuzkröte als Art der trockenwarmen Gebiete des Tieflandes mit lockeren und sandigen Böden liefern. Das Vorhandensein offener, vegetationsarmer bis freier Flächen mit ausreichenden Versteckmöglichkeiten als Landlebensraum

sowie weitgehend vegetationsfreie Gewässer (Flach- bzw. Kleinstgewässer) als Laichplatz sei wesentlich für die Art und im Untersuchungsraum nicht gegeben.

Kammolch

Der Kammolch würde keine längeren Wanderungen (max. bis 1.000 m) unternehmen und sei damit durch Einwanderung von Vorkommen in 7 bzw. 8 km Entfernung im Untersuchungsraum nicht zu erwarten. Größere Waldgebiete wie im Untersuchungsraum ausgeprägt, seien ebenfalls nicht typisch für stabile Vorkommen der Art.

Gelbbauchunke

Die Gelbbauchunke hätte in der Eifel im Umfeld der geplanten A 1 keinen Verbreitungsschwerpunkt. Eine Einwanderung aus 1,6 km Entfernung sei bei dem geringen Gewässerangebot mit Lebensraumeignung für die Art nicht zu erwarten. Die Art sei bisher überwiegend in Höhenlagen < 500 m nachgewiesen, der Untersuchungsraum weist in Teilbereichen Höhenlagen > 500 m auf. Besonnte Kleingewässer als bevorzugter Lebensraum seien in dem walddreichen Untersuchungsraum nicht kartiert.

Springfrosch

Für die potenzielle Amphibienart nach Anhang IV FFH RL Springfrosch liegen aus den vorhandenen Datengrundlagen keine Hinweise vor. In den Messtischblättern 5706 und 5606 werden keine Vorkommen benannt. Da die Kartierungen auch keine Hinweise erbracht haben, wird ein Vorkommen der Art hier ausgeschlossen.

Kleiner Wasserfrosch

Die von der Art als Gewässerlebensraum bevorzugten nährstoffarmen oder moorigen Gewässer, sind im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen. Da die Art äußerst rufaktiv ist, wären Nachweise der Art mit den hier angewendeten Methoden sicher zu erwarten. Da die Kartierungen keine Hinweise erbracht haben, wird ein Vorkommen der Art hier ausgeschlossen.

Reptilien

Der BUND wies darauf hin, dass die Online-Datenbank des Landes Rheinland-Pfalz für die hier einschlägigen Messtischblätter 5706 und 5606 das Vorkommen der Schlingnatter, der Mauereidechse und der Zauneidechse ausweisen würde. Die Mauereidechse und die Zauneidechse seien bei den Erfassungen 2009 sogar im Kartierkorridor nachgewiesen worden. Dennoch würde der Artenschutzbeitrag für keine der Reptilienarten eine vertiefende Betrachtung der artenschutzrechtlichen Betroffenheit vornehmen, weil sie sich auf die Bestandsdaten von 2009 berufen würden und die Vorkommen der Zauneidechse damals > 350 m und die der Mauereidechse > 700 m entfernt gewesen seien. Ob diese Situation aktuell noch gelten würde, bliebe offen.

Der Gutachter hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass sich die Nachweise westlich der Trasse und hauptsächlich im Abbaubereich Radersberg befinden würden. Die

dortigen Habitatstrukturen würden der Dynamik des Abbaus unterliegen und seien nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.

Im Trassenbereich hätte die Aktualisierung der Biotoptypenkartierung keine relevanten Biotoptstrukturen ergeben, die ein Vorkommen der Arten in anderen Bereichen erwarten ließen. Die Betrachtungen im Artenschutzbeitrag würden als vollständig und aussagekräftig erachtet.

Anmerkungen zur Tauglichkeit ausgewählter Maßnahmen zugunsten europarechtlich geschützter Arten

Der BUND legte dar, dass für den Fall, dass man den Hinweisen der Gutachter folge und sich auf die Anrechnung sogenannter vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen bei der Beurteilung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen einlassen würde, für diese Maßnahmen jedenfalls gelten müsste, dass sie geeignet und sicher wirksam seien. Gleiches würde für Vermeidungsmaßnahmen gelten. Eine genauere Betrachtung der Maßnahmen, die den Arten aus Anhang IV FFH-RL und den europäischen Vogelarten zugutekommen sollen, zeige jedoch, dass sie z.T. unbrauchbar oder z.T. nur bedingt geeignet seien, um dem Erhalt der Arten zu dienen. Von einer sicheren Wirksamkeit könne keine Rede sein. Darauf solle nachfolgend im Einzelnen eingegangen werden.

Der Gutachter erläuterte hierzu in seiner Stellungnahme, dass zur Standardisierung der Bewertung der artspezifischen Eignung und Wirksamkeit von CEF-Maßnahmen zwei Leitfäden existieren würden: In einem Forschungsprojekt des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) hätten RUNGE et al. (2010) Kriterien für die Bewertung von CEF-Maßnahmen entwickelt und eine Bewertung von Maßnahmen für eine Auswahl von Arten vorgenommen. Darauf aufbauend hätte das Umweltministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (MKULNV) den Leitfaden „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen für die Berücksichtigung artenschutzrechtlich erforderlicher Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen“ entwickeln lassen (MKULNV 2013). Dieser „Wirksamkeits-Leitfaden“ würde für 102 Arten vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen beschreiben und bewerte sie hinsichtlich der Prognosesicherheit. Die Bewertung ergäbe sich durch das fachgutachterliche Votum der eingebundenen Expertinnen und Experten in Verbindung mit wissenschaftlichen Wirksamkeitsbelegen (umfangreiche Literaturlauswertung).

Anlage eines Wildkatzenschutzzaunes zur Vermeidung von Kollisionen (V 2.1)

Der BUND behauptete, dass die Wirksamkeit von sog. Wildkatzenschutzzäunen wissenschaftlich nicht belegt sei und auf Annahmen basiere. Vielmehr seien Fälle bekannt, in denen Wildkatzen diese Zäune überquert hätten und dann im Straßenverkehr zu Tode gekommen seien. Die Gutachter würden in ihrem Maßnahmenblatt vorsehen, dass ein Unterhaltungstreifen von 3 m hinter dem Zaun nicht durch Gehölze bewachsen sein dürfe, damit die Wildkatzen den Zaun nicht überklettern könnten. Ein solcher Unterhaltungstreifen sei gem. FGSV (2008)

zweimal jährlich zu mähen oder zu mulchen. Andernfalls könne er seine Funktion nicht dauerhaft erfüllen. Solche Angaben würden in der Maßnahmenbeschreibung fehlen. Zudem würde in den Straßenquerschnitten ein solcher Streifen nur vorgesehen, wenn der Wildkatzenzaun nicht mit der Maßnahme V 2.3 kombiniert würde.

Dadurch würden sich bei der Maßnahmenplanung Unstimmigkeiten ergeben. Denn die Maßnahmenpläne würden teilweise auch in den Bereichen am Zaun, die zum Schutz der Wildkatze freigehalten werden müssten, die Pflanzung von Gehölzen zum Schutz von Vogelkollisionen (V 2.4) oder die Entwicklung von Waldrand (E 7) vorsehen.

Wie die Maßnahmenausgestaltung am Ende aussehen würde, wenn sich die Maßnahmen gegenseitig widersprechen würden, bliebe fraglich. Der Maßnahmenenerfolg bliebe damit auf jeden Fall unsicher.

Der Gutachter hat hierzu erläutert, dass die Mahd des Unterhaltungstreifens auf der Ebene der Ausführungsplanung geregelt werden könne. Die Maßnahme Entwicklung von Waldrand (E 7) würde entsprechend dem Merkblatt die Entwicklung eines vorgelagerten Krautsaums vorsehen, der nicht separat dargestellt sei.

Die Lage des Unterhaltungstreifens sei in Bezug auf die Lage des Wildkatzenschutzzauns im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen. Sofern der Pflegestreifen im Bereich der Böschung angelegt würde, würden hier die Pflegeanforderungen aus der landespflegerischen Maßnahme G (Böschungsbepflanzung) gelten. Die ggf. in einzelnen Teilbereichen angrenzend geplante dichte Gehölzbepflanzung stelle hier nicht unmittelbar einen Widerspruch dar, weil die dichte Struktur ein Durchstreifen der Wildkatze stark erschweren würde.

Die Böschungsbepflanzung (G) würde generell vor dem Wildkatzenschutzzaun (V 2.1) erfolgen und die Waldrandgestaltung einschließlich dem Unterhaltungstreifen hinter dem Zaun.

Böschungsgestaltung zur Vermeidung von Vogelkollisionen (V 2.4)

Der BUND legte dar, dass durch diese Maßnahme die Attraktivität des Trassenraumes als Jagdhabitat und damit auch die Kollisionsgefahr für Mäusebussard, Rotmilan, Uhu und Waldkauz reduziert werden solle. Dabei sollten offen-kurzrasige Strukturen vermieden werden. In Kombination mit dem Wildkatzenzaun würde sich kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko ergeben. Nach Auffassung des BUND sei völlig unklar, welche Vorteile davon für die aufgeführten Vogelarten entstehen sollen. Es sei sogar anzunehmen, dass die Maßnahmenkombination einen gegenteiligen Effekt haben würde. Die Gehölze in Trassennähe würden als geeignete Ansitzwarten dienen, ebenso wie der Wildkatzenzaun. In das Beutespektrum der angesprochenen Arten würden nicht nur Mäuse gehören, sondern auch Insekten, Singvögel und Aas. Die Sicht- und Zugriffsmöglichkeiten würden für den Straßenraum nicht verhindert. Es sei davon auszugehen, dass die Nagerpopulationen ihren Aktionsraum bis an den Rand der Straße ausdehnen würden. Genau dort bestehe für Eulen und Greifvögel jedoch das Risiko, weil Randlinien für Beutegreifer immer von besonderem Interesse seien. Dies würde insbesondere in schneereichen Wintern gelten, weil dann gerade am Straßenrand durch den Einsatz von

Tausatz die Vegetation freigelegt würde und die Vögel Beute erwarten könnten. Bei ihren Ein- oder Abflügen in diese Bereiche käme es dann zur Tötung der Individuen.

Hinzu käme, dass gerade für den als Vermeidungsmaßnahme angesprochenen Wildkatzenzaun eben nicht angenommen werden könne, dass offene Bereiche in Trassennähe vermieden würden. Die zum Schutz der Wildkatze erforderlichen Wartungsstreifen (3 m breite Bereiche hinter dem Zaun), würden optimale Sichtbedingungen für Beutegreifer bieten. Denn die Flächen seien zweimal jährlich zu mähen oder zu mulchen. Die Maßnahmen für die Wildkatze würden also sogar zu einer Aufwertung des Trassennahbereichs für Greifvögel führen.

Der Gutachter hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die Begründung der Wirksamkeit der Maßnahmen zur Vermeidung des signifikant erhöhten Kollisionsrisikos im Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2) in Kapitel 6.5 sowie bei den jeweiligen Arten, z. B. beim Mäusebussard S. 124, ausreichend dargestellt sei.

Die überwiegend vorgesehene dichte Gehölzbepflanzung sei aufgrund des waldreichen Landschaftsraumes gewählt worden. Gehölze bzw. theoretische Sitzwarten würden in der waldrandreichen Umgebung der A 1 zahlreich existieren. Ein bevorzugtes Aufsuchen des Trassenraumes durch kollisionsempfindliche Vogelarten würde durch die Kombination von Böschungsgestaltung und Reduzierung des Aasanfalls erreicht. Ein ggf. auftretender, temporärer Anfall von Aas von Kleinsäugetieren auf der Straße würde nicht zum signifikant erhöhten Kollisionsrisiko führen: Kleine Tiere würden auf großen Straßen wie Autobahnen schnell „bis zur Unkenntlichkeit“ zerfahren. Dies würde auch für die Schneelage gelten. Im Übrigen sei mit einer Schneelage, die den Zugriff auf Beutetiere für die genannten Arten im Landschaftsraum erschwere, auch eine erhöhte natürliche Mortalitätsrate verbunden.

Soweit für den Wildkatzenschutzzaun ein Wartungsstreifen von 3 m angelegt würde, in dem regelmäßig Gehölze zurückgeschnitten werden, führe dieser nicht zu einer erhöhten Attraktionswirkung für die vom BUND genannten Greifvogelarten. Träfe das Argument des BUND zu, müssten für Mäusebussard und Rotmilan entgegen den Tatsachen auch Wälder zu den Nahrungshabitaten zählen, in denen bevorzugt die dort verlaufenden ca. 2-3 m breiten Waldwege und Rückeschneisen bejagt würden. Dies sei aber nicht der Fall. Die Vermutung, dass ein Wartungsstreifen an Wildschutzzäunen das Kollisionsrisiko für Eulen oder Greifvögel an Straßen signifikant erhöhen könnte, würde in der Literatur keine Bestätigung finden.

Maßnahmen zum Kollisionsschutz für Fledermäuse (V 2.3)

Der BUND legte dar, dass diese Maßnahmen die trassenparallele Anlage von Sperreinrichtungen (Schutzzaun und Blendschutzwände) vorsehen würden. Mit der Anlage solcher Einrichtungen sei die Erwartung verbunden, dass die Tiere nicht die Trasse queren würden, sondern zu den Querungshilfen fliegen.

Dieser Maßnahme müsse die Eignung abgesprochen werden. Wenn man nämlich davon ausgehe, dass in solchen Bereichen ein wichtiger Flugkorridor der verschiedenen Fledermausarten existiere, dann würden die Tiere daran weiterhin festhalten. Denn innerhalb der bis zu fünf Jahre dauernden Bauphase würden sich die Tiere an die neue Situation gewöhnen und die

„neue Schneise“ im Wald auf ihren alten Routen überfliegen. Von der Wirksamkeit einer solchen Maßnahme könne deshalb nicht ausgegangen werden. Darauf würde auch die Arbeitshilfe aus Sachsen ausdrücklich hinweisen.

Der Gutachter hat erläutert, dass sich entsprechend Unterlage 19.6.19 (Fledermausgutachten) wichtige Flugrouten im Bereich der Bachtäler und ausgeprägten Waldränder befinden würden. Die bekannten Flugrouten würden durch Querungsbauwerke aufrechterhalten. Hier solle ein trassenparalleler Kollisionsschutz in Verbindung mit trassenparallelen Leitstrukturen in Form von Waldrändern eine Kollisionsschutzfunktion und eine Lenkung zu den Bauwerken übernehmen. In den Wäldern würden die Arten überwiegend diffus jagen. Hier seien keine Flugrouten im engeren Sinn ausgeprägt.

Entwicklung von Waldrand als Lenkungsmaßnahme für Fledermäuse (V 9)

Der BUND wies darauf hin, dass trassenparallel ein möglichst geschlossener Waldmantel entwickelt werden solle, um Kollisionen von Fledermäusen zu vermeiden. Er solle als Leitfunktion für Fledermäuse dienen. Dieser Maßnahme müsse die Eignung abgesprochen werden. Belege dafür, dass der Ansatz funktionieren könnte oder schon einmal funktioniert hat, würden nicht vorgelegt und seien auch aus der Literatur nicht bekannt. Denn sie würde voraussetzen, dass alle Fledermausarten nur an Waldrändern entlangfliegen würden. Allerdings gäbe es hier artspezifische Unterschiede.

Der Gutachter hat hierzu in seiner Stellungnahme dargelegt, dass die weniger strukturgebundenen Fledermausarten (vermutlich seien die Arten Kleiner und Großer Abendsegler, die Raufledermaus, möglicherweise auch Breitflügelfledermaus gemeint) die A 1 entsprechend ihrer normalen Verhaltensweisen bei Transferflügen hoch querend würden. Eine systematische Kollisionsgefahr, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehe, bestehe für diese Arten nach der Bewertung des Artenschutzbeitrags nicht. Soweit der BUND die erhöhte Kollisionsgefahr infolge der Nutzung des Straßenraums für die Jagd begründen würde, ginge er von falschen Voraussetzungen aus. Diese Arten, v.a. die Abendsegler, würden zwar auch entlang von Straßen jagen, sie würden dabei aber nicht von der Straße Insekten aufnehmen (auf stark befahrenen Straßen wie Bundesstraßen und Autobahnen seien wegen der Verwirbelungen und wegen der Abwesenheit entsprechender Vegetationsoberflächen ohnehin keine Insekten in größerer Anzahl zu finden), sondern würden im Allgemeinen hoch über der Straße entlang der straßenbegleitenden Waldränder bzw. Alleebäume jagen. Da die Individuen sich dabei entlang der Straße bewegen würden, seien sie bei niedrigem Flug über der Straße zudem in der Lage, entgegenkommende Fahrzeuge aufgrund der Schall- und Lichtimpulse wahrzunehmen und u.U. auszuweichen. Deswegen würde die Kollisionsgefahr für diese Arten in vergleichbaren Situationen als gering eingestuft.

