

## PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS



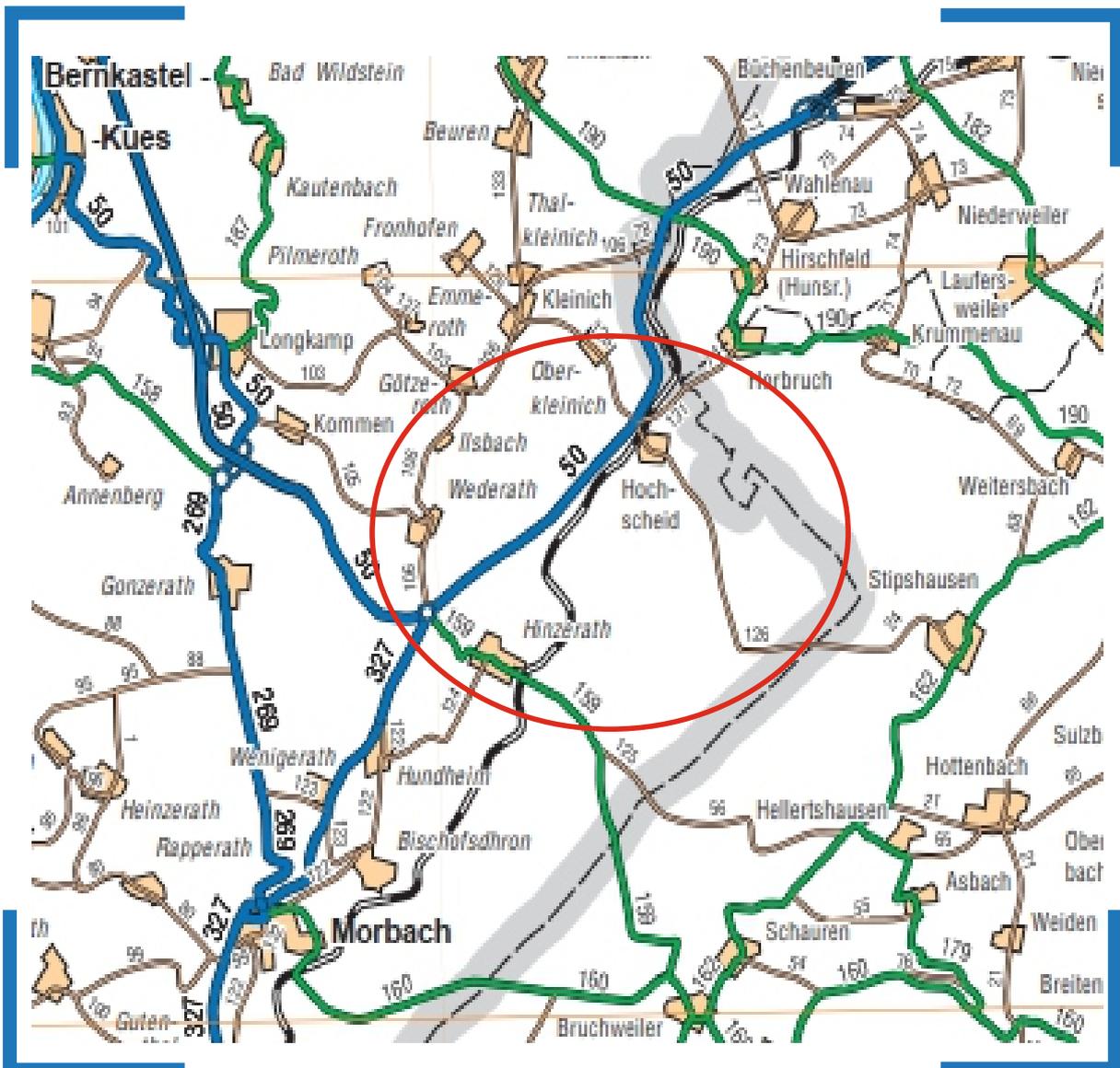
LANDESBETRIEB  
MOBILITÄT  
RHEINLAND-PFALZ

für den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße Nr. 50 (B 50neu)  
zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze  
von ca. Bau-km 96+353 bis 100+981

PLANFESTSTELLUNGS-  
BEHÖRDE

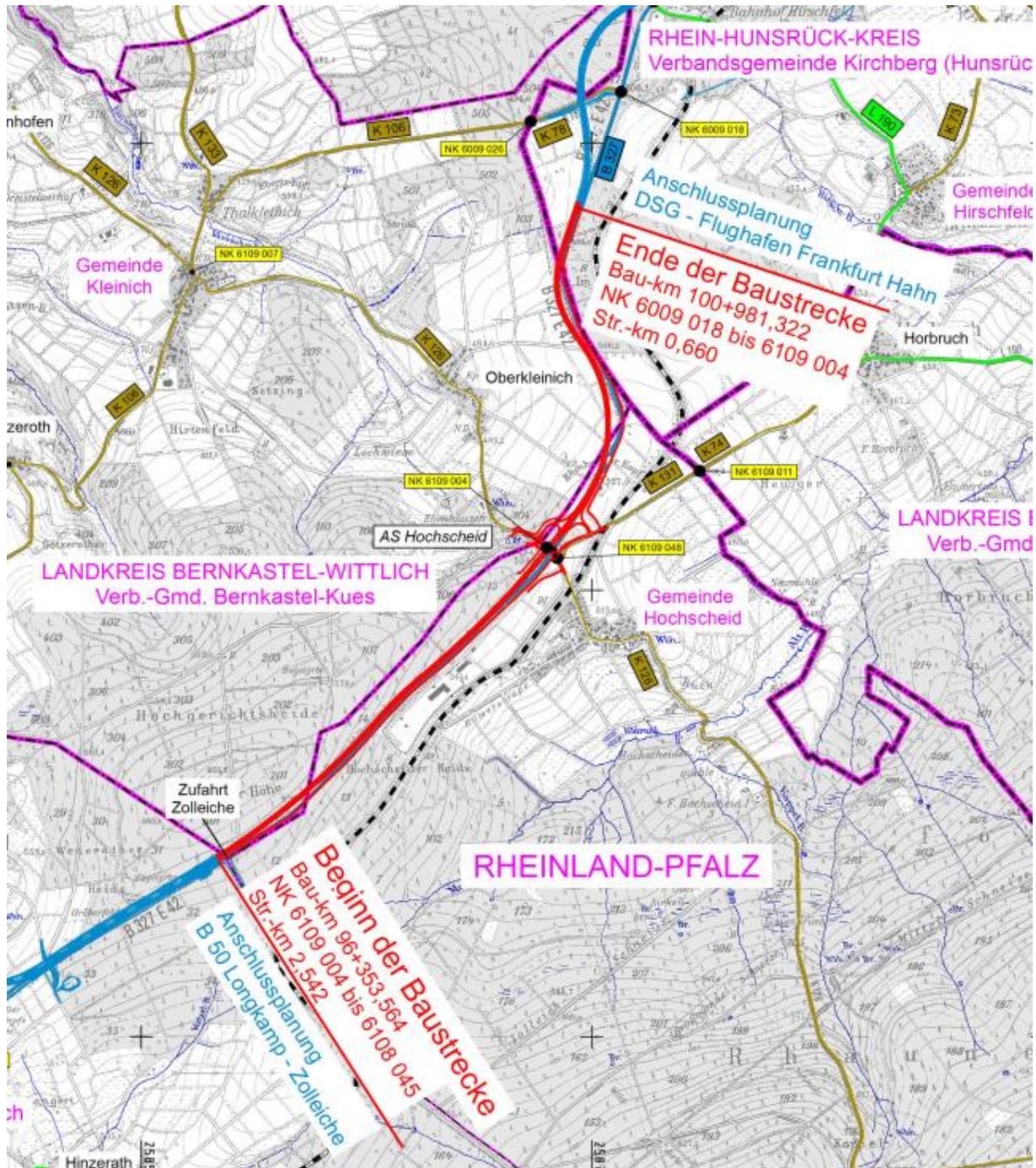
Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20  
56068 KOBLENZ

Aktenzeichen: 02.2 - 1910 - PF 31a/ PF 36  
Datum: 16. Dezember 2022



Rheinland-Pfalz

# Übersichtskarte



**Inhaltsverzeichnis**

<b>Inhaltsverzeichnis .....</b>	<b>A</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen.....</b>	<b>C</b>
<b>A Verfügbarer Teil - Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes.....</b>	<b>1</b>
I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung.....	1
II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung.....	1
III. Regelung zur Abschnittsbildung.....	2
IV. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung.....	2
V. Wasserrechtliche Regelungen.....	3
VI. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens.....	4
VII. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG ...	4
VIII. Genehmigung zur Umwandlung von Wald nach § 14 Abs. 1 Nr. 1 LWaldG.....	5
IX. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren.....	5
X. Festgestellte Planunterlagen.....	5
XI. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses.....	8
XII. Nachrichtliche Anlagen.....	11
XIII. Deckblattplanung.....	11
<b>B Allgemeine Nebenbestimmungen.....</b>	<b>12</b>
<b>C Besondere Nebenbestimmungen.....</b>	<b>16</b>
I. Planänderungen.....	16
II. Leitungen.....	17
III. Naturschutz.....	18
IV. Forstliche Belange.....	20
V. Wasser.....	21
VI. Denkmalschutz.....	22
VII. Lärm.....	23
VIII. Weitere Bestimmungen und Auflagen.....	25
<b>D Verfahrensbeteiligte.....</b>	<b>29</b>
I. Träger öffentlicher Belange.....	29
II. Anerkannte Vereinigungen.....	32
III. Privatpersonen.....	32
<b>E Begründung.....</b>	<b>33</b>
I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens.....	33
II. Zuständigkeit.....	33
III. Verfahren.....	33
IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung.....	35
V. Entwässerung/ Gewässerschutz.....	48
VI. Landwirtschaftliche Belange.....	56
VII. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe).....	57
VIII. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes.....	61

IX.	Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen .....	80
X.	Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen.....	126
XI.	Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde.....	127
<b>F</b>	<b>Allgemeine Hinweise .....</b>	<b>129</b>
I.	Allgemeine Hinweise .....	129
II.	Hinweis auf Auslegung und Zustellung.....	129
<b>G</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>130</b>

## Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen

<b>AEG</b>	Allgemeines Eisenbahngesetz
<b>AVV Baulärm</b>	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
<b>BauGB</b>	Baugesetzbuch
<b>BauNVO</b>	Baunutzungsverordnung
<b>BBodSchG</b>	Bundes-Bodenschutzgesetz
<b>BGB</b>	Bürgerliches Gesetzbuch
<b>BImSchG</b>	Bundes-Immissionsschutzgesetz
<b>16. BImSchV</b>	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
<b>24. BImSchV</b>	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
<b>39. BImSchV</b>	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
<b>BNatSchG</b>	Bundesnaturschutzgesetz
<b>DSchG</b>	Denkmalschutzgesetz
<b>EKrG</b>	Eisenbahnkreuzungsgesetz
<b>FFH-RL</b>	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie
<b>FlurbG</b>	Flurbereinigungsgesetz
<b>FStrG</b>	Bundesfernstraßengesetz
<b>FStrAbG</b>	Fernstraßenausbaugesetz
<b>GemO</b>	Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz
<b>GG</b>	Grundgesetz
<b>KrWG</b>	Kreislaufwirtschaftsgesetz
<b>KSG</b>	Klimaschutzgesetz
<b>LBodSchG</b>	Landesbodenschutzgesetz
<b>LEntEigG</b>	Landesenteignungsgesetz
<b>LKSG</b>	Landesklimaschutzgesetz
<b>LKompVO</b>	Landeskompensationsverordnung
<b>LKompVzVO</b>	Landeskompensationsverzeichnisverordnung
<b>LNatSchG</b>	Landesnaturschutzgesetz
<b>LuftVG</b>	Luftverkehrsgesetz
<b>LVO Erh.ziele</b>	Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten
<b>LPIG</b>	Landesplanungsgesetz
<b>LStrG</b>	Landesstraßengesetz
<b>LUVPG</b>	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>LVwVfG</b>	Landesverwaltungsverfahrensgesetz
<b>LWaldG</b>	Landeswaldgesetz
<b>LWG</b>	Landeswassergesetz
<b>OD-Richtlinien</b>	Ortsdurchfahrten-Richtlinien
<b>Plafe-RL</b>	Planfeststellungsrichtlinien
<b>PlanSiG</b>	Planungssicherstellungsgesetz

<b>PIVereinHG</b>	Planungsvereinheitlichungsgesetz
<b>RE-RL</b>	Richtlinien für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
<b>RiStWag</b>	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
<b>RLuS 2012</b>	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
<b>RLS 19</b>	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
<b>RLS 90</b>	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
<b>ROG</b>	Raumordnungsgesetz
<b>ROV</b>	Raumordnungsverordnung
<b>UmwRG</b>	Umweltrechtsbehelfsgesetz
<b>UVPG</b>	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>UVP-RL</b>	UVP-Richtlinie
<b>VLärmSchR 97</b>	Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997
<b>VwGO</b>	Verwaltungsgerichtsordnung
<b>VwVfG</b>	Verwaltungsverfahrensgesetz
<b>VS-RL</b>	Vogelschutzrichtlinie
<b>WaStrG</b>	Bundeswasserstraßengesetz
<b>WHG</b>	Wasserhaushaltsgesetz
<b>WRRL</b>	Wasserrahmenrichtlinie

**Alle v.g. Rechtsgrundlagen gelten in der jeweils aktuell anzuwendenden Fassung.**

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

### **I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung**

Für den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße Nr. 50 (B 50neu) zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze 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 Deckblattplannunterlagen und den Blauzeichnungen in den Unterlagen ergeben.

### **II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung**

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Wederath, Hinzerath, Kleinich, Hochscheid, Oberkleinich, Horbruch, Hirschfeld und Rhaunen.

Er umfasst den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße Nr. 50 (B 50neu) zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze von ca. Bau-km 96+353 bis 100+981.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere

- der Umbau des bestehenden Knotenpunktes der Bundesstraße mit der Kreisstraße Nr. 126 (K 126) zur planfreien Anschlussstelle Hochscheid in Höhe von ca. Bau-km 98+750 bis 99+600
- der Rückbau der bestehenden „Hunsrückhöhenstraße“ (B 50/ B 327alt) zu einem Verbindungsweg (zweistreifiger Wirtschaftsweg) in Höhe von ca. B 50neu-Bau-km 96+400 bis 100+981
- der Umbau des bestehenden Knotenpunktes der Kreisstraßen Nr. 126 und Nr. 131 (K 131) einschließlich Anbindung des Verbindungsweges in Höhe von ca. B 50neu-Bau-km 98+880
- die Verlegung der K 126 auf ca. 480 m Länge in Höhe von ca. B 50neu-Bau-km 98+880
- die Verlegung der K 131 auf ca. 330 m Länge in Höhe von ca. B 50neu-Bau-km 98+880 bis 99+170
- den Neubau eines Verbindungsweg-Abschnittes (zweistreifiger Wirtschaftsweg) zum Lückenschluss auf ca. 330 m Länge mit verkehrsgerechter Anbindung an die K 131 in Höhe von ca. K 131-Bau-km 0+300
- die Errichtung von Lärmschutzwänden/-wällen
- die Wiederherstellung eines Wald- und Wanderparkplatzes in Höhe von ca. B 50neu-Bau-km 98+860
- die Anpassung des Forst- und Wirtschaftswegenetzes einschließlich der Anlage mehrerer Wendeplatten
- die Anpassung bestehender Zufahrten

- die Durchführung naturschutzfachlicher Kompensationsmaßnahmen einschließlich der Anlage einer Faunabrücke in Höhe von ca. Bau-km 100+750 und der abschnittswisen Herstellung von Wildkatzenschutzzäunen und Fledermausüberflughilfen
  - die abschnittsweise Herstellung von Sicht-, Leit- und Blendschutzwällen
  - die Herstellung und Anpassung entwässerungstechnischer Maßnahmen
  - die Anpassung von Versorgungsanlagen und -einrichtungen
- nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen.

### III. Regelung zur Abschnittsbildung

Es ist grundsätzlich beabsichtigt, die B 50 zwischen Longkamp und dem Flughafen Frankfurt-Hahn durchgehend vierstreifig auszubauen. Die Planung wurde in drei Teilabschnitte aufgeteilt:

- „Longkamp – Bahnhof Zolleiche“
- „Bahnhof Zolleiche – Dienststellengrenze“
- „Dienststellengrenze – Flughafen Hahn“

Sollte wider Erwarten einer der beiden anderen Planungsabschnitte nicht realisiert werden können, so behält der vorliegende Planfeststellungsbeschluss nach wie vor seine Rechtfertigung und kann im festgestellten Umfang umgesetzt werden. Auf die weiteren Ausführungen dazu in Kapitel EIV wird ergänzend hingewiesen.

Die Lagepläne Blatt Nr. 1 und 5 der Unterlage 16.4 (vgl. hierzu Kapitel A X, Nrn. 62 und 63) sehen einen provisorischen Anschluss an den Bestand für den Fall vor, dass der vorliegend festgestellte Teilabschnitt zunächst ohne die am Bauanfang bzw. Bauende unmittelbar anschließenden Abschnitte gebaut wird. Die Feststellung der Lagepläne Blatt Nr. 1 und 5 der Unterlage 16.4 erfolgt daher nur für den Fall, dass die Anschlussabschnitte nicht zeitgleich realisiert werden.

### IV. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung

#### Widmung:

Die im Zuge der hier festgestellten Straßenbaumaßnahme neu entstehenden Straßenflächen der Bundesstraße Nr. 50 (B 50) von ca. Bau-km 96+353 bis 100+981 werden gemäß § 2 Abs. 6 i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 36 Abs. 4 LStrG als **Bundesstraße** i. S. v. § 1 Abs. 2 Ziffer 2 FStrG gewidmet. Dies gilt auch für die Auf-/Abfahrtsäste im Bereich der Anschlussstelle Hochscheid (höhenfreie Kreuzung B 50/ K 126) bei ca. Bau-km 98+750 bis 99+600. Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam.

Die neu hinzukommenden Straßenteile der Kreisstraße Nr. 131 (K 131) im Bereich der Anschlussstelle Hochscheid gelten gemäß § 36 Abs. 5 LStrG als gewidmet (**Kreisstraße** i. S. v.

§ 3 S. 1 Ziffer 2 LStrG). Siehe hierzu auch die Darstellung im Widmungsplan Unterlage 12.1 (Kapitel A, X Nr. 55) sowie im Lageplan Blatt Nr. 3 Kapitel A X Nr. 5). Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam.

Soweit im Zuge der Kreisstraße Nr. 126 (K 126) im Bereich der Anschlussstelle Hochscheid Straßenteile neu hinzukommen, gelten diese ebenfalls gemäß § 36 Abs. 5 LStrG als gewidmet (**Kreisstraße** i. S. v. § 3 S. 1 Ziffer 2 LStrG). Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam.

### **Einziehung**

Die Bundesstraße Nr. 327 (B 327) im Bereich von ca. Bau-km 96+353 bis 100+981 wird gemäß § 2 Abs. 6 FStrG i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 37 Abs. 4 LStrG eingezogen (s. hierzu die Darstellung im Widmungsplan Unterlage 12.1, Kapitel A X Nr. 55). Die Einziehung wird mit der Sperrung wirksam.

Soweit Straßenteile der Kreisstraßen Nr. 126 (K 126) und Nr. 131 (K 131) im Bereich der Anschlussstelle Hochscheid dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten diese gemäß § 37 Abs. 5 LStrG mit der Sperrung als eingezogen.

## **V. 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 eines Regenrückhaltebeckens incl. vorgeschalteter Regenwasserbehandlungsanlage bei ca. Bau-km 97+400 (RRB Nr. 1); Ableitung über Einleitstelle E 3
- Herstellung eines Regenrückhaltebeckens incl. vorgeschalteter Regenwasserbehandlungsanlage bei ca. Bau-km 98+950 (RRB Nr. 2); Ableitung über Einleitstelle E 8
- Herstellung eines Regenrückhaltebeckens incl. vorgeschalteter Regenwasserbehandlungsanlage bei ca. Bau-km 99+225 (RRB Nr. 3); Ableitung über Einleitstelle E 10
- Herstellung eines Regenrückhaltebeckens incl. vorgeschalteter Regenwasserbehandlungsanlage bei ca. Bau-km 100+850 (RRB Nr. 4); Ableitung über Einleitstelle E 14
- Herstellung eines Entwässerungsgrabens vom RRB Nr. 1 in Richtung des vorhandenen Entwässerungssystems entlang des Bahndamms sowie Herstellung von Versickerungsmulden im Bereich des Bahndamms (Lageplan 1.1)

gem. den Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen.

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 unbefristete Erlaubnis erteilt, das in den straßenbegleitenden Entwässerungseinrichtungen gesammelte Niederschlagswasser über die in den Planunterlagen vorgesehenen Einleitstellen

E 1, E 2, E 4 – E 7, E 9 und E 11 bis E 13 abzuleiten. Eine genaue Auflistung der Einleitungsstellen ist dem Anhang 5 zu Unterlage 18.1 „Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen“ (s. Kapitel A XI Nr.14) zu entnehmen.

## **VI. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens**

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Ausbau einer Bundesfernstraße handelt, unterliegt es gemäß § 5 Abs. 1 und 6 UVPG i.V.m. Nr. 14.3 bis 14.6 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, Abschnitt VIII Nr. 4, die Umweltauswirkungen des Vorhabens mit entsprechender Begründung bewertet und bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens berücksichtigt.

## **VII. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG**

Der Bundesrepublik Deutschland wird vorsorglich gem. § 45 Abs. 7 S. 1 Nrn. 4 und 5 und S. 2 BNatSchG eine Ausnahme sowie höchst vorsorglich nach § 67 BNatSchG eine Befreiung von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG für folgende, in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten sowie nach Art. 1 der VS-Richtlinie geschützten Vogelarten erteilt:

### Arten gem. Anhang IV der FFH-RL:

Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Große Bartfledermaus, Großes Mausohr, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Raufhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus, Haselmaus, Wildkatze

### Arten nach Art. 1 der VS-RL:

Amsel, Baumpieper, Bergfink, Blaumeise, Bluthänfling, Buchfink, Buntspecht, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Feldlerche, Feldsperling, Fitis, Gartengrasmücke, Gimpel/ Dompfaff, Goldammer, Grauspecht, Haubenmeise, Hausrotschwanz, Haussperling, Heckenbraunelle, Kleiber, Kleinspecht, Kohlmeise, Mäusebussard, Misteldrossel, Mittelspecht, Mönchsgrasmücke, Neuntöter, Rabenkrähe, Rauchschnalbe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Rotmilan, Schwanzmeise, Schwarzspecht, Schwarzstorch, Singdrossel, Sommergoldhähnchen, Star, Stieglitz/ Diestelfink, Sumpfmehse, Tannenmeise, Turmfalke, Turteltaube, Wacholderdrossel, Waldbaumläufer, Waldkauz, Waldschnepfe, Weidenmeise, Wintergoldhähnchen, Zaunkönig, Zilpzalp

### **VIII. Genehmigung zur Umwandlung von Wald nach § 14 Abs. 1 Nr. 1 LWaldG**

Der Bundesrepublik Deutschland wird im Einvernehmen mit der Zentralstelle der Forstverwaltung (ZdF) als Obere Forstbehörde gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 1 LWaldG für das gegenständliche Straßenbauvorhaben die Genehmigung zur Umwandlung von Wald im Sinne des § 3 LWaldG im Umfang von ca. 26,1 ha erteilt. Die konkret berührten Waldflächen ergeben sich aus den festgestellten Planunterlagen.

### **IX. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren**

Anträge betreffend Inhalt und Umfang der Verfahrensunterlagen, auf Durchführung weiterer Ermittlungen und Einholung oder Hinzuziehung zusätzlicher Gutachten sowie gegen die Art und Weise der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und insbesondere des Anhörungsverfahrens werden zurückgewiesen, soweit über sie nicht bereits im laufenden Verfahren entschieden wurde oder ihnen in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nach Maßgabe der nachfolgenden Regelungen nicht entsprochen wird.

Im Übrigen werden die Sachanträge sowie die Einwendungen und Forderungen auf Unterlassung 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.

### **X. Festgestellte Planunterlagen**

Der festgestellte Plan für die straßenbaulichen, naturschutzfachlichen und wasserwirtschaftlichen Maßnahmen besteht aus den folgenden, mit Feststellungsstempel und Dienstsiegel versehenen Unterlagen:

1. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, bestehend aus 108 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 09.08.2019
2. Lageplan, Unterlage 5, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
3. Lageplan, Unterlage 5, Blatt Nr. 1.1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
4. Lageplan, Unterlage 5, Blatt Nr. 2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
5. Lageplan, Unterlage 5, Blatt Nr. 3, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
6. Detaillageplan, Unterlage 5, Blatt Nr. 3.1, Maßstab 1:500, aufgestellt am 09.08.2019
7. Lageplan, Unterlage 5, Blatt Nr. 3.2, Maßstab 1:2.500, aufgestellt am 09.08.2019
8. Lageplan, Unterlage 5, Blatt Nr. 4, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
9. Lageplan, Unterlage 5, Blatt Nr. 5, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
10. Höhenplan B 50n (Achse 73), Unterlage 6.1, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019
11. Höhenplan B 50n (Achse 73), Unterlage 6.1, Blatt Nr. 2, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019

12. Höhenplan B 50n (Achse 73), Unterlage 6.1, Blatt Nr. 3, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019
13. Höhenplan B 50n (Achse 73), Unterlage 6.1, Blatt Nr. 4, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019
14. Höhenplan B 50n (Achse 73), Unterlage 6.1, Blatt Nr. 5, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019
15. Höhenplan K 126 (Achse 100), Unterlage 6.2, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019
16. Höhenplan Sägewerk (Achse 110), Unterlage 6.3, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:500/50, aufgestellt am 09.08.2019
17. Höhenplan Verbindungsweg (Achse 120), Unterlage 6.4, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019
18. Höhenplan K 131 (Achse 130), Unterlage 6.5, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019
19. Höhenplan Rampen West (Achse 145), Unterlage 6.6, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019
20. Höhenplan Rampe 1 (Achse 140), Unterlage 6.6, Blatt Nr. 2, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019
21. Höhenplan Rampe 2 (Achse 150), Unterlage 6.6, Blatt Nr. 3, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019
22. Höhenplan Rampe 3 (Achse 170), Unterlage 6.6, Blatt Nr. 4, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019
23. Höhenplan Rampe 4 (Achse 180), Unterlage 6.6, Blatt Nr. 5, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019
24. Höhenplan Verbindungsweg (Achse 80), Unterlage 6.7, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt am 09.08.2019
25. Lageplan Immissionsschutzmaßnahme Hochscheid, Unterlage 7, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
26. Lageplan Immissionsschutzmaßnahme Oberkleinich, Unterlage 7, Blatt Nr. 2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
27. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt Nr. 1/7, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
28. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt Nr. 1.1/7, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
29. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt Nr. 2/7, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
30. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt Nr. 3/7, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019

31. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt Nr. 4/7, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
32. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt Nr. 5/7, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
33. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenplan, Legende, Unterlage 9.2, Blatt Nr. 7/7, aufgestellt am 09.08.2019
34. Zaunplan 1, Unterlage 9.2.1, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
35. Zaunplan 2, Unterlage 9.2.1, Blatt Nr. 2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
36. Zaunplan 3, Unterlage 9.2.1, Blatt Nr. 3, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
37. Zaunplan 4, Unterlage 9.2.1, Blatt Nr. 4, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
38. Zaunplan 5, Unterlage 9.2.1, Blatt Nr. 5, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
39. Deckblatt 1 (zu Lageplan 1 und Zaunplan 1), Unterlage 9.2.1a, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 28.10.2020
40. Deckblatt 2 (zu Lageplan 3 und Zaunplan 3), Unterlage 9.2.1a, Blatt Nr. 2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 28.10.2020
41. Deckblatt 3 (zu Lageplan 4 und Zaunplan 4), Unterlage 9.2.1a, Blatt Nr. 3, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 28.10.2020
42. Deckblatt 4 (zu Lageplan 5 und Zaunplan 5), Unterlage 9.2.1a, Blatt Nr. 4, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 28.10.2020
43. Maßnahmenblätter, Unterlage 9.3, bestehend aus 41 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 09.08.2019
44. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
45. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1, Blatt Nr. 1.1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
46. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1, Blatt Nr. 2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
47. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1, Blatt Nr. 3, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
48. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1, Blatt Nr. 3.2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
49. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1, Blatt Nr. 6, Maßstab 1:5.000, aufgestellt am 09.08.2019
50. Deckblatt 5 (zu Grunderwerbsplan 1 und 1.2), Unterlage 10.1a, Blatt Nr. 5, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 28.10.2020
51. Deckblatt 6 (zu Grunderwerbsplan 3), Unterlage 10.1a, Blatt Nr. 6, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 28.10.2020

52. Deckblatt 7 (zu Grunderwerbsplan 4), Unterlage 10.1a, Blatt Nr. 7, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 28.10.2020
53. Deckblatt 8 (zu Grunderwerbsplan 5), Unterlage 10.1a, Blatt Nr. 8, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 28.10.2020
54. Deckblatt zum Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, bestehend aus 58 Seiten (inkl. Inhaltsverzeichnis), aufgestellt am 28.10.2020
55. Umstufungskonzept, Unterlage 12.1, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:10.000, aufgestellt am 09.08.2019
56. Regelquerschnitte B 50, Unterlage 14.2, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:50, aufgestellt am 09.08.2019
57. Regelquerschnitte K 126, Unterlage 14.2, Blatt Nr. 2, Maßstab 1:50, aufgestellt am 09.08.2019
58. Regelquerschnitt Zufahrt Sägewerk, Unterlage 14.2, Blatt Nr. 3, Maßstab 1:50, aufgestellt am 09.08.2019
59. Regelquerschnitte Verbindungsweg, Unterlage 14.2, Blatt Nr. 4, Maßstab 1:50, aufgestellt am 09.08.2019
60. Regelquerschnitte K 131, Unterlage 14.2, Blatt Nr. 5, Maßstab 1:50, aufgestellt am 09.08.2019
61. Regelquerschnitte Rampen, Unterlage 14.2, Blatt Nr. 6, Maßstab 1:50, aufgestellt am 09.08.2019
62. Lageplan 1 – Provisorium, Unterlage 16.4, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
63. Lageplan 5 – Provisorium, Unterlage 16.4, Blatt Nr. 5, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
64. Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen, Unterlage 17.1, bestehend aus 30 Seiten (inkl. Vorblatt und Anlagen), aufgestellt am 09.08.2019
65. Landschaftspflegerischer Begleitplan (Fachbeitrag Naturschutz), Erläuterungsbericht, Unterlage 19.1, bestehend aus 63 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 09.08.2019
66. UVP-Bericht, Unterlage 19.6, bestehend aus 25 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 09.08.2019

## **XI. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses**

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtskarte, Unterlage 2, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:25.000, aufgestellt am 09.08.2019
2. Übersichtslageplan, Unterlage 3, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:5.000, aufgestellt am 09.08.2019
3. Übersichtshöhenplan B 50n, Unterlage 4, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:5.000/500, aufgestellt am 09.08.2019

4. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenübersichtsplan, Unterlage 9.1, Blatt Nr. 1/2, Maßstab 1:5.000, aufgestellt am 09.08.2019
5. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenübersichtsplan, Legende, Unterlage 9.1, Blatt Nr. 2/2, aufgestellt am 09.08.2019
6. Übersicht Zaunlängen, zu Unterlage 9.2.1, bestehend aus 1 Blatt ohne Bezeichnung und ohne Datum
7. Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, Unterlage 9.4, bestehend aus 8 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 09.08.2019
8. Deckblatt zum Grunderwerbsverzeichnis (verschlüsselt), Unterlage 10.2, bestehend aus 24 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 27.10.2020
9. Ermittlung der Belastungsklassen, Unterlage 14.1, bestehend aus 6 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 09.08.2019
10. Charakteristische Querprofile, Unterlage 14.4, Blatt Nrn. 1-17, Stand 05/2019, Maßstab 1:100
11. Wirtschaftswegekonzept, Unterlage 16.1, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:5.000, aufgestellt am 09.08.2019
12. Detaillageplan Sichtweiten und Schleppkurvennachweis, Unterlage 16.3, Blatt Nr. 3.1, Maßstab 1:500, aufgestellt am 09.08.2019
13. Untersuchung der Kfz-bedingten Schadstoffbelastung, Unterlage 17.2, bestehend aus 63 Seiten (inkl. Vorblatt und Anlagen), aufgestellt am 09.08.2019
14. Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen, Unterlage 18.1, bestehend aus 176 Seiten (inkl. Vorblatt und Anhänge), aufgestellt am 09.08.2019
15. Deckblatt Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen, Unterlage 18.1 A, bestehend aus 45 Seiten (inkl. Vorblatt und Anhang 4neu), aufgestellt am 11.11.2022
16. Übersichtslageplan Entwässerung, Unterlage 18.2a, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:5.000, aufgestellt am 11.11.2022
17. Systemzeichnung Regenrückhaltebecken, Unterlage 18.3, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:100, aufgestellt am 09.08.2019
18. Systemzeichnung Sedimentationsanlage (ViaSedi 18L 540), Unterlage 18.3, Blatt Nr. 2, Maßstab 1:100, aufgestellt am 09.08.2019
19. Systemzeichnung Sedimentationsanlage (ViaSedi 18L 450), Unterlage 18.3, Blatt Nr. 3, Maßstab 1:100, aufgestellt am 09.08.2019
20. Detail Fertigteilschacht, Unterlage 18.4, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:25, aufgestellt am 09.08.2019
21. Detail Abläufe, Unterlage 18.4, Blatt Nr. 2, Maßstab 1:25, aufgestellt am 09.08.2019
22. Detail Mulden, Unterlage 18.4, Blatt Nr. 3, Maßstab 1:25, aufgestellt am 09.08.2019
23. Detail Zu- und Auslauf, Unterlage 18.4, Blatt Nr. 4, Maßstab 1:25, aufgestellt am 09.08.2019

24. Katasterplan zur E 1 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
25. Katasterplan zur E 2 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
26. Katasterplan zur E 3 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 3, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
27. Katasterplan zur E 4 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 4, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
28. Katasterplan zur E 5 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 5, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
29. Katasterplan zur E 6 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 6, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
30. Katasterplan zur E 7 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 7, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
31. Katasterplan zur E 8 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 8, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
32. Katasterplan zur E 9 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 9, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
33. Katasterplan zur E 10 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 10, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
34. Katasterplan zur E 11 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 11, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
35. Katasterplan zur E 12 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 12, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
36. Katasterplan zur E 13 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 13, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
37. Katasterplan zur E 14 (Einleitstelle), Unterlage 18.5, Blatt Nr. 14, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
38. Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), Unterlage 18.6, bestehend aus 31 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 09.08.2019
39. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.2, Blatt Nr. 1/3, Maßstab 1:2.500, aufgestellt am 09.08.2019
40. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.2, Blatt Nr. 2/3, Maßstab 1:2.500, aufgestellt am 09.08.2019
41. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und Konfliktplan, Legende, Unterlage 19.2, Blatt Nr. 3/3, aufgestellt am 09.08.2019
42. Fachbeitrag Artenschutz gem. §§ 44, 45 BNatSchG (einschließlich „Ergebnis der Relevanzprüfung“), Unterlage 19.3, bestehend aus 129 Seiten (inkl. Vorblatt und Anhänge), aufgestellt am 09.08.2019

43. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutz, Unterlage 19.3, Blatt Nr. 1/3, Maßstab 1:2.500, aufgestellt am 09.08.2019
44. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutz, Unterlage 19.3, Blatt Nr. 2/3, Maßstab 1:2.500, aufgestellt am 09.08.2019
45. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutz, Legende, Unterlage 19.3, Blatt Nr. 3/3, aufgestellt am 09.08.2019
46. FFH-Vorprüfung (FFH-Gebiet DE 6109-303 „Idarwald“), Unterlage 19.4, bestehend aus 18 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 09.08.2019
47. Prüfung der UVP-Pflicht, Unterlage 19.5, bestehend aus 5 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 09.08.2019
48. Avifaunistisches Fachgutachten, Unterlage 19.7, bestehend aus 32 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 09.08.2019
49. Fachbeitrag Fledermäuse, Unterlage 19.8, bestehend aus 104 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 09.08.2019
50. Verkehrsuntersuchung, Unterlage 22, bestehend aus 87 Seiten (inkl. Vorblatt und Anlagen), aufgestellt am 09.08.2019

## **XII. Nachrichtliche Anlagen**

Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1, Blatt Nr. 1.2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
2. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1, Blatt Nr. 4, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
3. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1, Blatt Nr. 5, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 09.08.2019
4. Grunderwerbsverzeichnis (anonymisiert / verschlüsselt), Unterlage 10.2, bestehend aus 24 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 09.08.2019
5. Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, bestehend aus 54 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt am 09.08.2019
6. Übersichtslageplan Entwässerung, Unterlage 18.2, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:5.000, aufgestellt am 09.08.2019

## **XIII. Deckblattplanung**

Soweit die unter den Abschnitten X. und XI. aufgeführten Planunterlagen mit Aufstellungsdatum 09.08.2019 gegenteilige Angaben gegenüber den festgestellten Deckblattplanunterlagen mit Aufstellungsdatum vom 27./ 28.10.2020 bzw. 11.11.2022 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.
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 29.08.2003 - 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 01.10.2003, 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 Bund-Länder-

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 (vgl. hierzu u.a. Kapitel A X, Nrn. 27 bis 43 und 65 sowie Kapitel A, XI, Nrn. 39 bis 41).

Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 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. Evtl. zukünftige Eingriffe in diese Maßnahmen sind zulässig, soweit hierbei sichergestellt ist, dass die den Maßnahmen zugeordnete naturschutzfachliche Funktion weiterhin gewahrt wird.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 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 zuständige Straßenbaubehörde 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 evtl. 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 Geländeanspruchnahmen 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), unbeschadet etwaiger Kostenbeteiligungen Dritter.

Die Bauausführung obliegt dem Landesbetrieb Mobilität Bad Kreuznach, Eberhard-Anheuser-Straße 4, 55543 Bad Kreuznach.

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 (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 von Einwendungen im Anhörungsverfahren hat sich die Notwendigkeit von Änderungen der ursprünglich offengelegten Planunterlagen ergeben. Die den Vorhabenträger vertretende Straßenbaudienststelle hat insbesondere folgende Planänderungen vorgenommen:

- Der vorgesehene Wildkatzenschutzzaun bzw. Fledermausüberflughilfezaun wird im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Hochscheid (ca. Bau-km 99+125) und dem Bauende bei ca. Bau-km 100+981 verlegt und verläuft künftig zwischen der neuen Straßentrasse der B 50neu und dem zukünftigen landwirtschaftlichen Verbindungsweg auf der Trasse der B 50/B 327alt, um eine unmittelbare Erschließung der angrenzenden land- und forstwirtschaftlichen Flurstücke vom Verbindungsweg aus zu ermöglichen. Ein ursprünglich entlang der Zaunanlagen geplanter Wartungsweg konnte im Änderungsbereich überwiegend entfallen (vgl. Kapitel A X. Nrn. 40 bis 42).
- Die ursprünglich geplanten Wendepplatten bzw. Wendeflächen bei ca. Bau-km 100+400 und ca. Bau-km 100+800 können entfallen, da aufgrund der vorbeschriebenen Verlegung des Wildkatzenschutzzauns bzw. Fledermausüberflughilfezauns und der dadurch angepassten Erschließungsmöglichkeit keine Notwendigkeit mehr zur Anlage dieser Wendeflächen bestand (vgl. Kapitel A X. Nr. 42).
- Die ursprünglich etwas abseits der B 50 bei ca. Bau-km 96+380 geplante Wendepplatte/-fläche wurde aufgrund einer Forderung der Zentralstelle der Forstverwaltung um ca. 200 m in Richtung zur B 50 hin verschoben (siehe Darstellung im Deckblatt 1, Kapitel A X. Nr. 39). Hierdurch verringert sich die vorübergehende Inanspruchnahme im Bereich des Grundstücks Flurstück Nr. 3, Flur 12 der Gemarkung Wederath um ca. 92 m<sup>2</sup> sowie des Grundstücks Flurstück Nr. 14/1, Flur 8 der Gemarkung Kleinich um ca. 91 m<sup>2</sup> (s. Darstellung im Deckblatt 5, Kapitel AX, Nr. 50).
- Der Flächenzuschnitt der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahme 6 A<sub>CEF</sub> wurde in den Grunderwerbsunterlagen korrigiert (s. Deckblatt Nr. 5, Kapitel A X, Nr. 50).

- Die im Bereich des Jagschutzrings bei ca. Bau-km 100+750 liegenden Waldflächen der Ortsgemeinden Hirschfeld und Kleinich wurden aufgrund einer berechtigten Forderung der Ortsgemeinden zum Erwerb vorgesehen (s. Deckblatt Nr. 8, Kapitel A X, Nr. 53).

Die vorgesehenen Planänderungen sind in den Deckblattplanunterlagen mit Aufstellungsdatum vom 27./ 28.10.2020 dargestellt, ebenso die dadurch veränderten Grundstücksbetroffenheiten.

## **II. Leitungen**

Durch die Straßenbaumaßnahme werden Änderungen bzw. Verlegungen an den Versorgungsleitungen der

### **a) Telekom Deutschland GmbH**

### **b) Verbandsgemeindewerke Bernkastel-Kues**

### **c) innogy/ Westnetz GmbH**

erforderlich. 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.

#### Zusatz zu a) Telekom Deutschland GmbH (im Folgenden kurz: Telekom):

Auf Hinweis der Telekom sind eigenmächtige Veränderungen an deren Anlagen durch die Vorhabenträgerin oder durch diese beauftragte Unternehmen nicht zulässig. Erforderliche Arbeiten sind von der Telekom oder einem ihrerseits beauftragten Unternehmen auszuführen.

Das mit der Bauausführung des Straßenbauvorhabens beauftragte Unternehmen und der genaue Baubeginn sind der Telekom mindestens 3 Monate vorher mitzuteilen, damit die erforderlichen Maßnahmen vorbereitet werden können.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an vorhandenen Telekommunikationsanlagen vermieden werden. Die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH ist zu beachten. Die Bauausführenden müssen sich vorher von der Telekom in die genaue Lage dieser Anlagen einweisen lassen (planauskunft.mittet@telekom.de).

#### Zusatz zu b) Verbandsgemeindewerke Bernkastel-Kues:

Von dem Bauvorhaben werden bestehende Anlagen der Wasserversorgung berührt, die anzupassen bzw. umzulegen sind. Die notwendigen Arbeiten sind im Vorfeld der Bauausführung mit den Verbandsgemeindewerken abzustimmen.

#### Zusatz zu c) innogy/ Westnetz GmbH

Im Planungsbereich verläuft eine 20-kV, 1-kV- Kabel und Glasfaser Infrastruktur der Westnetz GmbH. Für die vorhandenen Erdkabel- und Glasfasertrassen ist eine 1 m breite Schutzzone zu berücksichtigen, die - soweit möglich - von Baulichkeiten und Pflanzungen, insbesondere von solchen mit tiefgehenden Wurzeln, freizuhalten ist.

### III. Naturschutz

Nach Maßgabe der festgestellten Planung hat der Vorhabenträger aus naturschutzfachlicher Sicht bei der Vorhabenumsetzung die nachfolgenden Maßnahmen durchzuführen:

- 1 V<sub>AS</sub> - Schaffung vegetationsbasierter Leitstrukturen und Leithilfen
- 2 V<sub>AS</sub> - Bauzeitenregelung
- 3 V<sub>AS</sub> - Baufeldkontrolle (Wald, Gehölze, Gebäude)
- 4 V<sub>AS</sub> - Bau einer Faunabrücke
- 5 V<sub>AS</sub> - Errichtung spezieller Schutzzäune (Wildkatzenzaun, Fledermauszaun)
- 6 A<sub>CEF</sub> - Herrichtung einer Biotopfläche als Lebensraum für die Arten Waldschnepfe, Neuntöter, Baumpieper
- 7 A<sub>CEF</sub> - Schaffung von Strukturhabitaten in der Feldflur zur Steigerung der Lebensraumeignung, für die Feldlerche, den Feldsperling und andere Offenlandarten
- 8 A - Rückbau/ Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen
- 9 A - Eigenentwicklung durch natürliche Sukzession
- 10 E - Waldumbau/Waldentwicklung (Ökokonto Rhaunen)
- 11 G - Initialbegrünung der Bankette, Mulden und Böschungen durch Einsaat
- 12 A - Anpflanzung von Bäumen
- 13 A - Anpflanzung von (Feld)Gehölzen
- 14 V – Schutz naturschutzfachlicher Objekte und Ausweisung von Tabuzonen
- 15 A – Pflanzung von Waldmantelgehölzen im Bereich von BE-Flächen
- 16 A - Ökologischer Waldumbau
- 17 A - Natürliche Waldentwicklung
- 18 V<sub>AS</sub> - Bauzeitenregelung (Schwarzstorch)
- 19 A - Aufhängen von Fledermauskästen

Ergänzend zu den Festsetzungen in den festgestellten Planunterlagen hat der Straßenbaulastträger im Verfahren aufgrund der Stellungnahmen der **Zentralstelle der Forstverwaltung** und der **Kreisverwaltung Rhein-Hunsrück-Kreis (Untere Naturschutzbehörde)** folgende Anpassungen des vorangeführten naturschutzfachlichen Maßnahmenkonzeptes zugesagt, welche zu beachten sind:

- Maßnahme 2 V<sub>AS</sub> - Bauzeitenregelung (Baufeldfreiräumung im Zeitraum außerhalb der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeiten von Vögeln und Sommerquartiersnutzung von Fledermäusen)

Ergänzend zur Regelung des Zeitfensters für die Baufeldräumung ist aufgrund der vorhandenen lichtsensiblen Tierarten in den Herbst-/ Wintermonaten (Zeitraum zwischen 1. Oktober und 1. März) auf eine Ausleuchtung des Baufeldes in der Zeit von 1 Stunde nach Sonnenuntergang bis 1 Stunde vor Sonnenaufgang zu verzichten.

- Maßnahme 6 A<sub>CEF</sub> - Herrichtung einer Biotopfläche als Lebensraum für die Arten Waldschnepe, Neuntöter, Baumpieper:

Der Vorhabenträger hat die Pflege/ Unterhaltung der Kompensationsfläche sicherzustellen.

- Maßnahme 16 A – Ökologischer Waldumbau:

Der Flächenzuschnitt der Maßnahme ist im Rahmen der Bauausführung zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Forstamt Idarwald abzustimmen.

Bei der im Rahmen des Waldumbaus artenschutzfachlich vorgesehenen Entwicklung von Biotop-Bäumen ist der Umfang der betreffenden Biotopbaumgruppen gemäß BAT-Konzept zu reduzieren. Die Auswahl der konkreten Biotopbäume durch den Vorhabenträger hat mit dem Fokus auf Laubbäume und in Abstimmung mit den zuständigen Fortämtern zu erfolgen.

- Maßnahmen 17 A – Natürliche Waldentwicklung:

Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Zentralstelle der Forstverwaltung ein Bewirtschaftungskonzept für die Unterhaltung der Maßnahmenflächen abzustimmen, um unter Einhaltung der konkreten forstfachlichen Anforderungen des vorhandenen Waldbestandes durch eine speziell angepasste Flächenbewirtschaftung zugleich die geplante, funktionale landespflegerische Kompensation zu erbringen. Sollte die Erstellung eines solchen eingeschränkten Bewirtschaftungskonzeptes nicht möglich sein, ist der notwendige, naturschutzfachliche Kompensationsumfang vom Vorhabenträger in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde anderweitig zu erbringen. Für diesen Fall bleibt hierzu eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

- Maßnahmen 19 A – Aufhängen von Fledermauskästen:

Die Auswahl der Bäume zum Aufhängen der Fledermauskästen hat in Abstimmung mit dem Forstamt bzw. dem zuständigen Revierleiter zu erfolgen. Hierbei ist darauf zu achten, dass von den Bäumen keine Gefährdung für Waldbesucher ausgeht, wenn diese künftig aus der Nutzung genommen werden.

Darüber hinaus wird dem Straßenbaulastträger die dauerhafte Sicherstellung der landespflegerischen Maßnahme 15 A – Waldmantelgehölzpflanzung – auferlegt. Da die für diese Maßnahme vorgesehenen Flächen teilweise nur als „vorübergehende Inanspruchnahme“ in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesen sind, ist hier im Rahmen der Bauausführung entweder durch eine dingliche Sicherung oder eine entsprechende vertragliche Vereinbarung mit der jeweils betroffenen Gemeinde die dauerhafte Sicherstellung der landespflegerischen Maßnahmen zu gewährleisten.

Aufgrund der Stellungnahme des **Dienstleistungszentrums Ländlicher Raum Mosel** hat die den Vorhabenträger vertretende Straßenbaudienststelle bei Bedarf weitere Anpassungen des naturschutzfachlichen Maßnahmenkonzeptes insbesondere im Bereich der geplanten Faunabrücke in Aussicht gestellt. Sofern es aufgrund beeinträchtigter land- oder forstwirtschaftlicher Nutzungen erforderlich ist, kann hier im Rahmen der Ausführungsplanung eine Änderung bzw. Ergänzung des Maßnahmenkonzeptes z. B. durch Verlegung von naturschutzfachlichen Maßnahmen bzw. durch produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen erfolgen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass der aufgrund des Straßenbauvorhabens zu erbringende, notwendige landschaftspflegerische Kompensationsumfang und die artenschutzrechtlich notwendigen Maßnahmen nicht funktionell beeinträchtigt werden bzw. im notwendigen Maß ersatzweise anderweitig erbracht werden können. Bei Änderungen der planfestgestellten Maßnahmen ist vorher die Zustimmung der Oberen Naturschutzbehörde einzuholen. Ferner ist eine einvernehmliche Regelung mit evt. betroffenen Grundstückseigentümern erforderlich. Eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt vorbehalten.

Berechtigten Forderungen der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord** als Oberer Naturschutzbehörde (kurz: ONB) folgend, hat der Vorhabenträger nachfolgende Punkte zu berücksichtigen:

- Im Rahmen der Bauabwicklung ist eine antragsgemäße Umsetzung der Baumaßnahme einschließlich der Beachtung der in den festgestellten Planunterlagen aufgeführten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen zu gewährleisten.
- Vor Baubeginn ist eine Umweltbaubegleitung durch fachlich geeignetes Personal einzurichten. Die beauftragte Umweltbaubegleitung ist der ONB vor Baubeginn zu benennen; die Protokolle der Umweltbaubegleitung sind der ONB in regelmäßigen Abständen vorzulegen.
- Der ONB ist vor Baubeginn ein Bauzeitenplan vorzulegen.
- Baubeginn und -abschluss einschließlich Umsetzung der Artenschutzmaßnahmen, vorauslaufender Kompensationsmaßnahmen sowie der Ersatzpflanzungen sind der ONB schriftlich anzuzeigen.
- Geplante Baueinrichtungsflächen sind der ONB vor Baubeginn nachzuweisen.
- Die ordnungsgemäße Verbringung von Überschussmassen ist der ONB anzuzeigen. Vorzugsweise ist ein Wiedereinbau vor Ort anzustreben.
- In Bezug auf zu erhaltende Einzelbäume und Gehölzbestände im Randbereich des Baufelds sind Schutzmaßnahmen gem. DIN 18920 zu beachten.
- Für den Bau der Faunabrücke ist vor Baubeginn eine Ausführungsplanung vorzulegen und mit der ONB abzustimmen.

#### **IV. Forstliche Belange**

In Abstimmung mit der **Zentralstelle der Forstverwaltung (ZdF)** wurde der Umfang der vorhabenbedingten Inanspruchnahme von Wald im Sinne von § 3 LWaldG ermittelt. Der Vorhabenträger hat darlegt, dass sich diese Waldinanspruchnahmen nicht reduzieren lassen und

nur durch einen Verzicht auf das Bauvorhaben vermieden werden könnten. 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 berührten Waldbesitzer. Dem Vorhabenträger wird daher im Wege der Konzentrationswirkung mit diesem Planfeststellungsbeschluss die Genehmigung zur Waldumwandlung nach § 14 Abs. 1 Nr. 1 LWaldG erteilt (vgl. Kapitel A, VIII. des Beschlusses).

Nach § 14 Abs. 2 LWaldG ist der vorhabenbedingte Waldverlust in Form eines waldrechtlichen Ausgleichs zu kompensieren. Im Rahmen des Straßenbauvorhabens ist eine waldrechtliche Kompensation für temporäre und dauerhafte Waldverlust von insgesamt ca. 26,1 ha erforderlich. Dabei erfolgt der Ausgleich für die temporäre Waldumwandlung mit einem Umfang von ca. 7,1 ha durch die geplante Ausgleichsmaßnahme 15 A (Waldmantelgehölzpflanzung aus heimischen Laubholzarten).

In Abstimmung mit der ZdF werden für die dauerhaften Waldumwandlungen auf rund 19 ha Fläche anstelle von Erstaufforstungen waldverbessernde Maßnahmen festgesetzt, deren Umfang sich anhand eines finanziellen Wertäquivalents für eine flächengleiche Ersatzaufforstung ergibt. Die in diesem Umfang umzusetzenden waldverbessernden Maßnahmen werden auf der Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses in einer gesonderten Vereinbarung durch den Vorhabenträger im Einvernehmen mit der ZdF näher festgelegt. Sollte diesbezüglich keine Einigung erzielt werden, bleibt insoweit eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

## V. Wasser

Aufgrund der Stellungnahme der **SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier** als Oberer Wasserbehörde werden dem Vorhabenträger die nachfolgenden Punkte auferlegt:

- Die Baustelleneinrichtung ist so vorzunehmen, dass eine Grundwassergefährdung ausgeschlossen ist. Auf der Baustelle sind zugelassene Ölbindemittel vorzuhalten.
- Beim Umgang mit wassergefährdenden Flüssigkeiten ist größte Sorgfalt anzuwenden. Abfüllvorgänge dürfen nur über Auffangwannen erfolgen. Betankungen sind ständig zu überwachen.
- 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.
- 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 Kap. 1.4 „Bauschutt“ der Technischen Regeln der LAGA zu „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ vom 6. November 1998 zu beachten.

Das Regenrückhaltebecken Nr. 4 bei ca. Bau-km 100+850 soll eine noch näher festzulegende Wassermenge aus dem Anschlussabschnitt „Dienststellengrenze bis Flugplatz Hahn“ aufnehmen. Für die Bemessung des Regenrückhaltebeckens im vorliegenden Abschnitt wurde zunächst nur eine prognostizierte Wassermenge des Folgeabschnittes zugrundegelegt. Sobald im Zuge der Anschlussplanung eine Konkretisierung der zulaufenden Wassermenge erfolgt, wird die Bemessung des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 erneut überprüft. Sollte eine Erweiterung des Regenrückhaltebeckens erforderlich werden, so wird diese im Rahmen der Planung des Anschlussabschnittes vorgenommen.

## VI. Denkmalschutz

Im Zuständigkeitsbereich der **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz, Niederberger Höhe 1, 56077 Koblenz** sind in der Nähe des Planungsbereichs archäologische Fundstellen bekannt. Daher ist zu vermuten, dass auch innerhalb des Planungsbereichs archäologische Befunde vorhanden sind. Der Beginn der Bauarbeiten ist der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz rechtzeitig anzuzeigen (mindestens 2 Wochen vorher per Email unter [landesarchaeologie-koblenz@gdke.rlp.de](mailto:landesarchaeologie-koblenz@gdke.rlp.de) oder telefonisch unter 0261/6675 3000). Nach Abtrag des Oberbodens muss die Baufläche durch einen Mitarbeiter der vorgenannten Dienststelle der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz gesichtet werden.

Im Zuständigkeitsbereich der **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (GDKE), Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Trier, Rheinisches Landesmuseum Trier, Weimarer Allee 1, 54290 Trier** wurde das gesamte Vorhabengebiet als archäologische Verdachtsfläche eingestuft. Es ist damit zu rechnen, dass bei Bodeneingriffen auch bisher unbekannte archäologische Kulturdenkmäler bzw. Funde nach §§ 3 und 16 DSchG RLP zutage treten können. Um Art und Umfang von mutmaßlich betroffenen archäologischen Befunden festzustellen, sind zur Sachverhaltsermittlung im Vorfeld jeglicher Erdeingriffe geophysikalische Prospektionen nach archäologischen Vorgaben durchzuführen. In bewaldetem Gelände ist eine magnetische Prospektion nach dem Fällen der Bäume und dem Fräsen der Baumstümpfe vor dem Entfernen der Wurzelstöcke vorzunehmen. In Freiflächen (Wiesen, Acker- gelände) sind die magnetischen Prospektionen vor jeglichen Bodeneingriffen vorzunehmen. Aufgrund der Prospektionsergebnisse wird dann die weitere archäologische Begleitung des überplanten Areals erfolgen. Es können weitere archäologische Untersuchungen oder archäologische Ausgrabungen erforderlich werden. Die inhaltliche und zeitliche Planung der Prospektionsmaßnahmen ist vom Vorhabenträger mit der GDKE, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Trier abzustimmen. Bei der Vergabe der Prospektionsarbeiten ist die GDKE, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Trier nachrichtlich zu informieren. Die ausführende

Fachfirma ist auf die Notwendigkeit einer für die Prospektion zuvor bei der GDKE, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Trier einzuholenden, projektspezifischen Nachforschungsge-  
nehmigung gemäß § 21 Abs. 1 DSchG RLP hinzuweisen. Die Prospektionsergebnisse sind der GDKE, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Trier sowohl in digitaler als auch in ana-  
loger Form rechtzeitig zu übermitteln.

Gemäß Hinweis der GDKE, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Trier sind im Bereich der Wendepalte in Höhe von ca. Bau-km 96+375 und im Bereich der Anschlussstelle Hoch-  
scheid Grabhügelfelder bzw. Hügelgräber bekannt, so dass diese Bereiche durch Ausgrabun-  
gen untersucht und dokumentiert werden müssen. Die notwendigen archäologischen Doku-  
mentations- und Bergungsarbeiten sind abhängig vom Umfang der geplanten Bodeneingriffe  
und daher unter Berücksichtigung entsprechend erforderlicher Vorplanungen und eines even-  
tuell mehrmonatigen Zeitbedarfs der archäologischen Arbeiten rechtzeitig von der Straßen-  
baudienststelle mit der GDKE, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Trier abzustimmen.

Die Straßenbaudienststelle hat bei der Ausschreibung und Vergabe der Straßenbauarbeiten  
die bauausführenden Firmen und alle mit der Bauausführung Betrauten auf Seiten des Vor-  
habenträgers auf die Beachtung der Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes – DSchG –  
hinzuweisen (insbesondere auf die Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflichten nach den  
§§ 16-21 DSchG sowie die Regelung zur Ordnungswidrigkeit nach § 33 Abs. 1 Nr. 33 DSchG  
und möglicher Geldbußen nach § 33 Abs. 2 DSchG). Jeder zu Tage kommende archäologi-  
sche Fund ist unverzüglich zu melden und die Fundstelle soweit als möglich unverändert zu  
lassen. Fundgegenstände sind gegen Verlust zu sichern.

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

## **VII. Lärm**

Der Straßenbaulastträger ist beim Ausbau der Bundesstraße Nr. 50 (B 50neu) im hier festge-  
stellten Abschnitt grundsätzlich verpflichtet, nachteilige Auswirkungen durch von der ausge-  
bauten Straße ausgehenden Lärmbelastungen auf die benachbarte Wohnbebauung zu ver-  
meiden. Dieser Verpflichtung hat er zunächst durch die Wahl der Trasse nachzukommen.  
Wenn trotz der richtigen Wahl der Trasse nachteilige Lärmauswirkungen auf benachbarte  
Wohnbebauung zu erwarten sind, hat er diese durch aktive Lärmschutzmaßnahmen auf ein  
zumutbares Maß zu verringern; erst wenn danach noch immer unzumutbare Lärmauswirkun-  
gen auf die benachbarte Wohnbebauung verbleiben, ist den Eigentümern der betroffenen  
Häuser passiver Lärmschutz an den zum dauernden Aufenthalt bestimmten Wohnräumen zu  
gewähren.

Der Straßenbaulastträger hat die von der B 50neu ausgehenden Lärmauswirkungen auf die  
der Straße benachbarte Wohnbebauung in einer Schalltechnischen Untersuchung überprüft.

Nach dem Ergebnis der Untersuchung sind unzumutbare Lärmauswirkungen auf benachbarte Wohnbebauung zu erwarten.

Der Straßenbaulastträger ist daher zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet. Er wird nach Maßgabe der festgestellten Pläne aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden/-wällen durchführen.

Ein zu Wohnzwecken genutztes Gebäude im Bereich einer ehemaligen Tankstelle unmittelbar an der B 50/ B 327alt (Außenbereich der Ortsgemeinde Hochscheid) kann mit der Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen nicht vollständig vor unzumutbaren Verkehrsgeräuschen geschützt werden, da der dazu erforderliche aktive Lärmschutz außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen würde und daher dem Straßenbaulastträger nicht aufgegeben werden kann. Diesem Wohngebäude steht daher ergänzend passiver Lärmschutz zu.

Es handelt sich im Einzelnen um:

Wohngebäude Straße, Hausnummer	Etagen, Himmelsrichtung
Gemarkung Hochscheid, Flur 4, Flurstück 7/2 -(ehemalige) Tankstelle-	EG, NO EG, NW 1. OG, SW 1. OG, NO 1. OG, NW

Der Straßenbaulastträger wird dem Grunde nach verpflichtet, den Eigentümern des vorgenannten Gebäudes die notwendigen Aufwendungen in Geld auszugleichen, welche für die erforderlichen Schutzmaßnahmen gegen den die Immissionsgrenzwerte überschreitenden Verkehrslärm aufgewendet werden müssen (sog. „passiver Lärmschutz“).

Es ist jedoch ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass passive Lärmschutzmaßnahmen nur insoweit durchgeführt werden können, als sich aus der Anwendung der Bestimmungen der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 und aus der 24. Bundesimmissionsschutzverordnung kein Ausschluss oder keine Einschränkung des Anspruches ergibt.

Ausschlüsse und/oder Einschränkungen können sich hierbei insbesondere aus folgenden Gesichtspunkten ergeben:

- Lärmschutzmaßnahmen sind nur insoweit notwendig, als nicht bereits ein ausreichender Lärmschutz vorhanden ist. Dabei sind die einschlägigen bauordnungsrechtlichen Bestimmungen (z.B. Wärmeschutzverordnung und Landesbauordnung in der jeweils geltenden Fassung, Auflagen im Bebauungsplan oder in der jeweiligen Baugenehmigung, u.ä.) zu berücksichtigen.
- Lärmschutzmaßnahmen werden nicht erstattet für bauliche Anlagen, die bei Auslegung der hier festgestellten Pläne noch nicht genehmigt waren.

- In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nacht-Immissionsgrenzwert überschritten ist. Danach wird passiver Lärmschutz für Wohnraum gewährt, soweit der Tagwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafräumen ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich.
- Der Umfang der Erstattung umfasst bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen der zu schützenden baulichen Anlagen, die geeignet sind, die Einwirkungen durch Verkehrslärm in dem erforderlichen Umfang zu mindern. Hierzu gehören auch Lüftungen, z.B. für Schlafräume, Kinderzimmer und Räume mit Ofenheizung. Umfassungsbauteile sind Fenster, Türen, Wände, Decken und Dächer, die die zu schützenden Räume unmittelbar nach außen abschließen, sowie Decken unter nicht ausgebauten Dächern. Zu den erstattungsfähigen Aufwendungen gehören bei Fenstern und Türen nur solche in gleicher Größe und Ausführung wie die bisher vorhandenen. Außerdem können erforderliche Anpassungsarbeiten (wie z.B. Verputz- und Malerarbeiten) im Fensterbereich erstattet werden. Ein Abzug "Neu für Alt" ist nicht vorzunehmen.

Der sich aus der Anwendung der Verkehrslärmschutzrichtlinien und der 24. Bundesimmissionschutzverordnung ergebende tatsächliche Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen wird im Rahmen der Bauausführung durch die zuständige Straßenbaubehörde ermittelt.

Soweit intensiv genutztes Wohnumfeld (Balkone, Terrassen, Hausgärten oder sonstiger Wohnaußenbereich) bei Überschreitung der Tagesgrenzwerte am maßgeblichen Immissionsort nicht aktiv geschützt werden kann, hat der Straßenbaulastträger auch dafür einen angemessenen Entschädigungsausgleich (Billigkeits- bzw. Enteignungsentschädigung) zu gewähren. Die Entschädigungsermittlung erfolgt ebenfalls durch die zuständige Straßenbaubehörde im Zuge der Bauabwicklung.

Im Übrigen wird auf die schalltechnischen Untersuchungsunterlagen hingewiesen (s. Kapitel AX, Nr. 64).