Überprüfung zu fällender Bäume auf Greifvogelhorste und Fledermaushöhlen (V 4.1e und V 4.2)

Der BUND legte dar, dass diese Maßnahmen die Kontrolle von potenziellen Fledermaushöhlen und Greifvogelhorsten vor Beginn der Baumaßnahmen vorsehen würde. Dabei sei im Falle besetzter Höhlen vorgesehen, dass die Höhle nachts mit Einwege- Ausgängen verschlossen würden und der Baum gefällt würde, wenn das Quartier nicht mehr genutzt würde. Abgesehen davon, dass es hier zur Vergrämung der Tiere und damit einem Störungstatbestand kommen würde und anschließend dauerhaft geschützte Lebensstätten beseitigt würden, deren Funktion und Wertigkeit für die Arten überhaupt nicht ermittelt worden sei, weil schon die Anfangsuntersuchungen diesbezüglich unzureichend gewesen seien und deren Ergebnisse sowieso nicht mehr auf einen Eingriff vermutlich nach 2018 übertragbar seien, könne überhaupt nicht ausgeschlossen werden, dass man im Zuge der Bauausführungen auf eine artenschutzrechtliche Situation treffen würde, die einer artenschutzrechtlichen Ausnahme bedürfen würde. Die Ausnahmeprüfung würde damit aus dem Genehmigungsverfahren in die Bauausführung ausgelagert. Was aber wäre, wenn eine artenschutzrechtliche Ausnahme dann gar nicht erteilt werden könnte?

Die hier im Artenschutzbeitrag vorgesehene Maßnahme könne höchstens dann zum Tragen kommen, wenn auf Basis gründlicher Vorerfassungen Status und Verbreitung der Arten eindeutig geklärt seien und lediglich noch die nie vollständig zu schließende Lücke zwischen Planfeststellungsbeschluss und Baubeginn zu schließen sei. Davon könne hier jedoch keine Rede sein. Die Erfassung und Kontrolle von Baumhöhlen mindestens 7 Jahre nach den fledermauskundlichen Untersuchungen käme einer Neuerfassung gleich. Es stelle sich hier die Frage, warum eine derart gründliche Bestandserfassung erst in der Bauausführung erfolgen soll und nicht zeitnah vor der Genehmigung durchgeführt würde, damit Verbotstatbestände ordnungsgemäß im Rahmen des Genehmigungsverfahrens abgehandelt werden könnten.

Der Gutachter erklärte hierzu in seiner Stellungnahme, dass den Fledermäusen während ihrer Aktivitätsphase im Spätsommer / Herbst Gelegenheit gegeben würde, Baumhöhlen bzw. Spaltenverstecke zu räumen (Kontrolle, Einbau von Einwegeöffnungen in Höhlenstrukturen, die von Fledermäusen genutzt werden könnten). Die insoweit aufgegebenen, kontrollierten Strukturelemente würden während der nachfolgenden Wintermonate entnommen. Die Vorgehensweise, d.h. die Kontroll- und Arbeitsgänge, würden den in der Arbeitshilfe Fledermäuse und Verkehr (2011) festgelegten Verfahren entsprechen. Die Arbeitshilfe Fledermäuse und Verkehr (2011) sei vom BMVI zur Anwendung empfohlen und würde im Zuständigkeitsbereich des Landesbetrieb Mobilität als Regelwerk verwendet. Inhaltlich hätte BETTENDORF (2017a, b) das darin vorgegebene Vorgehen in zwei Postern für die Jahrestagung 2017 (sogenannte „Landschaftstagung“) der Forschungsgesellschaft Straßenverkehr (FGSV) in Veithöchheim praxisbezogen dokumentiert.

Insofern würde der Einwander die Gefährdung der geschützten Arten fehlerhaft schildern: die Überwinterungsquartiere der verschiedenen Fledermaus- und Amphibienarten müssten nicht

besonders berücksichtigt werden. Höhlungen im Boden sowie unter Laub, Wurzeln und Steinen würden vermutlich existieren. Die Tiere, welche diese Verstecke im Winter aufsuchen würden, würden aber im Sommer in ihrer aktiven Phase abgesammelt. Das Restrisiko sei nach Einschätzung der Gutachter so gering, dass ein signifikant erhöhtes Risiko ausgeschlossen sei und insoweit ein Verbotseintritt verneint werden dürfe.

Umsiedlungen im Rahmen des Bauzeitmanagements (V 4.1)

Der BUND legte dar, dass die Gutachter für eine Reihe von Arten unter der Maßnahme 4.1 u.a. den Fang und die Umsiedlung von Individuen in Ersatzlebensräume vorsehen würden. Bevor artspezifisch auf die Defizite eingegangen werden sollte, weshalb solche Maßnahmen die Tatbestände der Tötung und Lebensstättenzerstörung nicht vermeiden könnten, könne bereits folgendes grundsätzlich angemerkt werden:

Die Gutachter würden davon ausgehen, dass das Umsetzen der Individuen zur Vermeidung von Tötungen nicht vom Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG umfasst sei. Das Bundesverwaltungsgericht hätte allerdings festgestellt, dass nach Art. 12 FFH-RL bereits mit der Inbesitznahme der Tiere der Verbotstatbestand erfüllt würde und zur abschließenden Klärung eine Vorlage an den EuGH erforderlich wäre. Diese offene Frage hätte der Gesetzgeber in der neuesten Fassung des § 44 Abs. 5 BNatSchG offenbar übersehen, als er das Fangen zur Vermeidung der Tötung zugelassen hat.

Darüber hinaus würden sich weitere artenschutzrechtlichen Defizite ergeben. Die Umsiedlung in Ersatzlebensräume sei für die einzelnen Arten aus folgenden Gründen ungeeignet, um die Tatbestände sicher vermeiden zu können.

Der Gutachter hat erläutert, dass entsprechend Unterlage 9.3 (Maßnahmenblätter) Maßnahme V 4.1d vor Baufeldräumung in der Aktivitätszeit der Amphibien (01.03. – 31.10.) die Kontrolle der Laichgewässer und Landlebensräume auf Besatz (adulte Individuen/ Laich) einschließlich Fangen und Umsetzen von Individuen in geeignete Ersatzlebensräume (Biotopkomplex mit Laichgewässer / CEF-Maßnahmen und geeignete Landlebensräume) erfolgen würde.

Für das von der Trasse direkt betroffene Gewässer am Eulenberg (Bau-km 6+800, Gewässerkomplex 5, vgl. Unterlage 19.1.3, Bestands- und Konfliktpläne) würde zusätzlich gelten: mindestens 2 Wanderperioden vor Beginn der Baufeldräumung würden die Amphibien mittels temporärer Abschränkungen gefangen und in geeignete Ersatzquartiere / CEF-Maßnahmen verbracht. Zusätzlich sei Folgendes vorgesehen:

Fangzäune im Wanderradius (50 m) um das Laichgewässer und im Uferbereich des Laichgewässers mit Fangeimern auf beiden Seiten des Zauns, Fangbretter. Tägliche Kontrolle der Fangeimer, wöchentliche Kontrolle der Fangbretter.

Durch die Errichtung von temporären Leit- und Sperreinrichtung gegen Wiedereinwandern (V 8) im Trassenbereich würde eine Wiedereinwanderung während der Bauzeit unterbunden.

Umsiedlung von Geburtshelferkröten in neue Lebensstätten (CEF)

Der BUND kritisierte, dass Umsiedlungsmaßnahme selbst mit klar definierten Vorgaben und einer sorgfältigen Umsetzung nicht geeignet seien, um das Tötungsrisiko auf ein nicht mehr signifikantes Maß senken zu können. Das Risiko von Tötungen der im Baufeld befindlichen Geburtshelferkröten (und weiterer nicht berücksichtigter Amphibienarten) würde allenfalls gemindert, wie die Gutachter im Übrigen selbst feststellen würden und wie man leicht nachvollziehen könne, wenn man die sich konkreten Abläufe einer solchen Umsiedlung vorstelle:

Bei Freistellung des Geländes während der Monate Oktober bis Februar - wie hier vorgesehen - sei die Flucht der verbleibenden Amphibien in die hierfür vorgesehenen Eimer gänzlich ausgeschlossen, denn die Baufeldräumung würde in die Überwinterungszeit der betroffenen Arten fallen. Die Tötungsrate sei hier maximal, weil es nicht einmal einzelnen Individuen gelingen würde, vor den heranrückenden Maschinen zu fliehen. Zu dieser Zeit seien die Tiere aufgrund ihrer geringen Körpertemperatur (Winterstarre) fluchtunfähig. Sie könnten aber auch nicht zufällig entdeckt oder gefunden werden, denn ihre Winterquartiere befänden sich allesamt frostsicher im Boden.

Der Gutachter hat entgegnet, dass für die Geburtshelferkröte strukturreiche Land- und Wasserlebensräume als CEF-Maßnahmen entwickelt würden (vgl. Unterlage 9.3, Maßnahmenblätter, Maßnahmen 6.4.1 G, 6.4.2 G). Die Gewässer würden entsprechend Unterlage 9.1, Maßnahmenübersichtspläne, im Abstand von ca. 400 m östlich der Trasse bzw. 200 m westlich der Trasse und damit im räumlichen Zusammenhang zu dem bestehenden Gewässer im Trassenbereich angelegt. Neben der Anlage einer Fortpflanzungsstätte (Gewässer) seien in unmittelbarer Nähe (100 m - max. 700 m) auch die Winterhabitate (Ruhestätten) anzulegen.

Für die Gewässer würden folgende Vorgaben gelten:

Anlage von ganzjährig wasserführenden Kleingewässern, deren Gestaltung den folgenden Vorgaben folgt:

- max. 1 m tief, mit Flachwasserbereichen (bis ca. 30 cm Tiefe)
- im Frühsommer wasserführend und gelegentlich austrocknend (witterungsbedingt)
- flache Ufermodellierung
- eine Verbuschung der Ufer muss verhindert werden (Mahd im Winter)
- ohne Fischbesatz (Verhindern von spontanem Fischbesatz durch Anlage von flachem Gewässer, das zumindest im Mehrjahresrhythmus austrocknet)
- Kleinflächige Rodung vorhandener Gehölze.

Komplex aus Klein- und Kleinstgewässern > 80 % besonnt, < 10 % Deckung der submersen Vegetation, vegetationsarme Landhabitate mit offenen grabbaren Böden oder Lesesteinhaufen (> 10 St. / ha). Keine Nutzung der Gewässer.

Funktionskontrolle sei notwendig und veranlasst (hier: spezielle Pflege- und Funktionskontrolle, ergänzt um Akzeptanzkontrolle (Kontrolle der Präsenz/ Absenz der Art über 5 Jahre; Methodik entsprechend MKULNV 2017).

Für die Dauer von 5 Jahren sei eine jährliche Kontrolle der neu entstandenen Fläche bezüglich der Entwicklung der geplanten Lebensraumstrukturen durchzuführen. Sofern Abweichungen festzustellen seien, würden ergänzende Maßnahmen / Änderungen im bisherigen Maßnahmenkonzept ergriffen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren.

Das Maßnahmenblatt würde die zeitliche Umsetzung regeln: Frühestmöglich, spätestens 5 Jahre vor Baufeldfreimachung.

Die erfolgsrelevanten Komponenten seien in Maßnahmenblättern benannt, die Detaillierung erfolge standortbezogen im Rahmen der Ausführungsplanung.

Der BUND erläuterte des Weiteren, dass der Abtrag des Oberbodens während der Winterruhe entweder zur direkten Tötung führe, wenn Tiere oberflächennah in diesen Bereichen überwintern würden, oder indirekt durch die Verdichtung des Bodens, welche zum Ersticken der Tiere führen würde. Das Mortalitätsrisiko für die verbliebenen Individuen läge damit bei 100 %. Aber auch für die Individuen, die im Baufeld gefangen würden, seien die Verbotstatbestände nicht ausgeschlossen. Denn Umsiedlungen von Amphibien seien bislang mit großen Unsicherheiten behaftet. Aktuelle Erkenntnisse würden sogar daraufhin deuten, dass die meisten Umsiedlungen von Amphibien nur kurzzeitig bzw. überhaupt nicht erfolgreich seien. Der tatsächliche Erfolgsnachweis könne daher erst Jahre nach der Umsiedlung überhaupt erbracht werden. HACHTEL et al.. (2017, S. 11) würden für Umsiedlungen aus artenschutzrechtlicher Sicht sogar auf folgendes verweisen: *„Die für eine Genehmigung von Umsiedlungen zwingend notwendige hinreichend große Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit ist nur in seltenen Fällen bei nur wenigen Arten belegt und setzt eine sehr gründliche Planung voraus. Zudem werden die in der Fachliteratur geforderten Leistungen meist nicht ansatzweise erreicht.“*

Von diesen Anforderungen und einer gründlichen Planung seien die im Artenschutzbeitrag und den Maßnahmenblättern dargestellten Maßnahmen deutlich entfernt. Diese seien viel zu allgemein und unpräzise, um ihnen gerecht zu werden. Bereits die Sachverhaltsermittlungen der Antragstellerin seien veraltet und würden nicht einmal soweit ausreichen, um die umzusiedelnden Individuen zu quantifizieren. Ohne eine Abschätzung, wie viele Individuen wirklich von der Umsiedlung betroffen sein werden, könne die Flächengröße der Ausgleichsfläche aber nicht sicher ermittelt werden. Auch die Maßnahmenplanung sei zu unpräzise, um von einer sicheren Wirksamkeit ausgehen zu können. Es würden sich durch die Umsiedlungsmaßnahme selbst artenschutzrechtliche Risiken ergeben. Der Fang und die Umsiedlung selbst könnten zu Verletzungen der adulten Amphibien bzw. zur Zerstörung ihrer Entwicklungsformen führen. Die tägliche Kontrollfrequenz der Fangeimer sei zu gering bemessen. Bei Frosteinbrüchen und großer Trockenheit müssten Fanganlagen nämlich mindestens morgens und abends kontrolliert werden, um Todesfälle in den Eimern vermeiden zu können. Es würde auch nicht dargelegt, wie Amphibienlarven ohne Verletzungen oder Tötungen umgesiedelt werden sollten.

Geburtshelferkröten seien relativ ortstreu. Würden adulte Tiere umgesiedelt, könne davon ausgegangen werden, dass sie die neuen Gewässer wieder verlassen würden, um ihre ursprünglichen Laichgewässer wieder aufzusuchen. Sie würden damit erneut in den Eingriffsbereich gelangen. Weitere Unsicherheiten würden sich hinsichtlich der zeitlichen Abläufe ergeben. So hieße es im Artenschutzbeitrag, dass die Ausgleichsflächen 3 Jahre vor Baubeginn herzustellen seien, da sich die notwendigen Strukturen und das erforderliche Nahrungsangebot nach diesem Zeitraum einstellen würde. Ob dieser Zeitraum tatsächlich ausreiche, um von einer gesicherten Wirksamkeit ausgehen zu können, bliebe zu hinterfragen. In Anhang 1 zum Artenschutzbeitrag würde davon ausgegangen, dass sich die Akzeptanz erst nach 3-5 Jahren einstellen würde. Davon einmal abgesehen, seien die Angaben hinsichtlich der zeitlichen Abfolgen in den Unterlagen widersprüchlich. Während der Artenschutzbeitrag eine Entwicklungszeit von drei Jahren vor Baubeginn vorsehen würde, würden die Maßnahmenblätter die Umsiedlung der ersten Kröten bereits 2 Jahre vor Baubeginn vorsehen. Dementsprechend verbliebe lediglich ein Jahr für die Entwicklung der Ausgleichsfläche bevor die ersten Geburtshelferkröten hierhin umgesiedelt werden sollten. Ob die Nahrungsgrundlage und weitere Strukturen dann bereits ausreichen würden, um ein Überleben der Individuen auf der Ausgleichsfläche zu gewährleisten, sei unsicher. Die Unsicherheit würde auch nicht durch das Monitoring aufgefangen. Denn es bliebe offen, wie auf welche Ergebnisse des Monitorings wie reagiert werden soll. Zudem könne ein Monitoring ohnehin nicht dazu dienen, Unsicherheiten auszuräumen, die sich durch behebbare Erkenntnislücken ergeben würden. So würde es sich aber hier verhalten. Alles in allem könne der Maßnahme derzeit keine hohe Erfolgssicherheit attestiert werden, sodass sie ohnehin nicht als CEF-Maßnahme fungieren könne.

Der Gutachter hat erläutert, dass der Artenschutzbeitrag beschreiben würde, dass die Maßnahmen ca. 3 Jahre vor Baubeginn umzusetzen seien. Das Maßnahmenblatt würde die Umsetzung mit 5 Jahren vor Baubeginn regeln, damit würde hier der maximale Zeitraum geregelt. Die Umsiedlung würde so nach mindestens 3 Jahren Entwicklungszeit erfolgen. Die Entwicklung geeigneter Habitats (Gewässerlebensraum, Überwinterungsquartiere) innerhalb dieses Zeitraums sei sicher anzunehmen.

Umsiedlung von Haselmäusen in neue Lebensstätten (CEF)

Der BUND legte dar, dass für die Umsiedlung von Haselmäusen die gleichen Einwände gelten würden, wie zur Umsiedlung der Geburtshelferkröte. Auch bei dieser Art ließe sich nicht vermeiden, dass in unbestimmter Anzahl Tiere im Baufeld verbleiben würden, wie die Gutachter selbst festgestellt hätten. Dabei würden die Vermeidungspotenziale jedoch entgegen der Meinung der Gutachter nicht umfassend ausgeschöpft. Die fachlich anerkannten Anforderungen für Fang und Umsiedlung würden deutlich untertroffen. Denn während die Gutachter den Einsatz von insgesamt 15 bis 20 Kästen/Tubes vorsehen würden, empfehle BÜCHNER et al. (2017) den Einsatz von mind. 20 Kästen pro ha. Je höher die Dichte, umso mehr Tötungen könnten vermieden werden (eine komplette Vermeidung sei dennoch ausgeschlossen). Der Verschluss der Kästen und die Umsiedlung dürfe darüber hinaus nur in bestimmten Zeiten

erfolgen. Auch das sei in den Unterlagen nicht genau definiert. Wie bereits die Unterlagen zur Erfassung der Haselmaus zeigen würden (FÖA 2010, S. 6), würden sich die künstlichen Verstecke im Hochsommer vermutlich zu sehr aufheizen, weshalb Tiere Freinester bevorzugen würden. Würde der Kasten kurz vor dem Sommer in einen fremden noch nicht entwickelten Lebensraum verbracht, dürfte die Überlebenschance des Individuums gegen Null gehen. Gleiches würden gelten, wenn Nester mit Jungtieren umgesiedelt würden. Hier sei das Risiko groß, dass die Mutter die Jungtiere nach der Umsiedlung aufgibt.

Außerdem würden die Gutachter verkennen, dass die ortstreuen Haselmäuse versuchen würden, in ihre ursprünglichen Habitate zurückzukehren. Wie ein Zaun ein daumengroßes Nagetier abhalten soll, in sein ursprüngliches Habitat zurückzukehren, sei nicht nachvollziehbar. Daher seien Umsiedlungsflächen immer hinreichend weit vom Fangort entfernt anzulegen. Folglich könne eine solche Maßnahme vom Grundsatz her nicht als CEF-Maßnahme in Frage kommen. Die verbliebenen, unvermeidlichen Tötungsrisiken für die Haselmaus seien daher durch gründliche Erfassungen zu quantifizieren und im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Ausnahme abzu prüfen.

Der Gutachter erläuterte hierzu, dass laut Unterlage 9.3 (Maßnahmenblätter) im Baufeld über zwei Aktivitätsphasen (01.03. – 31.08.) vor der Baufeldräumung in geeigneten Haselmaushabitaten (Darstellung im Artenschutzbeitrag, Unterlage 19.2, Karte) Kästen / Tubes exponiert würden (ca. 15 – 20 St. in der Zeit von März – Oktober, 3-5 Kontrollen je Vegetationsperiode), um die Tiere wegzufangen und in geeignete trassenferne Habitate / CEF-Maßnahmenflächen (ca. 50 m Abstand zur Trasse) in den Kästen / Tubes umzusetzen. Die Wiedereinwanderung würde durch die temporären Zäune der Maßnahme V 8 (vorrangig für Amphibien) vermieden. Ferner wurde klargestellt, dass die Angabe der Stückzahl hier auf ha bezogen sei und im Rahmen der Ausführungsplanung oder der Umweltbaubegleitung an aktuelle Erkenntnisse angepasst werden könne.

Der geeignete Zeitpunkt für die Umsiedlung würde im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt und ggf. witterungsabhängig von der Umweltbaubegleitung überprüft. Die zeitliche Umsetzung für die CEF-Maßnahmen würden die Maßnahmenblätter regeln: Frühestmöglich, spätestens 5 Jahre vor Baufeldfreimachung. Durch die vorliegende Habitatmodellierung (s. Unterlage 19.6.26, „Habitatmodellierung für die Haselmaus 2014“) würden die geeigneten Habitate im Trassenraum ausreichend quantifiziert und könnten bei der Bestimmung des Maßnahmenumfangs entsprechend berücksichtigt werden.

Der BUND legte dar, dass die Maßnahmen „Entwicklung von Waldrand“ und „Umbau von Nadelwald zu Laubmischwald“ als CEF-Maßnahmen grundsätzlich ungeeignet seien, weil sie unterdimensioniert seien und den erforderlichen zeitlichen Vorlauf nicht hätten. Die Entwicklungszeit würde mindestens fünf Jahre betragen, bis eine Eignung für Haselmäuse gegeben sei. Folglich könne mit der Umsiedlung erst nach fünf Jahren Vorlaufzeit begonnen werden. Dazu würden die Unterlagen jedoch keine Informationen enthalten. Die maximale Habitatka-

pazität dürfte dann aber noch nicht vorliegen, sodass ein 1:1 Ausgleich, wie momentan vorgesehen, zu gering bemessen sei. Bis das Ausgleichshabitat dem Eingriffsraum gleichgesetzt werden könne, dürften mehrere Jahrzehnte vergehen. Unabhängig von der Frage, ob die Maßnahme als CEF-Maßnahme verstanden werden könne, müsse der Zeitverzug im Rahmen der Kompensationsbilanz berücksichtigt werden. Ein Ausgleich 1:1 sei aber auch deshalb ungenügend, weil nicht bekannt sei, wie viele Haselmäuse bereits in den als Ersatzhabitate vorgesehenen Flächen vorkämen. Eine Untersuchung fehle.

Auch bei einer Aufwertung seien die Habitatkapazitäten begrenzt. Die Populationsdichte der Haselmaus läge durchschnittlich bei ca. 3 Tieren pro Hektar, auf optimalen Flächen bei 6 Tieren. Angaben zur Besiedlungsdichte der Zielflächen würden den Unterlagen fehlen. Würden die Haselmäuse einfach in die Ersatzflächen umgesiedelt, obgleich die Habitatkapazitäten bereits ausgelastet seien, bliebe der Maßnahmenerfolg aus. Vor diesem Hintergrund könne den hier betrachteten Maßnahmen nicht die erforderliche Wirksamkeit attestiert werden.

Der Gutachter entgegnete, dass die vorgesehenen Maßnahmen denen entsprechen würden, die in der Literatur für die Haselmaus empfohlen würden. Die kurzfristige Wirksamkeit (bei korrekter Durchführung) sei z. B. laut Leitfaden Artenschutzmaßnahmen (MKULNV 2013) belegt. Die zeitliche Umsetzung für die CEF-Maßnahmen würden die Maßnahmenblätter regeln: Frühestmöglich, spätestens 5 Jahre vor Baufeldfreimachung.

Da innerhalb der Quantifizierung der Haselmaushabitate auch nicht nur sehr optimale Habitatqualitäten berücksichtigt worden seien, sei ein 1: 1 Ausgleich durch Habitate in unterschiedlichen Entwicklungsstadien aber vollständig geeigneten Ausprägungen gerechtfertigt. Im Anhang 5 zum Artenschutzbeitrag würde sich eine Darstellung zur Überlagerung der Habitatmodellierung mit den geplanten Maßnahmenflächen befinden. Danach ließe sich erkennen, dass Maßnahmenflächen überwiegend in Bereichen mit einem geringen Habitatpotenzial entwickelt würden und damit die Besiedlungsdichte vorab ebenfalls als gering einzustufen sei.

Extensivierung von Grünland/ Anlage von Extensivgrünland (CEF Feldlerche, Neuntöter)

Der BUND wies darauf hin, dass als CEF-Maßnahmen die Extensivierung und die Neuanlage von Grünland vorgesehen seien. Die Maßnahmen würden schon deshalb als CEF-Maßnahmen für die Feldlerche ausscheiden, weil es sich um den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG handeln würde und nicht um den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Denn die Lebensstätte ginge durch den Eingriff nicht verloren, sie würde vermutlich auch nicht aufgegeben, die Störungen würden jedoch zu einem reduzierten Reproduktionserfolg führen. Ein solcher Sachverhalt erfülle den Tatbestand des Störungsverbot.

Aber selbst dann, wenn man annehmen würde, dass im Artenschutzbeitrag CEF-Maßnahmen mit denen verwechselt würden, die das BVerwG zur Wahrung des Erhaltungszustandes der

lokalen Population zulässt, seien die Maßnahmen ungeeignet. Die Maßnahmen würden nämlich teilweise außerhalb des Untersuchungsgebietes und damit auch außerhalb der lokalen Population der Zielart liegen. Sie würden damit bereits aus räumlichen Gründen ausscheiden. Die Maßnahmenfläche 25.3 F beispielsweise läge ca. 3 km von der Trasse entfernt. Zudem bliebe unklar, ob dort bereits Feldlerchen vorkommen würden und deshalb eine Aufwertung überhaupt möglich sei. Würden dort derzeit keine Feldlerchen vorkommen, stelle sich umgekehrt die Frage, ob die Fläche für Feldlerchen überhaupt geeignet sei oder eine Maßnahme ergriffen werden solle, von der die Art gar nicht profitieren könne, weil dort keine Feldlerchen vorkommen.

Der Gutachter hat hierzu dargelegt, dass die vorgesehenen Maßnahmen geeignet seien, den Verbotstatbestand (hier der Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) zu vermeiden. Die Eignung ergäbe sich bereits sachlogisch, weil eine CEF-Maßnahme der betroffenen Vogelart ermöglichen solle und könne, außerhalb des gestörten Bereiches einen Lebensraum zu besiedeln. Insoweit würde durch die CEF-Maßnahme hierfür ein störungsfreier (oder störungsärmerer) Lebensraum ersatzweise angeboten.

Bereits das „Guidance document“ der EU-Kommission würde die Möglichkeit vorsehen, sogenannte CEF-Maßnahmen (measures that ensure the continued ecological functionality) bei der Beurteilung der Verbotstatbestände der Artikel 12 FFH-RL zu berücksichtigen. Danach könnten weitergehende konfliktmindernde und funktionserhaltende Maßnahmen, welche die kontinuierliche Funktionsfähigkeit einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte gewährleisten, dazu beitragen, dass die Verbotstatbestände der Artikel 12 FFH-RL nicht eintreten würden und entsprechend keine Befreiung nach Artikel 16 FFH-RL erforderlich sei. Dass dies auch für den Anwendungsbereich der Vogelschutz-Richtlinie übertragbar sei, sei höchststrichterlich entschieden. Maßnahmen, die im Falle von Projekten / Tätigkeiten mit möglichen Auswirkungen auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität dieser Stätten dienen, müssen durch den Charakter der Maßnahmen auf eine Minimierung, wenn nicht gar die Beseitigung der negativen Auswirkungen abzielen. Sie könnten aber auch Maßnahmen einbeziehen, die aktiv zur Verbesserung oder Erweiterung einer bestimmten Fortpflanzungs- oder Ruhestätte beitragen, so dass es zu keinem Zeitpunkt zu einer Reduzierung oder einem Verlust der ökologischen Funktionalität dieser Stätte komme. Solange diese Bedingung erfüllt sei, erfülle die Maßnahme zugleich auch die Bedingung, eine Störung bzw. deren Folgen abzuwenden.

Soweit von Einwanderseite im Zusammenhang mit der Prüfung der Projektwirkungen auf die Feldlerche und den Neuntöter moniert wird, dass die der Planung zugrundeliegende Artenschutzprüfung den Verbotstatbestand des Lebensraumschutzes gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und den Störungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG unzutreffend gewürdigt haben würde, verkennt er den rechtlichen Ansatz des Artenschutzbeitrags, der die beiden Verbotstatbestände zutreffend differenziert hat. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind erhebliche Störungen der dort genannten Arten während bestimmter, für die Arterhaltung besonders bedeutsamer Zeiträume verboten, wobei eine Störung dann erheblich ist, wenn sich durch sie der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art temporär verschlechtert. Der Störungstatbestand kann vor allem durch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der

geschützten Tierarten in Gestalt von akustischen und optischen Störwirkungen, aber auch durch Trennwirkungen erfüllt werden, die von der vorgesehenen Trasse ausgehen. Insoweit sind mit Blick auf das Ausmaß der vorgenannten Einwirkungen Überschneidungen mit dem Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG möglich, der die dauerhafte Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten verbietet. Maßgeblich für die Abgrenzung ist, ob die mit Störungen verbundenen Verdrängungswirkungen nur temporärer Art sind und sich deshalb nicht nachhaltig auf die Habitatbedingungen der betroffenen Arten auswirken oder ob Fortpflanzungs- oder Ruhestätten dauerhaft verloren gehen. Der zu der vorliegenden Planung erstellte Artenschutzbeitrag des Vorhabenträgers behandelt vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Avifauna teils als Störung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, teils als Beschädigung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Dies führte zu einer differenzierteren Betrachtung, wonach das Beschädigungsverbot (nur) bei einer dauerhaften Überbauung von Revieren betroffen ist, der Eintritt beider Verbotstatbestände aber dadurch verhindert wird, dass die vorgesehenen CEF-Maßnahme die lokalen Populationen der von Störungen betroffenen Arten so stabilisieren, dass auch keine erhebliche Störung eintritt. Insofern wirken die den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausschließenden CEF-Maßnahmen gemäß den fachlichen Ableitungen des Artenschutzsachverständigen des Vorhabenträgers nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zugleich auch als Schadensvermeidungsmaßnahmen zur Vermeidung des Störungsverbots gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG. Damit korrespondiert, dass in der Rechtsprechung anerkannt ist, dass vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen auch im Rahmen der Prüfung des Störungstatbestands zu berücksichtigen sind, soweit sie verhindern, dass temporäre Störungen Populationswirksamkeit erreichen (vgl. BVerwG, Urteile vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 - BVerwGE 130, 299 Rn. 258 f., vom 18. März 2009 - 9 A 39.07 - BVerwGE 133, 239 Rn. 86, vom 12. August 2009 - 9 A 64.07 - BVerwGE 134, 308 Rn. 90 und vom 14. April 2010 - 9 A 5.08 - BVerwGE 136, 291 Rn. 128). Mithin begegnet es keinen rechtlichen Bedenken, dauerhaft Störungen im Trassenbereich, d. h. im überbauten Bereich, als Beschädigung zu behandeln und den der Erfüllung des Lebensstättentatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG entgegenwirkenden CEF-Maßnahmen zugleich die Funktion von Vermeidungsmaßnahmen im Sinne des Störungstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zuzuerkennen. Hierdurch ist in fachlich nicht zu beanstandender Weise sichergestellt, dass in Bezug auf die vorliegende Planung weder der Störungstatbestand noch der Tatbestand zum Lebensstättenschutz erfüllt bzw. der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG im Wege einer (vorsorglichen) Ausnahmezulassung überwunden werden kann (vg. „Stellungnahme zu Einzelfragen des Artenschutzes“ des Büros FÖA vom Juni 2023).