### **VIII. Weitere Bestimmungen und Auflagen**

1. Sofern bei der Baudurchführung unerwartete Kontaminationen bekannt werden bzw. auftreten, ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz als zuständige Behörde nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz bzw. Landesbodenschutzgesetz zu beteiligen.
2. Gemäß dem Hinweis des **Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr** ist die B 50 im Vorhabensbereich als Militärstraße ausgewiesen (MilStr. 753). Die Mindestanforderungen an Straßen des Militärstraßengrundnetzes sind insoweit zu beachten. Der Vorhabenträger hat Beginn und Fertigstellung des Bauvorhabens dem Landeskommmando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkerring 9, 65189 Wiesbaden (Email: LKdoHEVerklnfra@Bundeswehr.org) anzuzeigen.
3. Der Forderung des **Dienstleistungszentrums Ländlicher Raum Mosel** mit Bezugnahme auf das vereinfachte Flurbereinigungsverfahren Hochscheid folgend, werden Art,

Lage, Länge, Breite und Befestigung, der in den gegenständlichen Planunterlagen festgestellten landwirtschaftlichen Wege, einschließlich deren Anbindung, sowie die damit im Zusammenhang stehenden Entwässerungsanlagen unter den Vorbehalt einer etwaigen anderweitigen Festlegung durch den Wege- und Gewässerplan im v.g. flurbereinigungsrechtlichen Verfahren gestellt. Gleiches gilt auch für die landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, soweit deren Zweckbestimmung eine Verlegung auf andere Flächen zulässt; auch diese können durch entsprechende Regelungen in dem vorgenannten Flurbereinigungsverfahren in Abstimmung mit dem Vorhabenträger auf andere Flächen verlegt werden, soweit die Obere Naturschutzbehörde einer Verlegung zustimmt.

4. Berechtigten Hinweisen des **Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz (LGB)** folgend, hat der Vorhabenträger nachfolgende Punkte zu beachten:

Im Hinblick auf die Erkenntnisse zum „Bergbau/ Altbergbau“ ist im betreffenden Vorhabenbereich im Vorfeld der Bauausführung unter Einbeziehung eines Baugrundberaters bzw. Geotechnikers eine objektbezogene Baugrunduntersuchung vorzunehmen. Sofern die Umsetzung der landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen den Einsatz von schweren Geräten erfordert, ist für diese Bereiche eine erneute Anfrage zur Ermittlung des möglichen Gefährdungspotentials unter dem Aspekt „Bergbau/ Altbergbau“ beim LGB zu stellen.

Betreffend der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das Schutzgut „Boden“ ist die Einhaltung der einschlägigen DIN-Normen sicherzustellen.

Unter dem Aspekt „Ingenieurgeologie“ ist vor Baudurchführung ebenfalls eine vorlaufende Baugrunduntersuchung durchzuführen. Alle insoweit erstellten geotechnischen Berichte (mit UTM 32-Koordinaten der Bohrpunkte) und die Dokumentation der Bohr- und Sondier-Ergebnisse sind dem LGB zu übermitteln. Im Übrigen sind die einschlägigen DIN-Normen zu beachten.

5. Gemäß der Stellungnahme des **Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz** werden durch das Bauvorhaben drei Höhenfestpunkte gefährdet. Durch den Vorhabenträger ist daher rechtzeitig vor der Bauausführung im Rahmen eines Ortstermins mit dem Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation RLP abzustimmen, ob eine Erhaltung oder Verlegung der Höhenfestpunkte erforderlich ist.
6. Berechtigten Forderungen der **Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte** hinsichtlich der im Vorhabenbereich befindlichen DB-Strecke (2021 Langenlonsheim – Hermeskeil) entsprechend, hat der Straßenbaulastträger folgende Punkte zu berücksichtigen:
- Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.
  - Bei den Bauarbeiten hat das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen. Die Standsicherheit der Bahnanlagen muss jederzeit erhalten bleiben. Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert

werden. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe/ Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen. Vor der Durchführung der Rodungsarbeiten entlang der Bahngleise ist zu prüfen, ob Sicherungsmaßnahmen erforderlich werden. Erforderliche Sicherungsmaßnahmen sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB Netz AG abzustimmen (Ansprechpartner: Melanie Wirok, Regionalnetz PFZ/RHW, DB Netz AG, Lachener Str. 112, 67433 Neustadt a.d.W., Tel. 06321-851371, E-Mail: melanie.wirok@deutschebahn.com).

- Das Betreten von Bahnanlagen ist nach § 62 EBO grundsätzlich untersagt und bedarf daher im Einzelfall einer Genehmigung. Bei notwendiger Betretung für die Bauausführung muss der Bauherr bei der DB Netz AG (Ansprechpartner: Frau Wirok, s.o.) rechtzeitig einen schriftlichen Antrag stellen. Die Bahnanlagen dürfen in keinem Falle ohne Genehmigung der DB Netz AG betreten werden.
- Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- /Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist (Ansprechpartner - Frau Wirok, s.o.).
- Oberflächen- und sonst. Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Die örtliche Entwässerungssituation (z.B. Vorflutverhältnisse, Durchlassausläufe, -zugänge) darf u.a. durch Geländeänderungen nicht zu Ungunsten der DB AG verändert werden.
- Bei Kreuzungen mit Bahngelände ist für neue Querungen der Gleisanlage mit Leitungen, Durchlässen, u.a. ein Gestattungsvertrag mit der DB AG, DB Immobilien, Region Mitte abzuschließen. Im Rahmen der Erneuerung des bestehenden Durchlasses DN 1000 unter den Bahngleisen ist zu prüfen, ob der bestehende Gestattungsvertrag ggf. anzupassen ist. Besteht noch kein Vertrag, ist ein solcher abzuschließen (Ansprechpartner: DB AG, DB Immobilien, Region Mitte, Vertragsrecht Camberger Str. 10, 60327 Frankfurt, E-Mail: vertragsrecht-mitte@deutschebahn.com). Der Abschluss oder die Anpassung des Gestattungsvertrages ist vor Baubeginn erforderlich. Für die Prüfung der Leitungskreuzungen mit Bahngelände sind mindestens 16 Wochen einzuplanen. Informationen zur Leitungskreuzungen, Antragstellung und dem Prüfverfahren sind im Internet unter folgender Adresse abrufbar: [http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/immobilien/Verlegung\\_von\\_Leitungen.html](http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/immobilien/Verlegung_von_Leitungen.html)
- Hinsichtlich Anlagen und Leitungen Dritter ist der Bauherr verpflichtet, die örtlich zuständigen Versorgungsunternehmen (Strom, Gas, Wasser, Kanal usw.) über evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen selbst zu befragen und deren Lage örtlich festzulegen.

- Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.
  - Es ist zu beachten, dass durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen Emissionen entstehen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.
  - Es wird auf § 64 EBO hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebs-einrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherheitseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.
  - Bei Schäden, die der Deutschen Bahn AG aus der Baumaßnahme entstehen, gelten die Haftungsregelungen kraft Gesetzes oder vertraglicher Vereinbarung.
7. Der Straßenbaulastträger wird verpflichtet, vor Übergabe der B 50alt als Wirtschaftsweg in die Unterhaltungslast der Ortsgemeinden Hirschfeld, Kleinich und Hochscheid eine gemeinsame Abnahme mit der Ortsgemeinde sowie der zuständigen Fachabteilung der jeweiligen Verbandsgemeindeverwaltung durchzuführen.
8. Der Bund als Vorhabenträger strebt eine Einstufung der B 50 neu als Kraftfahrstraße im Sinne von § 18 StVO an. Die Regelung einer hierfür ggf. erforderlichen Teileinziehung nach § 2 Abs. 4 FStrG, einer Einschränkung des Gemeingebrauchs nach § 7 Abs. 2 FStrG bzw. etwaiger weiterer Anordnungen nach sonstigen Bestimmungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Vielmehr werden solche Regelungen bzw. Anordnungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem eigenständigen Verfahren zu treffen sein.

## **D Verfahrensbeteiligte**

### **I. Träger öffentlicher Belange**

- 1. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3, Fontainengraben 200, 53123 Bonn**
  - Schreiben vom 13.11.2019, Az. 45-60-00/IV-284-19 SPFV
  - Schreiben vom 15.03.2021, Az. IV-284-19-PFV (per E-Mail)(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VIII, Nr. 2 des Beschlusses)
- 2. Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Mosel, Görresstraße 10, 54470 Berncastel-Kues**
  - Schreiben vom 15.11.2019, Az 11114-HA6.1
  - Schreiben vom 30.03.2021, Az 11114-HA6.1(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt III und Abschnitt VIII, Nr. 3 sowie Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.1 des Beschlusses)
- 3. Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken, Untermainkai 23-25, 60329 Frankfurt**
  - Schreiben vom 11.05.2019, Az. 55141-551pt/110-8240#028
  - Schreiben vom 16.03.2021, Az. GA 55141 (per E-Mail)
- 4. Generaldirektion Kulturelles Erbe RLP, Direktion Landesarchäologie Außenstelle Koblenz, Niederberger Höhe 1, 56077 Koblenz**
  - Schreiben vom 09.09.2019, Az. 2019.0749.1
  - Schreiben vom 26.03.2021, Az. 2019.0749.2 (per E-Mail)(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VI des Beschlusses)
- 5. Generaldirektion Kulturelles Erbe RLP, Direktion Landesarchäologie Außenstelle Trier, Rheinisches Landesmuseum Trier, Weimarer Allee 1, 54290 Trier**
  - Schreiben vom 11.02.2020, -ohne Zeichen- (per E-Mail)
  - Schreiben vom 25.03.2021, -ohne Zeichen- (per E-Mail)(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VI des Beschlusses)
- 6. Landesamt für Geologie und Bergbau RLP, Emy-Roeder-Straße 5, 55129 Mainz**
  - Schreiben vom 28.11.2019, Az. 3240-1141-19/V1(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VIII, Nr. 4 des Beschlusses)
- 7. Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation RLP, Von-Kuhl-Str. 49, 56070 Koblenz**
  - Schreiben vom 25.09.2019, Az. 26 121-4 (per E-Mail)
  - Schreiben vom 05.01.2022, ohne Zeichen (per E-Mail)(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VIII, Nr. 5 des Beschlusses)
- 8. Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Stresemannstr. 3-5, 56068 Koblenz**
  - Schreiben vom 19.11.2019, Az. 4270-1971/41
  - Schreiben vom 29.03.2021, -ohne Zeichen- (per E-Mail)(vgl. Auflagenregelungen in Kapitel B, Nr. 8, Kapitel C Abschnitte III und V sowie Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.2 des Beschlusses)

9. **Zentralstelle der Forstverwaltung**, Le Quartier Hornbach 9, 67433 Neustadt a.d.W.
- Schreiben vom 22.11.2019, Az. 3.1-6313
  - Schreiben vom 28.11.2019, Az. 3.1-6313
  - Schreiben vom 06.04.2021, Az. 3.1-6313 (per E-Mail)
  - Schreiben vom 13.07.2021, Az. ohne Zeichen (per E-Mail)
- (vgl. Auflagenregelungen in Kapitel C Abschnitte I, III und IV sowie Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.3 des Beschlusses)
10. **Gemeinde Morbach**, Bahnhofstraße 19, 54497 Morbach
- Schreiben vom 11.11.2019, Az. 3-651-21/B50neu
  - Schreiben vom 25.03.2021, Az. 3-651-21/B50neu
- (s. Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.8 des Beschlusses)
11. **Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich**, Kurfürstenstraße 16, 54516 Wittlich
- Schreiben vom 11.11.2019, -ohne Zeichen-
  - Schreiben vom 19.03.2021, -ohne Zeichen- (per E-Mail)
  - Schreiben vom 12.04.2021, Az. 07 54 B50neu
- (s. Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.9 des Beschlusses)
12. **Kreisverwaltung Rhein-Hunsrück-Kreis**, Fachbereich Kreisentwicklung, Ludwigstraße 3-5, 55469 Simmern
- Schreiben vom 13.11.2019, Az. 2121-00005-19
  - Schreiben vom 25.03.2021, Az. 2121-00005-19 (per E-Mail)
- (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt III des Beschlusses)
13. **Ortsgemeinde Hirschfeld, d.d. Verbandsgemeindeverwaltung Kirchberg**, Marktplatz 5, 55481 Kirchberg
- Schreiben vom 06.11.2019, Az. 3.1.1.5/651-00
  - Schreiben vom 12.04.2021
- (vgl. Auflagenregelungen in Kapitel CVIII, Nr. 7 sowie Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.10 des Beschlusses)
14. **Ortsgemeinde Hochscheid, d.d. Verbandsgemeindeverwaltung Bernkastel-Kues**, Gestade 18, 54470 Bernkastel-Kues
- Schreiben vom 16.11.2019, -ohne Zeichen-
  - Schreiben vom 21.11.2019, Az. III-3.1/
- (s. Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.11 des Beschlusses)
15. **Ortsgemeinde Horbruch, d.d. Verbandsgemeindeverwaltung Herrstein-Rhaunen**, Brühlstraße 16, 55756 Herrstein
- Schreiben vom 13.11.2019, -ohne Zeichen-
- (s. Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.12 des Beschlusses)
16. **Ortsgemeinde Kleinich, d.d. Verbandsgemeindeverwaltung Bernkastel-Kues**, Gestade 18, 54470 Bernkastel-Kues
- Schreiben vom 14.11.2019, -ohne Zeichen-
  - Schreiben vom 16.11.2019, -ohne Zeichen-
- (s. Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.13 des Beschlusses)

- 17. Ortsgemeinde Kommen, d.d. Verbandsgemeindeverwaltung Bernkastel-Kues, Gestade 18, 54470 Bernkastel-Kues**  
- Schreiben vom 16.11.2019, -ohne Zeichen-  
(s. Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.14 des Beschlusses)
- 18. Ortsgemeinde Longkamp, d.d. Verbandsgemeindeverwaltung Bernkastel-Kues, Gestade 18, 54470 Bernkastel-Kues**  
- Schreiben vom 16.11.2019, -ohne Zeichen-  
(s. Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.15 des Beschlusses)
- 19. Ortsgemeinde Monzelfeld, d.d. Verbandsgemeindeverwaltung Bernkastel-Kues, Gestade 18, 54470 Bernkastel-Kues**  
- Schreiben vom 16.11.2019, -ohne Zeichen-  
(s. Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr.1.16 des Beschlusses)
- 20. Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues, Gestade 18, 54470 Bernkastel-Kues**  
- Schreiben vom 16.11.2019, -ohne Zeichen-  
(s. Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.17 des Beschlusses)
- 21. Verbandsgemeinde Kirchberg, Marktplatz 5, 55481 Kirchberg**  
- Schreiben vom 06.11.2019, Az. 3.1.1.5/651-00  
- Schreiben vom 20.09.2019, -ohne Zeichen-  
- Schreiben vom 12.04.2021, Az. 3.1.1.5/561-00  
(vgl. Auflagenregelungen in Kapitel CVIII, Nr. 7)
- 22. Industrie- und Handelskammer Koblenz, Schlossstraße 2, 56068 Koblenz**  
- Schreiben vom 22.11.2019, -ohne Zeichen-
- 23. Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Trier, Gartenfeldstr. 12a, 54295 Trier**  
- Schreiben vom 20.11.2019, Az. 14-06.12 Thö/el-schl  
- Schreiben vom 25.03.2021, Az. 14-06.12 Tho/el  
(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt I, III und Abschnitt VIII, Nr. 3 sowie Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.7 des Beschlusses)
- 24. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte, Camberger Straße 10, 60327 Frankfurt am Main**  
- Schreiben vom 19.11.2019, Az. CS.R-M-L(A), TÖB-FFM-19-63197/Wg  
(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VIII, Nr. 6 sowie Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.4 des Beschlusses)
- 25. Zweckverband Schienenpersonennahverkehr RLP Nord, Friedrich-Ebert-Ring 14-20, 56068 Koblenz**  
- Schreiben vom 23.09.2019, -ohne Zeichen- (per E-Mail)
- 26. Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Südwest, PTI 14, Ref. PBB, Polcher Str. 15-19, 56727 Mayen**  
- Schreiben vom 10.09.2019, -ohne Zeichen- (per E-Mail)  
- Schreiben vom 01.04.2021, -ohne Zeichen- (per E-Mail)  
(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt II des Beschlusses)

- 27. Verbandsgemeindewerke Bernkastel-Kues**, Gestade 18, 54470 Bernkastel-Kues
- Schreiben vom 26.09.2019, Az. FB V - WH
  - Schreiben vom 25.03.2021, Az. FB V – WH
- (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt II sowie Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.5 des Beschlusses)
- 28. Westnetz GmbH (innogy), Regionalzentrum Trier**, Eurener Straße 33, 54294 Trier
- Schreiben vom 18.11.2019, Az. DRW/F-TP-BW
- (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt II sowie Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 1.6 des Beschlusses)

## II. Anerkannte Vereinigungen

- 1. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.**, Hindenburgplatz 3, 55118 Mainz
- Schreiben vom 18.11.2019, Az. 5960-BW-64
  - Schreiben vom 18.11.2019, Az. 5960-BW-64/35103, vertreten durch Kreisgruppe Bernkastel-Wittlich, Karl-Heinz Sülflow, Zum Zeppwingert 28, 56850 Enkirch
- (s. Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 3 des Beschlusses)
- 2. Naturschutzbund Rheinland-Pfalz**, Frauenlobstr. 15-19, 55118 Mainz
- Schreiben vom 19.11.2019, Az. 13727/2019 (NABU Gruppe Wittlich), vertreten durch Gruppe Wittlich, Karl-Heinz Sülflow, Zum Zeppwingert 28 in 56850 Enkirch
- (s. Zusatz in Kapitel E Abschnitt IX, Nr. 3 des Beschlusses)

## 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 FStrG nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. 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. Zuständigkeit**

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz ist gemäß § 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 18.12.2001, 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 22.12.2008, GVBl. S. 317, i.V.m. der Organisationsverfügung über die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr (LSV) vom 05.01.2007, veröffentlicht im Staatsanzeiger vom 15.01.2007, Seite 2, für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zuständig.

### **III. Verfahren**

- **Antragstellung**

Die Planunterlagen für den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße Nr. 50 (B 50neu) zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Bad Kreuznach vom 12.08.2019, Az.: A.13-12-0021.01-I/70 zur Durchführung des Anhörungsverfahrens und zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugeleitet worden.

- **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. VI und Kapitel E, Abschnitt VIII. Nr. 4 verwiesen.

- **Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die in Kapitel A, Nrn. AX, AXI und AXII genannten Unterlagen mit Aufstellungsdatum 09.08.2019 haben in der Zeit vom 23.09.2019 bis 22.10.2019 bei folgenden Offenlagestellen

zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt: Verbandsgemeindeverwaltung Kirchberg, Verbandsgemeindeverwaltung Rhaunen, Verbandsgemeindeverwaltung Bernkastel-Kues sowie Gemeindeverwaltung Morbach. Zeit und Ort der Planauslegung sind vorher rechtzeitig und ortsüblich 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 22.11.2019 vorgebracht werden.

Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 03.09.2019 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. Die nach den geltenden Rechtsvorschriften anerkannten Vereine wurden mit Schreiben vom 03.09.2019 über das Straßenbauvorhaben unterrichtet und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme.

- Deckblattplanunterlagen

Aufgrund von Einwendungen/ Stellungnahmen im Anhörungsverfahren wurden im Jahr 2020 Deckblattplanunterlagen erstellt (s. hierzu auch Auflagenregelung in Kapitel C, I - Planänderungen -). Diese Deckblattplanunterlagen konnten ohne eine förmliche ergänzende Beteiligung gem. § 73 Abs. 8 VwVfG Bestandteil der festgestellten Planunterlagen werden, da die hiervon erstmals oder stärker betroffenen Träger öffentlicher Belange die Änderungen entweder gefordert haben oder diese mit ihnen im Zuge der Erstellung der Planunterlagen abgestimmt wurden. Eine stärkere Betroffenheit von Privatpersonen wird durch die Deckblattplanung nicht verursacht.

Aufgrund der Einführung der „Richtlinien für die Entwässerung von Straßen“ (REwS 21) erfolgte 2022 eine Aktualisierung der entwässerungstechnischen Planung. Die entsprechenden Deckblattplanunterlagen (Unterlage 18.1 A „Deckblatt Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen“ und Unterlage 18.2a „Übersichtslageplan Entwässerung“) konnten ohne eine förmliche ergänzende Beteiligung gem. § 73 Abs. 8 VwVfG Bestandteil der Planunterlagen werden, da hierdurch keine Planänderungen verursacht wurden, die eine erstmalige oder stärkere Betroffenheit von Trägern öffentlicher Belange oder Privatpersonen ausgelöst hätten.

- Verzicht Erörterungstermin

Im vorliegenden Verfahren wurden von mehreren Beteiligten Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen erhoben. Daher wurde zunächst für den 24.11.2020 ein Erörterungstermin terminiert; die ortsübliche Bekanntmachung des Termins erfolgte in den Mitteilungsblättern der Verbandsgemeindeverwaltungen Kirchberg, Herrstein-Rhaunen und Bernkastel-Kues sowie der Gemeindeverwaltung Morbach am 05. bzw. 06.11.2020.

Da die bestehenden Einschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie insbesondere durch die 12. Corona-Bekämpfungsverordnung des Landes Rheinland-Pfalz weiter verschärft wurden, musste dieser Termin jedoch wieder abgesagt werden. Die Absage des Termins wurde in den Mitteilungsblättern der Verbandsgemeindeverwaltungen Kirchberg, Herrstein-Rhaunen und Bernkastel-Kues sowie der Gemeindeverwaltung Morbach am 13. bzw. 19.11.2020 ortsüblich bekannt gemacht.

Aufgrund weiter anhaltender Beschränkungen durch die Corona-Pandemie hat sich die Anhörungsbehörde im März 2021 entschlossen, von der Möglichkeit des § 17a Nr. 1 FStrG i.V.m. § 5 Abs. 1 des Planungssicherstellungsgesetzes (PlanSiG) Gebrauch zu machen und auf die Durchführung des Erörterungstermins zu verzichten. Dies wurde den Einwendern sowie den Trägern öffentlicher Belange, die eine Stellungnahme abgegeben hatten, mit Schreiben vom 10.03.2021 mitgeteilt; dem Anschreiben war die Erwiderung des Vorhabenträgers zu der jeweiligen Stellungnahme / Einwendung beigelegt. Den Beteiligten wurde die Möglichkeit eingeräumt, sich hierzu bis zum 06.04.2021 zu äußern. Gegen den Verzicht auf den Erörterungstermin wurden von keinem Verfahrensbeteiligten Einwendungen erhoben.

- Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens

Die Planfeststellungsbehörde stellt 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.

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 vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße Nr. 50 (B 50neu) zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze fest.

Hierzu wird im Folgenden näher ausgeführt:

##### Planrechtfertigung, Erforderlichkeit der Maßnahme

Für das hier festgestellte Straßenbauvorhaben für den vierstreifigen Ausbau der B 50 zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze besteht eine hinreichende Planrechtfertigung. Diese ergibt sich vor allem aus der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen. Dies gilt nicht nur für den hier festgestellten Teilabschnitt, sondern auch für die sich anschließenden Nachbarabschnitte „Longkamp – Zolleiche“ bzw. „Dienststellengrenze – Flughafen Hahn“.

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 gemäß der Anlage zum 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbG) vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3354) überein, der auf dem Bundesverkehrswegeplan 2030 aufbaut. Der Bedarfsplan weist das Vorhaben als „laufend und festdisponiert“ aus. Nach § 1 Abs. 2 FStrAusbG 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, für die Planfeststellung nach § 17 FStrG und auch im Falle einer gerichtlichen Überprüfung für ein angerufenes

Gericht verbindlich.

Grundsätzlich sind beim Bau von Bundesfernstraßen die §§ 1 Abs. 1, 3 Abs. 1 und 4 FStrG zu beachten, wonach diese ein zusammenhängendes Netz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen müssen. Die hier festgestellte Straßenbaumaßnahme erfüllt diese Voraussetzungen, da sie einen Teil des Netzschlusses im Verlauf einer zwischen der A 1 bei Wittlich und der A 61 bei Rheinböllen zu schaffenden leistungsfähigen Straßenverbindung darstellt.

Die vorhandene B 50 ist im vorliegenden Streckenabschnitt von der B 327 überlagert. Die B 327 verläuft als Hunsrückhöhenstraße zwischen Hermeskeil und Koblenz in nord-südlicher Richtung.

Der vorliegende Streckenabschnitt der Hunsrückhöhenstraße hat bereits heute eine hohe verkehrliche Bedeutung als überregionale Verbindung mit sehr hohem Erschließungswert. Mit dem vorgesehenen und teilweise im Bau befindlichen Neu- und Ausbau der B 50 zwischen der A 1 und der A 61 wird diese Funktion noch einmal deutlich erhöht; dadurch wird sich auch die Verkehrsbelastung erhöhen.

Die vorhandene Streckenführung weist Sicherheitsdefizite auf, da durch den guten Ausbauzustand mit einer gestreckten Linienführung und einem relativ breiten Straßenquerschnitt von ca. 8 bis 8,50 m eine Sicherheit vorgetäuscht wird, die nicht durchgehend gegeben ist. So führen Unstetigkeiten in der Linie aber auch im Höhenverlauf zu Lücken in den Sichtfeldern. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sowie des hohen Schwerverkehrsanteils entsteht eine Gefährdung durch ein hohes Geschwindigkeitsniveau sowie durch Überholvorgänge.

Hinzu kommt, dass die B 50/ B 327 nicht anbaufrei ist. Eine Reihe von Wald- und Wirtschaftswegen sind direkt angebunden und auch der höhengleiche Knotenpunkt bei Hochscheid liegt in einem un stetigen Streckenabschnitt der Bundesstraße.

Die Strecke liegt in einer Unfallhäufungslinie zwischen Hinzerath und Hochscheid, auf der sich bereits mehrere Unfälle mit schweren Personenschäden ereignet haben.

Der Straßenbaulastträger hat sich daher entschlossen, die B 50 im vorliegend festgestellten Abschnitt vierstreifig auszubauen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie - zusammen mit den beiden anschließenden Ausbauabschnitten – eine durchgehend vierstreifige Verbindung von der A 1 bei Wittlich sowie der A 61 bei Rheinböllen zu schaffen. Die straßenbaulichen Entwurfsparameter werden entsprechend der künftigen Verkehrsfunktion festgelegt, die Straße wird anbaufrei geführt und durch die 4-Streifigkeit wird der Überholdruck durch den hohen Lkw-Verkehrsanteil gemindert. Das Wirtschaftswegenetz wird nach einem geänderten Konzept über den Knotenpunkt bei Hochscheid und rückwärtige Verbindungen weiterhin erschlossen. Auch die vorgesehene planfreie Anbindung im Bereich des Knotenpunktes bei Hochscheid mit ausreichend lang dimensionierten Ein- und Ausfädelungsfahrestreifen trägt wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Darüber hinaus wird der Verkehrsablauf durch den vorgesehenen Ausbau kontinuierlicher und stetiger. Die weitgehende Minimierung von starken Brems- und Anfahrvorgängen führt zu geringeren Emissionen als im Bestand. Durch den geplanten Bau der Faunabrücke bei ca. Bau-

km 100+750 in Verbindung mit den vorgesehenen Schutzzäunungen entlang der Strecke werden auch die durch den Verkehr auf der derzeitigen Hunsrückhöhenstraße hervorgerufenen starken Hemmnisse von Wechsel- und Austauschbeziehungen von Tierarten deutlich verringert.

Der vorliegend planfestgestellte Abschnitt stellt den mittleren von insgesamt 3 Abschnitten zwischen der B 50 bei Longkamp und dem Flughafen Hahn dar. Sofern der vorliegende Planungsabschnitt unter Verkehr geht, ohne das Vorhandensein der angrenzenden Folgeabschnitte, erfolgt der Übergang auf die bestehende B 327 gem. den Darstellungen in den festgestellten Lageplänen Blatt 1 bzw. Blatt 5 der Unterlage 16.4. (s. Kapitel A, AX, Nrn. 62 und 63 dieses Beschlusses). Der eigene Verkehrswert des Abschnitts von Bahnhof Zolleiche bis Dienststellengrenze ist durch diese provisorischen Anbindungsstellen gesichert.

Die vorliegend festgestellte Planung stellt aufgrund der vorgenannten Punkte einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung im großräumigen Straßennetz dar und ist somit im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts „vernünftigerweise geboten“.

#### Vorgeschichte der Planung

Der vorliegende Abschnitt bildet einen Netzschluss im Verlauf einer zwischen der A 1 bei Wittlich und der A 61 bei Rheinböllen zu schaffenden leistungsfähigen Straßenverbindung. Die B 50 verläuft derzeit noch aus Richtung Wittlich (Anschluss Autobahnkreuz Wittlich an die A 1, ausgebaut bis AS Platten) kommend durch das Moseltal und ab Bernkastel-Kues über Longkamp zur Hunsrückhöhenstraße und weiter über Simmern bis nach Rheinböllen mit Anschluss an die A 61. Zwischen der Anschlussstelle bei Platten (B 50a) bis Longkamp ist die B 50 bereits vierstreifig gebaut.

Zwischen Büchenbeuren (Flughafen Frankfurt-Hahn) und dem Anschluss an die A 61 bei Rheinböllen ist die B 50 bereits durchgehend 4-streifig ausgebaut. Die Lücke zwischen diesen beiden Abschnitten sollte ursprünglich mit der sog. „Kautenbachlinie“ als neu zu bauende Verbindung geschlossen werden. Diese Neubauplanungen wurden jedoch 2011 aufgegeben, stattdessen erfolgt der geplante Lückenschluss nun durch einen Ausbau der bestehenden B 50/ B 327.

#### Ziele der Raumordnung / Landesplanung

Das vorliegende Planfeststellungsverfahren für den vierstreifigen Ausbau der B 50 zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze steht auch mit den Vorgaben des Landesentwicklungsprogrammes (LEP IV) des Landes Rheinland-Pfalz vom April 2008 und mit den zwischenzeitlich erfolgten drei Teilfortschreibungen und der beabsichtigten 4. Teilfortschreibung im Einklang. Die erste, dritte und die beabsichtigte vierte Fortschreibung behandelt insbesondere die Rahmenbedingungen der nachhaltigen Energieversorgung; die zweite Teilfortschrei-

bung ergänzt die Ziele und Grundsätze der Landesentwicklung. Die genannten Fortschreibungen stehen der vorliegenden Planung nicht entgegen.

Nach dem Landesentwicklungsprogramm (LEP) IV ist die B 327 als Straße für den überregionalen Verkehr (Kategorie II) ausgewiesen. Diese sichern die Verbindungen von Mittelzentren zu den zugehörigen Oberzentren oder Verbindungen zwischen benachbarten Mittelzentren. Ferner dienen sie der Anbindung großräumig bedeutsamer Erholungsgebiete und Verkehrsverknüpfungspunkte an Straßen der Kategorie I. Das Vorhaben ist Gegenstand des Ziels 150 des LEP IV „Folgende Lücken im Netz der großräumigen Verbindungen sind mit Priorität zu schließen, um vollwertige Verkehrswege zu erhalten [...] und Weiterführung als vierstreifige B 50 (Hochmoselübergang) bis zur A 61 bei Rheinböllen“.

Der regionale Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald weist für die vorliegende Maßnahme angrenzend ein Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft aus. Der regionale Raumordnungsplan Region Trier 1985 mit Teilfortschreibung 1995 weist im o.g. Gebiet angrenzend eine sehr gut bis gut geeignete landwirtschaftliche Nutzfläche aus. Nach dem Entwurf des neuen regionalen Raumordnungsplans Region Trier (Stand: Januar 2014) liegt das o.g. Vorhaben angrenzend in einem Vorranggebiet Forstwirtschaft.

Die v.g. Vorranggebiete wurden im Rahmen der Planung beachtet. Durch die vorliegend festgestellte Planung kommt es weder zu erheblichen Nachteilen für die Landwirtschaft noch für die Forstwirtschaft (s. hierzu auch die entsprechenden Ausführungen in Kapitel E, VI dieses Beschlusses). Die Obere Landesplanungsbehörde hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorliegend festgestellte Maßnahme geäußert. Die vorliegend festgestellte Planung steht daher mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung im Einklang.

### Planungskonzeption

Die vorliegende Planung umfasst den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße Nr. 50 (B 50) im Streckenabschnitt zwischen der vorhandenen Zufahrt zum ehemaligen Verladebahnhof „Zolleiche“ an der derzeitigen B 50/ B 327 und der Dienststellengrenze (DSG) zwischen den LBM-Dienststellen Bad Kreuznach und Trier. Die Dienststellengrenze wird durch die Kreisgrenze zwischen den Landkreisen Bernkastel-Wittlich und Rhein-Hunsrück-Kreis definiert. Innerhalb der ca. 4,6 km langen Ausbaustrecke liegt der Knotenpunkt B 50 /B 327/ K 126/ K 131 bei Hochscheid, der im Rahmen der vorliegenden Planung bedarfsgerecht als Anschlussstelle Hochscheid zu einem höhenfreien Knotenpunkt umgebaut wird.

Die vorhandene B 50 ist im vorliegenden Streckenabschnitt von der B 327 überlagert. Die B 327 verläuft als Hunsrückhöhenstraße zwischen Hermeskeil und Koblenz in nord-südlicher Richtung. Die B 50 führt in Ost-West-Richtung von der A 1 bei Wittlich über den Hunsrück bis zur A 61 bei Rheinböllen. Als eines der größten Infrastrukturprojekte im Südwesten Deutschlands wird die B 50neu vom Autobahnkreuz Wittlich, A 1/ A 60 in mehreren Abschnitten bis zur A 61 durchgehend mit 4 Fahrstreifen neu- bzw. ausgebaut. Im östlichen Abschnitt etwa zwischen Flughafen Frankfurt-Hahn bei Sohren und der A 61 ist der Neu-/Ausbau bereits fertig

gestellt. Der westliche Abschnitt zwischen der A 1 und Longkamp, hierin enthalten die Moselüberquerung mit dem sog. „Hochmoselübergang“, ist ebenfalls fertiggestellt. Der verbleibende Netzschluss zwischen Longkamp und dem Flughafen Frankfurt-Hahn soll in 3 Abschnitten umgesetzt werden.

Der vorliegend festgestellte Ausbauabschnitt „Bahnhof Zolleiche bis Dienststellengrenze“ hat eine Länge von ca. 4.628 m und schließt unmittelbar an die Nachbarabschnitte „Longkamp – Zolleiche“ im Westen bzw. „Dienststellengrenze – Flughafen Hahn“ im Osten an. Er bildet einen Netzschluss im Verlauf einer zwischen der A 1 bei Wittlich und der A 61 bei Rheinböllen zu schaffenden leistungsfähigen Straßenverbindung und ist als solche nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008 der Verbindungsfunktionsstufe 0 zugeordnet.

Die Trassierung der B 50neu orientiert sich im Grund- und Aufriss aus Gründen der Eingriffsminimierung und der Wirtschaftlichkeit weitestgehend am Verlauf der bestehenden Hunsrückhöhenstraße sowie am Gelände.

Der Straßenquerschnitt wird in Anlehnung an den RQ 28 als Sonderquerschnitt SQ 27 ausgebildet. Die Unterscheidung liegt in der gegenüber dem RQ 28 um 1 m reduzierten Mittelstreifenbreite. Die beiden Fahrbahnen mit jeweils 2 Fahrstreifen und einem Standstreifen haben eine befestigte Breite von 10,50 m. Der derzeitige Kreuzungsbereich mit den Kreisstraßen K 126 und K 131 bei Hochscheid wird zum teilplanfreien Knotenpunkt in der modifizierten Form eines sogenannten halben Kleeblattes umgebaut. Die Rampen von und zur B 50neu sind dabei aufgrund der besonderen Zwangspunkte nicht an ein und denselben Straßenzug angebunden. Im Knotenpunkt sind Verzögerungs- und Beschleunigungsfahrstreifen in der Breite des durchgehenden Hauptfahrstreifens von 3,50 m geplant.

Etwa 200 m vor dem Ende der Baustrecke an der Dienststellengrenze ist eine Faunabrücke als 3-feldrige Überführung geplant, welche die beiden Richtungsfahrbahnen der B 50neu und auch die parallel verlaufende heutige Hunsrückhöhenstraße unterführt. Der entlang der Gesamtstrecke vorgesehene ca. 2,5 m hohe Wildkatzen- bzw. teils damit kombinierte höhere Fledermausschutzzaun wird an das Bauwerk angeschlossen und geht in einem Abstand von rd. 50 m zu allen Bauwerksenden in einen blickdichten Blendschutzzaun über.

Alle Böschungen werden in einer Regelneigung von 1:1,5 ausgebildet. Der weit überwiegend herzustellende Wildkatzen-/Fledermausschutzzaun wird am Ausrundungsende der Böschungen positioniert.

Die vorhandene Hunsrückhöhenstraße wird als Weg für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr auf eine Fahrstreifenbreite von 4,75 m zurückgebaut. Zum Schutz vor gegenseitiger Beeinträchtigung sind dennoch abschnittsweise Sicht- und Blendschutzanlagen in Form von Erdwällen vorgesehen. Durch die anbaufreie Führung der B 50neu werden Anpassungen im Wirtschaftswegenetz erforderlich. Die bestehenden Feld- und Waldwege werden ggf. einzeln zur Erschließung der Baustelle benötigt. Soweit die Wege keine ausreichende Tragfähigkeit besitzen, werden diese zeitweise verbessert und nach Abschluss der Arbeiten zurückgebaut. Eine Umleitung erfolgt über das klassifizierte Straßennetz.

Die Baumaßnahme geht mit einem Überschuss von rd. 28.900 m<sup>3</sup> an Erdmaterial und von rd. 36.000 m<sup>3</sup> an Oberboden einher. Die gewonnenen Bodenmassen werden nach LAGA klassifiziert. Unbrauchbare oder überschüssige Massen werden soweit wie möglich innerhalb des Baufeldes (Dämme, Lärm-, Leit- und Sichtschutzwälle) bzw. bei entsprechender Kontamination auf zugelassenen Deponien eingebaut.

Das anfallende Oberflächenwasser wird in den Einschnittsbereichen in Entwässerungsmulden gesammelt und über Sammel- und Abschlagskanäle den geplanten vier Regenrückhaltebecken zugeführt, dort zurückgehalten und mittels Drosselorgan gedrosselt in vorhandene angrenzende Entwässerungseinrichtungen abgeleitet. Allen Becken ist eine Regenwasserbehandlungsanlage vorgeschaltet. In den Bereichen, in denen die Straße in Dammlagen verläuft, wird das Oberflächenwasser über Bankett und Dammböschung breitflächig in das angrenzende Gelände abgeleitet. Eine Mittelstreifenentwässerung in Form eines Mittelstreifenkanals ist dort vorgesehen, wo eine der beiden Richtungsfahrbahnen der B 50neu zum Mittelstreifen hin geneigt ist.

#### Derzeitiges Netz und Verkehrsbelastung

Zur Ermittlung der derzeitigen und zukünftigen Verkehrsbelastung im Zuge der B 50/ B 327 wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, die Bestandteil der offen gelegten Planunterlagen war (s. hierzu Unterlage 22, Kapitel A, AXI, Nr. 50). Es handelt sich hierbei um eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung „B50/ B327/ L190 Flughafen Frankfurt-Hahn“ auf das Jahr 2014 (Stand: 01/2018). Dies war notwendig, da in der aktuell vorliegenden Verkehrsuntersuchung („Intraplanprognose 2020“) von einer zu positiven Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn und damit von einem zu hohen Passagier- und Cargoaufkommen ausgegangen wurde. Während das Passagieraufkommen maßgeblich den Quell- und Zielverkehr des Pkw-Verkehrs am Flughafen bestimmt, wird durch die am Flughafen bewegte Tonnage des Cargo das Schwerverkehrsaufkommen beeinflusst.

Im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung wurde daher insbesondere das zukünftige Quell- und Zielverkehrsaufkommen am Flughafen Frankfurt-Hahn neu ermittelt und auf ein aktualisiertes Straßennetz umgelegt. Ferner wurden neben weiteren Entwicklungen bezüglich des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet auch zukünftige Netzentwicklungen berücksichtigt. Als Prognosehorizont ist das Jahr 2030 vorgesehen.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) der B 50/ B 327 lag im Jahr 2014 (Analyse-Nullfall 2014) bei ca. 8.090 Kfz/Tag im Abschnitt nördlich des Netzknoten 6109 004 (Hochscheid) und ca. 8.970 Kfz/Tag südlich davon. Für die vorliegende Planung ist gem. Planfall 1 - 2030 der Verkehrsuntersuchung mit folgenden Verkehrsbelastungen zu rechnen:

Querschnittsbelastung, Prognose 2030:

Abschnitt Bhf. Zolleiche - AS Hochscheid: 20.030 Kfz/24h, Schwerverkehr 5.710 SV/24h (28,5 %)

Abschnitt AS Hochscheid - Dienststellengrenze: 18.410 Kfz/24h, Schwerverkehr 5.650 SV/24h (30,7 %)

### Abschnittsbildung

Wie bereits dargelegt, soll die B 50neu vom Autobahnkreuz Wittlich, A 1/ A 60 in mehreren Abschnitten bis zur A 61 durchgehend mit 4 Fahrstreifen neu- bzw. ausgebaut werden. In Teilen ist dies bereits erfolgt; der noch fehlende Bereich zwischen Longkamp und dem Flughafen Frankfurt-Hahn soll in folgenden 3 Abschnitten umgesetzt werden:

- „Longkamp – Bahnhof Zolleiche“
- „Bahnhof Zolleiche bis Dienststellengrenze“
- „Dienststellengrenze – Flughafen Hahn“

Die Teilabschnitte sind so gewählt worden, dass jeder für sich genommen auch einen eigenen Verkehrswert bildet, d.h. dass sie geeignet sind, in ihrem jeweiligen Teilabschnitt die nachteiligen Auswirkungen des derzeit bestehenden Straßenzustandes und -querschnitts nachhaltig zu beseitigen und verkehrssichere Zustände zu schaffen und dabei auch den fernstraßenrechtlichen Zielsetzungen zu entsprechen. Jeder Teilabschnitt ist daher auch für sich gerechtfertigt und besitzt auch ohne die anderen Teilabschnitte einen eigenständigen Anspruch auf Verwirklichung. Sollte daher wider Erwarten einer der drei Teilabschnitte aus derzeit nicht absehbaren Gründen nicht verwirklicht werden können, so behalten die übrig bleibenden Teilabschnitte ihre Planungsrechtfertigung und können ohne Einschränkung und ggf. unter Verwendung der ebenfalls planfestgestellten Anschlussprovisorien gebaut werden.

Der vorliegend planfestgestellte Abschnitt umfasst den mittleren Abschnitt von „Bahnhof Zolleiche bis Dienststellengrenze“. Der eigene Verkehrswert dieses Abschnitts ist durch die in der Planung vorgesehenen provisorischen Anbindungsstellen gesichert (vgl. hierzu Unterlage 16.4, Blatt 1 und Blatt 5, Kapitel A, AX, Nrn. 62 und 63).

Im Übrigen ist auch nicht erkennbar, dass einer Fortführung des vierstreifigen Ausbaus in den Anschlussabschnitten unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen würden.

### Varianten

Die Trassierung für den vierstreifigen Ausbau der B 50 orientiert sich im Grund- und Aufriss aus Gründen der Eingriffsminimierung und der Wirtschaftlichkeit weitestgehend am Verlauf der bestehenden Hunsrückhöhenstraße sowie am Gelände. Dabei ist als wesentliches Trassierungskriterium auch der baubetriebliche Zwangspunkt des Bauens unter Verkehr berücksichtigt. Dies bedeutet, dass in den Abschnitten, wo die Hunsrückhöhenstraße erhalten bleiben soll, die B 50neu vollständig daneben verläuft.

Die Abrückung von der Bestandstrasse nördlich der Anschlussstelle Hochscheid ist auf die entsprechend der Straßenkategorie zu wählenden Entwurfsparameter zurückzuführen.

Weitere Trassenvarianten, die signifikant von der vorliegend festgestellten Lösung abweichen, sind nicht ausgearbeitet worden, da jedes weitere Abrücken von der bestehenden Hunsrückhöhenstraße umfangreichere Eingriffe in unzerschnittene Teile von Natur und Landschaft verursacht hätte.

Im Bereich der Anschlussstelle Hochscheid wird über die Kreisstraßen K 126 und K 131 das nachgeordnete Straßennetz verkehrssicher und leistungsfähig in der modifizierten Form eines sog. halben Kleeblattes angebunden. Die Rampen von/ zur B 50neu sind dabei aufgrund der besonderen Zwangspunkte nicht an ein und denselben Straßenzug angebunden. Im Bereich der Anschlussstelle wurden verschiedene Knotenpunktvarianten untersucht. Eine detaillierte Beschreibung kann den Seiten 16 ff. des festgestellten Erläuterungsberichts entnommen werden (s. Unterlage 1, Kapitel A, AX, Nr. 1).

Im Ergebnis wurde der Variante 3 aus den dort dargelegten, nachvollziehbaren Gründen der Vorzug gegeben. Die genaue Ausgestaltung des Knotenpunktbereiches kann der Darstellung im Lageplan Blatt Nr. 3 sowie dem dazugehörigen Deckblatt 2 entnommen werden (s. Kapitel A, AX, Nrn. 5 und Nr. 40).

Diese Lösung trägt sowohl den verkehrlichen Anforderungen als auch denen aus Verkehrssicherheit Rechnung. Im nachgeordneten Netz der Anschlussstelle Hochscheid ist auch den Belangen der Fußgänger und des ÖPNV Rechnung getragen. Die vorgesehenen Querungsmöglichkeiten in Verbindung mit Fahrbahnteilern erschließen für Fußgänger sicher die Waldgebiete links der B 50neu ebenso wie die als Ersatz geplanten Bushaltestellen beidseitig an der K 131.

Durch den vierstreifigen Ausbau der B 50 werden Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht, die jedoch zur Realisierung der Planungszielsetzung unvermeidbar sind. Eine vollständige Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft wäre nur unter Verzicht auf das Straßenbauvorhaben zu erreichen. Dies kommt jedoch vorliegend nicht in Betracht, da der vorgesehene Ausbau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit objektiv erforderlich ist. Die durch die Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft wurden bei der Erstellung der Planunterlagen erfasst und bewertet. Eine genaue Auflistung der Eingriffe sowie der zur Kompensation vorgesehenen Maßnahmen kann der Unterlage 9.4 „Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation“ entnommen werden (s. Kapitel A, AXI, Nr. 7 dieses Beschlusses). Detaillierte Beschreibungen der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind in den Maßnahmenblättern enthalten (s. Unterlage 9.3, Kapitel A, AX, Nr. 43).

Durch das vorgesehene landschaftspflegerische Konzept werden die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend kompensiert. Die für die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen in Anspruch zu nehmenden Grundstücke sind aufgrund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der auf ihnen vorgesehenen Maßnahmen in angemessener Zeit zu gewährleisten. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden mit der ihnen zukommenden Gewichtung in der Straßenplanung berücksichtigt. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass alle vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich sind, die mit dem landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Kompensationskonzept verfolgten Zielsetzungen zu erfüllen. Eine Abstimmung des Fachbeitrags Naturschutz mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde ist erfolgt.

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst kraft seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 VwVfG auch alle nach dem Bundesnaturschutzgesetz, dem Landesnaturschutzgesetz sowie nach sonstigen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen und Befreiungen insbesondere auch im Hinblick auf die im Planungsbereich vorkommenden Tier- und Pflanzenarten.

Die mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Planung wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde nach Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange als ausgewogen erachtet. Die vorliegende Planung ist aufgrund der bereits dargelegten Fakten im Interesse der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten, da sie zu einer wesentlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Ferner dient sie - zusammen mit den bereits in der Planung befindlichen Anschlussabschnitten - der Herstellung einer durchgehenden Verbindung von der A 1 bei Wittlich bis zur A 61 bei Rheinböllen. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in Privateigentum konnten auf ein zur Verwirklichung der Planungszielsetzung unbedingt erforderliches Mindestmaß reduziert werden. Die vorliegende Planung ist objektiv erforderlich und geeignet, die derzeit bestehenden mangelhaften Zustände dauerhaft zu beseitigen und so zu einer Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beizutragen.

### **Einwendungen zu planerischen Belangen**

Von der Landwirtschaftskammer RLP, verschiedenen Ortsgemeinden sowie von Privatbetroffenen wurde gefordert, die vorhandene Hunsrückhöhenstraße (B 327) nicht zurückzubauen und als öffentliche Straße zu erhalten. Es wurde kritisiert, dass die Planung für die Führung des verdrängten Verkehrs rechtlich und fachlich unzureichend sei. Die Umsetzung würde den Bestand von Unternehmen gefährden, da über die B 327 landwirtschaftliche Erzeugnisse in den Rhein-Hunsrück-Kreis mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen transportiert und vermarktet würden.

Es wurde moniert, dass für den verdrängten Verkehr keine zumutbare Straßenverbindung zur Verfügung stehen würde; die geplante Nutzung von Wirtschaftswegen wurde abgelehnt. Da sich die Nutzung von Wirtschaftswegen als gemeindliche Einrichtungen nach der Gemeindeordnung richten würde, könnten diese nur der Bewirtschaftung der anliegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen dienen und nicht dem überörtlichen Verkehr.

Die Planung sei in diesem Bereich auch technisch unzureichend, da die Wege zu schmal seien und fließenden Begegnungsverkehr nicht zulassen würden. Im Übrigen würden diese Wege im Winter nicht geräumt. Es wurde daher beantragt, die B 327 nicht zurückzubauen und als öffentliche Straße zu erhalten.

Nach den Planunterlagen ist vorgesehen, die vorhandene Hunsrückhöhenstraße als Weg für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr auf eine Fahrstreifenbreite von ca. 4,75 m zurückzubauen.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die B 50/

B 327alt ausweislich der Planfeststellungsunterlagen für den landwirtschaftlichen Verkehr erhalten und als zweistreifiger Hauptverbindungsweg mit einer Breite von 4,75 m zzgl. 2 x 0,75 m Bankett zurückgebaut wird. Es wurde erläutert, dass die B 50/ B 327alt mit Inbetriebnahme der vierstreifigen B 50neu ihre bisherige Verkehrsfunktion verliert. Insofern sei sie nach den Bestimmungen des § 2 Abs. 4 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) entweder unverzüglich einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung abzustufen. Bei der Klassifizierung sei daher zu prüfen, ob die B 327alt mit Verkehrsfreigabe der B 50neu noch eine Verkehrsbedeutung bzw. Netzfunktion für öffentliche Verkehre neben dem bestehenden öffentlichen (Kreis-) Straßennetz erfüllt. Weiterhin sei in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob für den verdrängten überregionalen langsam fahrenden Verkehr geeignete und zumutbare Ersatzwege über das vorhandene klassifizierte Straßennetz zur Verfügung stehen würden. Hierbei gilt der Grundsatz, dass ein Rechtsanspruch auf die Aufrechterhaltung einer bestimmten Verkehrsverbindung bzw. -qualität nicht besteht.

Der Straßenbaulastträger hat die Situation für den überregionalen langsam fahrenden Verkehr unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben und der Rechtsprechung im Zusammenhang mit der geplanten Ausweisung der B 50 zur Kraftfahrstraße zwischen der A 61 und Büchenbeuren sowie der aktuellen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geprüft.

Zwischen Wederath und Büchenbeuren stehen dem langsam fahrenden Verkehr nach Wegfall der Verbindung über die B 50/ B 327 zwei Alternativrouten über das untergeordnete Straßennetz zur Verfügung:

**Route 1** führt über die K 106, K 126, K 131/K 74, L 190, K 73, K 75 (Wederath, Götzeroth, Kleinich, Oberkleinich, Hirschfeld, Horbruch, Wahlenau, Büchenbeuren) und weist eine Gesamtlänge von ca. 16,1 km auf. Die Fahrtzeit beträgt bei 40 km/h rund 27 min, bei 30 km/h rund 35 min.

**Route 2** verläuft über die K 106/ K 78, L 190, K 73, K 75 (Wederath, Götzeroth, Kleinich, Thalkeleinich, Hirschfeld, Wahlenau, Büchenbeuren), Wegstrecke ca. 14,3 km, Fahrtzeit bei 40 km/h rund 24 min, bei 30 km/h rund 32 min.

Demgegenüber hat die bisherige Route über die B 50/ B 327 eine Länge von ca. 13,8 km und eine Fahrtzeit bei 40 km/h von rund 21 min.

*(Anmerkung: Bei der Ermittlung der Fahrzeiten der Ersatzrouten wurden zusätzliche Haltepunkte an den Knotenpunkten bzw. langsamere Fahrt wegen Kurvigkeit mit einem pauschalen Aufschlag von 10 % auf die rein rechnerische Fahrtzeit berücksichtigt).*

Die mit den Ersatzstrecken verbundenen Mehrstrecken von max. 2,3 km und der höhere Zeitaufwand von max. 14 min bewegen sich im Rahmen der Zumutbarkeit.

Im Hinblick auf das geringe Verkehrsaufkommen und unter Berücksichtigung des zur Verfügung stehenden klassifizierten Straßennetzes, über das die bisherigen Verkehrsbeziehungen ohne nennenswerte Umwege zurückgelegt werden können, sei eine für alle Beteiligten angemessene und zumutbare Lösung geplant worden. Im Ergebnis würde daher nach Inbetrieb-

nahme der B 50neu kein öffentliches Verkehrsbedürfnis für eine parallele Kreisstraße bestehen. Weiterhin würde dem landwirtschaftlichen Langsamverkehr mit der rückgebauten B 50/ B 327alt eine praktisch umwegfreie Ersatztrasse (bis Hirschfeld Bahnhof) zur Verfügung stehen.

Klarstellend wurde darauf hingewiesen, dass der geplante Hauptwirtschaftsweg (B 50/ B 327alt) ausschließlich als Ersatzstrecke für den landwirtschaftlichen Verkehr gedacht sei. Der übrige langsam fahrende Verkehr (Mofas, Mopeds, etc.) müsse die Alternativrouten über das klassifizierte Straßennetz nutzen, da Wirtschaftswege keine öffentlichen Straßen sind.

Ferner wurde darauf hingewiesen, dass im vorliegenden Planfeststellungsverfahren keine Ausweisung der B 50neu als Kraftfahrstraße vorgesehen sei. Die Kraftfahrstraßenausweisung der B 50neu bliebe einem gesonderten Verfahren außerhalb der Planfeststellung vorbehalten.

Die Stellungnahme des Straßenbaulastträgers wurde den Einwendern zusammen mit dem Anschreiben bezüglich des geplanten Verzichts auf den Erörterungstermin übersandt; ihnen wurde nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt. Einige Einwander haben sich nochmals geäußert; im Ergebnis wurden die ursprünglich vorgetragenen Forderungen aufrechterhalten.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Ausführungen des Straßenbaulastträgers als sachgerecht und nachvollziehbar und schließt sich ihnen vollinhaltlich an. Die Forderungen nach einer Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 (Hunsrückhöhenstraße) als öffentliche Straße, z. B. in Form einer Kreisstraße, werden zurückgewiesen.

Zur Begründung wird zu den einzelnen Forderungen ergänzend zu den Ausführungen des Straßenbaulastträgers auf Folgendes hingewiesen:

Aufrechterhaltung der B 50/ B 327alt als öffentliche Straße, z. B. Kreisstraße, für die Langsamverkehre

Eine Beibehaltung der B 50/ B 327alt als öffentliche Straße ist nicht möglich, da die B 50/ B 327alt mit Inbetriebnahme der vierstreifigen B 50neu ihre bisherige Verkehrsfunktion verlieren wird.

Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind gem. § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Gem. § 2 Abs. 4 FStrG ist eine Bundesfernstraße, bei der sich die Verkehrsbedeutung geändert hat und bei der die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG weggefallen ist, entweder unverzüglich einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen (Einziehung) oder unverzüglich dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt (Abstufung). Es ist daher zu prüfen, ob die B 327alt mit Verkehrsfreigabe der B 50neu noch eine Verkehrsbedeutung bzw. Netzfunktion für öffentliche Verkehre neben dem bestehenden öffentlichen (Kreis-) Straßennetz erfüllt.

Mit der Verkehrsfreigabe der B 50 neu wird die B 50/ B 327 alt, die künftig parallel neben der

vierstreifigen B 50 neu verlaufen wird, nicht mehr die Funktion einer Bundesstraße haben, da die überörtlichen Verkehre die gut ausgebaute B 50 neu nutzen werden.

Auch die Funktion einer Landesstraße kommt nicht mehr in Betracht. Landesstraßen sind gem. § 3 Satz 1 Nr. 1 LStrG Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Der Durchgangsverkehr wird künftig ausschließlich die B 50 neu nutzen, da mit dieser dann eine gut ausgebaute und schnelle Verbindung zur Verfügung stehen wird.

Die B 50/ B 327 alt wird künftig auch nicht mehr die Verkehrsbedeutung einer Kreisstraße haben. Gemäß § 3 Satz 1, Ziffer 2 LStrG dienen Kreisstraßen dem Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr mit benachbarten Landkreisen oder kreisfreien Städten. Mit Verkehrsfreigabe der vierstreifigen B 50neu steht für den überörtlichen Verkehr eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zur Verfügung. Der weiträumige Verkehr wird daher die neue Straßentrasse nutzen, so dass die alte Trasse diese Funktion nicht mehr erfüllt. Die B 50/ B 327 alt wird daher künftig nicht mehr von überörtlichen kreisweiten Verkehren genutzt werden. Mit der parallel nebeneinander geführten alten und neuen Trasse einer Bundesfernstraße verbindet sich regelmäßig das sich „aus der Natur der Sache“ ergebende und daher nicht weiter erläuterungsbedürftige verkehrspolitische „Standardkonzept“, wonach der weiträumige Verkehr über die neue Straßentrasse geführt werden soll und die alte Trasse diesem Verkehrszweck nicht mehr zu dienen bestimmt ist.

Um die B 50 alt als klassifizierte Straße aufrecht zu erhalten, müssten die Verkehre, die darauf stattfinden, ein gewisses Maß an Erheblichkeit und Regelmäßigkeit aufweisen. Davon ist jedoch nicht auszugehen. Da die vierstreifige B 50 neu künftig als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden soll, würden auf der „Kreisstraße“ nur die Langsamverkehre verbleiben (landwirtschaftliche Verkehre, Moped/ Rollerfahrer sowie Radfahrer). Diese Verkehre sind jedoch in der Regel nicht dem überörtlichen Verkehr zuzuordnen. Wie Seitens des Straßenbaulastträgers bereits ausgeführt (und auch im Folgenden noch einmal erläutert), steht für den langsam fahrenden Verkehr das nachgeordnete Netz zur Verfügung.

Auch eine Abstufung zur Gemeindestraße i.S.v. § 3 Nr. 3a LStrG kommt mangels Vorliegens der hierzu erforderlichen Einstufungskriterien nicht in Betracht.

Das durch die vorliegende Planung zerschnittene landwirtschaftliche Wegenetz wird ordnungsgemäß wiederhergestellt (s. Unterlage 16.1, Kapitel A, AXI, Nr. 11). Auf die Auflagenregelung Nr. 3 in Kapitel C dieses Beschlusses wird ergänzend hingewiesen. Dem landwirtschaftlichen Verkehr steht mit der rückgebauten B 50/ B 327alt eine praktisch umwegfreie Ersatztrasse (bis Hirschfeld Bahnhof) zur Verfügung.

Die Klärung der Frage, wie künftig der langsam fahrende Verkehr geführt werden soll, stellt sich zum jetzigen Zeitpunkt zwar noch nicht, sie wurde von der Planfeststellungsbehörde aber dennoch in den Blick genommen, da beabsichtigt ist, die B 50 neu zu einem späteren Zeitpunkt als Kraftfahrstraße auszuweisen (s. hierzu auch die Auflagenregelung in Kapitel C, CVIII, Nr. 8 dieses Beschlusses).

Sobald die B 50neu als Kraftfahrstraße ausgewiesen ist, darf sie vom langsam fahrenden Verkehr (bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von bis zu 60 km/h) nicht mehr genutzt werden. Es ist daher zu prüfen, ob für den verdrängten überregionalen langsam fahrenden Verkehr geeignete und zumutbare Ersatzwege über das vorhandene klassifizierte Straßennetz zur Verfügung stehen. Hierbei gilt der Grundsatz, dass ein Rechtsanspruch auf die Aufrechterhaltung einer bestimmten Verkehrsverbindung bzw. -qualität nicht besteht.

Wie bereits dargelegt, stehen dem langsam fahrenden Verkehr nach Wegfall der Verbindung über die B 50/ B 327 künftig zwischen Wederath und Büchenbeuren zwei Alternativrouten über das untergeordnete Straßennetz zur Verfügung:

**Route 1** führt über die K 106, K 126, K 131/K 74, L 190, K 73, K 75 (Wederath, Götzeroth, Kleinich, Oberkleinich, Hirschfeld, Horbruch, Wahlenau, Büchenbeuren) und weist eine Gesamtlänge von ca. 16,1 km auf. Die Fahrtzeit beträgt bei 40 km/h rund 27 min, bei 30 km/h rund 35 min.

**Route 2** verläuft über die K 106/ K 78, L 190, K 73, K 75 (Wederath, Götzeroth, Kleinich, Thalkeleinich, Hirschfeld, Wahlenau, Büchenbeuren), Wegstrecke ca. 14,3 km, Fahrtzeit bei 40 km/h rund 24 min, bei 30 km/h rund 32 min.

Demgegenüber hat die bisherige Route über die B 50/ B 327 eine Länge von ca. 13,8 km und eine Fahrtzeit bei 40 km/h von rund 21 min.

*(Anmerkung: Bei der Ermittlung der Fahrzeiten der Ersatzrouten wurden zusätzliche Haltepunkte an den Knotenpunkten bzw. langsamere Fahrt wegen Kurvigkeit mit einem pauschalen Aufschlag von 10 % auf die rein rechnerische Fahrtzeit berücksichtigt).*

Die vorgenannten Ersatzstrecken sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für den langsam fahrenden Verkehr zumutbar. Die damit verbundenen Mehrstrecken von max. 2,3 km und der höhere Zeitaufwand von max. 14 min sind ebenfalls zumutbar.

Auch wenn im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss keine Ausweisung der B 50 neu als Kraftfahrstraße nach § 18 StVO ausgesprochen wird und somit kein Ausschluss des langsam fahrenden Verkehrs bewirkt wird, sondern über die Ausweisung als Kraftfahrstraße außerhalb der Planfeststellung in einem gesonderten Verfahren entschieden wird, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass für den dann verdrängten Langsamverkehr zumutbare Alternativrouten über das bestehende Straßennetz zur Verfügung stehen.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Argumente ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die Einziehung der B 50/ B 327alt gem. § 37 Abs. 4 LStrG geboten und der vorgesehene Rückbau der B 50/ B327alt zu einem Hauptwirtschaftsweg sachgerecht ist. Auch für den Fall einer künftigen Ausweisung der B 50 neu zur Kraftfahrstraße stehen dem langsam fahrenden Verkehr zumutbare Ersatzwege zur Verfügung. Die Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs ist ebenfalls sichergestellt.

Die diesbezüglichen Einwendungen bzw. die Forderung nach Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 alt als Kreisstraße werden daher zurückgewiesen.

## **V. Entwässerung/ Gewässerschutz**

Im Zuge des vierstreifigen Ausbaus der B 50 werden verschiedene wasserwirtschaftliche Maßnahmen erforderlich. Danach stellt sich die Entwässerungssituation wie folgt dar:

In den Einschnittsbereichen wird das anfallende Oberflächenwasser in Entwässerungsmulden gesammelt und über Sammel- und Abschlagskanäle den geplanten 4 Regenrückhaltebecken zugeführt, dort zurückgehalten und mittels Drosselorgan gedrosselt in vorhandene angrenzende Entwässerungseinrichtungen abgeleitet. In den Bereichen, in denen die Straße in Dammlage verläuft, wird das Oberflächenwasser über Bankett und Dammböschung breitflächig in das angrenzende Gelände abgeleitet. Eine Mittelstreifenentwässerung in Form eines Mittelstreifenkanals ist dort vorgesehen, wo eine der beiden Richtungsfahrbahnen der B 50 neu zum Mittelstreifen hin geneigt ist.

### **V.1. Gewässerbenutzungen**

Das in den straßenbegleitenden Entwässerungseinrichtungen gesammelte Niederschlagswasser wird über verschiedene Einleitstellen abgeleitet. Eine genaue Auflistung der Einleitungsstellen ist dem Anhang 5 zu Unterlage 18.1 „Wassertechnische Untersuchungen“ (s. Kapitel A, AXI, Nr. 14) zu entnehmen.

Hierdurch werden Benutzungstatbestände im Sinne von § 9 WHG erfüllt, die einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen. Dem Vorhabenträger wird daher für die Einleitstellen E 1, E 2, E 4 – E 7, E 9 und E 11 bis E 13 eine entsprechende Erlaubnis gem. § 8 WHG erteilt (siehe Kapitel A, AV 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, CV 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 19.03.2019 und 29.03.2021 bei entsprechender Berücksichtigung verschiedener Auflagen erklärt.

Für die den Regenrückhaltebecken 1-4 zugeordneten Einleitungsstellen E 3, E 8, E 10 und E 14 musste keine Erlaubnis gem. § 8 WHG erteilt werden, da diese gem. § 9 Abs. 3 WHG keine Benutzungen darstellen, sondern Maßnahmen, die dem Ausbau eines Gewässers im Sinne des § 67 Absatz 2 WHG dienen (s. nachstehenden Punkt „Gewässerausbau“).

### **V.2 Gewässerausbau**

Im Rahmen der vorliegenden Planung ist die Herstellung von vier Regenrückhaltebecken vorgesehen, die einen Gewässerausbau im Sinne von § 67 WHG darstellen. Ferner ist die Herstellung eines Entwässerungsgrabens sowie die Herstellung von Sickermulden im Bereich des

Bahndamms vorgesehen; bei diesen Maßnahmen handelt es sich ebenfalls um einen Gewässer-  
ausbau im Sinne von § 67 WHG. Die hierfür erforderlichen wasserrechtlichen Regelungen  
konnten von der Planfeststellungsbehörde im Kapitel A, AV dieses Beschlusses mit getroffen  
werden. Die Planfeststellungsbehörde durfte diese Gewässerbaumaßnahmen zulässiger-  
weise in die vorliegende Planfeststellung mit einbeziehen, da sie zur Umsetzung des Gesamt-  
vorhabens erforderlich waren, eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit, insbeson-  
dere eine erhebliche und dauerhafte Erhöhung von Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung  
natürlicher Rückhalteflächen nicht zu besorgen ist, sie sich in der Abwägung mit anderen öf-  
fentlich-rechtlichen und/oder privaten Belangen als vereinbar erweisen und ihnen auch keine  
sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen. Die Obere Wasserbehörde hat  
dem zugestimmt.