Den Ausführungen des BUND zur Abgrenzung der Lokalpopulation folgte der Gutachter nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zurecht nicht. Nach seiner Auffassung hätte sie zur Konsequenz, dass bei einem hinreichend kleinen Untersuchungsgebiet u.U. ein einzelnes Buchfink-Revier als Lokalpopulation abgegrenzt würde. Für die Abgrenzung von Lokalpopulationen läge in Rheinland-Pfalz kein etabliertes Regelwerk vor. Der Artenschutzbeitrag (Un-

terlage 19.2) hätte daher in Anhang 2 ein methodisches Vorgehen zur artspezifischen Abgrenzung der jeweiligen „lokalen Population“ in Anlehnung an dort genannte Quellen gewählt. Das Modell sei von den zuständigen Naturschutzbehörden für die Anwendung im Rahmen der Projektplanung der A 1 als plausibel eingeordnet und akzeptiert worden.

Die Plausibilität würde auch im Vergleich mit anderen Vorschlägen zur Abgrenzung von Lokalpopulationen, bspw. dem Vorschlag von VSW & PNL (2012) für Hessen am Beispiel der Feldlerche gelten: Anhand mehrerer Kriterien würde ein „regionaler“ Bezugsmaßstab der Lokalpopulation festgelegt, d. h. eine Abgrenzung von Lokalpopulationen nach naturräumlichen Gegebenheiten etwa im Raum eines Landkreises (ebd.: 9, 14). Die rechnerische Größe der für Hessen abgegrenzten Lokalpopulationen der Feldlerche läge zwischen ca. 680 km² und ca. 1937 km² (ebd.: 17) und sei somit deutlich größer als der im Artenschutzbeitrag zur A 1 angenommene Bezugsraum von ca. 176 km² (Anhang 2 zum Artenschutzbeitrag, S. 4).

Entgegen der Behauptung des BUND seien ein Vorbesatz und eine Aufwertungseignung in den Planunterlagen detailliert berücksichtigt. Dieser Aspekt der Eignungsermittlung würde im Artsteckbrief (Anhang I zum Artenschutzbeitrag) beschrieben, z. B. bei der Feldlerche im Abschnitt zum Verbotstatbestand § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG. Möglicher Vorbesatz sei in den Karten zum Brutvogel-Kartierbericht (Unterlage 19.6.24, „Erfassung der Brutvögel“) dargestellt.

Der BUND kritisierte darüber hinaus, dass auch für den Neuntöter die Wirksamkeit allenfalls in Teilen gegeben sei, weil Flächen innerhalb der Effektdistanz der Zielart liegen würden und somit allenfalls von begrenzter Funktionsfähigkeit seien. Das würde beispielsweise die Fläche 3.1.2 N betreffen. Sie läge teilweise in einer Entfernung < 200 m von der Trasse entfernt.

Der Gutachter erläuterte hierzu, dass im Artenschutzbeitrag auf Seite 136 aufgrund eines redaktionellen Fehlers beide eingriffsbetroffenen Reviere mit Nr. 5 bezeichnet seien, das untere sei aber Nr. 7. Für das betroffene Neuntöter-Revier Nr. 7 würden die Maßnahmen 3.1.1N, 3.1.2N und 3.2N angerechnet. Davon lägen 2,57 ha außerhalb der Effektdistanz von 200 m, lediglich 0,19 ha von Maßnahme 3.1.2N lägen innerhalb des Störungskorridors der Bundesautobahn (Effektdistanz). Die zur Verfügung stehenden störungsfreien Habitate würden als ausreichend erachtet, denn die Reviergröße des Neuntöters beanspruche im Allgemeinen weniger Fläche (vgl. Unterlage 19.2, Artenschutzbeitrag Steckbrief Neuntöter, S. 136: Reviergröße 2 ha). Zur Abgrenzung der Lokalpopulationen wurde auf die vorstehenden Ausführungen bei der Feldlerche verwiesen.

Nach diesen - aus Sicht der Planfeststellungsbehörde - überzeugenden Darlegungen des Sachverständigen des Vorhabenträgers sind die hier vorgebrachten Einwände ebenfalls als unbegründet zurückzuweisen.

Sicherung/ Entwicklung von Magerrasen (CEF Feldlerche)

Der BUND vertrat die Auffassung, dass diese Maßnahme aus mehreren Gründen als CEF-Maßnahme ausscheiden würde. Abgesehen von den Bedenken hinsichtlich der Anwendbarkeit des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auf Störungen lägen die Maßnahmenflächen teilweise außerhalb des Untersuchungsgebietes und würden daher auch aus räumlichen Gründen als CEF-Maßnahmen ausscheiden (siehe auch Einwand „Extensivierung von Grünland/ Anlage von Extensivgrünland (CEF Feldlerche, Neuntöter)“). Die Maßnahmenfläche 25. 2 F beispielsweise läge ca. 3 km von der Trasse entfernt.

Zur Frage der Anrechenbarkeit von CEF-Maßnahmen zur Vermeidung von Störungsfolgen und zur Abgrenzung der Lokalpopulationen der Feldlerche kann zur Vermeidung von Wiederholungen auch hier auf die diesbezügliche Stellungnahme des Artenschutzsachverständigen des Vorhabenträgers sowie die hierauf Bezug nehmenden vorstehenden Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zum Punkt „Extensivierung von Grünland / Anlage von Extensivgrünland (CEF Feldlerche, Neuntöter)“ verwiesen werden. Die dortigen Ausführungen gelten sinngemäß auch für den hier erhobenen Einwand betreffend die artenschutzrechtliche Einordnung des Störungstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG und den Lebensstätten-schutz nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und die Berücksichtigung der CEF-Maßnahme in Bezug auf die Feldlerche.

Gehölzpflanzung (CEF Neuntöter)

Der BUND wies darauf hin, dass diese Maßnahmen teilweise als CEF-Maßnahmen ausscheiden würden. Die Maßnahmenfläche 18.4 beispielsweise läge außerhalb des Untersuchungsgebietes (ca. 900 m von der Trasse entfernt) und damit auch außerhalb der lokalen Populationen der Zielart. Von daher käme die Maßnahme aus räumlichen Gründen zur Vermeidung der Verbotstatbestände nicht infrage.

Der Gutachter erläuterte in seiner Stellungnahme, dass die vorgesehene Maßnahme 18.4 bezüglich ihrer räumlichen Verortung und ihres Bezugs zur Lokalpopulation angelegt sei wie in Anhang 2, Unterlage 19.2, 1 (Artenschutzbeitrag) dargestellt. Die Maßnahme würde sich eng an den Methoden und Inhalten des Leitfadens Artenschutzmaßnahmen NRW (MKULNV 2013) für die Planung von CEF-Maßnahmen für den Neuntöter orientieren. Die Maßnahme sei entsprechend hoch geeignet, den Verbotstatbestand zu vermeiden.

Extensive Waldnutzung mit Waldrefugium (CEF Schwarzstorch)

Der BUND behauptete, dass die Maßnahme schon deshalb als CEF-Maßnahme für den Schwarzstorch ausscheiden würde, weil es sich um den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2

BNatSchG und nicht um den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG handeln würde. Denn die Lebensstätte ginge durch einen temporären Eingriff nicht direkt verloren. Ein solcher Sachverhalt erfülle den Tatbestand des Störungsverbot. Dieser wiederum könne in keinem Fall durch den Einsatz von CEF-Maßnahmen vermieden werden.

Dieser Einwand ist ebenfalls zurückzuweisen. Zur Vermeidung von Wiederholungen kann hier auf die diesbezügliche Stellungnahme des Artenschutzsachverständigen des Vorhabenträgers sowie die hierauf Bezug nehmenden vorstehenden Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zum Punkt „Extensivierung von Grünland / Anlage von Extensivgrünland (CEF Feldlerche, Neuntöter)“ verwiesen werden. Die dortigen Ausführungen gelten sinngemäß auch für den hier erhobenen Einwand betreffend die artenschutzrechtliche Einordnung des Störungstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG und den Lebensstättenschutz nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und die Berücksichtigung der CEF-Maßnahme in Bezug auf den Schwarzstorch.

Entwicklung von strukturreichen Eichenwäldern (FCS Mittelspecht)

Der BUND wies darauf hin, dass die Maßnahmenfläche 5.4.2 teilweise ungeeignet sei, weil sie in Bereichen läge, die durch Verlärmung bei vollem Betrieb zu einem 60%igen Wertverlust führen würden (bis 100 m zur A 1). Auch die weiteren Bereiche lägen in Abständen, die eine Habitatminderung nach sich ziehen würden.

Der Gutachter erläuterte in seiner Stellungnahme, dass die Maßnahmenfläche aufgrund der starken Reliefunterschiede zu den trassenbedingten Störungen stark abgeschirmt würde. Die Abschirmung würde bewirken, dass die für den Mittelspecht relevante Isophone 58 dB (A) tags (10 m Immissionshöhe) außerhalb der Maßnahmenfläche verlaufen würde (vgl. die Abbildung im Artenschutzbeitrag, Seite 131, mit Höhenlinien und Trassenlage im Einschnitt). Die Maßnahmenfläche sei für eine Aufwertung um 1 Revier dementsprechend uneingeschränkt geeignet.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Stellungnahme des Straßenbaulastträgers sowie der Fachgutachter als sachgerecht und schließt sich ihr vollinhaltlich an. Die durchgeführten Untersuchungen zum Artenschutz sind ordnungsgemäß und im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen erfolgt. Die im Jahr 2020 durchgeführte Habitatpotenzialanalyse hat noch einmal bestätigt, dass sich das Habitatpotenzial im Untersuchungsgebiet nur unwesentlich verändert hat (vgl. hierzu auch die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X). Auch die 2023 vorgelegte „Stellungnahme zu Einzelfragen des Artenschutzes“ ergab keine Veranlassung, die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen in Bezug auf den Mittelspecht anzuzweifeln. Unter Berücksichtigung der dem Straßenbaulastträger auferlegten Maßnahmen ist das Vorhaben mit den artenschutzrechtlichen Bestimmungen vereinbar. Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die diesbezüglichen Ausführungen in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses verwiesen. Die diesbezüglichen Einwendungen des BUND werden daher zurückgewiesen.

- **Eingriffsregelung**

Nach Auffassung des BUND käme für die korrekte Abarbeitung des Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit der Legalausnahme nach § 44 Abs. 5 BNatSchG einer sorgfältigen Abarbeitung der Eingriffsregelung eine besondere Bedeutung zu. Dies würde sich aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.07.2011 (Az. 9 A 12.10) ergeben, wo es im Leitsatz 7 laute:

„Führt ein Planvorhaben zu Beeinträchtigungen, die den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung widersprechen, so ist der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft unzulässig, mit der Folge, dass gemäß § 42 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG 2007 auch anderen von ihm ausgehenden Beeinträchtigungen die artenschutzrechtliche Privilegierung des § 42 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG 2007 verwehrt bleibt.“ Daran hätte sich nach einer vorläufigen Einschätzung des Bundesverwaltungsgerichts auch mit der Neufassung des Bundesnaturschutzgesetzes nichts geändert: *„Ob § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG in der Neufassung durch das Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I, S. 3434) weiterhin voraussetzt, dass das Vorhaben mit der Eingriffsregelung vereinbar ist (zur bisherigen Rechtslage BVerwG, Urteil vom 14. Juli 2011 - 1A 12.10 - BVerwGE 140, 149 Rn. 117; zur Berücksichtigung der Rechtsänderung BVerwG, Urteil vom 12. August 2009 - 9 A 64.07 - BVerwGE 134, 308 Rn. 52), kann offen bleiben. Aus der Gesetzesbegründung ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass insoweit eine Änderung beabsichtigt war (vgl. BT-Drs. 18/1 1939 S. 17).“* (Urteil vom 9. November 2017 (Az. 3 A 4.15; Rn. 50).

Die oben beschriebenen Defizite bei der Erfassung und die damit verbliebenen Lücken bei der Bewertung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen würden dementsprechend bereits Defizite in der Eingriffsregelung hinterlassen. Denn Art und Umfang der Kompensation könnten ohne vorhergehende Ermittlung aller Eingriffe, zu denen auch die Beeinträchtigungen der Arten gehören, weder mit der im artenschutzrechtlichen Kontext erforderlichen Zielgenauigkeit noch rein quantitativ zutreffend festgesetzt werden. Derzeit wäre es also reiner Zufall, wenn die Kompensationsmaßnahmen auch die Erfordernisse zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes der von den Eingriffen betroffenen Arten abdecken würden. Wenn aber Defizite bei der Eingriffsregelung zu verzeichnen seien, würde die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Legalausnahme nach § 44 Abs. 5 BNatSchG selbst in den Fällen entfallen, in denen deren Anwendung in fachlicher und rechtlicher Hinsicht nicht zu beanstanden wäre.

Der Gutachter wies darauf hin, dass den hier aufgestellten Behauptungen im Rahmen seiner Stellungnahme bereits substantiiert entgegengetreten wurde: Die Bestandserfassungen würden sowohl den Anforderungen des Gebietsschutzes wie des speziellen Artenschutzes genügen. Dementsprechend seien die notwendigen Daten zur Ermittlung und Bemessung der erforderlichen Maßnahmen verfügbar gewesen. Defizite in der Eingriffsregelung würden nicht bestehen und würden vom BUND auch nicht spezifiziert vorgetragen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine Defizite bei der Bearbeitung der Eingriffsregelung; die durchgeführten Untersuchungen zum Artenschutz sind ordnungsgemäß und im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen erfolgt. Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die diesbezüglichen Ausführungen in Kapitel E, Nr. X dieses Beschlusses verwiesen. Mithin ist nicht ersichtlich, inwiefern die vom BUND behaupteten, tatsächlich aber nicht vorliegenden Mängel der Abhandlung des Artenschutzes auf die Eingriffsregelung durchschlagen und auch diese als fehlerhaft erscheinen lassen würden. Die diesbezüglichen Einwendungen des BUND werden daher ebenfalls zurückgewiesen.

- **Neubewertung der Alternativen**

Nach Auffassung des BUND komme die Antragstellerin zu der Einschätzung, dass die jetzige Trasse keine habitatschutz-rechtlichen Verbote nach sich ziehen würde. Dennoch würde vorsorglich eine Alternativenprüfung durchgeführt. Wenn der Gutachter aber gar keine Betroffenheit der von der Vorzugstrasse durchschnittenen Natura 2000-Gebiete annehmen würde, führe er die Alternativenprüfung selbst ad absurdum.

Denn geringer als: „Natura 2000-Gebiete sind nicht betroffen“, könne auch die Wirkung der Alternativen auf das Schutzgebietsnetz nicht ausfallen. Die Prüfung wäre nach dem Verständnis der Gutachter also überflüssig und liefe von vornherein ins Leere. Der gesamte Ansatz der gutachterlichen Alternativenprüfung würde damit zur Farce.

Würde man den Gutachtern in dieser grundsätzlich richtigen Erkenntnis der erheblichen Beeinträchtigung folgen, würde sich jedoch eine weitere, mit den Anforderungen an eine Alternativenprüfung nicht vereinbare Setzung finden, wonach eine Variante, für die ebenfalls Beeinträchtigungen eines Natura 2000 Gebiets festgestellt wurden, nicht als Alternative in Betracht kommen sollte. Und weiter: Die Voraussetzungen für die artenschutzrechtlichen Ausnahmen seien dadurch gegeben, dass *„keine günstigere Alternative im untersuchten Raum gefunden werden kann, welche nicht eine (oder mehrere) erhebliche Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes verursachen würde.“* Den Nachweis dafür würden die Antragsunterlagen allerdings schuldig bleiben und er würde auch in der Alternativenprüfung nicht geführt.