### **V.3 Maßnahmen in Schutzgebieten**

Von der geplanten Baumaßnahme sind keine festgesetzten Wasserschutz- oder Über-  
schwemmungsgebiete betroffen. Für den Planungsbereich bestehen auch keine Einschrän-  
kungen bzw. Vorgaben gemäß den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in  
Wassergewinnungsgebieten (RiStWag).

### **V.4 Wasserrahmenrichtlinie**

Die vorliegende Straßenbaumaßnahme genügt den wasserrechtlichen Anforderungen des  
Europäischen Gemeinschaftsrechts und der hierzu ergangenen bundesrechtlichen Umset-  
zungsbestimmungen.

#### **1. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Umweltzielen der WRRL und den Bewirt- schaftungszielen des WHG**

Das Vorhaben steht mit den Umweltzielen der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und den  
entsprechenden Bewirtschaftungszielen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Einklang.

#### **1.1 Rechtlicher Rahmen**

Oberirdische Gewässer sind gemäß § 27 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) so zu  
bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zu-  
stands 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 erhal-  
ten oder erreicht werden. § 47 Abs. 1 WHG enthält entsprechende Bewirtschaftungsziele auch  
für das Grundwasser. Danach ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Ver-  
schlechterung 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.

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 im WHG zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 WRRL normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote sind keine bloßen Zielvorgaben für die Gewässerbewirtschaftung. Sie haben vielmehr verbindlichen Charakter auch für die Zulassung von Vorhaben. Infolgedessen müssen Sie bei der Zulassung eines Projekts - auch im Rahmen der Planfeststellung eines (fern-)straßenrechtlichen Vorhabens nach § 17 FStrG - beachtet werden. 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 Sinn 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.

## **1.2 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. Die Planung verstößt weder gegen das dort normierte Verschlechterungsverbot für Oberflächengewässer und das Grundwasser noch läuft sie dem Verbesserungsgebot für diese Gewässer bzw. das Grundwasser 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 Oberflächengewässer und das Grundwasser hinreichend geprüft. Hierzu kann insbesondere auf die Darstellungen in Kapitel 4.12 (Seite 70 ff) des Erläuterungsberichts vom 09.08.2019 (s. Unterlage 1, Kapitel A, AX, Nr. 1 dieses Planfeststellungsbeschlusses), die „Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen“ (s. Unterlage 18.1 und 18.1 A, Kapitel A, AXI, Nrn. 14 und 15 dieses Planfeststellungsbeschlusses) sowie den „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ vom 09.08.2019 (s. Unterlage 18.6, Kapitel A, AXI, Nr. 38 dieses Beschlusses) verwiesen werden. Dort sind für das Schutzgut Wasser 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. Ebenso wurde auch der Zustand der Oberflächenwasserkörper und des Grundwassers ausreichend beschrieben. Dem Vorhaben liegt auch eine hinreichende Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die im Wirkungsbereich der Planung vorkommenden Oberflächengewässer und das Grundwasser zugrunde.

Nach den Ausführungen im „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ befinden sich im Planungsbereich die Oberflächenwasserkörper Oberer Hahnenbach (254200000\_0) und Oberer Kautenbach (2679200000\_0). Die beiden Oberflächenwasserkörper sind allerdings durch das Bauvorhaben nicht direkt betroffen. Eine indirekte Betroffenheit ergibt sich durch die Lage des Bauvorhabens im Einzugsgebiet der beiden Oberflächenwasserkörper.

Die Baumaßnahme liegt vom Baubeginn bis zur AS Hochscheid (K 126 und K 131) im Einzugsgebiet des Oberen Kautenbachs und von der AS Hochscheid bis zum Ausbauende innerhalb des Einzugsgebiets des Oberen Hahnenbachs.

Im Planungsraum befinden sich keine Fließgewässer. Im Einzugsgebiet der vorgenannten Oberflächenwasserkörper befinden sich keine Standgewässer, die durch das Bauvorhaben betroffen sind. Es sind somit keine Auswirkungen des Vorhabens auf Standgewässer bzw.

Standgewässerkörper zu erwarten.

Im vorliegenden Planungsabschnitt befinden sich die beiden Grundwasserkörper „Mosel, RLP 3“ und „Hahnenbach“.

Der „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ kommt zu folgendem Ergebnis:

*„Das Vorhaben „B 50neu, Vierstreifiger Ausbau zwischen Bhf. Zolleiche und Dienststellen-grenze“ ist mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL vereinbar.*

*Es ist davon auszugehen, dass sich der chemische und mengenmäßige Zustand betroffener Grundwasserkörper aufgrund der Wirkfaktoren des Vorhabens nicht verschlechtert.*

*Oberflächenwasserkörper, die gemäß EG-WRRL zu bewerten und zu bewirtschaften sind, sind im direkten Planungsraum nicht vorhanden. Negative Auswirkungen auf die betroffenen Oberflächengewässer (Nebenarme der Gewässer) im Planungsraum, die sich durch das Vorhaben ergeben, sind nicht zu erwarten und werden durch Versickerung, Reinigung, Rückhalt und Drosselung ausgeglichen. Ebenso ist von keinen wasserwirtschaftlichen Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer im Planungsraum durch das Vorhaben auszugehen. Das Vorhaben steht dem Verbesserungsgebot und dem Nicht-Verschlechterungsverbot nicht entgegen.“*

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an.

Ergänzend hat die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde als zuständiger Wasserfachbehörde dem Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss in Kapitel C, CV noch verschiedene Auflagen erteilt.

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, V mit den Umweltzielen der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und den entsprechenden Bewirtschaftungszielen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Einklang.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet den Fachbeitrag, der die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den wasserrechtlichen Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG sowie der Wasserrahmenrichtlinie bestätigt, als sachgerecht. Diese Bewertung findet im Übrigen auch darin ihre Bestätigung, dass seitens der Oberen Wasserbehörde als zuständiger Wasserfachbehörde das Einvernehmen zu der Planung erteilt wurde. Im Ergebnis kann festgestellt 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 Zulassungsentscheidung trägt den unter vorstehender Nummer 1.1 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. 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.

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

### **1.3 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 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 Feststellungen - von einer Verschlechterung von Oberflächengewässern und Grundwasser bzw. einem Verstoß gegen das Verbesserungsgebot im Sinne von Art. 4 Abs. 1 a) und b) WRRL i.V.m. §§ 27 ff. und 47 WHG auszugehen hätte.

§ 31 WHG eröffnet 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 § 31 Abs. 2 WHG nicht gegen die Bewirtschaftungsziele nach den § 27, 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, 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 und 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 wenn es negative Auswirkungen im Sinne von Art. 4 Abs. 1 a) oder b) der WRRL bzw. der §§ 27 und 47 WHG entfalten würde, dennoch zulässig sein (EuGH Urt. vom 11. September 2012, C-43/10, juris, Rdnr. 67 ff.; Urt. vom 04. Mai 2016, C-346/14, juris, Rdnr. 65). Der europäische Gesetzgeber hat mit der Normierung der vorstehend genannten Ausnahmenvoraussetzungen 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.

Diese Ausnahmenvoraussetzungen 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

Oberflächengewässer und des Grundwassers so gemindert werden, dass nachteilige Beeinträchtigungen auf den Gewässerzustand bzw. den Zustand des Oberflächen- und Grundwasserkörpers weitestgehend vermieden werden. Zusammen mit den in diesem Planfeststellungsbeschluss zusätzlich angeordneten Schutzmaßnahmen sind somit alle notwendigen praktischen Vorkehrungen getroffen, damit nachteilige Auswirkungen für Oberflächengewässer und das Grundwasser auf ein unvermeidliches Minimum reduziert werden. Dabei wurden alle Möglichkeiten zur Reduzierung der vorhabenbedingten Auswirkungen ausgeschöpft. Sämtliche von den wasserwirtschaftlichen Fachbehörden als fach- und sachgerecht bewerteten Maßnahmen zum Schutz des Wasserhaushalts wurden bei der Planung aufgegriffen und sind Regelungsgegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Andere bzw. weitere planerische oder 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. Im Hinblick auf die Gründe, die den Straßenbaulastträger zu der hier in Rede stehenden Baumaßnahme bewogen haben, und hinsichtlich deren Einzelheiten wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die entsprechenden Darstellungen im festgestellten Erläuterungsbericht (s. Kapitel A, AX, Nr. 1) sowie auf die diesbezüglichen Feststellungen der Planfeststellungsbehörde in Kapitel E, V dieses Beschlusses verwiesen. Hiernach erweist sich das Vorhaben als „vernünftigerweise geboten“ und damit als erforderlich. Der Träger der Straßenbaulast hat die Bundesfernstraßen gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG nach seiner Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Mit dem vierstreifigen Ausbau der B 50 im vorliegend festgestellten Abschnitt „Bahnhof Zolleiche bis Dienststellengrenze“ wird der Straßenbaulastträger diesem gesetzlichen Auftrag gerecht.

Diese vom Aspekt der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs getragenen Gründe dokumentieren ein gewichtiges öffentliches Interesse an der Umsetzung der Straßenbaumaßnahme, welches sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in der Abwägung mit den Umweltzielen der WRRL in Bezug auf die im Planungsbereich vorhandenen Oberflächengewässer und das Grundwasser als übergeordnet bzw. als vorrangig erweist. Das von der Erhaltung der Sicherheit und Gesundheit des Menschen als Verkehrsteilnehmer bzw. als Teilnehmer am Straßenverkehr getragene Interesse an der Baumaßnahme ist höher zu bewerten als die vollständige Wahrung der hier Rede stehenden wasserrechtlichen Umweltziele nach Art. 4 WRRL. Dies gilt umso mehr, als mit dem Bauvorhaben - wie oben dargestellt - 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 von Oberflächengewässern oder des Grundwassers 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.

#### **1.4 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 Oberflächengewässer und das Grundwasser in Einklang steht. Die Planung verstößt weder gegen die dort normierten Verschlechterungsverbote für Oberflächengewässer und das Grundwasser, noch läuft sie dem Verbesserungsgebot für diese Gewässer bzw. das Grundwasser zuwider. Überdies wäre das Vorhaben auch gemäß den Ausnahmestimmungen in Art. 4 Abs. 7 WRRL bzw. der §§ 31 Abs. 2 sowie 47 Abs. 3 WHG zulässig, worauf hier jedoch lediglich vorsorglich hingewiesen wird.

#### **VI. Landwirtschaftliche Belange**

Durch den vierstreifigen Ausbau der B 50 im Abschnitt zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze 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 vierstreifigen Ausbau der B 50 sprechen, abgewogen. Dabei ist sie rechtsfehlerfrei zu dem Ergebnis gelangt, dass die Landwirtschaft bei der Planung in ausreichendem Umfang berücksichtigt wurde.

Bei der Konzeption der Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen wurde auch den Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG hinsichtlich einer Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange Rechnung getragen. Der überwiegende Teil der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen ist in Waldflächen sowie im Ökokonto Rhaunen vorgesehen.

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 Ausbau 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

schen Kompensationsmaßnahmen. Weiterhin wird das vorhandene Wirtschaftswegenetz wiederhergestellt. Somit ist insgesamt von einer auf das absolut notwendige Mindestmaß beschränkten Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen auszugehen.

### Flurbereinigungsverfahren

Die Planung liegt größtenteils im Bereich des Vereinfachten Flurbereinigungsverfahrens Hochscheid. Das Flurbereinigungsverfahren dient vorrangig agrarstrukturellen Zwecken, unterstützt jedoch gleichzeitig auch den Ausbau der B 50 durch die Bereitstellung von Land für den Bereich der Trasse.

Das Flurbereinigungsverfahren ist noch nicht in einem solchen Verfahrensstand, dass die Ergebnisse in die Abwägung des hier festgestellten Planes einbezogen werden konnten. Die vorläufige Besitzeinweisung ist mit Wirkung vom 01.10.2020 erfolgt. Alle durch den vierstreifigen Ausbau der B 50 hervorgerufenen Auswirkungen wurden daher bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abschließend in ihrer Problemstellung bewältigt. Der Hinweis auf das Flurbereinigungsverfahren ist daher lediglich nachrichtlich.

## **VII. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)**

### **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.

#### **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 Anspruch 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:

<b>Gebietskategorie</b>	<b>Grenzwerte (Tag / Nacht)</b>
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 Lärmbelastigungen ist u.a., welche Verkehrsmengen die B 50neu künftig aufweisen wird.

## **1.2. Lärmsituation der direkt betroffenen Siedlungsbereiche**

Im Einwirkungsbereich des vorliegenden Ausbauabschnittes befinden sich die Ortslagen der Ortsgemeinde Hochscheid (ca. in Höhe von Bau-km 98+250 – 99+000 rechts der Trasse im Abstand von mindestens 250 m (abgegrenzt durch die Bahnstrecke)) und der Ortsgemeinde Kleinich, Ortsteil Oberkleinich (ca. in Höhe von Bau-km 99+250 – 100+500 links der Trasse im Abstand von mindestens 550 m).

Für die Ortslagen wurden die baurechtlichen Festsetzungen durch Bebauungspläne erhoben sowie Vorbehaltsflächen in Form von Flächennutzungsplänen in Verbindung mit einer örtlichen Überprüfung der tatsächlichen Nutzung genutzt, um die Einordnung der ermittelten Einzelimmissionsorte in eine Schutzgebietskategorie durchzuführen.

Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionsgrenzwerte für die in Ansatz gebrachten Nutzungen in Oberkleinich nicht überschritten. Damit entstehen hier keine Voraussetzungen für den Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Für die Ortslage von Hochscheid werden (ohne aktiven Lärmschutz) die Immissionsgrenzwerte an insgesamt 9 Gebäude mit bis zu 3,2 dB(A) im Nachtgrenzwert überschritten.

Damit entsteht für die Gebäude in Hochscheid ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen durch Lärmvorsorge. Nach dem Grundsatz, den Lärmschutz zunächst durch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu erreichen, ist vom Vorhabenträger am rechten Fahrbahnrand der B 50neu ein Lärmschirm ermittelt worden, um die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Insgesamt 8 Immissionsorte innerhalb der Ortslage werden damit soweit geschützt, dass keine Grenzwertüberschreitungen mehr zu verzeichnen sind. Ein einzelnes zu Wohnzwecken genutztes Gebäude im Außenbereich, unmittelbar an der bestehenden Hunsrückhöhenstraße gelegen (ehemalige Tankstelle), wird weiterhin durch Überschreitungen betroffen sein. Aktive Lärmschutzmaßnahmen stehen hier in keinem angemessenen Verhältnis zum erreichbaren Schutzzweck. Für dieses Wohngebäude besteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Maßnahmen (siehe Auflagenregelung in Kapitel C Nr. VII.).

Mit dem Ziel zum Erreichen des Vollschutzes ist ein Konzept von aktiven Lärmschutzmaßnahmen untersucht worden. Das ermittelte Lärmschutzkonzept beinhaltet einen durchgehenden Lärmschirm von ca. Bau-km 98+475 bis 99+200, bestehend aus Lärmschutzwällen und Lärmschutzwandabschnitten. Soweit die Platzverhältnisse es zulassen, ist unter dem Gesichtspunkt des Landschaftsbildes einerseits sowie der Möglichkeit zur Verbringung von Überschussmassen eine Verwallung in der wirtschaftlich nicht mehr nutzbaren Restfläche zwischen der B 50neu und der B 50/B 327alt, künftiger Verbindungsweg geplant. Die Kombination aus Lärmschutzwall und Lärmschutzwand erfordert zur Wahrung der errechneten Beurteilungspegel eine Höhe von 2,5 – 3,0 m über Fahrbahnrand.

Im Einzelnen ist Folgendes vorgesehen:

1. Bau-km 98+475 – Bau-km 99+058:  $h = 3 - 4,0$  m ü. Fbr.,  $L = 583$  m
  - 1.a: Bau-km 98+475 - Bau-km 98+500 - Lärmschutzwall: Höhe = 3 m ü. Fbr,  $L = 25$  m
  - 1.b: Bau-km 98+500 - Bau-km 98+800 - Lärmschutzwand: Höhe = 4 m ü. Fbr,  $L = 300$  m
  - 1.c: Bau-km 98+800 - Bau-km 98+925 - Lärmschutzwand 1: Höhe = 3,0 m ü. Fbr,  $L = 125$  m
  - 1.d: Bau-km 98+925 - Bau-km 99+058 - Lärmschutzwall: Höhe = 4,0 m ü. Fbr,  $L = 133$  m
2. Bau-km 99+030 – Bau-km 99+200 - Lärmschutzwand 2:  $h = 2,5$  m ü. Fbr.,  $L = 170$  m entlang der Dreiecksinsel

Im Rahmen der festgestellten Planung werden die Lärmschutzanlagen zur Einbindung in die in diesem Abschnitt erforderlichen Fledermausüberflughilfen aus Synergiegründen höher ausgebildet. Für diesen artenschutzrechtlichen Zweck soll eine Höhe von 4,0 m über Fahrbahn erreicht werden. Dementsprechend werden die Wallabschnitte auf die erforderliche Höhe geschüttet. Für die Wandabschnitte ist ein Aufsatzzaun zwischen den Stützen bis auf 4,0 m Höhe vorgesehen.

### **1.3. Gesamtabwägung zum Bereich Lärmschutz**

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen sowie nach erfolgter Prüfung und Abwägung seitens der Planfeststellungsbehörde kommt der Vorhabenträger mit der mit diesem Beschluss planfestgestellten Lärmschutzkonzeption seiner vorrangigen gesetzlichen Verpflichtung zur Vornahme aktiver Lärmschutzmaßnahmen ausreichend nach. Der Vorhabenträger hat nach Maßgabe der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Planunterlagen die ihm auferlegten aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.

Soweit unter Berücksichtigung der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen an Immissionsorten weiterhin Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte verbleiben und ein gesetzlicher Lärmschutzanspruch besteht, stehen die Kosten weitergehender aktiver Schutzmaßnahmen hierfür im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Den Eigentümern der betroffenen Wohneinheiten wird nach Maßgabe der Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses dem Grunde nach passiver Lärmschutz nach § 42 BImSchG gewährt.

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.

## **2. Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen**

### **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<sub>2,5</sub> festgelegt, der seit dem 01.01.2015 einzuhalten ist. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße Nr. 50 (B 50neu) zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze wurden die zu erwartenden Schadstoffbelastungen unter Zugrundelegung der aktuellen Rechtsentwicklungen im Rahmen einer Schadstoffuntersuchung vom 09.08.2019 überprüft (s. Kapitel AXI, Nr. 13).

Die Immissionsberechnungen wurden auf der Basis des aktualisierten Merkblattes über Luftverunreinigung an Straßen (RLuS 2012) durchgeführt.

Ausgehend von der künftigen Verkehrsbelastung wurde eine Ausbreitungsrechnung für die künftige Immissions-Zusatzbelastung durch den Kfz-Verkehr in diesem Bereich durchgeführt. Die Vorbelastung plus die künftige Zusatzbelastung ergab die künftige Gesamtbelastung, die anhand von Grenz- bzw. Prüfwerten beurteilt wurde.

Die Berechnungen haben ergeben, dass im Planfall bei den Kfz-Schadstoffen NO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub>- und PM<sub>10</sub>-Partikeln sowie Benzol im Bereich von Wohnbebauung bzw. an Stellen, an denen sich Personen mehr als vorübergehend aufhalten, im Prognosejahr 2030 keine kritischen Immissionskonzentrationen zu erwarten sind. Die Einhaltung bzw. eine deutliche Unterschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist daher gewährleistet. Dem Straßenbaulastträger mussten insoweit keine speziellen Schutzmaßnahmen auferlegt 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.

### **VIII. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes**

Bei dem vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße Nr. 50 (B 50neu) zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze 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.

## 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).

## **Vermeidung / Ausgleich / sonstige Kompensation**

Nach den Bestimmungen des Landesnaturschutzgesetzes ist der Straßenbaulastträger 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 vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße Nr. 50 (B 50neu) zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze 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 Vorhabensträger hat diese gesetzlichen Vorgaben eingehalten und insbesondere 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, Kapitel A, AX, Nr. 65) berücksichtigt sowohl die wiederherzustellenden Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes als auch die besonderen Artenschutzanforderungen.

Hierzu zählen insbesondere technische Vermeidungsmaßnahmen wie die in diesem und im vorhergehenden Ausbauabschnitt „Longkamp bis Zolleiche“ geplanten Querungsbauwerke („Faunabrücken“) sowie die durchgängig beiderseits der Trasse vorgesehenen Wildkatzen- und Fledermausschutzzäune. Darüber hinaus sind weitere spezielle artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen (z. B. Bauzeitenregelungen, Baufeldkontrollen, Anlage von Waldmantelgehölzen mit Leitfunktion), die sicherstellen, dass die Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG nicht erfüllt werden.

Zur Kontrolle der Umsetzung der erforderlichen Vorgaben der bauzeitlichen Schutzmaßnahmen wurde dem Straßenbaulastträger darüber hinaus aufgegeben, eine Umweltbaubegleitung einzurichten.

Die durch die Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft wurden insgesamt erfasst und bewertet. Eine detaillierte Beschreibung sowie eine tabellarische Gegenüberstellung der Eingriffe und aller zur Kompensation vorgesehenen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege können den Unterlagen 9.3 „Maßnahmenblätter“ und 9.4 „Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation“ entnommen werden (s. Kapitel A, AX, Nr. 43 und AXI, Nr. 7).

Durch diese verbindlich festgelegten Maßnahmen können die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft kompensiert werden.

Alle insoweit 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 genomme-

nen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes in jedem Einzelfall geeignet, die Wirksamkeit der auf ihnen vorgesehenen Maßnahmen in angemessener Zeit 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 vierstreifigen Ausbau der B 50 zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze 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. Die Planung entspricht auch den Vorgaben der Neuregelung des § 7 LNatSchG, da die Kompensation des Eingriffs überwiegend auf Flächen des LBM Rheinland-Pfalz im Ökokonto „Rhaunen“ sichergestellt wird und Maßnahmen zur Kompensation von Waldeingriffen innerhalb des FFH-Gebiets Nr. 6109-303 „Idarwald“ umgesetzt werden. 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.

### **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.

### **Geschützte Teile von Natur und Landschaft**

Die Planung hat auch die rechtlichen Vorgaben für Eingriffe in besonders geschützte Landschaftsteile zu berücksichtigen. Das Projektgebiet liegt jedoch nicht in einem Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Naturpark oder Nationalpark. Die im peripheren Raum ausgewiesenen Schutzgebiete „Naturpark Saar-Hunsrück“ und Landschaftsschutzgebiet „Hochwald-Idarwald mit Randgebieten“ sowie Naturdenkmale (Bäume) sind durch die vorliegend festgestellte Planung nicht betroffen.

Auch Geschützte Landschaftsbestandteile und offiziell verzeichnete nach § 30 (2) BNatSchG oder § 15 (1) LNatSchG geschützte Biotope kommen nicht vor.

## 2. Artenschutz

Das Vorhaben genügt auch den zwingend zu beachtenden Anforderungen des besonderen Artenschutzrechts.

### 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. 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 bestimmter 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 Vorhabenträger hat die möglichen Auswirkungen auf die besonders geschützten Arten unter Beachtung der vorangeführten artenschutzrechtlichen Vorgaben untersuchen lassen und einen Fachbeitrag Artenschutz gemäß §§ 44, 45 BNatSchG erstellt (vgl. Kapitel A Abschnitt XI. Nrn. 42 bis 45 des Beschlusses).

Die Prüfungen im Zusammenhang mit diesem Fachbeitrag, die der vorliegenden Planfeststellungsentscheidung zugrunde liegen, kamen zu folgendem Ergebnis:

**a. Untersuchung zu Auswirkungen auf die geschützten Arten (§ 44 ff. BNatSchG)**

Zunächst wurde im Zuge der Artenschutzprüfung eine Relevanzprüfung vorangestellt, um diejenigen Arten herauszufiltern, für welche mit hinreichender Sicherheit projektbedingte Berührungspunkte mit artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen vorab bereits ausgeschlossen werden können. Insoweit wurde ermittelt, dass relevante Vorkommen von Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL im Wirkraum nicht zu verzeichnen sind.

Die weitere artenschutzrechtliche Prüfung für die ermittelten, relevanten Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL kommt zu dem Ergebnis, dass keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. In diese Prüfung wurden die Vermeidungsmaßnahmen 1 V<sub>AS</sub> (Schaffung/ Bereitstellung vegetationsbasierter Leitstrukturen und Leithilfen), 2 V<sub>AS</sub> (Bauzeitenregelung), 3 V<sub>AS</sub> (Baufeldkontrolle), 4 V<sub>AS</sub> (Bau einer Faunabrücke), 5 V<sub>AS</sub> (Errichtung spezieller Schutzzäune (Wildkatzenzaun, Fledermauszaun)), 18 V<sub>AS</sub> (Bauzeitenregelung Schwarzstorch) und die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme 6 A<sub>CEF</sub> (Bereitstellung einer Biotopfläche als Lebensraum für die Arten Waldschnepfe, Neuntöter, Baumpieper) und 7 A<sub>CEF</sub> (Schaffung von Strukturhabitaten in der Feldflur zur Steigerung der Lebensraumeignung für die Feldlerche, den Feldsperling und andere Offenlandarten) einbezogen, welche bestimmungsgemäß für verschiedene Tierarten die Erfüllung der vorangeführten Verbotstatbeständen von vorneherein vermeiden. Diese Maßnahmen sind Bestandteil der mit diesem Beschluss festgestellten Straßenbauplanung.

**b. Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG**

Auch wenn man unterstellen würde, dass durch das Straßenbauvorhaben Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG erfüllt wären, würde die Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer vorsorglichen Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 und Satz 2 BNatSchG und äußerst vorsorglich auch im Wege einer Befreiung nach § 67 BNatSchG dem Vorhaben die artenschutzrechtliche Zulässigkeit attestieren können.

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 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.

Diese zwingenden Gründe ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst. Auf die entsprechenden Ausführungen „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ in Kapitel E dieses Beschlusses kann daher zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen werden.

***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 Fachbeitrag Artenschutz wird belegt, dass aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen Vermeidungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt ist, dass sich für die relevanten Arten des Anhangs IV der FFH-RL der aktuelle Erhaltungszustand der Population im Naturraum nicht verschlechtert. Auch hinsichtlich der relevanten europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL sind keine Verschlechterungen des aktuellen Erhaltungszustandes der jeweiligen Population im Naturraum zu erwarten. Bei verschiedenen relevanten Tier- und Vogelarten wurden an dieser Stelle der Artenschutzprüfung zusätzlich weitere naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen (7 A, 9 A/12 A, 10 E, 13 A, 15 A, 16 A, 17 A und 19 A) zulässigerweise in die Betrachtung mit einbezogen. Einzelheiten zur Ausnahmeprüfung sind den jeweiligen artenbezogenen Begründungen im v.g. Fachbeitrag Artenschutz zu entnehmen (s. Unterlage 19.3, Kapitel A, AXI Nr. 42).

***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.

Im Zusammenhang mit den vorstehenden artenschutzrechtlichen Anforderungen und unter Bezug auf die diesbezüglichen Ausführungen im v.g. Fachbeitrag Artenschutz bei den artbezogenen Begründungen ist die gewählte Ausgestaltung des Vorhabens als die verträglichste Alternative bzw. im Vergleich mit anderen Varianten zumindest gleichwertige Lösung anzusehen. Es sind keine zumutbaren Alternativen ersichtlich, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen würden.

### ***Entscheidung über die Ausnahme- und Befreiungserteilung***

Damit würden auch für den Fall, dass entgegen der Annahme des Sachverständigengutachtens und der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde für verschiedene Tierarten Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG erfüllt wären, die Tatbestandsvoraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 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 vorsorglich eine Ausnahme von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 und (soweit relevant) Abs. 2 BNatSchG im Hinblick auf die relevanten FFH- und Vogelarten 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.

Letztendlich wäre aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch die Erteilung einer Befreiung gemäß § 67 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG von den Verboten des § 44 BNatSchG als sachgerecht anzusehen, sollte sie entgegen dem bislang Dargestellten davon ausgehen müssen, dass 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, weil die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde. Auf Grund der Notwendigkeit der Umsetzung des Straßenbauvorhabens und den damit verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen, ist das Vorhaben aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses im Sinne des § 67 BNatSchG geboten.

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.

### **3. 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.

#### **a. 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.

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 (Kohärenz sicherungsmaßnahmen) 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.

#### **b. Ausführungen zur Betroffenheit von FFH-Gebieten**

Im Nahbereich des Straßenbauvorhabens befindet sich das FFH-Gebiet DE 6109-303 „Idarwald“. Bezüglich dieses Gebietes wurde daher eine FFH-Vorprüfung durchgeführt, welche Bestandteil der offengelegten Planunterlagen war (vgl. Kapitel A Abschnitt XI. Nr. 46 des Beschlusses). Die FFH-Vorprüfung hat ergeben, dass die Planung zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgebenden Gebietsbestandteilen führen wird. Diese Einschätzung wurde Seitens der Oberen Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme im Verfahren bestätigt. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist daher nicht erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese Bewertung als sachgerecht und schließt sich dem Ergebnis vollinhaltlich an.

Darüber hinaus liegt in ca. 1 km Entfernung zum vorliegend festgestellten Straßenbauvorhaben das FFH-Gebiet DE 6009-301 „Ahringsbachtal“. Relevante vorhabenbedingte Auswirkungen auf dieses Gebiet können aufgrund der Entfernung ausgeschlossen werden.

Weitere Natura 2000-Schutzgebiete sind nach dem Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz (LANIS) im Wirkungsbereich des Vorhabens nicht ausgewiesen.

Das Straßenbauvorhaben ist daher unter dem Aspekt des Habitatschutzes zulässig.

#### **4. 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.

#### **4.1 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.

#### **4.2 Feststellung der ordnungsgemäßen Anwendung der UVP-Bestimmungen**

Bei der vorliegenden Straßenplanung für den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße Nr. 50 (B 50neu) zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze 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.

#### **4.3 Bestehen einer UVP-Pflicht**

Das vorliegende Verfahren betrifft den Bau einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße durch Verlegung/ Ausbau einer bestehenden Bundesstraße. Der Ausbauabschnitt ist dabei im Zusammenhang mit den ober- wie unterhalb anbindenden und gleichermaßen 4-streifig geplanten Abschnitten dieser Bundesstraße zu beurteilen. Diese kumulierenden Bundesstraßenausbaubauabschnitte stehen mithin im engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang und weisen zusammen eine durchgehende Länge von mehr als 10 km auf. Das Vorhaben unterliegt den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz). Für das Vorhaben besteht demnach gemäß § 10 Abs. 1, 4 und 5 i.V.m. § 6 UVPG i.V.m. Nr. 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine UVP-Pflicht. Somit ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach näherer Maßgabe der Bestimmungen des UVPG durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A Abschnitt VI. die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens festgestellt.

#### **4.4 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.

##### **4.4.1 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 verlangen 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 des Beteiligungsverfahrens 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 Dar-

stellung 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.

#### **4.4.2 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. 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 (vgl. Unterlage 19.6, Kapitel A Abschnitt X. Nr. 66 des Beschlusses). Die Unterlagen des Vorhabenträgers entsprachen den Anforderungen des § 16 UVPG, insbesondere ist eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts in v.g. Unterlage 19.6 enthalten. Die verfahrensrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls eingehalten worden (Siehe auch Kapitel E 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 zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG bewertet. Diese Bewertung wird bei der vorliegenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt (§ 25 UVPG).

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. Die festgestellten Planunterlagen

beinhalten die entscheidungserheblichen Angaben hinsichtlich der umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Sinne von § 16 UVPG. Diese waren auch Gegenstand der Planoffenlage.

Die vom Straßenbaulastträger im Jahr 2020 vorgelegte Deckblattplanung (vgl. hierzu Kapitel C, CI) erforderte keine ergänzende naturschutzfachliche Beurteilung; in Teilbereichen wurde zwar eine Verlegung der Wildkatzenschutz- bzw. Fledermausschutzzäune vorgenommen, am Gesamtschutzkonzept ergeben sich dadurch jedoch keine wesentlichen Änderungen. Von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit konnte auch gem. § 22 Abs. 2 UVPG abgesehen werden, weil zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen mit der Deckblattplanung nicht einhergegangen sind. Gleiches gilt für die im Jahr 2022 durchgeführte Überprüfung der entwässerungstechnischen Unterlagen gem. den neu eingeführten „Richtlinien für die Entwässerung von Straßen“ (REwS 21). Da im Ergebnis keine Planänderungen erforderlich wurden und keine zusätzlichen erheblichen Umweltauswirkungen zu befürchten sind, bestand kein Erfordernis für eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung.