Eine arten- und habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung sei allerdings tatsächlich erforderlich. Denn wie oben dargelegt worden sei, ginge die gesamte Planung in völlig unzutreffender Weise davon aus, dass Natura 2000-Gebiete nicht betroffen seien. Die Bewertungen in den Antragsunterlagen seien falsch, weil die Vorzugstrasse vielfältige erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten verursachen würde. Die Vorzugstrasse würde fünf Natura 2000-Gebiete in erheblicher Weise beeinträchtigen, wobei das rheinland-pfälzische EU-Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“ als faktisches Vogelschutzgebiet zu behandeln sei, für welches Art. 4 Abs. 4 VS-RL zu beachten sei. Vor dem Hintergrund der vorab beschriebenen habitat- und artenschutzrechtlichen Defizite der Vorzugstrasse bedürfe es einer Neubewertung der Alternativen. Diese Prüfung würde auch deshalb erforderlich, weil mit der aktuell für den nordrhein-westfälischen Abschnitt ins Gespräch gebrachten Tunnelvariante eine bisher nicht geprüfte Streckenführung zu berücksichtigen gewesen wäre. Die Voraussetzungen für eine

gründliche Prüfung seien jedoch nicht vorhanden. Denn die Datenlage zu den geprüften Trassen sei völlig uneinheitlich, eine Prüfung müsse deshalb unsystematisch bleiben und könne nicht zu einem verwertbaren Ergebnis führen. Der ebenfalls auf Alternativen zu prüfende Artenschutz fehle ganz. Insofern stelle die Unterlage in den Antragsunterlagen keine den Anforderungen an eine vollständige Ausnahmeprüfung geeignete Grundlage dar.

Offensichtlich sei hingegen, dass es mit der Variante 810 der Unterlage 19.4.8, der Kombination von Teilstücken der untersuchten Alternativen und einem eigenen Vorschlag des BUND, der die Ortschaften Dollendorf und Heyroth stärker schonen würde, mehrere Varianten gäbe, die lediglich zwei Natura 2000-Gebiete betreffen würden und damit schon vom ersten Augenschein her verträglicher seien. Damit sei die Annahme des Antragstellers und seiner Gutachter widerlegt, die davon ausgingen, dass es keine verträglicheren Alternativen gäbe. Damit sei noch nicht die Frage geklärt, ob angesichts der verbleibenden Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten und der artenschutzrechtlichen Belange irgendeine der Varianten die Ausnahmehürden nehmen könne oder ob sich angesichts der bisher verkannten, zusätzlichen Kompensationsverpflichtungen die Kosten-Nutzen-Relation so verschieben würde, dass das Vorhaben nicht mehr in den vordringlichen Bedarf einzuordnen sei.

Festzustellen sei, dass die Annahme des Antragstellers und seiner Gutachter falsch sei, es gäbe für die noch nicht realisierten Abschnitte der A 1 keine habitat- und artenschutzrechtlich verträglichen Varianten. Für den eigenen Vorschlag des BUND ließe sich deutlich aufzeigen, dass damit deutlich geringere Beeinträchtigungen verbunden seien:

Die Vorzugstrasse schneide insgesamt fünf Natura 2000-Gebiete, die Alternative lediglich zwei. Die direkte Flächeninanspruchnahme von Natura 2000-Gebieten beliefe sich für die Vorzugstrasse auf fast 20 ha, bei der Alternativtrasse seien es nur 1,6 ha. Entsprechend gravierend würden auch die Unterschiede ausfallen, wenn man mit dem 100-m-Korridor die mittelbar beeinträchtigten Bereiche entlang der Trasse berücksichtigen würde, die am stärksten von Verlärmung und Schadstoffeinträgen betroffen seien. Bei der Vorzugstrasse (Tunnelvariante) summierten sich diese Flächen auf ca. 125 ha aus fünf Gebieten, bei der Alternative seien es fast 15 ha bei zwei Gebieten. Stelle man weiter die Werte für Entfernungen von 100 - 500 m gegenüber, seien es bei der Vorzugstrasse 610 ha aus fünf Gebieten und bei dem eigenen Alternativvorschlag 207 ha aus vier Gebieten.

Angesichts fehlender Sachverhaltsermittlungen für einen Großteil der europäischen Vogelarten auf der Vorzugstrasse und dem Fehlen jeglicher Daten für die verschiedenen Alternativen sei eine Quantifizierung der Verbotstatbestände für diese europarechtlich geschützte Artengruppe zwar nicht möglich. Allerdings ließe sich anhand der durchquerten Waldflächen eine gute erste Abschätzung vornehmen, weil man es in diesem Lebensraum mit einer besonders hohen Dichte an Brutvogelrevieren und auch Fledermausvorkommen zu tun hätte. Diese Annahme zugrunde gelegt, würden die Beeinträchtigungen auf der Alternativtrasse deutlich geringer ausfallen: Bei einer angenommenen Trassenbreite von 32 m würde der vollständige und dauerhafte Flächenverlust für Wald ca. 30 ha betragen, bei der Vorzugstrasse (Tunnelvariante) seien es etwa 50 % mehr. Würde man die störungsbedingte Betroffenheit von Vogelarten auswerten, für die man in Wäldern von einer flächendeckenden Besiedlung in der 100- und 200-m-Störungszone ausgehen könne, so blieben diese Unterschiede deutlich bestehen:

Ca. 430 ha betroffener Fläche auf der Alternativstrecke würden 630 ha auf der Vorzugstrasse (Tunnelvariante) gegenüberstehen.

Würde man die gestörten Flächen nach BMVBS (2010) in absolute Flächengrößen umrechnen, so stünden störungsbedingt fast 293 ha auf der Vorzugstrasse ca. 189 ha bei der Alternativtrasse gegenüber. Diese Flächen würden für den Fall, dass im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung das Überwiegen zwingender öffentlicher Belange festgestellt würde, zum Ausgleich der Beeinträchtigungen als funktionserhaltende Maßnahmen anfallen.

Für beide Betrachtungen sei darauf zu verweisen, dass bei der Vorzugstrasse die Tunnelvariante zugrunde gelegt worden sei. Die Diskrepanz zwischen den beiden Varianten wäre noch deutlich größer, wenn die Berechnungen mit der Trassenführung aus den Antragsunterlagen durchgeführt worden wären, die auf großer Strecke zusätzliche Waldflächen durchschneide. Insofern ließe sich feststellen, dass die Annahme in den Antragsunterlagen, dass es keine unter arten- und habitatschutzrechtlichen Gesichtspunkten verträglichere Variante gäbe, falsch sei. Ließe man einmal außer Acht, ob der Bau der A 1 überhaupt erforderlich sei, sei die Frage, welche Variante am Ende zum Zuge kommen könnte, erst zu beantworten, wenn auf der einen Seite die Wirkbereiche aller Alternativen mit gleicher Untersuchungstiefe auf Beeinträchtigungen durch den Bau und Betrieb der Straße untersucht und bewertet worden seien und auf der anderen Seite die baulichen Maßnahmen der einzelnen Varianten in gleicher Tiefe durchgeplant und kalkuliert worden seien, um einen qualifizierten gewichtenden Vergleich vornehmen zu können. Bis dahin könne keine der Alternativen angesichts der erheblichen Beeinträchtigungen von gleich fünf Natura 2000-Gebieten auf der Vorzugstrasse ausgeschlossen werden.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die fachlichen Bewertungen in den FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen Bestand hätten. Erhebliche Beeinträchtigungen seien zu Recht nicht festgestellt worden. Insoweit würde sich auch eine habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung nach den Kriterien des Art. 6 Absatz 4 FFH-RL erübrigen. Ebenso erübrige sich eine Abweichungsentscheidung nach FFH-Recht.

Zu den Einzelargumenten, insbesondere den Vorschlag des BUND für eine alternative Straßenführung, wurde auf die Erwiderung zu dem Einwand „Gutachterliche Stellungnahme zum Gutachten BAB A 1, AS Blankenheim – AS Kelberg FFH-Alternativenuntersuchung“ verwiesen.

Die Einwendungen des BUND im Hinblick auf die Alternativenprüfung sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet und werden daher zurückgewiesen. In der umweltfachlichen Variantenuntersuchung wurden alle Varianten untersucht, welche die verkehrlichen Ziele erreichen können, den Anschluss an die bestehenden Streckenabschnitte der A 1 ermöglichen und zugleich nicht aufgrund ihrer absehbar erheblichen Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes, von vornherein als Alternative ausscheiden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine umfassende und ausreichende Alternativenprüfung erfolgt. Auch die vom BUND konkret benannte Alternative 822 wurde untersucht. Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, Nrn. IV.5 und X verwiesen.

- **Aspekte des Gewässerschutzes**

Der BUND kritisierte, dass den Unterlagen eine schlüssige Darstellung fehle, die darlege, wie die Hochwasserableitung erfolge. Dies sei sowohl in habitatschutz-rechtlicher Hinsicht als auch im Kontext der Wasserrahmenrichtlinie von Bedeutung. Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung stelle der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie zwei unvereinbare Rechtspositionen nebeneinander: Die von Lau und Füller (2016) und die des Europäischen Gerichtshofs aus 2015 und des Bundesverwaltungsgerichts aus 2017.

Es sei auch nicht dargelegt, wie eigentlich angesichts des wenig durchlässigen Untergrundes die Versickerung funktionieren solle. Wenn es aber zu geringerer Versickerung kommen würde, sei mit erhöhten Einträgen auch von Schadstoffen zu rechnen, die über den Betrieb der Straße ins Wasser gelangen würden.

Es würde eine kumulative Betrachtung hinsichtlich der Gewässer fehlen. Denn durch zahlreiche Neubaugebiete sei bereits mit einer Vorbelastung zu rechnen, die durch die Einflüsse von der A 1 verstärkt würden. Die beschriebenen Beeinträchtigungen von Quellen durch die Eintiefung der Autobahn an verschiedenen Stellen würde die Situation des Oberflächenwasserkörpers und womöglich auch der durch die FFH-Richtlinie geschützten Gewässer in erheblichem Umfang verschlechtern, zumal gleichzeitig - aber in der Wirkung gegenläufig - vorbelastetes Oberflächenwasser von der Straße eingeleitet würde. Kumulativ seien die Zusatzbelastungen durch neue Baugebiete und sonstige Einleitungen zu berücksichtigen. Häufigere und längere Austrocknung auf der einen und höhere Schadstoffbelastung auf der anderen Seite würden zu einer starken Belastung charakteristischer Tier- und Pflanzenarten führen. Umgekehrt könne es zu überdurchschnittlichen Einträgen im Rahmen von Hochwasserereignissen kommen, die nach allgemeinen Prognosen in Zukunft häufiger auftreten würden. Hier seien die Unterlagen nicht aussagekräftig und ließen eine abschließende Beurteilung nicht zu.

Die vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seien zumindest teilweise nicht anrechenbar. Dies würde beispielsweise für die Maßnahme 20.3 gelten, die eigentlich eine CEF-Maßnahme für die Feldlerche sein soll und in der Sicherung von Magerrasen bestünde. Warum eine Sicherungsmaßnahme, als etwas, was den Status quo erhält, projektbezogene Auswirkungen vermeiden, ausgleichen oder gar ersetzen könne, erschließe sich nicht.

Bestrebungen aus der Verbandsgemeinde Altenahr, das Wasserschutzgebiet im Bereich der A 1 -Trasse neu abzugrenzen und festzusetzen, seien in den Unterlagen nicht berücksichtigt worden.

Der Straßenbaulastträger hat in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass eine Darstellung des Entwässerungskonzeptes zur BAB A 1 (unter Berücksichtigung von Starkniederschlägen) in der Unterlage 18 („Wassertechnische Untersuchungen“) enthalten sei. Darin seien die vom Einwender angeführten Sachverhalte nach Auffassung des Vorhabenträgers eingehend, vollständig und rechtskonform dargestellt.

Die Einwendungen des BUND mit Blick auf die Entwässerung bzw. die Bestimmungen der Wasserrahmenrichtlinie sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet und werden daher zurückgewiesen. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden umfassend und ausreichend untersucht; hier wird insbesondere auf die in den Planunterlagen enthaltenen Unterlagen 18a („Wassertechnische Untersuchungen, Deckblatt“) sowie 19.5 und 19.5a („Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ inkl. Deckblatt) verwiesen.

Schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen i. S. d. § 12 Abs. 1 WHG sind durch die vorgesehene Baumaßnahme nicht zu erwarten. Im Rahmen der Prüfung des § 12 Abs. 1 WHG ist auch dem Verschlechterungsverbot i. S. d. § 27 WHG bzw. § 47 WHG und dem diesen Bestimmungen zu Grunde liegenden europäischen Gemeinschaftsrecht Rechnung getragen worden. Die festgestellte Planung erfüllt in jeder Hinsicht die gemeinschaftsrechtlichen sowie die bundes- und landeswasserrechtlichen Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz.

Der Hinweis des BUND bezüglich Bestrebungen der Verbandsgemeinde Altenahr, das Wasserschutzgebiet im Bereich der A 1 -Trasse neu abzugrenzen und festzusetzen ist nicht nachvollziehbar, da das Straßenbauvorhaben keine Berührungspunkte mit Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG) hat und die Verbandsgemeinde Altenahr zudem weit außerhalb des Planfeststellungsbereiches liegt.

Auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. V wird ergänzend verwiesen.

Schreiben vom 16.12.2020

Der BUND wies darauf hin, dass seine bereits erhobenen Einwendungen umfassend aufrechterhalten werden.

Es wurde lediglich nochmals betont, dass die europäischen Vogelarten unvollständig untersucht worden seien, weil sich die Erfassungen hinsichtlich der Lage und der genauen Zahl der Reviere bzw. besetzten sowie dauerhaft geschützten Lebensstätten lediglich auf eine kleine Auswahl von Arten beschränkt habe. Dieser Mangel müsse durch ergänzende Erfassungen entlang der gesamten Trasse behoben werden, damit der Umfang der artenschutzrechtlichen Verbote für europäische Vogelarten vollständig beurteilt und im Falle des Vorliegens der erforderlichen Ausnahmegründe wenigstens der Umfang der artbezogenen Kompensationsmaßnahmen im Sinne des § 45 Abs. 7 BNatSchG nach den für den Straßenbau beachtlichen Fachkonventionen festgelegt und umgesetzt werden könne. Der BUND kündigte an, dass er zur Verifizierung des behördlichen Vorgehens eigene avifaunistische Bestandserfassungen auf Probeflächen entlang der geplanten Trasse nach den aktuell gültigen fachlichen Standards vorlegen werde. Die in dem Schreiben angekündigten Bestandserfassungen wurden der Planfeststellungsbehörde bis zum Zeitpunkt des Beschlusserlasses nicht vorgelegt.

In Bezug auf die vorgelegte Prüfung der Alternative 822 erläuterte der BUND, dass diese Prüfung - soweit sie sich auf die bereits untersuchten Teilstücke von Trassenvarianten beziehe - an seiner Kritik der Alternativenprüfung vorbeigehen und die klar erkennbaren Vorteile dieser Alternative nicht anerkennen würde. Vielmehr bliebe sie unvollständig, weil sie

etwa auf einer groben, qualitativen Ebene steckenbleiben und nicht berücksichtigen würde, dass die vom Land präferierte Trasse über die Gesamtstrecke gleich mehrere Gebiete betreffen würde. Damit könne sie den Anforderungen an eine habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung nicht gerecht werden. Symptomatisch seien etwa auch die in Tabelle 3 angegebenen betriebsbedingten Flächenverluste für den LRT *6110 (K 41), die bei den Alternativen 803, 810, 814, 819 und 822 eintreten sollen, und für den LRT *6210 (K 42) hinsichtlich der Alternativen 810, 819 und 822. Dem aus den offengelegten Planfeststellungsunterlagen vorgelegten Kartenwerk, insbesondere zur Alternativenprüfung, sei eine Vergleichbarkeit von Konflikten, wie von der FÖA angegeben, nicht zu entnehmen. Gegenteiliges sei vielmehr der Fall.

Der BUND betonte, dass er bereits umfassend darauf hingewiesen habe, dass die Planung, so wie sie beantragt und offengelegt wurde, nicht planfeststellungsfähig sei, und an welchen Stellen nochmals eine gewissenhafte Überarbeitung der Planunterlagen einschließlich der Alternativenprüfung hinsichtlich der Trassenlage, geboten erscheine.

Da Seitens des BUND mit Schreiben vom 16.12.2020 keine neuen Argumente vorgetragen wurden, werden die Einwendungen unter Verweis auf die vorstehenden Ausführungen sowie die Erläuterungen in Kapitel E, Nr. X zurückgewiesen.

Im Rahmen der ergänzenden Offenlage hat sich sowohl die Kreisgruppe Ahrweiler des BUND als auch der BUND Landesverband gemeinsam mit dem NABU noch einmal mit Schreiben vom 06.12.2022 geäußert.

Im Wesentlichen wurde Folgendes vorgetragen:

- Die Planung wird in der vorgelegten Form weiterhin abgelehnt, auch in der veränderten Fassung.
- Die bisherigen Einwendungen aus 2018 werden vollumfänglich aufrechterhalten (Unzureichende Prüfung und Berücksichtigung des Habitatschutzes und des gesetzlichen Artenschutzes, Defizite bei der Eingriffsregelung, erhebliche Defizite bei der Alternativenprüfung).
- Die Planänderungen im jetzt vorgelegten Deckblattverfahren zur Entwässerung und die Aussagen zur angeblichen Berücksichtigung der Klimaproblematik entsprechen nicht den gültigen klima- und umweltrechtlichen und naturschutzfachlichen Erfordernissen.
- Eine Planrechtfertigung für derart gravierende Eingriffe in wichtige Schutzgüter, insbesondere Natur- und Artenschutz, Landschaft, Boden, Wasser und Klima kann vom Maßnahmenträger nicht fehlerfrei vorgelegt werden.
- Umweltverträgliche Alternativen wurden nicht hinreichend geprüft und abgewogen.
- Das Neubauprojekt entspricht nicht den Zielen des völkerrechtlich verbindlichen und von der Bundesrepublik Deutschland ratifizierten Paris-Abkommens zum Klimaschutz und es verstößt auch gegen das neue Klimaschutzgesetz aus 2021.
- Die vorgelegten Aussagen zu den Klimaauswirkungen des Projektes sind nicht nachvollziehbar. Die Erhöhung der Treibhausgasemissionen wurde nicht hinreichend geprüft und vermutlich deutlich unterschätzt. Hier sind zusätzliche Untersuchungen und Alternativen-

Bewertungen erforderlich auf der Basis aktueller Daten und dem Stand der Wissenschaft und Rechtsprechung.

- Der der Maßnahme zugrundeliegende Bundesverkehrswegeplan 2030 und das Fernstraßenausbaugesetz sind offensichtlich verfassungswidrig.
- Die Planung widerspricht auch nach Abänderung der Entwässerung dem Verschlechterungsverbot der Wasserrahmenrichtlinie.
- Die zugrundeliegenden Verkehrsprognosen sind veraltet und fehlerhaft.
- Alternative Verkehrslösungen im Korridor wurden nicht hinreichend geprüft.
- Forderung nach Einstellung des Planfeststellungsverfahrens.
- Mängel im Gewässerschutz bei Starkregenereignissen
- Die Planung widerspricht den Klimaschutzziele; die Klimawirkungen des Projekts wurden nicht ordnungsgemäß beurteilt, der sog. „Fachbeitrag Klima“ entspricht nicht dem Stand von Wissenschaft und Technik
- Planrechtfertigung fehlt
- Forderung nach einer neuen und fachlich korrekten Verkehrsprognose

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den genannten Themenbereichen auch unter Beachtung der im ergänzenden Verfahren vorgetragenen Punkte umfassend auseinandergesetzt; auf die diesbezüglichen Ausführungen in Kapitel E dieses Beschlusses, insbesondere E.IV, E.V und E.X wird verwiesen.

Die Einwendungen des BUND werden zurückgewiesen.

XII.3.2 Naturschutzbund (NABU) Rheinland-Pfalz

Der Naturschutzbund Rheinland-Pfalz hat sich zusammen mit dem BUND mit Schreiben vom 24.09.2018, 16.12.2020 und 06.12.2022 zur vorliegenden Planung geäußert. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird daher auf die Ausführungen zum Einwand des BUND verwiesen.

XII.3.3 Naturschutzbund (NABU) Kreisverband Euskirchen e.V.

Der Naturschutzbund Kreisverband Euskirchen e.V. hat sich mit Schreiben vom 22.09.2018 zu der vorliegenden Planung geäußert. Er lehnte den Lückenschluss der BAB 1 zwischen den Anschlussstellen Kelberg und Adenau (- Blankenheim - Nettersheim) ab und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit sofortiger Wirkung einzustellen. Zur Begründung wurde angeführt, dass es sich bei der A 1 nicht mehr um eine „bedeutende“ Nord-Süd-Achse im militärstrategischen bzw. im wirtschaftsstrategischen Sinne handelt.

Darüber hinaus würde der Eifel-Ardennen Raum zwischen dem Rhein und Frankreich zu den am geringsten zerschnittenen Naturlandschaften Mitteleuropas gehören. Ein wesentlicher europäischer Biotopverbundkorridor für den Lebensraum Wald in Ost-West-Richtung würde durch den Lückenschluss der A 1 in Nord-Süd-Richtung weiter zerschnitten. Lebensräume mit

ihrem Arteninventar würden zerteilt, der Genaustausch würde dadurch behindert und/ oder unterbunden und dies würde letztendlich zum Verschwinden von Tier- und Pflanzenarten führen.

Auch die Schadstoffemissionen, die heute schon durch den Verkehr vorhanden sind, würden durch den Lückenschluss nicht verringert bzw. vermieden, sondern nur verlagert und würden damit andere Bereiche beeinflussen, z.B. durch Nährstoffeinträge.

Ferner kritisierte der NABU, dass großräumige, z.B. durch den Klimawandel hervorgerufene Wanderungsbewegungen von Tierarten, die an Korridore gebunden sind, durch Zerschneidungseffekte unterbrochen werden könnten.

Die Einwendungen des NABU Euskirchen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet und werden daher zurückgewiesen.

Der gesamte Autobahnlückenschluss ist mit drei Planungsabschnitten im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Damit besteht für den Straßenbaulastträger der eindeutige gesetzliche Auftrag, dieses Projekt zu realisieren. Zur weiteren Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV verwiesen.

Der Vorhabenträger hat für die mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft im Rahmen seiner hier festgestellten Planung nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben umfassende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die Eingriffe vollständig kompensiert. Detaillierte Ausführungen zu den vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen können dem Fachbeitrag Naturschutz, dem Landschaftspflegerischen Begleitplan, dem Erläuterungsbericht (Unterlage 19.1) den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3) sowie der Tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Unterlage 9.4) entnommen werden. Darüber hinaus wurden dem Straßenbaulastträger in Kapitel C, Nr. III dieses Beschlusses weitere Maßnahmen auferlegt.

Die möglichen Auswirkungen des Vorhabens mit Blick auf Luftschadstoffe wurden im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung vom 03.04.2018 untersucht; im Ergebnis werden sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen deutlich unterschritten. Dies haben auch die im Verlauf des Anhörungsverfahrens durchgeführten Aktualisierungen der Luftschadstoff-Untersuchung, Bewertung RLuS 2012 - Fassung 2020, HBEFA 4.1 vom Juni 2021 sowie „Luftschadstoff-Untersuchung, Vergleich HBEFA 4.1 mit HBEFA 4.2“ vom Oktober 2022 bestätigt. Bezogen auf die geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV bestehen daher aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken zur Umsetzung der Baumaßnahme.

Auch die „Untersuchungen zur Nullvariante“ (Unterlage 21) kamen zu dem Ergebnis, dass durch den Lückenschluss der BAB A 1 Verkehrsentlastungen im Bestandsnetz sowie signifi-

kante Schadstoffeinsparungen erreicht werden können. Durch den hier festgestellten Abschnitt von der Anschlussstelle Kelberg bis zur Anschlussstelle Adenau kann bereits ein Teil der dort prognostizierten Entlastungen bzw. Einsparungen erreicht werden.

Das im Jahr 2012 erstellte Verkehrsgutachten zur Nullvariante (Unterlage 21) kommt zu dem Ergebnis, dass - bezogen auf die Verkehrsprognose 2025 - durch den Lückenschluss der A 1 pro Jahr rd. 66,5 Mio. Kfz-km und damit rd. 2.861 t Kraftstoff eingespart werden können. Mit der Projektumsetzung wäre des Weiteren die Vermeidung von ca. 1,5 Mio. Stunden Stau/Jahr verbunden. Der Lückenschluss induziert somit keinen neuen, im Sinne einer zusätzlichen Belastung anzusetzenden Verkehr, sondern entlastet das bestehende Straßennetz.

Hierdurch können pro Jahr rd. 9 Tonnen Kohlenmonoxid und rd. 9.000 Tonnen des Treibhausgases Kohlendioxid eingespart werden. Somit kommt es nicht zu einer Erhöhung, sondern zu einer Reduzierung der Schadstoffausstöße durch die Realisierung des Lückenschlusses.

Der Vorhabenträger hat ferner auch mögliche schädliche Auswirkungen durch Nährstoffeinträge – hier insbesondere Stickstoffeinträge – untersucht. Gegenüber Stickstoffeintrag empfindliche Lebensräume wurden sowohl in den Verträglichkeitsprüfungen (Unterlage 19.4) als auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. Unterlage 19.1, Anlage 1, S. 6) thematisiert. Die Verträglichkeitsprüfungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Erhaltungsziele, z.T. unter Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen, nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Die Zerschneidungswirkung der Trasse in Bezug auf den Biotopverbund und die daraus resultierenden Kompensationserfordernisse in Form von Querungshilfen sind in Unterlage 19.6.11 (Gutachten Biotopverbund) umfassend untersucht worden:

„Die Lage der Grünbrücken und -unterführungen richtet sich, neben den geländemorphologischen Gegebenheiten, im Wesentlichen nach den nachgewiesenen traditionellen Tierwanderwegen (z.B. des Rotwildes) bzw. nach den aufgrund des Reliefs und der Biotopstruktur zu erwartenden Dispersionskorridoren.“

„Die Querungshilfen sind gleichmäßig entlang der Trasse geplant (maximaler Abstand zwischen den BW: 850 m, vgl. Tabelle 6-1) und nach naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ausreichend dimensioniert (Abgleich MAQ / FGSV 2008 in Tabelle 4-4). In der Literatur werden 1.000 m als max. Abstand zwischen ausreichend dimensionierten Querungsbauwerken u.a. für die Aufrechterhaltung des lokalen Biotopverbundes von Klein- und Mittelsäußern wie bspw. die Wildkatze angegeben (vgl. BLU 2008). Sie sind demnach geeignet den Biotopverbund des Raumes zu sichern und Zerschneidungseffekte zu vermeiden.“

„Durch die dichte Abfolge der Querungsbauwerke und die großen, gewässerüberspannenden Talbrücken kann die Durchlässigkeit des Untersuchungsraumes in den Waldlebensräumen und Gewässerlebensräumen gesichert werden.“

Die Landschaftspflegerischen Fachbeiträge sind auf der Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes und des Landesnaturschutzgesetzes Rheinland-Pfalz erstellt und mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Obere Naturschutzbehörde, als zuständige Fachbehörde

abgestimmt worden. Die durch die vorliegend festgestellte Planung verursachten Eingriffe werden nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen vollständig kompensiert.

XII.3.4 Naturschutzinitiative e.V.

Die Naturschutzinitiative e.V. hat mit Schreiben vom 20.09.2018, 15.10.2018 und 12.11.2020 zu der vorliegenden Planung Stellung genommen. Sie lehnte die Planung ab, da der Schaden durch den Autobahn-Weiterbau der A 1 abschnittsübergreifend gesehen in einem für Natur und Landschaft besonders hochwertigen Bereich Deutschlands sehr hoch und nicht ausgleichbar sei. Ferner sei nicht klar, ob jeder der drei geplanten Teilabschnitte des „A 1-Lückenschlusses“ planerisch durchsetzbar sei. Für sich gesehen hätten die Teilabschnitte nach ihrer Auffassung keine infrastrukturelle Berechtigung. Entsprechend ist ein lediglich isoliert gesehener Ausbau eines Autobahn-Teilstücks angesichts der Kosten und des gewaltigen Schadens für Natur und Landschaftsbild nicht zu rechtfertigen.

Ferner wurde kritisiert, dass die in der Planung prognostizierten Entlastungen der Verkehrsströme erheblich überzogen sein dürften, da ein hoher Anteil des derzeitigen Verkehrsaufkommens lokaler und regionaler Verkehr sei und kein Durchgangsverkehr. Die zukünftig prognostizierte Verkehrsdichte würde in einem Rahmen liegen, der auch durch einen besseren Ausbau auf dem bestehenden Straßennetz und intelligenteren und umweltfreundlichen Verkehrskonzepten (z.B. Schienennetz) erreicht werden könnte. Durch die vorliegende Planung würden dagegen eher verstärkt Verkehrsströme in einen bislang als unzerschnitten und verkehrslarm eingestuften Bereich gelenkt werden.

Nach Auffassung der Naturschutzinitiative würde auch die prognostizierte Einsparung von Umweltschadstoffen die vorliegende Planung nicht rechtfertigen. Darüber hinaus wurde die Planung allein schon deshalb entschieden abgelehnt, weil ihr Nutzen in keinem Verhältnis zu den in der Summe nicht ausgleichbaren Schäden stehen würde. Der Verzicht auf den Lückenschluss bzw. alternative Möglichkeiten der Verkehrsentslastung seien nicht ernsthaft geprüft worden; auch eine umfassende Gegenüberstellung der Umweltschäden (v. a. an Natur und Landschaft) gegenüber dem Nutzen der geplanten Autobahn fehle.

Der geplante Ausbau betrifft nach Auffassung der Naturschutzinitiative Schutzgebiete von europaweiter Bedeutung (drei FFH-Gebiete sowie drei Vogelschutzgebiete), sowie sechs nach nationalem Recht gesicherte Naturschutzgebiete, die sich sämtlich durch Zerschneidung, Verlärmung, Schadstoffeintrag und Biotopvernichtung verschlechtern würden. Besondere Kerngebiete, die sich irreparabel verschlechtern würden, sind der Nohner Wald mit Nohner- und Pützertbachtal. Auf fast der gesamten Ausbaustrecke würden bedeutende Lebensräume mit einem besonders hohen Anteil hochwertiger Wälder als Lebensraum für Arten unzerschnittener alter Wälder wie zahlreiche Fledermausarten (besonders betroffen Bechsteinfledermaus) oder Waldvögel wie Mittelspecht und Schwarzstorch zerstört.

So würde auch mindestens ein Schwarzstorch-Revier zerstört, dessen Revierzentrum direkt am Trassenrand liegt. Anders als dargestellt, sieht die Naturschutzinitiative hier das Eintreten

von Verboten nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). Weitere planrelevante und stark im Bestand rückläufige Arten, wie die Turteltaube oder Arten hoher Störeffindlichkeit wie die Waldschnepfe, seien im Ausbaubereich stark betroffen. Auch die Zerschneidungswirkung von Autobahnen, die große Regionen betreffen, sei nicht ausgleichbar. Die Umsetzung minimierender Maßnahmen (wie die vorgeschlagenen zwei Grünbrücken und die Querungen an Brücken) würden keinen adäquaten Ersatz für die Zerstörung der wertvollen und unzerschnittenen Lebensräume darstellen. Ein extrem erhöhter Raumwiderstand hinsichtlich der Habitat- und Biotopvernetzung würde grundsätzlich bestehen bleiben.

Die Naturschutzinitiative wies ferner darauf hin, dass der Planungsraum eine besondere Bedeutung für großräumig lebende störungsempfindliche Tierarten hat; hier wurden vorrangig Wildkatze und Luchs genannt. Darüber hinaus würde die Schädigung durch direkte Biotopvernichtung und Umfeldverschlechterung den Erhaltungszustand von Zielarten der Vogelschutzgebiete, wie z. B. Schwarzstorch, dem Rotmilan, dem Haselhuhn, dem Mittelspecht oder dem Raubwürger, deutlich verschlechtern. Hinzu kämen nicht kompensierbare Beeinträchtigungen weiterer FFH-relevanter Arten wie die Haselmaus und 13 Fledermausarten, wobei die Beeinträchtigung der Bechsteinfledermaus als Waldfledermaus so gravierend sei, dass eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG notwendig wäre; dies wird aber als nicht vereinbar mit dem Unionsrecht angesehen. Die Naturschutzinitiative lehnte das Vorhaben daher wegen der nicht zu verantwortenden Schäden schutzbedeutsamer Natur, Arten und Landschaft entschieden ab.