Der UVP-Bericht stellt zugleich auch die „Zusammenfassende Darstellung“ nach § 24 UVPG dar. Da im Anhörungsverfahren 2019 keine wesentlichen neuen umweltrelevanten Gesichtspunkte vorgebracht bzw. erkennbar geworden sind, haben sich an der Einschätzung zur Umweltverträglichkeit der Maßnahme auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens keine grundlegenden Änderungen ergeben. Somit kann bezüglich der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG sowie der abschließenden Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde maßgeblich auf den Erkenntnissen der vorausgegangenen Zusammenfassung nach § 16 UVPG sowie auf dem sonstigen Akteninhalt mit UVP-Bezug verwiesen werden. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sind in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen und wurden gemäß § 25 UVPG bei der Planfeststellungsentscheidung in dem rechtlich gebotenen Umfang berücksichtigt. Die Zulassungsentscheidung umfasst auch noch die erforderlichen weiteren Angaben gem. § 26 ff UVPG.

Die Gesamtbewertung hat ergeben, dass das Straßenbauvorhaben neben einer aus der lokalen Überschreitung geltender Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV resultierenden betriebsbedingten Betroffenheit des Schutzgutes Menschen und von Vögeln (verkehrsinduzierte Habitatminderungseffekte) im Wesentlichen mit anlage- und baubedingten Eingriffen einhergeht, welche die Schutzgüter Boden und die Lebensräume von bestimmten Tierarten betreffen. In geringerem Ausmaß ist auch das Schutzgut Landschaft im Bereich des Offenlands betroffen.

Durch die vorgesehenen Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen wie z. B. der Bau einer Grünbrücke als Querungshilfe für Tiere und die Aufstellung von speziellen Schutzzäunen für Wildkatzen und Fledermäuse können nachteilige Auswirkungen verhindert oder verringert werden. Für nicht vermeidbare Schutzgutbeeinträchtigungen 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 vierstreifigen Ausbau der B 50 zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze keine erheblichen Umweltauswirkungen. Auf die dem Straßenbaulastträger im Zusammenhang mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung zusätzlich auferlegten Maßnahmen in Kapitel C, CIII 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.

In diesem Zusammenhang wurden auch die Themen „Schutz des Klimas“ und „Anpassung an den Klimawandel“ Seitens der Planfeststellungsbehörde in den Blick genommen. Beide Punkte sind erklärte Ziele 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) 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 die Treibhausgasemissionen so weit gemindert werden, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird (§ 3 Abs. 2 KSG). Gemäß § 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. Subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen werden durch das KSG oder aufgrund dieses Gesetzes nicht begründet. 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). Überdies bestimmt das Landesrecht in § 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG, dass die Belange des Klimaschutzes bei allem Handeln öffentlicher Stellen zu berücksichtigen sind.

Die im KSG 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 LKSG zwar eine Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes, sie verleihen ihm aber keinen Vorrang vor anderen Belangen. Es ist daher weder aus dem KSG noch dem LKSG 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 Veroder 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 LKGS erstellte Klimaschutzkonzept des Landes Rheinland-Pfalz enthalten irgendwelche Vorgaben für den Bau von Straßen im Allgemeinen und auch nicht für die vorliegende Planung im Besonderen. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass im Rahmen der planerischen Abwägung dem gewichtigen öffentlichen Interesse am Bau einer Straße in der Abwägung mit dem Belang des Klimaschutzes Vorrang eingeräumt werden kann.

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. Der vorliegend festgestellte Planungsabschnitt 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.

### **Natur- und umweltschutzrechtliche Gesamtbewertung**

Die natur- und umweltschutzrechtliche Zulässigkeit der vorliegenden Planung 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. Die Zulassung des Vorhabens begegnet daher unter natur- und umweltschutzrechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

### **IX. 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, den Deckblattplanunterlagen 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:

## **1. Träger öffentlicher Belange**

Sofern über die bisherigen Ausführungen dieses Beschlusses hinaus weitere Forderungen, Bedenken und Anregungen seitens der Träger öffentlicher Belange vorgetragen wurden, wird auf die nachstehenden Ausführungen verwiesen.

### **1.1 Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Mosel (DLR)**

Das DLR weist im Zusammenhang mit der angestrebten Flächenzuweisung eines laufenden Flurbereinigungsverfahrens auf mögliche Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange durch das gegenständliche Straßenbauvorhaben hin und regt diesbezüglich insbesondere eine Verlegung von im Umfeld der geplanten Faunabrücke vorgesehenen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen an.

Nach erfolgter Prüfung ist seitens der Planfeststellungsbehörde hierzu anzumerken, dass die Lage der Faunabrücke (Vermeidungsmaßnahme V4) naturschutzfachlich unter besonderer Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten erfolgt ist. Die Faunabrücke und die in der Rechtsfolge des § 27 Landesjagdgesetz in einem Radius von 250 m hierzu einzuhaltende Jagdverbotszone sind insofern nicht verschiebbar. Die weiteren begleitenden, naturschutzfachlichen Maßnahmen im Umfeld der Faunabrücke stehen im räumlich funktionalen Zusammenhang hierzu und wurden unter Beachtung artenschutzfachlicher Anforderungen örtlicher Vorkommen geplant. Änderungen dieses Maßnahmenkonzeptes sind nur unter Beachtung der naturschutzfachlichen Anforderungen möglich. Auf die Auflagenregelung in Kapitel C, CIII wird hingewiesen.

Hiernach eventuell verbleibende Beeinträchtigungen land- oder forstwirtschaftlicher Belange müssen im Rahmen der Abwägung aller Belange durch die Planfeststellungsbehörde gegenüber den vorhabenbedingt im naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Interesse vorzunehmenden Maßnahmen und dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung des Straßenbauvorhabens zurückstehen und werden daher zurückgewiesen.

### **1.2 Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (SGD Nord)**

Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Obere Naturschutzbehörde (ONB), hat dem Vorhaben mit Schreiben vom 19.11.2019 grundsätzlich zugestimmt, jedoch die Beachtung verschiedener Nebenbestimmungen gefordert, welche dem Straßenbaulastträger größtenteils auferlegt wurden (vgl. hierzu Kapitel C, CIII dieses Beschlusses).

Lediglich dem Hinweis, die im Zuge der Baufeldräumung zurückgesetzten Waldränder zukünftig als Leitlinien für die Fledermausfauna unaufgeforstet zu belassen, konnte nicht entsprochen werden. Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme auf die Aus-

gleichsmaßnahme 15 A und die Ausgestaltung der im Rahmen dessen auf den Baustelleneinrichtungsflächen entlang der Ausbaustrecke geplanten Waldmantelgehölzpflanzungen verwiesen. Diese Maßnahme diene unter anderem gerade im Zusammenhang mit der Vermeidungsmaßnahme 1 V<sub>AS</sub> der Schaffung einer Leitstruktur für Fledermäuse zu der im anschließenden Planungsabschnitt des vierstreifigen Ausbaus der B 50neu geplanten Faunabrücke. Die Gehölzpflanzungen seien in einem Abstand von etwa 10 m zum Fahrbahnrand vorgesehen, so dass der Bereich zwischen dem Fahrbahnrand und dem Saum des Waldmantelgehölzes auf Dauer gehölzfrei bleibe. Diese Flächen würden als grasreiche Saumstreifen angelegt und gepflegt, was ebenso für die innerhalb der geschlossenen Waldflächen in Richtung der Faunabrücke zu etablierenden 10 bis 20 m breiten „Schneisen“ gelte (siehe auch Maßnahmenblatt zu Maßnahmen-Nr. 1 V<sub>AS</sub> ; Kapitel A Abschnitt X. Nr. 43). Es sei daher zur Sicherstellung der Leitfunktion für die Fledermäuse zu den Faunabrücken vorgesehen, an dem geplanten Konzept festzuhalten.

Die Erwidernng der Straßenbaudienststelle wurde der SGD Nord bei der Ankündigung des angestrebten EÖT-Verzichts zur Kenntnisnahme übersandt. Im Rahmen der anschließenden Rückäußerung der SGD Nord hat sich die ONB zu dem betreffenden Punkt nicht mehr geäußert, so dass die Planfeststellungsbehörde im Sinne der vorangeführten ergänzenden Erläuterungen der Straßenbaudienststelle davon ausgeht, dass durch die festgestellte Planung den fachlichen Anforderungen an Leitlinien für die Fledermausfauna in ausreichendem Umfang entsprochen wird und seitens der ONB konkludent das Einverständnis zu diesem Punkt erteilt wurde. Sollte dies nicht der Fall sein, bleibt eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

### **1.3 Zentralstelle der Forstverwaltung (ZdF)**

Die Zentralstelle der Forstverwaltung hat im Anhörungsverfahren verschiedene Punkte vorgebracht, denen größtenteils durch die Deckblattplanung sowie die Aufnahme entsprechender Auflagenregelungen in Kapitel C dieses Beschlusses entsprochen werden konnte. Soweit einzelne Hinweise nicht umgesetzt werden konnten, wird seitens der Planfeststellungsbehörde ergänzend auf Folgendes hingewiesen:

#### Maßnahme 6 A<sub>CEF</sub> - Herrichtung einer Biotopfläche als Lebensraum für die Arten Waldschnepfe, Neuntöter, Baumpieper:

Die ZdF hatte im Zusammenhang mit der geplanten Maßnahme 6 A<sub>CEF</sub> auf verschiedene Unstimmigkeiten (z. B. Lage, Flächenzuschnitt, künftige Unterhaltung) hingewiesen und im Ergebnis gefordert, für die Maßnahme eine geeignetere Fläche zu suchen. Die angesprochenen Unstimmigkeiten konnten aufgeklärt bzw. beseitigt werden (Deckblattplanunterlagen, Auflagenregelung in Kapitel C). An der geplanten Lage der Maßnahme wird seitens der Planfeststellungsbehörde jedoch festgehalten, da sie aus naturschutzfachlicher Sicht geeignet und erforderlich ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E, VIII verwiesen.

### Maßnahme 15 A Waldmantelgehölzpflanzungen

Die ZdF wies im Zusammenhang mit der Ausgleichsmaßnahme 15 A darauf hin, dass die geplante Anlage von Waldrändern im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsstreifen als walddrechtlicher Ausgleich nur Anerkennung finden kann, soweit die betreffenden Flächen nach Abschluss aller Arbeiten im Eigentum der jeweiligen Gemeinden verbleiben. Flächen, die durch den Vorhabenträger erworben werden, erachtet die ZdF als Straßennebenflächen, welche rechtlich zum Straßenkörper zählen und demnach von der ZdF nicht als Wald (bzw. walddrechtlicher Ausgleich) anerkannt werden.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass diese Maßnahmenflächen ausweislich der Grunderwerbsunterlagen der festgestellten Planung größtenteils als vorübergehende Inanspruchnahme ausgewiesen sind. Diese Flächen verbleiben nach Umsetzung der geplanten Waldmantelgehölzpflanzungen – wie von der ZdF gefordert – bei dem bisherigen Eigentümer, mithin im Eigentum der jeweiligen Gemeinde.

#### **1.4 Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte**

Die Einhaltung der seitens der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien geltend gemachten Auflagen hat die den Vorhabenträger vertretende Straßenbaudienststelle zugesagt. Insoweit wird auf die Auflagenregelungen in Kapitel C Abschnitt VIII, Nr. 6 des Beschlusses Bezug genommen. Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, hat darüber hinaus auf eventuell genehmigungspflichtige Änderungen im Kreuzungsbereich bestehender Bahnübergänge mit den vorhabenbedingt anzupassenden Kreisstraßen Nr. 126 (K 126) und Nr. 131 (K 131) hingewiesen. Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme erläutert, dass der Ausbaubereich der K 126 ca. 20 m vor dem Bahnübergang endet; in diesem Bereich sind lediglich Angleichungsarbeiten vorgesehen und die vorhandene Fahrbahnbreite der K 126 wird nicht verändert. Der Ausbau der K 131 endet unmittelbar vor dem Bahnübergang; die vorhandene Breite der K 131 wird hier ebenfalls beibehalten und der vorhandene Bahnübergang wird nicht verändert. In einem Abstand von ca. 25 m vor dem Bahnübergang im Zuge der K 131 wird der neue landwirtschaftliche Verbindungsweg auf der Trasse der B 50/ B327alt an die K 131 neu angebunden. Die bestehende Wegeeinmündung unmittelbar vor dem Bahnübergang entfällt.

Diese Erwiderung des Straßenbaulastträgers wurde der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, mit der Ankündigung des angestrebten EÖT-Verzichtes zur Kenntnisnahme übersandt, welche sich im Nachgang hierzu nicht mehr geäußert hat. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass mit den vorgesehenen Maßnahmen im Bereich der Bahnübergänge Einverständnis besteht. Sollte es sich hierbei um aus bahnrechtlicher Sicht gesondert genehmigungspflichtige Änderungen handeln, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass diese Genehmigung von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst wird (vgl. Kapitel E Abschnitt I des Beschlusses).

### **1.5 Verbandsgemeindewerke Bernkastel-Kues (VG-Werke)**

Die VG-Werke haben u.a. auf bestehende Überflutungsprobleme bei Starkregenereignissen am Ortsrand der Gemeinde Oberkleinich hingewiesen und im Zusammenhang mit dem geplanten Entwässerungskonzept der B 50neu, welches in diesem Bereich die Herstellung des Regenrückhaltebeckens 2 mit Überlauf in das angrenzende Gelände vorsieht, die Anlage einer zusätzlichen Querverrohrung zur Ableitung des Niederschlagswassers in den Kleinicher Bach angeregt.

Der Straßenbaulastträger hat in seiner Erwiderung hierzu näher ausgeführt, dass für das Bauvorhaben ein umfassendes Entwässerungskonzept nach den geltenden gesetzlichen Vorgaben ausgearbeitet und im Vorfeld mit der Oberen Wasserbehörde abgestimmt wurde. Dieses Entwässerungskonzept beinhaltet dabei besondere Sicherheitszuschläge und Grundannahmen, welche sogar über das gesetzliche Mindestmaß hinausgehen und eine ausreichende Bemessung der Versickerungs- und Rückhalteeinrichtungen für das anfallende Niederschlagswasser des Straßenbauvorhabens sicherstellen. Zudem wird sich durch die neue Straßentrasse das oberhalb der Gemeinde Oberkleinich gelegene Niederschlagswassereinzugsgebiet wesentlich verringern, so dass sich die Entwässerungssituation für die Gemeinde Oberkleinich durch das Vorhaben gegenüber dem Bestand deutlich verbessert. Die Anlage der angeregten Querverrohrung wird daher als nicht notwendig erachtet.

Die Argumentation des Straßenbaulastträgers ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde plausibel und nachvollziehbar, so dass auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hier keine Notwendigkeit besteht, eine zusätzliche Querverrohrung herzustellen. Die vorstehende Erläuterung des Straßenbaulastträgers wurde den Verbandsgemeindewerken Bernkastel-Kues mit der Ankündigung des angestrebten EÖT-Verzichtes zur Kenntnisnahme übersandt. Die Verbandsgemeindewerke haben anschließend mit Schreiben vom 25.03.2021 zur Thematik „Außengebietsentwässerung“ darauf hingewiesen, im weiteren Verfahren auf die Gegebenheiten wie Starkregenereignisse, Rückhaltung, Einleitungs- und Versickerungsproblematik für die beiden betroffenen Ortsgemeinden Kleinich und Hochscheid zu achten, jedoch die o.g. Querverrohrung nicht mehr ausdrücklich gefordert. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass zu diesem Punkt aufgrund der nachvollziehbaren Erläuterungen des Straßenbaulastträgers Einverständnis besteht.

Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Forderung unter Hinweis auf die Ausführungen in Kapitel E, V sowie die vorstehenden Erläuterungen zurückzuweisen. Die vorgesehene Entwässerungskonzeption entspricht den wasserwirtschaftlichen Anforderungen. Negative Auswirkungen auf das Grundwasser und auf Oberflächengewässer sind nicht zu erwarten.

### **1.6 innogy/ Westnetz GmbH**

Das Versorgungsunternehmen hat auf bestehende Anlagen im Planungsbereich hingewiesen und bezüglich vorhandener Erdkabel- und Glasfasertrassen die Einhaltung einer 1 m breiten Schutzzone gefordert, welche von „Baulichkeiten“ und Pflanzungen (insbesondere von solchen mit tiefgehenden Wurzeln) freizuhalten sei. Hierzu hat der Straßenbaulastträger in seiner

Stellungnahme angemerkt, dass eine vollständige Freihaltung dieser Schutzzone im unmittelbaren Kreuzungsbereich von Versorgungsleitungen und Straßentrasse nicht möglich sei. Im Übrigen werde aber auf diese Schutzzone Rücksicht genommen. Da die Erwidern der Straßenbaudienststelle dem Versorgungsunternehmen mit der Ankündigung des angestrebten EÖT-Verzichts zur Kenntnisnahme übersandt wurde und dieses sich hierzu im Nachgang nicht mehr geäußert hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass mit der vorbeschriebenen „Einschränkung“ gemäß der Erwidern der Straßenbaudienststelle Einverständnis besteht. Die grundsätzliche Beachtung der Schutzzone wurde dem Straßenbaulastträger in der Auflagenregelung II in Kapitel C dieses Beschlusses auferlegt.

### **1.7 Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz**

Die Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz hat im Anhörungsverfahren zunächst mit Schreiben vom 20.11.2019 Stellung genommen. Der Straßenbaulastträger hat sich zu den dort vortragenen Punkten geäußert; diese Stellungnahme wurde der Landwirtschaftskammer zusammen mit dem Schreiben der Anhörungsbehörde vom 10.03.2021 zum beabsichtigten Verzicht auf einen Erörterungstermin übersandt. Daraufhin hat sich die Landwirtschaftskammer nochmals geäußert und mit Schreiben vom 25.03.2021 darauf hingewiesen, dass der vorliegenden Planung erst dann zugestimmt werden kann, wenn folgende Punkte geklärt bzw. nicht zu Lasten der Landwirtschaft gelöst werden:

- Flächenverlust:

Es ist durch Gutachten zu klären, ob landwirtschaftliche Betriebe durch den Flächenverlust ggf. in ihrer Existenz gefährdet sind.

Die Kompensationsmaßnahmen im Bereich der Faunabrücke (ca. 7 ha Flächenentzug von intensiv genutzter Ackerfläche) werden abgelehnt, solange hierzu keine konkreten Produktionsintegrierten Maßnahmen mit dem Betrieb abgesprochen werden.

- Zukünftige Gestaltung Verbindungsweg:

Der Rückbau der alten B 327 zu einem Wirtschaftsweg wird abgelehnt. Die Landwirtschaftskammer schließt sich vollumfänglich der Stellungnahme der Gemeinde Morbach an.

- Alternative Routen für den überregionalen, langsam fahrenden Verkehr

Die Probleme der Alternativrouten liegen nach Auffassung der Landwirtschaftskammer darin, dass die anerkannten Ausbaurichtlinien ggf. nicht mehr den Zugängen der heutigen Zeit entsprechen und damit die Steigungen, Kurvenbereiche und Gefälle den Gespannen ernsthaft Probleme bereiten und Ortsdurchfahrten von Seiten des LBM in Kauf genommen werden, die weder für den landwirtschaftlichen Verkehr noch die ansässige Bevölkerung zumutbar sind.

Die Bedenken der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet und werden daher zurückgewiesen.

Soweit der Flächenverlust von landwirtschaftlichen Grundstücken generell kritisiert wurde, wird darauf hingewiesen, dass die erforderliche Inanspruchnahme auf ein zur Erreichung der Planungszielsetzung erforderliches Minimum beschränkt wurde. 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 vierstreifigen Ausbau der Straße selbst 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.

Darüber hinaus wird zur Minimierung der Nachteile für die Landwirtschaft derzeit ein vereinfachtes Flurbereinigungsverfahren Hochscheid durchgeführt. Auf die Erläuterungen in Kapitel E VI wird ergänzend hingewiesen.

Die Notwendigkeit zur Erstellung von Existenzgefährdungsgutachten besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht, da im Rahmen des Anhörungsverfahrens von keinem Landwirt eine Existenzgefährdung geltend gemacht wurde.

Die landespflegerischen Maßnahmen im Bereich der Faunabrücke resultieren aus der um die Grünbrücke geltenden Jagdverbotszone und der damit einhergehenden Wildschadensproblematik, die entstehen würde, wenn die Flächen weiterhin ackerbaulich genutzt werden würden. Aufgrund dessen ist vorgesehen, die betreffenden Grundstücke durch den Bund zu erwerben und für Zwecke der Landespflege zu nutzen. Von den Eigentümern der Flächen wurde im Anhörungsverfahren keine Einwendungen erhoben. Die Planfeststellungsbehörde hält daher an den in den Planunterlagen vorgesehenen Maßnahmen fest. Seitens des Straßenbaulastträgers wurde die Bereitschaft geäußert, die Möglichkeit von produktionsintegrierten Maßnahmen in Abstimmung mit dem Bewirtschafter zu prüfen. Hiergegen bestehen von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken, solange der naturschutzfachliche Kompensationszweck der Maßnahmen dauerhaft gewährleistet werden kann. Auf die Auflagenregelung in Kapitel C, CIII wird hingewiesen.

Die Forderung der Landwirtschaftskammer nach Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 alt als Kreisstraße wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Kapitel E, EIV, verwiesen.

Die Alternativrouten für den langsam fahrenden Verkehr sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zumutbar; die diesbezüglichen Bedenken der Landwirtschaftskammer werden nicht geteilt. Auch wenn im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss keine Ausweisung der B 50 neu als Kraftfahrstraße nach § 18 StVO ausgesprochen wird und somit kein Ausschluss des langsam fahrenden Verkehrs bewirkt wird, sondern über die Ausweisung als Kraftfahrstraße außerhalb der Planfeststellung in einem gesonderten Verfahren entschieden wird,

ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass für den dann verdrängten Langsamverkehr zumutbare Alternativrouten über das bestehende Straßennetz zur Verfügung stehen.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Argumente ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die Einziehung der B 50/ B 327alt gem. § 37 Abs. 4 LStrG geboten und der vorgesehene Rückbau der B 50/ B327alt zu einem Hauptwirtschaftsweg sachgerecht ist. Auch für den Fall einer künftigen Ausweisung der B 50 neu zur Krafffahrstraße stehen dem langsam fahrenden Verkehr zumutbare Ersatzwege zur Verfügung. Die Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs ist ebenfalls sichergestellt.

### **1.8 Gemeinde Morbach**

Die Gemeinde Morbach hat zunächst mit Schreiben vom 11.11.2019 gefordert, die alte B 50/ B 327 auf eine Fahrbahnbreite von 5,50 m zurückzubauen und als Kreisstraße zu widmen. Ferner hat sie darauf hingewiesen, dass für die Inanspruchnahme von Waldflächen eine Entschädigung für den Aufwuchs zu vereinbaren ist.

Mit Schreiben vom 25.03.2021 hat sie die Forderung nach Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 alt als Kreisstraße nochmals bekräftigt und zur Begründung ergänzend angeführt, dass die Planung keine direkte zumutbare und uneingeschränkte Verbindung und Erschließung der Ortschaften in der Gemeinde Morbach mit den Ortsgemeinden der VG Bernkastel-Kues z.B. Hochscheid und Kleinich vorsehen würde. Sie wies darauf hin, dass bei Erhaltung der Trasse der B 50/ B 327alt als Kreisstraße ein Teil der Straße auch als Radwanderweg mitbenutzt werden könnte. Einer Übertragung der geplanten Hauptwirtschaftswege in das Eigentum und in die Unterhaltungsträgerschaft der Gemeinde Morbach wurde ausdrücklich widersprochen.

Die Forderung der Gemeinde Morbach nach Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 alt als Kreisstraße wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Kapitel E, EIV, verwiesen. Hinsichtlich der Entschädigung für den Aufwuchs im Rahmen der Inanspruchnahme von Waldflächen wird auf das Entschädigungsverfahren verwiesen (s. auch Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 11 dieses Beschlusses).

Die Gemeinde Morbach hat vorgetragen, dass die vorliegende Planung keine direkte zumutbare und uneingeschränkte Verbindung und Erschließung der Ortschaften in der Gemeinde Morbach mit den Ortsgemeinden der VG Bernkastel-Kues z.B. Hochscheid und Kleinich vorsieht, im Gegensatz zu der parallel der B 50 verlaufenden K 8 und K 3 zwischen Kirchberg und Schönborn und der K 19 zwischen Simmern, Nannhausen und Nickweiler im Landkreis Simmern. Dort sei die uneingeschränkte Verbindungs- und Erschließungsfunktion aufrechterhalten worden.

Diese Ausführungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar.

Ausweislich des Umstufungskonzeptes (s. Unterlage 12.1, Kapitel A, AX, Nr. 55 des Beschlusses) bleibt die Verbindung zwischen Hochscheid und Kleinich weiterhin über die K 126 bestehen. Die Planung sieht für die K 126 eine Unterführung vor. Eine parallel zur B 50 verlaufende Kreisstraße ist dafür nicht erforderlich. Die Anbindung der Ortschaften der Gemeinde Morbach

bleibt weiterhin gewährleistet. Fahrten von den Ortsteilen der Einheitsgemeinde Morbach zu den Orten in der VG Bernkastel-Kues sind weiterhin möglich. Für den langsam fahrenden Verkehr, der die B 50 im Falle einer künftigen Ausweisung als Kraftfahrstraße nicht mehr nutzen könnte, steht das nachgeordnete Netz zur Verfügung. Die daraus resultierenden Umwege sind als zumutbar ermittelt worden.

Die genannten Streckenzüge (K 3, K 8, K 19) sind Kreisstraßen, die parallel zur B 50 verlaufen. Inwiefern diese noch die Verkehrsbedeutung einer Kreisstraße haben, bedürfte einer näheren Prüfung. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.

Soweit die Gemeinde Morbach darauf hinweist, dass bei Erhaltung der Trasse der B 50/ B 327alt als Kreisstraße ein Teil der Straße auch als Radwanderweg mitbenutzt werden könnte, wird darauf hingewiesen, dass - wie bereits ausgeführt - die Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 alt als Kreisstraße aufgrund des künftig parallelen Verlaufs zur B50neu nicht möglich ist. Eine Prüfung der Frage, ob die Strecke (losgelöst von der Einstufung als Kreisstraße) als Radwanderweg genutzt werden könnte, ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Im Hinblick auf die Ablehnung der Gemeinde Morbach zur Übernahme der Unterhaltungslast des Hauptwirtschaftsweges weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass im Rahmen der vorliegenden Planung keine Übernahme der Unterhaltungslast durch die Gemeinde Morbach für Teile der zurückzubauenden B 50/ B 327 alt vorgesehen ist.

### **1.9 Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich**

Die Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich hat mit Schreiben vom 11.11.2019 gefordert, die alte B 50/ B 327 in ihrer Trassenführung zu erhalten und zur Kreisstraße abzustufen. Ferner wurde kritisiert, dass die Planung keine Radwegeanbindung der Ortslage Wederath zum Museum Vicus Belginum und dem Mitfahrerparkplatz berücksichtigt. Ebenso fehle die Anbindung an den geplanten Mosel-Hunsrück-Radweg und den vorhandenen Hunsrück-Radweg. Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass der Mitfahrerparkplatz am Vicus Belginum zur Sicherheit der Nutzer mit einer Beleuchtungsanlage versehen werden sollte.

Darüber hinaus wurden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, die bis zur Fertigstellung eines 4-streifigen Ausbaus der B 50 neu vorgenommen werden sollten:

- Leistungsfähigkeit der höhengleichen Kreuzungen: An den bestehenden höhengleichen Kreuzungen und Einmündungen bei Hochscheid, Hirschfeld und Wahlenau sollten neben der vorgesehenen Errichtung von Lichtsignalanlagen noch Einfädelungstreifen zum Aufahren bzw. Abbiegespuren für Rechtsabbieger angelegt werden.
- Leistungsfähigkeit des KVP Hinzerath/ Wederath: Für den Kreisverkehrsplatz Hinzerath/ Wederath sind derzeit keine Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses geplant; hier sollte ein Konzept für dessen Umbau erstellt werden, um kurzfristig auf die Verkehrsentwicklung reagieren zu können.
- Errichtung einer Überholspur: Errichtung einer dritten Fahrspur z.B. zwischen Hochscheid und Bahnhof Hirschfeld, da der langsam fahrende Verkehr bis zur Ausweisung der B 50

als Kraftfahrstraße noch auf der B 50 verbleiben wird und damit für einen erheblichen „Überholdruck“ sorgen wird.

Mit Schreiben vom 12.04.2021 hat die Kreisverwaltung dem vorgesehenen Verzicht auf den Erörterungstermin zugestimmt und darauf hingewiesen, dass die mit Schreiben vom 11.11.2019 vorgebrachten Einwände, soweit sie den Bauabschnitt zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze betreffen, aufrechterhalten werden.

Die Forderung der Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich nach Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 alt als Kreisstraße wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Kapitel E IV, verwiesen.

Soweit das Fehlen einer Radwegeverbindung von Wederath zum Museum Vicus Belginum und dem Mitfahrerparkplatz moniert wird, wird darauf hingewiesen, dass hier die Anschlussplanung des Landesbetriebes Mobilität Trier zwischen Longkamp und Bahnhof Zolleiche betroffen ist. Das Gleiche gilt für die geforderte Anbindung von Wederath an den Mosel-Hunsrück-Radweg bzw. den Hunsrück-Radweg. Auch der Bereich des Mitfahrerparkplatzes am Vicus Belginum ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass diese Forderungen gem. Schreiben der Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich vom 12.04.2021 nicht mehr aufrechterhalten werden.

Zu den Forderungen der Kreisverwaltung nach Maßnahmen bis zur Fertigstellung eines vierstreifigen Ausbaus der B 50neu hat der Straßenbaulastträger wie folgt Stellung genommen:

#### Leistungsfähigkeit der höhengleichen Kreuzungen:

Die Knotenpunkte im Zuge der B 327/ B 50 alt wurden mittlerweile mit leistungsfähigen, verkehrabhängig geschalteten Lichtsignalanlagen (LSA) ausgestattet. Diese funktionieren einwandfrei und gewährleisten einen reibungslosen, sicheren Verkehrsablauf. Weitere bauliche Maßnahmen sind mit Blick auf die relativ kurze Zeitschiene bis zur kompletten Umsetzung der Vierstreifigkeit wirtschaftlich nicht vertretbar und daher nicht vorgesehen. Darüber hinaus wurde zu Bedenken gegeben, dass die aufgezeigten baulichen Maßnahmen an den Knotenpunkten geplant werden müssten und darüber hinaus ein Baurechtsverfahren durchzuführen sei. Dieses könne je nach Verfahrenswahl nicht unerhebliche Zeit beanspruchen. Der Bau von Lichtsignalanlagen als Straßenausstattung konnte hingegen kurzfristig umgesetzt werden.

#### Leistungsfähigkeit des KVP Hinzerath/ Wederath:

Der bereits realisierte Kreisverkehrsplatz liegt außerhalb des Planfeststellungsbereichs im Bereich des LBM Trier.

#### Errichtung einer Überholspur:

Die Bedenken wurden zur Kenntnis genommen, es wurde jedoch vorgeschlagen, die Entwicklung abzuwarten und dem ggfs. durch verkehrsbeschränkende Beschilderung entgegen zu wirken. Bauliche Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt wären als verlorene Investitionen wirtschaftlich nicht vertretbar.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese Ausführungen als sachgerecht und schließt sich ihnen an. Es besteht daher keine Notwendigkeit, dem Straßenbaulastträger im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses weitergehende Maßnahmen aufzuerlegen. Insbesondere der Bau einer zusätzlichen Überholspur ist wirtschaftlich nicht vertretbar. Die diesbezüglichen Forderungen der Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich werden insoweit zurückgewiesen.

### **1.10 Ortsgemeinde Hirschfeld**

Die Ortsgemeinde Hirschfeld hat im Anhörungsverfahren verschiedene Punkte vorgetragen, die sich im Laufe des weiteren Verfahrens ausweislich des Schreibens der VGV Kirchberg vom 12.04.2021 erledigt haben. Soweit die Ortsgemeinde Hirschfeld vorsorglich Entschädigungsansprüche betreffend eine Jagdwertminderung wegen des straßenbaubedingten Verlustes von bejagbarer Fläche, insbesondere durch die Ausweisung einer Jagdverbotszone im Bereich der geplanten Grünbrücke geltend gemacht hat, wird seitens der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass über bürgerlich-rechtliche Ansprüche im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden kann, da hier entsprechend den straßengesetzlichen Vorschriften nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden. Die Regelung von Entschädigungsfragen erfolgt gesondert durch die Straßenbaudienststelle (bzw. durch die Enteignungsbehörden) im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren (s. hierzu auch Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 11 dieses Beschlusses). Die Jagdpachtminderung ist ggf. durch ein Gutachten zu ermitteln.

### **1.11 Ortsgemeinde Hochscheid**

Die Ortsgemeinde Hochscheid, vertreten durch die Verbandsgemeindeverwaltung Bernkastel-Kues, hat mit Schreiben vom 16.11.2019 gefordert, die alte B 50/ B 327 auf eine Fahrbahnbreite von 5,50 m zurückzubauen und als Kreisstraße zu widmen. Mit Schreiben vom 21.11.2019 wurde darüber hinaus kritisiert, dass durch die geplante Ableitung von Oberflächenwasser über den Bahndamm zusätzliche Unterhaltungspflichten auf die Gemeinde zukommen würden und dass durch die geplante Lage des Schutzzauns eine Nutzung der zum Wirtschaftsweg abgestuften Bundesstraße durch die ansässigen Landwirte nicht mehr möglich sei. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass die im Schallschutzkonzept vorgesehenen Maßnahmen vollumfänglich umzusetzen seien, um die Einhaltung der Grenzwerte für die Gemeinde Hochscheid sicherzustellen. Die durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens verursachte Luftverunreinigung sei nach dem Ausbau regelmäßig zu prüfen und die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen.

Die Forderung der Ortsgemeinde Hochscheid nach Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 alt als Kreisstraße wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Kapitel E IV verwiesen.

Bezüglich der geplanten Ableitung des Oberflächenwassers über den Bahndamm ist darauf hinzuweisen, dass ausweislich der Planfeststellungsunterlagen seitens des Vorhabenträgers das vorhandene Graben-/ Entwässerungssystem entlang des Bahndammes genutzt wird, um das Oberflächenwasser anschließend über einen vorhandenen Bahndurchlass in eine neu herzustellende Versickerungsfläche mit Sickerrigole im direkten Anschluss an den Bahndamm

einer Versickerung in den Untergrund zuzuführen. Der Teil der Versickerungsfläche, der sich auf Gemeindeeigentum befindet (einschließlich Notüberlauf) wird ausweislich der Grunderwerbsunterlagen vom Vorhabenträger erworben, sodass Baulast und Unterhaltung künftig beim Bund liegen werden (s. hierzu Unterlage 10.1, Blatt 1.1, Kapitel A, AX, Nr. 45). Für die Ortsgemeinde Hochscheid entstehen daher in diesem Bereich keine zusätzlichen Unterhaltungspflichten.

Der geplante Wildschutzzaun wurde ausweislich der Deckblattplanunterlagen verlegt (s. Kapitel CI). Er wurde nun zwischen der B 50 neu und dem künftigen Wirtschaftsweg angeordnet, sodass die Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen und Waldflächen sichergestellt ist.

Durch die in den Planunterlagen vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte im Bereich der Ortslage Hochscheid eingehalten (s. hierzu auch die Erläuterungen in Kapitel E, VII).

Die nach dem vierstreifigen Ausbau der B 50 zu erwartenden Luftschadstoffemissionen wurden im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung überprüft (s. Kapitel A, AXI, Nr. 13). Diese hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit sicher eingehalten werden. Dem Straßenbaulastträger mussten insoweit keine speziellen Schutzmaßnahmen aufgegeben werden (s. hierzu auch Erläuterungen in Kapitel E, VII dieses Beschlusses). Die Forderung der Gemeinde Hochscheid nach weitergehenden Schutzmaßnahmen z. B. in Form von regelmäßigen Überprüfungen nach Umsetzung der Maßnahme wird daher zurückgewiesen.

### **1.12 Ortsgemeinde Horbruch**

Die Ortsgemeinde Horbruch hat mit Schreiben vom 13.11.2019 keine grundsätzlichen Einwendungen gegen die vorliegende Planung erhoben. Es wurde jedoch aufgrund der zu erwartenden höheren Verkehrsbelastung der K 131 bzw. K 74 eine zumindest temporäre 30 km/h-Beschränkung der Innerortsstraßen in Horbruch gefordert. Ferner sei die vorgesehene Herabstufung der B 50 / B 327 alt im Abschnitt vom Kreisverkehr am Vicus Belginum bis zum Anschluss Hochscheid zu einem Wirtschaftsweg unangemessen. Es wurde kritisiert, dass in den Planunterlagen keine Radweegeanbindung zwischen Vicus Belginum und der K 131 Hochscheid vorgesehen sei. Ein Radweg sei leicht und einfach auf der jetzigen Fahrbahntrasse der B 327 alt mittels geeigneter Fahrbahnmarkierung auszuweisen und die B 327 könnte dann, zumindest bis Hochscheid, als Kreisstraße ausgewiesen werden. Moniert wurde darüber hinaus, dass Park- und Rastmöglichkeiten für Lastkraftwagen sowie ein Mitfahrerparkplatz auf dem v.g. Streckenabschnitt fehlen.

Die Forderung der Ortsgemeinde Horbruch nach Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 alt als klassifizierte Straße wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Kapitel E IV verwiesen.

Zu den übrigen von der Ortsgemeinde Horbruch vorgetragenen Punkten hat der Straßenbaulastträger in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen die Straßenverkehrsbehörden zuständig seien und dass daher über diese

Forderung im laufenden Planfeststellungsverfahren nicht entschieden werden könne. Soweit das Fehlen einer Radwegeverbindung zwischen Vicus Belginum und der K 131 bei Hochscheid moniert wurde, wurde bezüglich des Abschnitts von Vicus Belginum bis Bahnhof Zolleiche auf die Anschlussplanung des LBM Trier zwischen Longkamp und Bahnhof Zolleiche verwiesen. Etwaige Einwendungen seien im dortigen Planfeststellungsverfahren vorzubringen. Zur Führung des Radverkehrs wurde auf eine HBR-beschilderte, gut fahrbare Radwegeverbindung zwischen Hinzerath/ Belginum und Hochscheid verwiesen.

Bezüglich der Park-/ Rastmöglichkeiten für LKW wurde darauf hingewiesen, dass die Anzahl der PKW- und LKW-Parkplätze mit Toiletten vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgegeben worden sei; die Standorte seien mittlerweile mit dem BMVI und den Kommunen abgestimmt worden. Im Zuständigkeitsbereich des LBM Bad Kreuznach würde zur Zeit eine PWC-Anlage im Bereich der Anschlussstelle B 50/ L 182 bei Lautzenhausen geplant, zwei weitere (beidseits der B 50) würden zur Zeit bei Argenthal baulich umgesetzt.

Hinsichtlich der geforderten Mitfahrerparkplätze wurde erläutert, dass diese im Rahmen der Vorabstimmung der Planung bisher nicht gefordert worden seien, dass sie aber grundsätzlich nachrüstbar seien, soweit ein Bedarf nachgewiesen und die erforderlichen Flächen zur Verfügung gestellt werden könnten.

Diese Stellungnahme des Straßenbaulastträgers, der sich die Planfeststellungsbehörde inhaltlich anschließt, wurde der Ortsgemeinde Horbruch zusammen mit dem Schreiben der Anhörungsbehörde zum beabsichtigten Verzicht auf einen Erörterungstermin übersandt. Da sich die Ortsgemeinde hierzu nicht mehr geäußert hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass zu den von der Ortsgemeinde vorgetragenen Punkten aufgrund der Erläuterungen des Straßenbaulastträgers Einverständnis besteht. Sollte dies nicht der Fall sein, wären die Forderungen der Ortsgemeinde Horbruch unter Hinweis auf die Ausführungen in Kapitel E, IV sowie die vorstehenden Erläuterungen zurückzuweisen.

### **1.13 Ortsgemeinde Kleinich**

Die Ortsgemeinde Kleinich, vertreten durch die Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues, hat mit Schreiben vom 14.11.2019 gefordert, dass für den Waldverlust im Gemeindewald Kleinich die waldverbessernde Maßnahme in Form einer Vorausverjüngung auch im Gemeindewald Kleinich erfolgen soll. Die finanzielle Entschädigung für den Verlust der Eigentumsflächen soll unabhängig davon erfolgen. Die Gemeinde hat der Abgabe von Waldflächen unter der Bedingung zugestimmt, dass die Sicherung/ Unterhaltung des verbleibenden Bestandes, soweit diese zum Schutze der B 50 neu erforderlich ist, zukünftig vom Straßenbaulastträger auf eigene Kosten durchzuführen ist.

Der Notüberlauf des Regenrückhaltebeckens 2 bei ca. Bau - km 98 + 900 entwässert in ein freies Gelände. Da die Waldfläche oberhalb der Ortslage Oberkleinich sehr feucht bis sumpfig ist, befürchtete die Ortsgemeinde Kleinich, dass es bei entsprechenden Regenereignissen zu

Überschwemmungen im Ort kommen könnte und forderte daher, dass das Niederschlagswasser vom Straßengraben unterhalb des Waldes mit einer Querverrohrung in den Kleinicher Bach abgeleitet wird.

Ferner wurde mit Schreiben vom 16.11.2019 gefordert, die alte B 50/ B 327 auf eine Fahrbahnbreite von 5,50 m zurückzubauen und als Kreisstraße zu widmen.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass der geplante walddrechtliche Ausgleich gemäß der offengelegten Planung den gesetzlichen Anforderungen entspricht und daher beibehalten wird. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Entschädigung für den Verlust der Eigentumsflächen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die Straßenbaudienststelle (bzw. durch die Enteignungsbehörde) erfolgt.

Ferner wurde erläutert, dass eine pauschale Übernahme der Verkehrssicherungspflicht / Unterhaltung der verbleibenden Waldbestände entlang der B 50 durch den Bund mangels Rechtsgrundlage nicht möglich sei. Diese würde grundsätzlich dem Eigentümer obliegen. Der Straßenbaulastträger sagte jedoch zu, dass im Rahmen des Entschädigungsfestsetzungsverfahrens gutachterlich geprüft wird, ob und inwieweit die Voraussetzungen einer Entschädigung für die Straßenverkehrssicherung vorliegen; der Aufwand würde dann ggf. durch Zahlung eines Einmalbetrages abgelöst.

Im Hinblick auf die Ableitung von Niederschlagswasser wurde ausgeführt, dass der Straßenbaulastträger anlässlich des Planfeststellungsverfahrens für die vorliegende Straßenbaumaßnahme dafür Sorge zu tragen hat, dass die Entwässerung der ausgebauten B 50 entsprechend den einschlägigen Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes und des Landeswassergesetzes nicht zu einer nachteiligen Veränderung/ Verschlechterung der natürlichen Gewässer/ des Grundwassers und insbesondere nicht zu einer Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses beiträgt. Der straßenbaubedingte Anfall von Abwasser soll möglichst vermieden werden; Niederschlagswasser soll nur in dafür zugelassene Anlagen eingeleitet werden und wo dies nicht möglich ist, soll es nach Möglichkeit vor Ort versickert werden oder in oberirdische Gewässer abfließen. Bei der Planung des Entwässerungskonzeptes der B 50neu habe man sich im Wesentlichen an den heutigen Entwässerungsverhältnissen orientiert. Der Ausbauabschnitt zwischen ca. Bau-km 98+884 und dem Knoten mit der K 126 wird heute bereits dem vorhandenen Grabensystem der K 126 Richtung Oberkleinich zugeführt. Künftig werden die Oberflächenwasser der B 50 neu dem neuen RRB 2 zugeführt und von dort gedrosselt abgegeben (Drosselabfluss = 25 l/s). Das Außengebietswasser wird aufgrund der Unterbrechung des Systems durch die B 50neu in einem neuen Abfanggraben gefasst und analog dem Bestand über einen Außengebietsdurchlass den Entwässerungseinrichtungen im Bereich des Wanderparkplatzes zugeführt und anschließend in das Grabensystem der K 126 geleitet, wobei sich das Außeneinzugsgebiet gegenüber dem Bestand um 10 ha verringert. Weiterhin wurde bei der Entwässerungsplanung ein besonderes Augenmerk auf die Leistungsfähigkeit des Ortskanals von Oberkleinich gelegt. Diesbezüglich erfolgte eine enge Abstimmung mit dem planenden Ingenieurbüro; die zur Verfügung gestellten Daten und Berechnungen fanden Eingang in die Planung. Die Bemessung der neuen RRB erfolgte anhand der

einschlägigen Vorgaben des Arbeitsblattes 117 nach vorheriger Abstimmung mit der SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier bezüglich der festzusetzenden maßgebenden Jährlichkeiten. Bis auf das RRB 2 wurde dementsprechend bei allen RRB ein 20-jähriges Niederschlagsereignis angesetzt. Für das RRB 2 wurde wegen des Schutzbedürfnisses der talseitig befindlichen Ortslage Oberkleinich ein 50-jährliches Ereignis zu Grunde gelegt. Die rein rechnerische Bemessung laut ATV A 117 ergab demnach ein erforderliches Mindest-Rückhaltevolumen für das RRB 2 von 2.024 m<sup>3</sup>. Ausweislich der Planfeststellungsunterlagen wurde das Becken unter Kalkulation eines Sicherheitszuschlages mit 2.500 m<sup>3</sup> geplant. Dieses Volumen ist größer, als es für ein 100-jährliches Niederschlagsereignis erforderlich wäre (V erf. = 2.122 m<sup>3</sup>, V gepl. = 2.500 m<sup>3</sup>). Das heißt, das Becken ist bereits für die größtmögliche Regenspende ausgelegt und sollte nicht überlaufen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Einzugsfläche in jedem Fall reduziert wird und trotz Drosselzufluss aus dem RRB der Ortskanal entlastet wird. Es ist daher in jedem Fall sichergestellt, dass das geplante Entwässerungssystem keine nachteiligen Auswirkungen auf die Kanalisation von Oberkleinich hat. Die Richtigkeit dieses Entwässerungskonzeptes ist im Detail rechnerisch nachgewiesen und durch die zuständigen Fach-/ Wasserbehörden nachgeprüft und bestätigt worden. Die vorgesehenen Maßnahmen sind ausdrücklich für zulässig erklärt worden.

Am 18.08.2020 hat bezüglich der geplanten Inanspruchnahme von Waldflächen ein Gesprächstermin bei der Ortsgemeinde Kleinich stattgefunden. Hier wurde auch das von einem Sachverständigen der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz erstellte Waldwertgutachten besprochen. Im Ergebnis konnte im Hinblick auf den vorgesehenen Erwerb der im Eigentum der Ortsgemeinde Kleinich stehenden Waldflächen Einverständnis erzielt werden.

Die Stellungnahme des Straßenbaulastträgers zu den Seitens der Ortsgemeinde Kleinich vorgetragenen Punkten, der sich die Planfeststellungsbehörde inhaltlich anschließt, wurde der Ortsgemeinde Kleinich zusammen mit dem Schreiben der Anhörungsbehörde vom 10.03.2021 zum beabsichtigten Verzicht auf einen Erörterungstermin übersandt. Da sich die Ortsgemeinde hierzu nicht mehr geäußert hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass zu den von der Ortsgemeinde vorgetragenen Punkten aufgrund der nachvollziehbaren Erläuterungen des Straßenbaulastträgers sowie der Ergebnisse des Besprechungstermins am 18.08.2020 Einverständnis besteht. Sollte dies nicht der Fall sein, wären die Forderungen der Ortsgemeinde Kleinich unter Hinweis auf die Ausführungen in Kapitel E, IV sowie die vorstehenden Erläuterungen zurückzuweisen bzw. in das sich anschließende Entschädigungsverfahren zu verweisen (s. auch Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 11 dieses Beschlusses).

Die Forderung der Ortsgemeinde Kleinich nach Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 alt als Kreisstraße wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Kapitel E IV verwiesen.

#### **1.14 Ortsgemeinde Kommen**

Die Ortsgemeinde Kommen, vertreten durch die Verbandsgemeindeverwaltung Bernkastel-Kues, hat mit Schreiben vom 16.11.2019 gefordert, die alte B 50/ B 327 auf eine Fahrbahnbreite von 5,50 m zurückzubauen und als Kreisstraße zu widmen.

Die Forderung der Ortsgemeinde Kommen nach Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 alt als Kreisstraße wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Kapitel E IV verwiesen.

### **1.15 Ortsgemeinde Longkamp**

Die Ortsgemeinde Longkamp, vertreten durch die Verbandsgemeindeverwaltung Bernkastel-Kues, hat mit Schreiben vom 16.11.2019 gefordert, die alte B 50/ B 327 auf eine Fahrbahnbreite von 5,50 m zurückzubauen und als Kreisstraße zu widmen.

Die Forderung der Ortsgemeinde Longkamp nach Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 alt als Kreisstraße wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Kapitel E IV verwiesen.

### **1.16 Ortsgemeinde Monzelfeld**

Die Ortsgemeinde Monzelfeld, vertreten durch die Verbandsgemeindeverwaltung Bernkastel-Kues, hat mit Schreiben vom 16.11.2019 gefordert, die alte B 50/ B 327 auf eine Fahrbahnbreite von 5,50 m zurückzubauen und als Kreisstraße zu widmen.

Die Forderung der Ortsgemeinde Monzelfeld nach Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 alt als Kreisstraße wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Kapitel E IV verwiesen.

### **1.17 Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues**

Die Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues hat mit Schreiben vom 16.11.2019 gefordert, die alte B 50/ B 327 auf eine Fahrbahnbreite von 5,50 m zurückzubauen und als Kreisstraße zu widmen.

Die Forderung der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues nach Aufrechterhaltung der B 50/ B 327 alt als Kreisstraße wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Kapitel E IV verwiesen.

## **2. Privatbetroffene**

Die meisten Privatbetroffenen haben im Rahmen des Anhörungsverfahrens Einwendungen mit im wesentlichen gleichen Inhalt vorgetragen. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Forderung, die vorhandene Hunsrückhöhenstraße (B 327) nicht zurückzubauen und als öffentliche Straße zu erhalten. Dieser Forderung konnte nicht entsprochen werden. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Kapitel E, IV dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu den darüber hinaus vorgetragenen individuellen Einwendungen wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen. Die erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Die Einwender/innen werden über die ihnen zugeteilte Nummer, unter der ihr Vorbringen behandelt wird, mit der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses schriftlich benachrichtigt.

### **Einwender/in Nr. 1:**

Einwender/in Nr. 1 hat im Anhörungsverfahren mit verschiedenen Schreiben Einwendungen gegen die Planung erhoben. Die Einwendungen richteten sich in erster Linie gegen das Regenrückhaltebecken Nr. 4 sowie die Einleitungsbauwerke Nr. 13 und Nr. 14. Es wurde befürchtet, dass die vorliegende Planung negative Auswirkungen auf die vom Einwender betriebenen Fischteiche haben könnte. Im Ergebnis wurde gefordert, den betroffenen Bereich von der Planfeststellung auszunehmen.

Die Einwendungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet und werden daher zurückgewiesen. Die festgestellte Planung erfüllt in jeder Hinsicht die gemeinschaftsrechtlichen sowie die bundes- und landeswasserrechtlichen Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erweisen sich sowohl die Darstellungen des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie als auch die wassertechnischen Untersuchungen als zutreffend. Die vorliegende Planung ist daher mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben in Art. 4 der Wasserrahmenrichtlinie sowie den bundesdeutschen Umsetzungsbestimmungen in § 27 und § 47 WHG vereinbar.

Auch eine Überprüfung der Planung mit Blick auf die im Verlauf des Verfahrens neu eingeführten „Richtlinien für die Entwässerung von Straßen“ (REwS 21) hat ergeben, dass die Planung den aktuellen entwässerungstechnischen Vorgaben entspricht. Auf die entsprechend überarbeiteten „Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen“ (s. Unterlage 18.1 A, Kapitel A, AXI, Nr. 15 dieses Beschlusses) wird verwiesen.

Zur weiteren Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E V, dieses Beschlusses verwiesen.

Zu den einzelnen Einwendungen wird auf Folgendes hingewiesen:

#### Schreiben vom 20.11.2019:

#### 1. Grundsätzliche Bedenken gegen das Regenrückhaltebecken Nr. 4 und die Einleitungsbauwerke Nr. 13 und Nr. 14, Bau-km 100+775 bis 100+946

Seitens des Einwenders bestehen erhebliche Bedenken gegen das Regenrückhaltebecken Nr. 4 sowie die o.g. Einleitungsstellen. Seiner Auffassung nach sind die trichterförmig geneigten Flächen und Gewässersysteme nicht sachgerecht untersucht und für die Planfeststellung angemessen und verhältnismäßig aufbereitet worden.

Die von ihm betriebenen Forellenteiche liegen westlich der geplanten Grünbrücke in ca. 500 m Entfernung; sie seien u.a. auch Hauptlebensräume von diversen planungsrelevanten Tierarten. Die Nutzung der Geländeflächen und die Bewirtschaftung der Forellenteiche erfolge dauerhaft sehr extensiv und naturverträglich, sodass hier sehr hohe Arten- und Individuenzahlen von besonders und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten vorkämen.

Es sei geplant, dass Stoffeinträge durch die Einleitungsstelle Nr. 13 des Durchlasses und die Einleitstelle Nr. 14 des vierten Regenrückhaltebeckens in die Vorflutgräben zum Tiefenbach eingeleitet werden sollen; hierdurch befürchtet der Einwender eine nachhaltige Beeinträchtigung seiner Forellenteiche. Insbesondere die ökologische Haltung und Aufzucht

von Forellen, die extensive Fliegenfischerei sowie ein unbedenklicher Verzehr seiner Öko-Forellen als gesunde Nahrungsmittel würden aufgrund der Einleitungsmengen und -stoffe der B 50neu unmöglich gemacht. Er befürchtet für sein Grundstückseigentum und seinen gewerblichen Betrieb ein sog. „enteignungsgleichen Eingriff“; die Planung wird daher abgelehnt.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass im Rahmen der vorliegenden Planung dafür Sorge zu tragen ist, dass die Entwässerung der ausgebauten B 50 entsprechend den einschlägigen Bestimmungen des WHG und des LWG sowie der Wasserrahmenrichtlinie nicht zu einer nachteiligen Veränderung/ Verschlechterung der natürlichen Gewässer/ des Grundwassers und insbesondere nicht zu einer Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses beiträgt. Der straßenbaubedingte Anfall von Abwasser soll möglichst vermieden werden; Niederschlagswasser soll nur in dafür zugelassene Anlagen eingeleitet werden und wo dies nicht möglich sei, soll es nach Möglichkeit vor Ort versickert werden oder in oberirdische Gewässer abfließen. Bei der Planung des Entwässerungskonzeptes für die B 50neu habe man sich im Wesentlichen an den heutigen Entwässerungsverhältnissen unter Berücksichtigung der Lage der B 50neu orientiert.

In den Planunterlagen wurde zunächst das in den Außeneinzugsgebieten bei der B 50neu anfallende Wasser und die durch den Ausbau der B 50 zu erwartende zusätzliche Menge an Niederschlagswasser ermittelt.

Festgesetzte Wasserschutzgebiete sind von der geplanten Baumaßnahme nicht betroffen. Insofern bestehen für den Planbereich keine Einschränkungen bzw. Vorgaben gemäß den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten. Somit steht einer breitflächigen Ableitung und Versickerung, soweit möglich, nichts entgegen. Die Planung sieht daher vor, die Straßenoberflächenwasser in den Bereichen, in denen sich die B 50neu in Dammlage befindet, breitflächig über Bankette und Dammböschungen in das angrenzende Gelände zu versickern. In den Einschnittsbereichen wird das anfallende Oberflächenwasser in Entwässerungsmulden gesammelt und über Sammel- und Abschlagskanäle den insgesamt vier geplanten Regenrückhaltebecken (RRB) zugeführt, dort zurückgehalten und gedrosselt an vorhandene angrenzende Entwässerungseinrichtungen abgeleitet. Im direkten Umfeld des Bauvorhabens befinden sich keine Gewässer, die als Vorfluter genutzt werden können. Zur Ableitung des gesammelten, behandelten und gedrosselten Straßenwassers werden daher bestehende Grabensysteme genutzt. Anfallende Außengebietswasser werden entsprechend der Bestandsentwässerung abgeleitet.

Die Bemessung der neuen Regenrückhaltebecken ist anhand der einschlägigen Vorgaben des Arbeitsblattes DWA-A 117 nach vorheriger Abstimmung mit der SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier bezüglich der festzusetzenden maßgebenden Jährlichkeiten erfolgt. Dementsprechend ist für die Bemessung des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 ein 20-jähriges Niederschlagsereignis angesetzt worden. Um den Anforderungen der „Handlungsempfehlung zum Umgang mit Regenwasser, Merkblatt DWA-M153“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. zu entsprechen, wurde festgelegt, dass eine Vorbehandlung des Niederschlagswassers erfolgt,

bevor es über das Drosselorgan der Regenrückhaltebecken abgeleitet wird. Alle Regenrückhaltebecken sind daher mit einer Regenwasserbehandlungsanlage zur Sedimentation von Feststoffen und Abscheidung von Leichtstoffen ausgestattet worden.

Das Regenrückhaltebecken Nr. 4 wurde mit einem Volumen von 3.000 m<sup>3</sup> und einer Sedimentationsanlage geplant. Der Drosselabfluß des behandelten Wassers erfolgt in einen bestehenden Graben östlich der B 50neu (Einleitstelle E 14) und von dort über ein weiteres Grabensystem durch den angrenzenden Wald in Richtung Vorfluter „Tiefenbach“.

An den übrigen Einleitstellen, die nicht in Zusammenhang mit der Ableitung aus den Regenrückhaltebecken stehen, wird ausschließlich Oberflächenwasser von unbefestigten Bereichen (Zwischenflächen, Böschungen, Außengebieten, B 327alt, Wirtschaftswegen) sowie von Fahrbahnen, die nur eine geringe Verschmutzung aufweisen (K 131, K 126) eingeleitet. So auch an der Einleitstelle E 13; hier wird das Niederschlagswasser der - zurückgebauten - B 327alt, von Bankett, Böschungen, Zwischenflächen sowie Außengebiets wasser dem vorhandenen Entwässerungs- /Grabensystem östlich der B 50neu zugeführt.

Die von der wasserwirtschaftlichen Fachbehörde geforderten qualitativen und quantitativen Nachweise nach dem Merkblatt DWA-M 153 in Bezug auf die geplanten Einleitungen liegen dem Straßenbaulasträger vor. Ebenso wurde der Fachbeitrag nach der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) in Bezug auf das Entwässerungskonzept der vorliegenden Baumaßnahme erstellt. Im Ergebnis ist das Vorhaben B 50neu, vierstreifiger Ausbau zwischen Bhf. Zolleiche und Dienststellengrenze mit den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar. Es ist davon auszugehen, dass sich der chemische und mengenmäßige Zustand betroffener Grundwasserkörper aufgrund der Wirkfaktoren des Vorhabens nicht verschlechtert. Negative Auswirkungen auf die betroffenen Oberflächengewässer (Nebenarme der Gewässer) im Planungsraum, die sich durch das Vorhaben ergeben, sind nicht zu erwarten und werden durch Versickerung, Reinigung, Rückhalt und Drosselung ausgeglichen. Ebenso ist von keinen wasserwirtschaftlichen Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer im Planungsraum durch das Vorhaben auszugehen. Das Vorhaben steht dem Verbesserungsgebot und dem Verschlechterungsverbot gemäß der Wasserrahmenrichtlinie nicht entgegen.

Die Richtigkeit des Entwässerungskonzeptes ist im Detail rechnerisch nachgewiesen und durch die zuständigen Fach-/Wasserbehörden nachgeprüft und bestätigt worden. Die vorgesehenen Maßnahmen sind ausdrücklich für zulässig erklärt worden.

Hinsichtlich der aus naturschutzfachlicher Sicht vorgetragenen Kritikpunkte wurde Folgendes angemerkt:

Grundlage der Ermittlung der Umweltauswirkungen ist die von Froelich und Sporbeck GmbH & Co. KG in den Jahren 2013 und 2014 im Auftrag des LBM Rheinland-Pfalz in Koblenz für die ca. 16,37 km lange Strecke des 4-streifigen Ausbauabschnitts der B 50 zwischen Kommen und Lautzenhausen in einem Raum von ca. 679 ha durchgeführte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) bzw. der Abschlussbericht zur Ermittlung der Umweltauswirkungen. Die für den Abschnitt Bahnhof Zolleiche bis Dienststellengrenze für den

landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) relevanten naturschutzfachlichen Daten wurden im Rahmen des LBP-Vorentwurfs 2016 und erneut für den jetzt in der Planfeststellung befindlichen Feststellungsentwurf 2018 ermittelt und hinsichtlich der Auswirkungen im Rahmen der Eingriffsregelung (§ 14, 15 BNatSchG), artenschutzrechtlicher Belange des § 44 BNatSchG und des Natura 2000-Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG beurteilt. Der Untersuchungsraum im Umfeld der Trasse wurde in Abhängigkeit von der Lage und Dimensionierung des Vorhabens auf einen Korridor von 200 m beidseits der Trasse, für ausgewählte lärmsensible Artengruppen und Arten wie Eulen, Spechte, Hohltaube, Turteltaube usw. wurde der Korridor auf 400 m beidseits der Trasse ausgedehnt. Der Untersuchungsumfang hinsichtlich der planungsrelevanten Arten wurde aus der o. a. UVS entwickelt und auf der Grundlage der projektbezogenen Folgeuntersuchungen in 2016 und 2018 in enger Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde festgelegt. Art und Umfang des Fachbeitrags Naturschutz entsprechen den gesetzlichen Vorschriften und den fachspezifischen Richtlinien. Sie wurden im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens von der Oberen Naturschutzbehörde geprüft und für richtig befunden, sodass keinerlei Veranlassung für weitergehendere Untersuchungen besteht.

Im Hinblick auf die Seitens des Einwenders befürchteten Stoffeinträge durch die Einleitstellen E 13 und E 14 oberhalb der Teichanlagen wurde Folgendes dargelegt:

Es wird behauptet, dass die künstlich angelegten Fischteiche u.a. Hauptlebensräume von diversen planungsrelevanten Tierarten gem. FFH-RL und VS-RL seien. Dies ist nach Inaugenscheinnahme der Teichanlage eine Behauptung, die aufgrund der naturfernen Ausprägung der Teiche durchaus anzuzweifeln ist.

Hier ist von Öko-Forellen die Rede. Dies würde bedeuten, dass die Teichbewirtschaftung nach EG-Öko-Verordnung zertifiziert ist; ein entsprechender Nachweis wäre erforderlich.

Die EG-Öko-Verordnung hat für Salmoniden die folgenden wichtigsten Öko-Kriterien festgelegt:

- Offene Haltungssysteme
- Sauerstoffsättigung größer 60 Prozent
- Maximale Besatzdichte für Regenbogen- und Bachforellen 25 kg/m<sup>3</sup> und für Seesaiblinge 20 kg/m<sup>3</sup>
- Futtermittel aus ökologischer Aquakulturproduktion oder mit Fischmehl und Fischöl aus Überresten der Verarbeitung von Fischen aus ökologischer Erzeugung oder aus Überresten der Verarbeitung von Wildfischen für den menschlichen Verzehr aus nachhaltiger Fischerei
- Maximal 60 Prozent pflanzliche Futtermittel (aus ökologischer Erzeugung) in der Ration.

Weiterhin ist von praktiziertem Arten- und Habitatschutz die Rede. Es kann nicht nachvollzogen werden, was damit konkret gemeint ist.

Auch der „sehr saubere Zustand des Tiefenbach-Gewässersystems“ wird nicht nachvollziehbar nachgewiesen. Da das Wasser aus dem Einzugsgebiet nördlich und östlich der Teichanlage kommt, kann aufgrund der teilweise intensiven Landwirtschaft dort mit einem

entsprechenden Eintrag von Dünger und Pestiziden gerechnet werden. Dies ist einer unbelasteten Wasserqualität jedoch nicht zuträglich.

Die Zitate in Absatz 6 des Einwendungsschreibens vom 20.11.2019 sind aus dem Zusammenhang genommen, sodass sich eine falsche Tatsachendarstellung ergibt. „Die Drosselabflüsse und die zuvor genannten unbehandelten Straßenabflüsse mit Einleitung in die bestehenden Entwässerungsgräben in Richtung der Vorfluter (E6, E9, E10, E14) fließen lediglich den Nebenarmen der betroffenen Oberflächenwasserkörper zu.“

Ebenfalls Zitat von Seite 20 der Unterlage 18.6: „Die Fahrbahn der B 50neu entwässert vollständig in die geplanten Behandlungsanlagen und Regenrückhaltebecken. Eine Reinigung des Abflusses der gesamten Fläche ist somit sichergestellt. Anschließend erfolgt eine Retention in den Rückhaltebecken, wodurch der Abfluss an den Einleitstellen auf einen geringen Abfluss von 25 l/s begrenzt wird.“ In dem vorangegangenen Abschnitt sind die „unbehandelten“ Abflüsse beschrieben. Hier fehlt in der Auflistung die E 13. Es handelt sich dabei jeweils um die K 126, die K 131 und die verlassene B 50alt.