Mit Schreiben vom 15.10.2018 wurden Details zur Bedeutung von Raubwürger, Haselhuhn, Birkhuhn und Europäischem Edelkrebs ergänzt. Im Einzelnen wurde Folgendes vorgetragen:

1. Raubwürger

In den Verbandsgemeinden Kelberg und Hillesheim seien 9 Stellen bekannt, an denen Bruten des Raubwürgers (*Lanius excubitor*) belegt wurden oder zu denen ein starker Brutverdacht besteht. Ferner befänden sich zwei Brutvorkommen am Heyer Berg am geplanten Trassenverlauf. Zwischen Bongard und Heyroth, westlich des oberen Nohner Baches, sowie nordwestlich von Nohn am unteren Nohner Bachlauf, befänden sich mindestens zwei weitere geeignete Habitate. Hier seien weitere Untersuchungen notwendig.

Die Naturschutzinitiative befürchtete, dass der Weiterbau der A 1 die aktuell sehr fragile Situation beim Raubwürger verschlechtern würde; eine Verschlechterung würde umgehend Verbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG und Verstöße gegen die Schutzziele des FFH-Gebietes auslösen.

2. Haselhuhn

Die Naturschutzinitiative wies auf ein für das Vorkommen des Haselhuhns bedeutendes Gebiet auf einer Fläche von über 5000 Hektar hin. In einer beigefügten Karte wurden Nachweise für Haselhuhnvorkommen sowie Hinweise auf die ausgestorbene Art Birkhuhn verzeichnet.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die in der Region vorkommenden, aber im Aussterben befindlichen Haselhuhn-Vorkommen von höchster Relevanz für die hiesigen FFH-Gebiete seien. Die Zerstörung der hier noch vorhandenen Haselhuhn-Habitate durch den Weiterbau der A 1 würde das hiesige Vorkommen zerstören und zwingend Verbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auslösen. In den Planunterlagen würden Untersuchungen zum Haselhuhn fehlen; diese müssten unbedingt erfolgen.

3. Birkhuhn

Nach Auffassung der Naturschutzinitiative gibt es Hinweise zu der in Rheinland-Pfanz ausgestorbenen FFH-Art Birkhuhn in einem eng umrissenen Areal nördlich von Gelenberg, denen zwingend nachzugehen sei.

4. Europäischer Edelkrebs

Im unteren Verlauf des Nohner Bachs, zwischen Nohn und der Mündung in den Trierbach, existiere eines der letzten Vorkommen des streng geschützten Europäischen Flußkrebses. Es sei zu erwarten, dass die vorgelegte Planung dieses Vorkommen zerstören wird. Eine Möglichkeit der Abpufferung durch Maßnahmen zur Vermeidung und Ausgleich sei nach Auffassung der Naturschutzinitiative hier nicht erkennbar.

Die Naturschutzinitiative wies darauf hin, dass die o.g. Artmeldungen Arten betreffen, deren Vorkommen vorrangig zu sichern sei. Da hier das regionale Aussterben von Artvorkommen mit europäischer Relevanz zu befürchten sei, müssten diese Vorkommen als vorrangiges öffentliches Interesse gelten. Das Straßenbauvorhaben stehe dem Erhalt der Arten entgegen; hier seien weitere Nachprüfungen erforderlich, um Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ausschließen zu können.

Die Einwendungen der Naturschutzinitiative sind unbegründet und werden daher zurückgewiesen.

Der gesamte Autobahnlückenschluss ist mit drei Planungsabschnitten im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Damit besteht für den Straßenbaulastträger der eindeutige gesetzliche Auftrag, dieses Projekt zu realisieren. Zur weiteren Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV verwiesen.

Der Vorhabenträger hat für die mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft im Rahmen seiner hier festgestellten Planung nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben umfassende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die Eingriffe vollständig kompensiert.

Detaillierte Ausführungen zu den vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen können dem Fachbeitrag Naturschutz, dem Landschaftspflegerischen Begleitplan, dem Erläuterungsbericht (Unterlage 19.1), den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3) sowie der Tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Unterlage 9.4) entnommen werden. Darüber hinaus wurden dem Straßenbulasträger in Kapitel C, Nr. III dieses Beschlusses weitere Maßnahmen auferlegt. Auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. X wird ebenfalls verwiesen.

Die Betroffenheit der seitens der Naturschutzinitiative genannten Tierarten wurde, sofern bei den zum Teil mehrfach wiederholten projektspezifischen Kartierungen Nachweise erfolgten, innerhalb des Artenschutzfachbeitrags (Unterlage 19.2) artspezifisch überprüft. Sofern für die jeweiligen Arten Maßnahmen erforderlich waren, wurden diese in die Maßnahmenplanung des Landschaftspflegerischen Begleitplans übernommen. So sind z. B. für die Bechsteinfledermaus diverse Vermeidungsmaßnahmen (V 2.3: Leit- und Sperreinrichtungen, V 3: Querungshilfen, V 4: Bauzeitenregelung und V 9: Ökologische Waldrandgestaltung) sowie FCS-Maßnahmen (Entwicklung von strukturreichen Eichenwäldern, Extensive Waldnutzung mit Waldrefugium) vorgesehen. Ergänzend wird auf die Unterlage 19.6.4 „Vertiefende Untersuchung zur Bechsteinfledermaus“ sowie die Ausführungen zum Einwand des BUND verwiesen (s. Kapitel E, Nr. XII.3.1).

Für den Mittelspecht ist als FCS-Maßnahme die Entwicklung von strukturreichen Eichenwäldern (Maßnahmen Nr. 5.4.2 M/B, 5.4.3 M/B und 5.4.5 M/B) geplant.

Für den Luchs sind als Vermeidungsmaßnahmen die Anlage von Wildschutzzäunen (V 2.1) sowie die Herstellung von Querungshilfen (V 3) vorgesehen.

Für den Rotmilan sind als Vermeidungsmaßnahmen die Anlage von Wildschutzzäunen (V 2.1) sowie die Böschungsgestaltung zur Vermeidung von Kollisionen (V 2.4) geplant.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Arten Turteltaube und Waldschnepfe können durch die Bauzeitenregelung (Maßnahme V 4) vermieden werden.

Zu den darüber hinaus von der Naturschutzinitiative explizit genannten Tierarten wird ergänzend auf Folgendes hingewiesen:

Schwarzstorch:

Die Schwarzstorchvorkommen wurden sowohl artenschutzrechtlich im Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 19.2) als auch als Erhaltungsziel des Vogelschutzgebietes „Ahrgebirge“ in einer eigenständigen Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.4.3) betrachtet. Unter Berücksichtigung der geplanten landespflegerischen Maßnahmen (z. B. V 4: Bauzeitenregelung, V 7: Wasserwirtschaftliche Schutzvorkehrungen, V 6: Bautabuzonen sowie CEF-Maßnahmen wie die Anlage von Stillgewässern, die Extensivierung von Grünland in der Bachaue, der Umbau von Nadelwald in Bachuferwald sowie die Extensive Waldnutzung mit Waldrefugium) kann eine Beeinträchtigung des Schwarzstorchvorkommens vermieden werden.

Wildkatze:

Eine mögliche Betroffenheit der Wildkatze wurde im Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2) entsprechend den aktuellen fachlichen- und rechtlichen Anforderungen geprüft.

Die Betroffenheit des Biotopverbundes einschließlich der Leitart Wildkatze und die Wirksamkeit der geplanten Vermeidungsmaßnahmen / Querungshilfen wurde in einer eigenständigen Unterlage (Gutachten Biotopverbund, Unterlage 19.6.11) geprüft.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass relevante Auswirkungen auf das Wildkatzenvorkommen durch die Planung vermieden (Maßnahme V 2.1: Herstellung von Wildkatzenschutzzäunen und Maßnahme V 3: Querungshilfen in Ergänzung der Talbrücken) oder durch das umfangreiche Maßnahmenkonzept kompensiert werden.

Haselhuhn:

Die Art wurde innerhalb der projektbezogenen Avifaunakartierungen nicht nachgewiesen. Die Gemarkungen Bodenbach, Kelberg und Gelenberg befinden sich in deutlichem Abstand zum wirkungsbetroffenen Untersuchungsraum und waren daher nicht Gegenstand der Untersuchungen. Projektbezogen im Nohner Wald und angrenzend durchgeführte Untersuchungen zum Haselhuhn blieben ohne Nachweis (s. Unterlage 19.6.2, „Erfassung spezieller Brutvogelarten im VSG „Ahrgebirge“ (RLP) und in der Erweiterungsfläche (NRW)“).

Weitere Kartierungen aus angrenzenden Räumen blieben ebenfalls ohne Nachweis (s. Unterlage 19.6.3 „Kartierung von Haselhuhn nachweisen im VSG „Ahrgebirge“ (NRW) – Winteruntersuchung -, Unterlage 19.6.5 „Abschätzung des Lebensraumangebotes für Haselhühner im Umfeld der geplanten BAB A 1“, Unterlage 19.6.7 „Überprüfung der Habitataignung für das Haselhuhn im Umfeld der geplanten BAB A 1 AS Lommersdorf – AS Adenau“).

Auch der Bewirtschaftungsplan der SGD Nord weist das nächstgelegene Vorkommen bei Aremberg in ca. 3,5 km Abstand vom detailliert untersuchten Bereich bzw. dem Wirkraum des hier zu beurteilenden Projektes aus (vgl. Unterlage 19.4.3, „Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Ahrgebirge“, S. 25).

Raubwürger:

Der Raubwürger wurde in den projektbezogenen Kartierungen 2014 mit 2 Revieren (2009 mit 3) nachgewiesen. Eine vertiefte artenschutzrechtliche Betrachtung erfolgte nicht, da die festgestellten Reviermittelpunkte außerhalb des für die Art relevanten Wirkraums von 300 m liegen (vgl. Unterlage 19.2, „Artenschutzfachbeitrag für die europarechtlich geschützten Arten“).

Die Raubwürgerhinweise im Bereich der L 10 sind als Revierzentrum Gegenstand der projektbezogenen Kartierung (FÖA 2014), gleiches gilt für die Hinweise auf Höhe von Heyroth. Die weiteren Hinweise befinden sich außerhalb des wirkungsbetroffenen Untersuchungsraums. Die Hinweise zum Raubwürger südlich der „Heyerhütte“ decken sich mit den Nachweisen aus der projektbezogenen Kartierung 2014. Seitens der Fachgutachter wurde daher zum damaligen Zeitpunkt kein weiterer Untersuchungsbedarf gesehen.

Im Rahmen der 2023 durchgeführten ergänzenden Untersuchungen Einzelfragen des Artenschutzes wurde der Bestand des Raubwürgers entsprechend den einschlägigen Methodensstandards kartiert (s. „Kartierung des Raubwürgers 2023“ vom 31.05.2023). Der Untersuchungsraum von 500 m beidseitig der Trasse umfasste alle potenziell wirkungsbetroffenen Bereiche. Die Reichweite potenzieller Störungen wurde anhand der in der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ genannten Effektdistanz 300 m abgegrenzt. Im Ergebnis wurden keine Raubwürger nachgewiesen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die durchgeführten Erfassungen bzw. Untersuchungen im Hinblick auf den Raubwürger als ausreichend anzusehen. Weitergehende Untersuchungen oder zusätzliche Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Birkhuhn:

Die Art wurde innerhalb der projektbezogenen Avifaunakartierungen nicht nachgewiesen. Die Gemarkungen Bodenbach, Kelberg und Gelenberg und auch die weiteren Beobachtungen befinden sich in deutlichem Abstand zum wirkungsbetroffenen Untersuchungsraum und waren daher nicht Gegenstand der Untersuchungen. Wirkungen des geplanten Vorhabens auf die gekennzeichneten Bereiche können ausgeschlossen werden.

Europäischer Edelkrebs:

Das Vorkommen des Edelkrebses ist im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1) für den Nohner Bach zusammen mit den nachgewiesenen Fischen im Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.3) dargestellt und auch innerhalb des entsprechenden Bezugsraums 3 „Nohner Bachtal“ betrachtet.

Die im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfungen und des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie durchgeführten Modellierungen zu den punktuellen Einleitungen in den Nohner Bach liefern keine Anhaltspunkte zu relevanten Wirkungen auf die Gewässerfauna und damit das Edelkrebsvorkommen. Erhebliche Beeinträchtigungen des Europäischen Edelkrebses durch die vorliegend festgestellte Planung können daher ausgeschlossen werden.

XII.3.5 NaturFreunde, Rheinland-Pfalz

Die NaturFreunde Rheinland-Pfalz haben mit Schreiben vom 19.09.2018 Einwendungen gegen die hier festgestellte Planung erhoben. Diese Einwendungen sind unbegründet und werden daher zurückgewiesen. Da es sich hier um Einwendungen/ Themenbereiche handelt, die inhaltsgleich mit den Einwendungen einer Vielzahl von Privateinwendern sind (sog. „Sammleinwendungen“), erfolgt an dieser Stelle keine individuelle Zurückweisung; zur Begründung wird vielmehr zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E dieses Beschlusses bei den jeweiligen Themenbereichen verwiesen.

XII.3.6 NaturFreunde, Ortsgruppe Kettig

Die NaturFreunde, Ortsgruppe Kettig, haben mit Schreiben vom 24.09.2018 Einwendungen gegen die hier festgestellte Planung erhoben. Diese Einwendungen sind unbegründet und werden daher zurückgewiesen. Da es sich hier um Einwendungen/ Themenbereiche handelt, die inhaltsgleich mit den Einwendungen einer Vielzahl von Privateinwendern sind (sog. „Sammleinwendungen“), erfolgt an dieser Stelle keine individuelle Zurückweisung; zur Begründung wird vielmehr zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E dieses Beschlusses bei den jeweiligen Themenbereichen verwiesen.

XII.3.7 Bürgerinitiative gegen den Weiterbau der A 1 e.V.

Die „Bürgerinitiative gegen den Weiterbau der A 1 e.V.“ hat mit Schreiben vom 20.09.2018, 13.11.2020, 16.12.2020 und 04.11.2022 zur vorliegenden Planung Stellung genommen.

Diese Einwendungen sind unbegründet und werden daher zurückgewiesen. Da es sich hier um Einwendungen/ Themenbereiche handelt, die inhaltsgleich mit den Einwendungen einer Vielzahl von Privateinwendern sind (sog. „Sammleinwendungen“), erfolgt an dieser Stelle keine individuelle Zurückweisung; zur Begründung wird vielmehr zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E dieses Beschlusses bei den jeweiligen Themenbereichen verwiesen. Soweit sich die Bürgerinitiative den Argumenten und Einwendungen der anerkannten Natur- und Umweltschutzverbände in Rheinland-Pfalz anschließt, wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

Soweit die der Planung zugrunde gelegte Verkehrsprognose angezweifelt und behauptet wird, dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen den Bau der A 1 nicht rechtfertigen würde, ist auch dieser Einwand als unbegründet zurückzuweisen. Die Verkehrsprognose ist sach- und fachgerecht erstellt und genügt den rechtlichen Anforderungen. Sie ist methodisch sach- und fachgerecht erarbeitet worden, beruht auf realistischen Annahmen und ist hinsichtlich des Prognoseergebnisses einleuchtend begründet. Zur Vermeidung von Wiederholungen kann auch hier auf die entsprechenden Ausführungen der Planfeststellungsbehörde an anderer Stelle des vorliegenden Beschlusses (Siehe Kapitel E, Nr. IV) verwiesen werden. Im Übrigen

ergibt sich die Rechtfertigung der Planung zum einen aus der Ausweisung der Baumaßnahme im „vordringlichen Bedarf“ im Bedarfsplan zum FStrAbG und zum anderen daraus, dass die Planung dem gesetzlichen Auftrag nach § 3 FStrG Rechnung trägt (Siehe hierzu Kapitel E, Nr. IV.1).

Auch die Einwände bezüglich der mit der Planung einhergehenden ökologischen Risiken sind unbegründet. Diesbezüglich kann auf die umfassenden Darlegungen zu den umwelt-, natur- und landschaftspflegerischen Belangen in Kapitel E, Nr. X verwiesen werden. Daraus wird deutlich, dass das festgestellte Straßenbauvorhaben allen maßgeblichen rechtlichen Anforderungen genügt und mit ihm keine unzulässigen Projektwirkungen für die Ökologie verbunden sind.

In diesem Zusammenhang ist auch dem Einwand zu widersprechen, dass das hier planfestgestellte Projekt dem Klimaschutz zuwiderlaufen würde. Die Einwendungen zur mangelnden Berücksichtigung des Klimaschutzes wurden u.a. bereits in Kapitel E, Nrn. IV, X.5 und X.6 dieses Beschlusses abgehandelt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird darauf verwiesen.

Unbegründet ist auch der Einwand hinsichtlich der befürchteten Gefährdung des Grundwassers sowie die Forderung der Erweiterung des Wasserschutzgebietes. Die Planung und Ausweisung von Wasserschutzgebieten sowie die Durchführung der dazu notwendigen Rechtsverfahren obliegen der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als obere Wasserbehörde des Landes Rheinland-Pfalz. Die Planung der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau erfolgte in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden. Die Trasse der A 1 berührt keine vorhandenen oder geplanten Wasserschutzgebiete. Ein Ausbau nach den Vorgaben der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag) ist deshalb nicht erforderlich. Ergänzend zu den wassertechnischen Untersuchungen wurde vom Vorhabenträger ein „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ und im weiteren Verfahrensgang hierzu als Deckblatt noch ein „Ergänzender Fachbeitrag“ erstellt. Die dort dargestellten Untersuchungen bestätigen, dass eine Verschlechterung des ökologischen oder des chemischen Zustands der im Bereich der Baumaßnahme befindlichen Oberflächenwasserkörper Trierbach und Ahbach ausgeschlossen werden kann. Das Bauvorhaben steht der Erreichung eines guten Zustands der Oberflächenwasserkörper keinesfalls entgegen. Zudem konnte auch eine Verschlechterung des derzeit guten mengenmäßigen und chemischen Zustands der im Planbereich liegenden Grundwasserkörper ausgeschlossen werden. Das Bauvorhaben steht der Erreichung eines guten Zustands der Grundwasserkörper ebenfalls nicht entgegen. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die vorliegenden wasserrechtlichen Gutachten und Untersuchungen als sachgerecht. Hinsichtlich der Einzelheiten kann hier auf die Darstellungen in Kapitel E, Nr. V.5 verwiesen werden.

Soweit dem Vorhaben der Vorwurf der Steuerverschwendung entgegengehalten wird, ist auch dieser Einwand unbegründet. Die Frage des wirtschaftlichen Einsatzes von Steuergeldern hängt unmittelbar mit der Notwendigkeit des Neubaus der A 1 als Lückenschluss und somit auch mit dem vorliegenden Planfeststellungsabschnitt der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau zusammen. Die Erforderlichkeit ergibt sich aus den gesetzlichen Festlegungen

des Bedarfsplanes. Aufgrund des festgestellten hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist ein volkswirtschaftlicher Nutzen der vorliegenden Neubaumaßnahme gegeben und die gesamtwirtschaftliche und damit das Allgemeinwohl begründende Notwendigkeit festgestellt. Durch den Bau der A 1 wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem gegenständlichen Straßenteilstück und im untergeordneten Straßennetz erheblich verbessert (§ 3 FStrG). Der Vorwurf der Steuerverschwendung ist vor diesem Hintergrund nicht gerechtfertigt.

Der Einwand, dass der Ausbau der B 51 anstelle des hier planfestgestellten Neubaus der A 1 zu präferieren wäre, ist ebenfalls zurückzuweisen. Unter Verweis auf die Alternativenprüfung in Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses sowie den Bedarfsplan ist darauf hinzuweisen, dass das verfolgte Ziel des Lückenschlusses eine durchgängige Autobahnverbindung darstellt. Die Fernverbindung über die westlich gelegene Bundesstraße B 51 und teilweise A 60 stellt keine Alternative zum Lückenschluss der A 1 dar. Die teils einbahnige Bundesstraße ist bzgl. Verkehrskapazität, -qualität und -sicherheit gegenüber einer Autobahnverbindung nachstehend und stellt keine leistungsfähige Alternative dar. Mit dem Lückenschluss der A 1 kommt es darüber hinaus zu Entlastungswirkungen auf dem Streckenzug B 51 / A 60, was in Bezug auf Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs eine Verbesserung und in Bezug auf Lärm- und Luftschadstoffemissionen eine Reduzierung bewirkt.

Soweit die Bürgerinitiative mit Schreiben vom 13.11.2020 den Verzicht auf den Erörterungstermin rügt, wird auf die Erläuterungen in Kapitel E, Nr. III verwiesen.

Die mit Schreiben vom 04.11.2022 vorgetragenen Punkte sind im Wesentlichen inhaltsgleich mit denen des BUND-Schreibens vom 06.12.2022. Diesbezüglich wird daher auf die Ausführungen zum Einwand des BUND verwiesen (s. Kapitel E, Nr. XII 3.1).

XIII. Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen

Die in den Kapiteln B und C angeordneten allgemeinen und besonderen Nebenbestimmungen sind gem. § 1 LVwVfG i.V.m. §§ 36 Abs. 1 und 2 bzw. 74 Abs. 2 VwVfG zulässig und erforderlich, da sie sicherstellen, dass die beantragte straßenrechtliche Planung gemäß § 17 FStrG im Einklang mit den einschlägigen gesetzlichen Regelungen des Planfeststellungsrechts, des Naturschutzrechts, des Umweltschutzrechts, des Immissionsschutzrechts, des Wasserrechts, des Forstrechts, des Jagdrechts, des Energiewirtschaftsrechts und anderer zu beachtender fachrechtlicher Bestimmungen und unter Wahrung schutzwürdiger Belange und Rechte Dritter festgestellt werden kann.

XIV. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde

Die vorliegende Planung ist von einem überwiegenden öffentlichen Interesse getragen. Ihr stehen weder Planungsleitsätze noch sonstige in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die festgestellte Planung erweist sich auch im

Hinblick auf die in die Abwägung einzustellenden öffentlichen und privaten Belange als abwägungsfehlerfrei. Für den Neubau der A 1 zwischen der AS Kelberg und der AS Adenau als Teilabschnitt des Lückenschlusses der A 1 zwischen der AS Blankenheim und der AS Kelberg besteht ein besonderes öffentliches Interesse. Dieses leitet sich von dem im Bedarfsplan abzuleitenden Verkehrsbedarf für das Vorhaben ab. Mit dem vorliegenden Neubau der A 1 (AS Kelberg bis AS Adenau) wird ein bedeutender Teil des Netzschlusses im Fernstraßennetz verwirklicht. Der Lückenschluss ist geeignet, zu einer Verbesserung der überregionalen Verkehrsbeziehungen und des Fernverkehrs beizutragen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erheblich zu verbessern.

Die Planung für das Vorhaben genügt zudem den natur- und umweltschutzrechtlichen Anforderungen. Entsprechend den Regelungen des UVPG erfolgte die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Dabei sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet worden. Das Vorhaben erweist sich auch mit Blick auf seine Wirkungen auf die von der Planung berührten Schutzgüter des § 2 UVPG als verträglich. Namentlich auch unter dem Gesichtspunkt des Schutzgutes „Klima“ und hier insbesondere auch des Makroklimas (Treibhausgasemissionen) stellt sich die Zulassung des Vorhabens auch im Hinblick auf die Klimaschutzziele gemäß Art. 20a GG und des Klimaschutzgesetzes des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz in der Abwägung mit den für das Projekt streitenden besonderen öffentlichen Belange nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG als abwägungsfehlerfrei dar.

Der durch die Realisierung des Vorhabens erfolgende Eingriff in Natur und Landschaft beschränkt sich auf den unbedingt erforderlichen Umfang. Der Eingriff wird nach Maßgabe des Fachbeitrages Naturschutz durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Durch ein Vermeidungs- und Kompensationskonzept sowie die im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss angeordneten Nebenbestimmungen wird zudem gewährleistet, dass die im Vorhabengebiet befindlichen besonders geschützten Arten nicht beeinträchtigt werden bzw. bei den Arten, bei den die Erfüllung von Verbotstatbeständen nicht sicher auszuschließen ist, die Verbote im Wege der Ausnahmezulassung überwunden werden können. Auch für die Tierarten Mittelspecht und Bechsteinfledermaus, für die die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt werden, sowie für die Feldlerche und den Schwarzspecht, bei denen von der Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auszugehen ist, konnte im Wege der Ausnahmeregelung und vorsorglich auch im Wege einer Befreiung die artenschutzrechtliche Zulässigkeit attestiert werden.

Das Vorhaben erweist sich auch im Hinblick auf die im Planfeststellungsbereich gelegenen FFH- und Vogelschutzgebiete habitatschutzrechtlich als verträglich. Dies gilt für die FFH-Gebiete „Obere Kyll und Kalkmulden der Nordeifel“ (RP, DE-5605-306), „Ahrtal“ (RP, DE-5408-302) und „Gewässersystem der Ahr“ (NRW, DE 5605-302) sowie für die Vogelschutzgebiete „Vulkaneifel“ (RP, DE 5706-401) und „Ahrgebirge“ (RP, DE-5507-401 und NRW, DE-5506-

471). Die vom Vorhabenträger hierzu vorgenommenen Untersuchungen haben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zutreffend festgestellt, dass mit dem Straßenbauvorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen der für die drei FFH-Gebiete maßgeblichen Gebietsbestandteile einhergeht. Gleiches gilt für die beiden Vogelschutzgebiete. Ebenso konnte auch eine Zulassung im Hinblick auf die Belegenheit des Vorhabens im „Naturpark Vulkaneifel“ ausgesprochen werden.

Unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärmschutzes besteht keine Notwendigkeit, dem Vorhabenträger die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen aufzugeben. Die durchgeführten Lärmuntersuchungen haben gezeigt, dass negative Auswirkungen durch vom Straßenverkehr ausgehende Lärmemissionen, bei denen nach den einschlägigen immissionsrechtlichen Bestimmungen Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen wären, nicht zu erwarten sind. Insbesondere sind auch keine Lärmschutzmaßnahmen in Folge von Verkehrszunahmen im weiteren untergeordneten Straßennetz anzuordnen.

Die von der Straßenplanung ausgehenden Belastungen mit Luftschadstoffen erweisen sich ebenfalls als unbedenklich. Die vom Vorhabenträger vorgelegten Schadstoffuntersuchungen haben ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Bereich der Neubautrasse der A 1 und auch im untergeordneten Straßennetz sicher eingehalten werden.

Die Entwässerungskonzeption entspricht den wasserwirtschaftlichen Anforderungen. Negative Auswirkungen auf das Grundwasser und auf Oberflächengewässer sind bei der vorgesehenen Entwässerung ausgeschlossen.

Bei einer Gesamtbetrachtung der Wirkungen der Maßnahme ist der hiermit verfolgte Zweck der Herstellung einer großräumigen Fernstraßenverbindung als Teil des Lückenschlusses der A 1 und der damit einhergehenden Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber den Belangen des Naturschutzes, des Wasserhaushaltes und des Lärmschutzes wegen der nach Durchführung von Vermeidungs-, Sicherungs-, Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen verbleibenden allenfalls geringfügigen Beeinträchtigung dieser Belange vorrangig.

Das Vorhaben stellt sich auch mit Blick auf die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums bzw. sonstige private Belange als abwägungsfehlerfrei dar. Soweit die diesbezüglichen Eingriffe unvermeidbar waren und ihnen nicht im Wege von Planänderungen abgeholfen werden konnte, werden die Betroffenen für die sich hieraus ergebenden Beeinträchtigungen im Wege des Entschädigungsrechts angemessen entschädigt.

Auch im Hinblick auf die im Planfeststellungsverfahren von den verfahrensbeteiligten Gemeinden vorgetragenen gemeindlichen Belange erweist sich die hier festgestellte Planung als abwägungsfehlerfrei. Es ist nicht erkennbar, dass die vorliegende Planung in unzumutbarer bzw. unzulässigerweise in Belange und Rechte der im Planbereich gelegenen und von der Planung

räumlich berührten Gemeinden eingreifen würde. Soweit mit dem Straßenbauvorhaben Auswirkungen für die Gemeinden und deren Belange einhergehen, erweisen sich die für das Vorhaben streitenden gewichtigen öffentlichen Belange gegenüber den gemeindlichen Belangen im Rahmen der Abwägung als vorrangig.

Die Planfeststellungsbehörde hat alle im Verfahren eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen in ihre Entscheidung einbezogen. Zudem hat sie sich davon überzeugt, dass auch mit Blick auf die weiteren Planungsabschnitte der A 1 zwischen den Anschlussstellen Adenau und AS Blankenheim dem Vorhaben keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen.

Soweit den Einwendungen nicht ausdrücklich durch entsprechende Regelungen in diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wurde, werden sie gegenüber den für die Planung sprechenden Gründe als nachrangig zurückgewiesen.

Nach sorgfältiger Abwägung kommt die Planfeststellungsbehörde abschließend zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen und die im Beschluss ergänzend getroffenen Regelungen ausgeglichen werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sichergestellt ist. Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwinden könnten.

Die Abwägung der durch das Gesamtvorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange führt deshalb zum Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Planfeststellung des Neubaus der A 1 zwischen der Anschlussstelle Kelberg und Anschlussstelle Adenau von Bau-km ca. 15+466,325 bis ca. 4+920 vorliegen und das Bauvorhaben zulässigerweise realisierbar ist.

F Vollziehbarkeit des Beschlusses

Die hier planfestgestellte Baumaßnahme ist im Bedarfsplan als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung des 6. Änderungsgesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3354) als Vorhaben des „vordringlichen Bedarfs“ ausgewiesen. Nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO i.V.m. § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG hat eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss daher keine aufschiebende Wirkung. Der Planfeststellungsbeschluss ist somit sofort vollziehbar.

G Allgemeine und besondere Hinweise

I. Allgemeine Hinweise

1. Zuständige Straßenbaudienststelle ist die Autobahn GmbH des Bundes, vertreten durch die Geschäftsführer, Friedrichstraße 71, 10117 Berlin, endvertreten durch den Leiter der Niederlassung West, Bahnhofplatz 1, 56410 Montabaur.
2. Zuständige Obere Wasserbehörde, wasserwirtschaftliche Fachbehörde, Obere Naturschutzbehörde und Enteignungsbehörde ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord.
3. Zuständige Behörde für die Ausführung des Gesetzes zum Schutz des Bodens (BBodSchG) sowie des Landesbodenschutzgesetzes (LBodSchG) ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord.
4. Die straßengesetzlichen Voraussetzungen im Sinne von Kapitel B, Nr. 9 ergeben sich aus § 8 a Abs. 4 FStrG.

II. Zuständigkeit für gerichtliche Überprüfung

Gemäß § 50 Abs. 1 Nr. 6 der VwGO entscheidet das Bundesverwaltungsgericht im ersten und letzten Rechtszug über sämtliche Streitigkeiten, die Planfeststellungsverfahren für Vorhaben betreffen, die im Bundesfernstraßengesetz (§ 17e Abs. 1 FStrG i.V.m. der Anlage zu § 17e Abs. 1 FStrG) bezeichnet sind. Der planfestgestellte Neubauabschnitt fällt in den unter der lfd. Nr. 6 der vorgenannten Anlage zu § 17e Abs. 1 FStrG bezeichneten Straßenabschnitt „A 1 Blankenheim-Kelberg“. Für das vorliegende Straßenbauvorhaben zum Neubau der BAB 1, Teilabschnitt von der Anschlussstelle Adenau bis zur Anschlussstelle Kelberg, folgt hieraus die erst- und letztinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts.

H Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1 in 04107 Leipzig erhoben werden.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

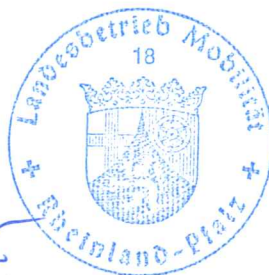
Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie kann nach Maßgabe des § 55 a VwGO auch als elektronisches Dokument bei Gericht eingereicht werden. Der in § 55 d der Verwaltungsgerichtsordnung genannte Personenkreis muss Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (das Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, dieser vertreten durch den Geschäftsführer, Friedrich-Ebert-Ring 14-20, 56068 Koblenz) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gestellt und begründet werden. Die Absätze 2 und 3 gelten entsprechend.

Beglaubigt


(Marion Brinkhaus/ Thomas Fries)



In Vertretung

gez.

(Dr. Markus Rieder)

Leiter der Planfeststellungsbehörde