Die Drosselabflüsse sind nochmals weiter vor auf den Seiten 13 und 14 der Unterlage 18.6 beschrieben.

An der Einleitstelle E 13 erfolgen keine Schadstoffeinträge, da hier nur Oberflächenwasser aus der verlassenen B 50alt und dem Außengebiet abgeschlagen wird. Die Ableitungswassermenge wird ungedrosselt abgeschlagen. Die zu erwartende Verkehrsmenge auf der verlassenen B 50alt ist so gering, dass von einem regelmäßigen Schadstoffeintrag nicht ausgegangen werden kann; auch Salzeintrag ist hier nicht zu erwarten, da die B 50alt keine klassifizierte Straße mehr sein wird, auf der Winterdienst gefahren wird.

Die Fahrbahn der B 50neu entwässert vollständig in die geplanten Regenrückhaltebecken, die alle mit einer Regenwasserbehandlungsanlage zur Sedimentation von Feststoffen und Abscheidung von Leichtstoffen ausgestattet werden. Es ist somit sichergestellt, dass eine Vorbehandlung des auf der Fahrbahn anfallenden Niederschlagswassers erfolgt, bevor es über das Drosselorgan der RRB abgeleitet wird. Dies gilt auch für das RRB 4. Der Drosselabfluß des behandelten Wassers erfolgt in einen bestehenden Graben östlich der B 50neu (Einleitstelle E 14) und von dort über ein weiteres Grabensystem durch den angrenzenden Wald in Richtung Vorfluter „Tiefenbach“. Durch die geplanten Absetzanlagen und Leichtflüssigkeitsabscheider an jedem RRB werden darüber hinaus Schadstoffeinträge aufgrund von Verkehrsunfällen vermieden.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Ausführungen des Straßenbaulastträgers als sachgerecht und schließt sich ihnen vollinhaltlich an. Die zum Zeitpunkt der Erstellung der Planung noch gültige und in der Stellungnahme des Straßenbaulastträgers erwähnte „RAS-Ew 2005“, in Verbindung mit dem „Merkblatt DWA-M 153“, wurde zwischenzeitlich durch die Vorgaben der REwS 21, in Verbindung mit dem „Merkblatt DWA-A-102“, ersetzt. Im Ergebnis bleibt es jedoch bei der vorgesehenen Vorbehandlung des Niederschlagswassers im Bereich der Regenrückhaltebecken.

Wie bereits in Kapitel E V dieses Beschlusses ausgeführt, ist die vorliegend festgestellte Planung mit den wasserrechtlichen Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG sowie der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar. Diese Bewertung findet im Übrigen auch darin ihre Bestätigung, dass Seitens der Oberen Wasserbehörde als zuständiger Wasserfachbehörde das Einvernehmen zur Planung erteilt wurde. Bei der geplanten Entwässerung sind negative Auswirkungen auf die Fischteiche des Einwenders über das Regenrückhaltebecken Nr. 4 oder die Einleitstellen Nrn. 13 oder 14 auszuschließen.

## 2. Fehlerhafte Abgrenzung des Untersuchungsraums

Seitens des Einwenders wurde kritisiert, dass sich der dokumentierte Untersuchungsraum für die B 50neu in den Planfeststellungsunterlagen im Wesentlichen nur auf einen Korridor von 100 m neben dem Trassenverlauf beziehen würde. Er würde die den topografischen Landschaftsstrukturen folgenden lebensraumspezifischen Artengemeinschaften und deren Wechselbeziehungen, z.B.: Schwarzstorch, Wildkatze, Fledermausarten, Eisvogel etc. in ca. 500 m westlicher Richtung von der geplanten Grünbrücke nicht ausreichend berücksichtigen. Insbesondere die gewässergebundenen planungsrelevanten Arten und deren Habitatansprüche würden außer Acht gelassen.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass ein Korridor mit mindestens 200 m Breite beiderseits der geplanten B 50 untersucht wurde. Dieser berücksichtigt die lebensraumspezifischen Artengemeinschaften und deren Wechselbeziehungen (s. Artenschutzbeitrag, Unterlage 19.3, und Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 19.1, Kap. 3.2.3). 500 m in westlicher Richtung von der B 50 wurden keine Untersuchungen mehr angestellt, da sich in diesem Abstand keine erheblichen Auswirkungen der B 50 auf Natur und Landschaft mehr nachweisen lassen. Zudem ist die Teichanlage alles andere als natürlich, respektive naturnah, da durch die kaskadenförmige Anordnung der Teiche die Durchlässigkeit des Gewässers für aquatisch lebende Tiere nicht gegeben ist. Ebenfalls ist durch die massive Einzäunung der Teichanlage die strukturgebundene Wanderung von Tieren nicht möglich.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des Straßenbaulastträgers an. Ergänzend ist hinzuzufügen, dass die planungsbedingten Auswirkungen auf Natur und Landschaft im rechtlich gebotenen Umfang durchgeführt wurden. Hier wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E VIII dieses Beschlusses verwiesen.

Insbesondere die Betroffenheit der o.g. Arten Schwarzstorch und Wildkatze sowie der Fledermausarten wurde im Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.3) entsprechend den aktuellen fachlichen- und rechtlichen Anforderungen geprüft. Die aus dieser Prüfung resultierenden artspezifischen Kompensationsmaßnahmen sind in den Planunterlagen enthalten. Ein Vorkommen des Eisvogels wurde im Rahmen der Relevanzprüfung ausgeschlossen (s. Anhang 1 zu Unterlage 19.3: „Die Art wurde im Zuge der 2014 für den LBP durchgeführten Erfassung von Vögeln nicht nachgewiesen. Auch potentielle Lebensräume (strukturreiche Fließgewässer mit Steilwänden) sind nicht vorhanden.“).

### 3. Falsche Abschnittsbildung

Nach Auffassung des Einwenders werden in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen zur B 50neu unzureichend begründete Fakten präjudiziert, die erst in den anschließenden Planungen nach Norden konkretisiert werden sollen. Insbesondere die Angaben zu belasteten Straßenabwässern, die zusätzlich in das vierte Regenrückhaltebecken und durch das Einleitungsbauwerk Nr. 14 eingeleitet werden sollen. Diese würden das Tiefenbach-Gewässersystem in erheblichem Umfang zusätzlich belasten (s. Unterlage 18.1, Seite 34, Zitat „Dem geplanten Regenrückhaltebecken 4 im Bereich des Tiefpunktes der geplanten Strecke wird aus der Anschlussplanung des IB Schönhofen ebenfalls eine nach heutigem Stand unbekannte Wassermenge zugeführt.“).

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme erläutert, dass der Folgeabschnitt für die B 50neu bis zum Flughafen Hahn baurechtlich noch nicht abgesichert ist und dass daher nach dem Stand der Planung eine Wassermenge ermittelt wurde, die der Bemessung des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 zu Grunde gelegt wurde. Im zitierten Erläuterungsbericht wurde auf diesen Umstand hingewiesen, jedoch unmittelbar folgend auch der Hinweis auf die nachlaufende Konkretisierung beim weiteren Planungsfortschritt. Die prognostizierte Wassermenge des Folgeabschnittes dient nur der Bemessung des Volumens für das Regenrückhaltebecken Nr. 4. Im Zuge der Anschlussplanung erfolgt eine Konkretisierung der zulaufenden Wassermenge. Sollte danach eine Erweiterung des Regenrückhaltebeckens erforderlich sein, so wird diese im Rahmen der Planung des Anschlussabschnittes vorgenommen. Die hier zu Grunde gelegte Wassermenge ist im Lageplan und in den Berechnungstabellen mit  $Q = 138,45$  l/s angegeben.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese Ausführungen als sachgerecht und nachvollziehbar. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Bemessung der Regenrückhaltebecken im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Oberer Wasserbehörde abgestimmt ist. Sollte im Rahmen der Planung für den Anschlussabschnitt eine Ergänzung bzw. Änderung des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 notwendig werden, wird dies ebenfalls mit der Oberen Wasserbehörde abgestimmt. Auf die entsprechende Auflagenregelung in Kapitel C, CV dieses Beschlusses wird hingewiesen.

### 4. Falsche Berechnung der Chlorid- und Partikeleinträge (gem. WRRL) in das Obere Kautenbach-Gewässersystem, insbesondere in den Tiefenbach/ Kleinicher Bach

Der Einwender vertritt die Auffassung, dass die errechneten Untersuchungen im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie irrtümlich von den quantitativen Pegelmessungen in Traben-Trarbach ausgehen (Mosel RLP 3). Die Berechnung der versiegelten Flächen beim Einleitungsbauwerk Nr. 14 von ca. 6,2 ha und der Chlorideinträge mit 59,2 l/s würden sich unmittelbar auf das Kleinicher Bach- und Tiefenbachsystem mit diesen angenommenen Chlorideinträgen von ca. 11,57 t/a von der B 50neu auswirken. Diese Salzfrachten seien extrem hoch angenommen. Die rechnerische Unbedenklichkeitsbescheinigung des Gutachtens sei irreführend

(s. Unterlage 18.6, Seite 29). Das grobmaßstäbliche Einzugsgebiet müsse wesentlich kleinräumiger gefasst werden und die Mengenberechnungen den tatsächlichen Vorflutverhältnissen angepasst werden.

In seiner Erwiderung führte der Straßenbaulastträger hierzu aus, dass die mit 59,2 l/s angegebenen Chlorideinträge nicht nachvollziehbar sind. Es handelt sich dabei um die Gesamtableitungswassermenge bei der Einleitungsstelle E 14: 25 l/s behandelter Drosselabfluss aus dem Regenrückhaltebecken Nr. 4 und 34,2 l/s unbelastetes Außengebietswasser (siehe auch Unterlage 18.5 – Katasterpläne Einleitstellen - und Unterlage 18.1 – Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen –, S. 176, Anhang 5).

Die festgestellten 6,2 ha entsprechen der angeschlossenen Fahrbahnfläche der B 50neu am Regenrückhaltebecken Nr. 4. Daraus ergibt sich eine abflusswirksame (Ared) Fläche von 5,5 ha inkl. 1,3 ha aus dem Anschlussabschnitt.

Weiterhin beschreibt der Chlorideintrag von 17,57 t/a die zusätzlich versiegelten Flächen der B 50neu; bei einer Gesamtbelastung von 26,84 t/a (siehe auch Tab. 11 (S. 28) und Tab. 12 (S. 29) der Unterlage 18.6 – Fachbeitrag zur WRRL - im Anhang).

Da sich im direkten Maßnahmenbereich keine Pegel befinden, wurden die Werte der Pegel Kallenfels für den Hahnenbach und Traben-Trarbach für den Kautenbach in Ansatz gebracht. Bei der Beurteilung der sich ergebenden zusätzlichen Belastung am Messpegel von 1,317 mg/l ist zu berücksichtigen, dass die abgeleitete Drosselwassermenge von 25 l/s aus dem Regenrückhaltebecken Nr. 4 einen Fließweg von rd. 1 km bis zu den Weihern mit entsprechender Versickerungsrate hat. Weiterhin fließen auf dieser Strecke bei entsprechenden Regeneignissen weitaus höhere Wassermengen aus den topografischen Geländeformationen seitlich des Grabensystems zu und ca. 500 m vor der Weiheranlage weiterhin die Ableitungswassermenge aus der Einleitungsstelle E 13, unbelastetes Außengebiets und Oberflächenwasser aus der verlassenen B 50alt konzentriert zu. Dies führt neben der hohen Versickerungsrate zu einer sehr hohen Verdünnung aufgrund der Durchmischung mit unbelastetem Wasser.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Ausführungen des Straßenbaulastträgers als sachgerecht und nachvollziehbar und schließt sich ihnen vollinhaltlich an. Der Vorwurf des Einwenders hinsichtlich einer fehlerhaften Berechnung von Chlorid- und Partikeleinträgen wird daher zurückgewiesen. Wie bereits in Kapitel E V dargelegt, ist die vorliegend festgestellte Planung mit den Belangen des Wasserschutzes vereinbar.

##### 5. Unvollständige Berücksichtigung des FFH-Gebietes 6001-301

Der Einwender legte dar, dass die Trasse der B50 neu oberhalb des FFH-Gebietes 6008-301 „Kautenbachtal“ liegt, das wegen seiner sauberen Fließgewässer, insbesondere „Lebensraumtyp: 3260 (Ranunculion fluitantis - Callitriche batrachion) mit flutenden Wassermoosarten“, in das europäische Schutzregime „Natura 2000“ eingegliedert ist und deshalb besondere Schutzanstrengungen erfordern würde. Die aquatischen Lebensraum-Typen dieses gemelde-

ten FFH-Gebietes würden nicht an den Kartenabgrenzungen aufhören, sondern die sehr sauberen Gewässersysteme müssten in ihrem funktionalen linearen Verlauf bis zu den Quellen berücksichtigt werden und erforderten präventive Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen bis zum Tiefenbach-Gewässersystem, unmittelbar unterhalb der B 50neu mit dem Regenrückhaltebecken Nr. 4.

Negative Auswirkungen auf das FFH-Gebiet 6008-301 „Kautenbachtal“ sind aufgrund der Entfernung des Gebietes zur vorliegend planfestgestellten Straßenbaumaßnahme ausgeschlossen. Seitens der Planfeststellungsbehörde wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die vorliegende Planung mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Oberer Naturschutzbehörde abgestimmt wurde. Von dort wurden keinerlei Bedenken im Zusammenhang mit dem v.g. FFH-Gebiet geäußert.

#### 6. Falsche Lage der o.g. Einleitbauwerke sowie des 4. Rückhaltebeckens

Der Einwender erläuterte, dass sich der Verlauf der geplanten B 50neu mit dem o.g. Regenrückhaltebecken und den zwei Einleitungsstellen aufgrund der topografischen Lage ca. 500 m östlich von seiner naturnah betriebenen Forellenteichanlage befindet. In dem Übersichtsplan „Entwässerung“ (Unterlage 18.2) würde das Tiefenbach-Gewässersystem irrtümlich mit „Waldbach“ bezeichnet, und dies würde zu schwerwiegenden tatsachenbezogenen Fehleinschätzungen für seine unterhalb liegende Forellenteichanlage führen. Die Begründung für die Lage der Einleitungsstellen und des Rückhaltebeckens etc. würde mit einem mündlichen Abstimmungstermin mit der SGD Nord am 21.05.2015 begründet (s. Unterlage 18.1, Seite 5), obwohl nach sachgerechter Prüfung der Fakten die genaue Lage dieser Standorte und deren Auswirkungen aus seiner Sicht völlig ungeeignet seien (WRRL, FFH-RL, etc.).

Die geplante Lage der B 50neu würde auf einem Dammbauwerk und die Einleitungsbauwerke E 13 und 14 in westlicher Richtung von der alten B 50 aus verlagert. Dadurch würde die natürliche Wasserscheide und die Vorflutverhältnisse in das Wassereinzugsgebiet des „Oberen Kautenbaches“ und nicht mehr in das „obere Hahnenbach-Einzugsgebiet“ verschoben. Bei dem Dauerbetrieb oder bei künftig +/- regelmäßig wiederkehrenden Störfällen durch bau- und betriebsbedingte Einleitungen würden seine sieben Forellenteiche unmittelbar gefährdet. Er legte unter Bezug auf eine beigefügte Karte dar, dass das betroffene Wassereinzugsgebiet trichterförmig verlaufen würde zwischen 490 m und 450 m ü. NN nach Westen. Es würde durch zwei begradigte Bachläufe des Tiefenbachsystems und einem Quelltopf gespeist, die trichterförmig in das tiefer gelegene Kerbtal mit den sieben Forellenteichen einmünden. (hier: Tiefenbachsystem, Bau- Km 100+775 bis 100+946, vgl. Unterlage 18.1 Seite 36, Zitat: „Der Drosselabfluss des Regenrückhaltebeckens 4 wird einem bestehenden Graben zugeführt und von dort aus über ein weiteres Grabensystem durch den angrenzenden Wald in Richtung Vorfluter Tiefenbach abgeleitet (E 14). Der Notüberlauf erfolgt großflächig in das angrenzende offene Waldgelände.“)

In seiner Stellungnahme erläuterte der Straßenbaulastträger hierzu, dass sich die vom Einwender angegebene Entfernung von 500 m auf Luftlinie bezieht und daher so nicht zu Grunde gelegt werden kann. Die Fließentfernung bis zu den Forellenteichen beträgt ca. 1,0 km von der Einleitstelle E 14 und ca. 1,0 km von der Einleitstelle E 13. Die Bezeichnung „Waldbach“ wurde aus dem Geoinformationssystem DGA Wasser RLP übernommen. Weiterhin wurde der Hinweis in der Unterlage 18.1, Seite 5 auf den Abstimmungstermin mit der SGD Nord am 21.05.2015 betreffend die Lage der Einleitstellen und des Regenrückhaltebeckens fehlinterpretiert. Die Lage der Regenrückhaltebecken und der Einleitungsstellen ist unter fachlichen und technischen Gesichtspunkten untersucht und festgelegt worden. Wesentliche Kriterien hierbei sind die topografische Lage der geplanten Trasse, die des anschließenden Geländes sowie dessen naturschutzfachliche Betroffenheit. Weiterhin ist die Möglichkeit eines Abflusses im freien Gefälle in möglichst vorhandene Entwässerungssysteme ein wesentliches Kriterium. Der erwähnte Termin mit der SGD Nord diente lediglich der fachlichen Vorabstimmung mit der zuständigen Fachbehörde.

Die bestehende B 50alt stellt den Hochpunkt und damit in etwa die angesprochene Wasserscheide dar. Die Verlagerung auf die neue B 50-Trasse ist sehr gering in westlicher Richtung vorgesehen. Die bestehende Straßenentwässerung wird im Straßenseitengraben westlich der B 50alt gesammelt und an E 13 abgeschlagen. Insofern fließt das Wasser der B 50alt bereits heute – trotz Wasserscheide – in das Obere Kautenbachtal. Künftig wird an dieser Situation nichts geändert – im Gegenteil wird durch den bilanziell gegenüber dem Bestand ermittelten Drosselabfluss das Wasser zeitverzögert und damit wasserwirtschaftlich unschädlicher abgeleitet. Negative Auswirkungen eventueller wiederkehrender Havariefälle werden damit gegenüber dem Bestand deutlich minimiert, alleine bereits durch die Rückhaltung des Straßenwassers sowie die intensive Abwasserbehandlung.

Bezüglich des angesprochenen Quelltopfes ist auszuführen, dass lt. Gewässerinformationssystem in diesem Bereich kein Quellbereich ausgewiesen ist.

Es besteht daher kein Widerspruch zwischen der Feststellung der Einwender und den Antragsunterlagen.

Abschließend wurde angemerkt, dass der Drosselabfluss des Regenrückhaltebeckens 4 einem bestehenden Graben zugeführt und von dort über ein weiteres Grabensystem durch den angrenzenden Wald in Richtung Vorfluter Tiefenbach abgeleitet wird (E 14). Das RRB 4 ist auf eine Regenhäufigkeit von 20 Jahren bemessen, dementsprechend ist die Notüberlaufwahrscheinlichkeit. Das überfließende Wasser hat aufgrund der Menge eine sehr hohe Verdünnungsrate und fließt über eine Fläche von ca. 0,5 ha den Grabensystemen zu.

Aus planerischer Sicht sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der unterliegenden Flächen zu befürchten.

Die Ausführungen des Straßenbaulastträgers sind sachgerecht und nachvollziehbar; die Planfeststellungsbehörde schließt sich ihnen daher vollinhaltlich an. Die Einwendungen bezüglich der Lage der Einleitungsbauwerke E 13 und E 14 sowie des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 werden zurückgewiesen. Wie bereits an anderer Stelle

dargelegt, ist die geplante Entwässerung der B 50 im vorliegend festgestellten Abschnitt fachlich nicht zu beanstanden; auf die Ausführungen in Kapitel E V wird verwiesen.

#### 7. Falsche Bewertung der geplanten Salzfrachten in das Tiefenbach-Kautenbach-Gewässersystem

Es wurde bemängelt, dass die Einleitungsmengen im Bereich des Bauwerkes E 13 mit 158,8 l/s unbehandelt in das Tiefenbach-System eingeleitet werden sollen und diese würden bei dem sog. „Fachbeitrag zur WRRL“ nicht berücksichtigt. Die fehlerhafte Unbedenklichkeitsbescheinigung des Fachbeitrages würde die Chlorideinträge von 17,57 t/a in das Tiefenbach- und Kleinicher-Bachsystem dem Einleitungsbauwerk E 14 betreffen sowie die Bewertungen zu den festen Partikel-Schadstoffeinträgen, insbes. den Mikrogummi- und -plastikpartikeln, die nach den sog. „anerkannten Regeln von Wissenschaft und Forschung“ limitiert werden müssten. Die erforderlichen Berechnungen müssten mit den tatsächlichen Verhältnissen des örtlichen Einwirkungsgebietes im Tiefenbachsystem in Einklang gebracht werden und die Schutzbedürftigkeit der Forellenteichanlage des Einwenders zweifelsfrei sichergestellt werden.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu erläutert, dass es sich bei den Einleitungsmengen an der Einleitstelle E 13 ausschließlich um unbelastetes Außengebiets- und Oberflächenwasser aus der verlassenen und zurückgebauten B 50alt handelt. Die in der Untersuchung ausgewiesene Chloridfracht sei auf die B 50neu bezogen. Weitere Schadstoffe mit Straßen- und Verkehrsbezug fallen partikel- und schwebstoffgebunden an. Diese werden in den Absetz- und Sedimentationsanlagen, die den Regenrückhaltebecken vorgeschaltet sind, zurückgehalten. Eine wasserwirtschaftliche Bewertung dieser Schadstoffe erübrigt sich damit bzw. ist insoweit nicht erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen an. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass nach der Oberflächengewässerverordnung eine Betrachtung von Feinstaub, bzw. Rußpartikeln, Graphit, Asbest, lungengängigen Glasfaserpartikeln, Verschleißschutzmitteln in Motorölen, Frostschutzmitteln von Scheibenwischenanlagen, Kühlflüssigkeiten des Motors und oberflächenaktiven Stoffen sowie von Komplexmitteln und Tensiden nicht erforderlich ist. Ebenso sind auch Mikroplastikpartikel von Reifenabrieb und Fahrbahnmarkierungen, die über die Straßenentwässerung in Gewässer gelangen können, nach geltender Rechtslage kein Bewertungsparameter für den Gewässerzustand. Weder die Wasserrahmenrichtlinie noch die Verordnungen zur Wasserrahmenrichtlinie enthalten Vorgaben für diese Partikel.

Durch die vorliegend festgestellte Planung sind keine negativen Auswirkungen auf die Teiche des Einwenders zu erwarten.

#### 8. Unvollständige Datengrundlage zu den planungsrelevanten Arten im Einzugsgebiet der FFH-Kulisse des Kautenbachtals Nr. 6008-301

Der Einwender kritisierte, dass die Ausrichtung der Grünbrücke zur geplanten B 50neu in Ost-Westrichtung verläuft, allerdings sei die Datenlage abgesehen von der Wildkatze, den Fledermausarten und dem Schwarzstorch sehr unvollständig. Erfahrungsgemäß seien die maßgeblichen Lebensraum-Korridore und deren natürlicher Verbund essentiell für diese Arten, und sie würden den landschaftsspezifischen Gewässer- und Leitstrukturen folgen. Weitere planungsrelevante Arten\* seien vorhanden, wie z.B. Wasserramsel\*\*, Eisvogel\*\*, Gebirgsstelze\*\*. Die Forellenteiche seien Nahrungsteiche für den Schwarzstorch\*\*, sowie Habitats für entsprechende Amphibien-, Reptilien-, und Insektenarten etc., die berücksichtigt werden müssten (\* = FFH-RL Anh. II, \*\*= Vogel-RL). In den baulichen Nebenanlagen seien Wochenstuben und Überwinterungsquartiere für Teichfledermaus\* etc. angesiedelt.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass das in ca. 2 km Entfernung liegende FFH-Gebiet „Kautenbachtal“ in der Planung hinsichtlich des Arteninventars nicht zu berücksichtigen war, da keine erheblichen und/oder nachhaltigen Auswirkungen der B 50 auf das Natura 2000-Gebiet zu erwarten sind. Die avifaunistische Untersuchung / Kartierung hat die Arten Wasserramsel, Eisvogel und Gebirgsstelze nicht nachgewiesen. Entsprechende Lebensräume sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Wie bereits unter Punkt 5 dargelegt, sind durch die vorliegende Planung keine negativen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Kautenbachtal“ zu erwarten. Weitergehende Untersuchungen z. B. in Bezug auf Artenschutz sind daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

#### 9. Falsche Berücksichtigung der landeskulturellen Bedeutung

Der Einwender legte dar, dass die Quellgebiete im Hunsrück bereits seit der Antike als besondere Schutzgebiete verehrt worden seien, insbesondere mit „Sirona-Denkmalern“, die zu Quellheiligtümern erklärt wurden. Ein typisch natürlicher Quelltopf würde sich gleich unterhalb des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 (in der Gemarkung Oberkleinich Flur 9, Flurstück 6) befinden und sei bisher nicht erfasst bzw. archäologisch untersucht worden. Darüber hinaus seien noch mehrere historische Bewässerungssysteme aus dem Mittelalter für die sog. „Wässerriesen mit Flüggräben“ vorhanden, die in den Flurkarten ausgewiesen seien und die sich im Eigentum der Gemeinde befinden würden (z.B.: Gemarkung Thalkleinich, Flur 6, Flurstück 79). Es wäre ignorant, falls die kulturhistorische Bedeutung dieser speziellen Landschaftselemente im sauberen Oberflächen- und Grundwassermilieu missachtet würde.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu erläutert, dass der genannte „natürliche Quelltopf“ in den einschlägigen Kartenwerken des Landes Rheinland-Pfalz nicht erwähnt ist. Auch in der Biotopkartierung des Landes ist er nicht als solcher kartiert. Der Bereich gehört auch nicht zur Suchraumkulisse für die Biotopkartierung RLP. Insofern hat er naturschutzfachlich keine herausgehobene Bedeutung.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen an. Die möglichen Auswirkungen des Vorhabens wurden ausreichend untersucht, auch hinsichtlich der landeskulturellen Bedeutung des Gebietes. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte eine 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.

Sowohl die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Obere Naturschutzbehörde als auch die Generaldirektion Kulturelles Erbe haben bei Beachtung bestimmter Auflagen, die dem Straßenbaulasträger in Kapitel C dieses Beschlusses auferlegt wurden, der vorliegenden Planung zugestimmt. Auf die Ausführungen in Kapitel E VIII, wird ergänzend verwiesen.

#### 10. Falsche Abgrenzung des Gewässereinzugsgebietes im Hinblick auf Salzfrachten und Mikropartikelmengen in das Tiefenbach-Gewässersystem

Seitens des Einwenders wurde bemängelt, dass die Datenlage im Wassereinzugsgebiet (Mosel RLP 3) in dem Fachbeitrag der PF-Unterlagen sehr großmaßstäblich auf das Einzugsgebiet des „Oberen Kautenbaches“ projiziert und nicht vor Ort konkret auf den betroffenen Bereich des Kleinicher Baches bzw. Tiefenbaches ermittelt worden sei. Deshalb gäbe es für den betroffenen Bereich des Tiefenbachsystems keine qualifizierten Grundlagen, um die Bewertung der Unbedenklichkeit zur B 50neu gegenüber dem Verschlechterungsverbot der WRRL auszusprechen (vgl. Unterlage 18.6, S. 12, Tabelle 5: „Zustand und geplante Maßnahmen der betroffenen Oberflächengewässer 2016“).

Er erläuterte, dass sich in seiner naturnahen Teichanlage am Tiefenbach - die als Lebensraumtyp zu der oberen Forellenregion gehört - sehr zahlreich die charakteristischen Leitarten (wie z.B.: Eintagsfliegen, Steinfliegen, Köcherfliegen, Blauflügelige Prachtlibellen, Azurjungfern, Mosaikjungfern, Teichfrösche, Grasfrösche, Erdkröten, Feuersalamander, Blindschleichen, Ringelnattern, Bachmuscheln, Flussmuscheln, Bitterlinge, Rotaugen, Eisvögel, Gebirgsstelzen, Wasseramseln, Bekassinen etc.) befinden würden. Diese spezifischen Artengemeinschaften hätten eine hohe Indikatorfunktion für sehr saubere Quellgewässer in der Oberen Forellenregion.

Bei einer negativen Beeinträchtigung dieser naturnahen Arten-Vorkommen durch Störfälle beim Bau und dem Betrieb der B 50n sei eine Beweislastumkehr durch den Verursacher nicht gewährleistet, da keine nennenswerten qualitativen Grundlagen zum sog. „Status quo“ erhoben wurden und eine Tatsachenfeststellung nachträglich nicht möglich sei. Erfahrungsgemäß würden sich die geplanten gelösten Salzfrachten innerhalb des Tiefenbach-Gewässersystems negativ auf die aquatischen Biozönosen und Artengruppen auswirken, insbesondere auf seinen Forellenbestand. Bei den sehr hohen Salzkonzentrationen würde z.B. bei Forellen eine vorzeitige Geschlechtsreife in den kalten Wintermonaten eingeleitet, zumal sich die natürlichen Wassertemperaturen noch im Tiefpunkt befänden. Dadurch käme

es zu unnatürlichem Stress bzw. zu Totalausfällen bei dieser Fischart, neben den übrigen negativen Faktoren (chemische Schadstoffe, Mikropartikel), die sich auch auf weitere der o.g. Artengemeinschaften der Nahrungsketten auswirken würden.

Der Straßenbaulastträger hat in seiner Stellungnahme erwidert, dass die Maßnahmen zur Ableitung des gereinigten und gedrosselten Fahrbahnwassers der B 50neu sowie der bislang ebenfalls abgeleiteten Außengebietswasser im vorliegenden Abschnitt im Einzugsgebiet Oberer Kautenbach liegen. Der gewässerschutzrechtlichen Bewertung im Rahmen des Fachbeitrages WRRL wird der hier verfügbare Pegel bei Traben-Trarbach zu Grunde gelegt. Die Vorbelastung mit Chlorid liegt hier mit 25mg/l bereits weit unterhalb der zulässigen Belastung von 50 mg/l. Die Berechnungsergebnisse zu den zusätzlichen Fahrbahnflächen wie auch der künftigen Gesamtfläche an der Messstelle weisen mit 1,317 mg/l rd. 5% der Vorbelastung auf. Dies führt zu der Bewertung im Fachbeitrag, dass dem Verbesserungsgebot und dem Verschlechterungsverbot in angemessener Weise Rechnung getragen werden kann. Vor diesem Hintergrund wurde auf weitergehende Messungen und die Einrichtung zusätzlicher Messstellen verzichtet.

Darüber hinaus gehören die Teichanlagen nicht zur „oberen Forellenregion“. Die Forellenregion befindet sich in der Regel am Oberlauf eines Fließgewässers. Es herrscht eine sehr starke Strömung, dadurch wird das Wasser über Kies und größere Steine umgewälzt und mit Sauerstoff angereichert. Die Wassertemperatur steigt selten über 10° C. Der Grund besteht aus Felsgestein, Geröll und Grobkies. Leitfisch ist die Bachforelle. Beim Tiefenbach handelt es sich zwar um einen Gewässer oberlauf, allerdings ist die Wasserführung derart gering, dass Forellen hier definitiv auszuschließen sind. Zudem ist der Tiefenbach durch die Teichanlagen als Fließgewässer de facto nicht mehr vorhanden und die biologische Durchlässigkeit des Gewässers dauerhaft verloren gegangen. Nicht außer Acht gelassen werden sollte die Gewässerbelastung durch die Einleitung des durch Futtermittelreste und Ausscheidungen (Kot, Harn, Ammonium) belasteten Teichwassers in den Tiefenbach.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Ausführungen des Straßenbaulastträgers als sachgerecht und nachvollziehbar und schließt sich diesen an. Die Abgrenzung der Gewässereinzugsgebiete und die Beurteilung der wasserrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens insgesamt sind sachgerecht erfolgt (vgl. hierzu auch die Ausführungen in Kapitel E V dieses Beschlusses). Erhebliche nachteilige Auswirkungen durch die Entwässerung der vorliegend festgestellten Planung auf die Teiche des Einwenders sind nicht zu erwarten.

#### 11. Falsche quantitative Ableitung der Vorflut in das Tiefenbach-System

Der Einwender kritisierte, dass im Bereich des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 und des Einleitungsbauwerkes Nr. 14 die Mengenverhältnisse noch nicht genau geklärt seien, insbesondere weil aus der Anschlussplanung des sog. „IB Schönhofen“ keine vollständigen Fakten benannt werden könnten, sodass die unvollständigen Mengenangaben und deren Schadstoffeinträge sicherlich eine genauere Behandlungsbedürftigkeit der Gewässereinleitungen erfordern würden (s. Unterlage 18.1, Anhang 4, Seite 4,

Behandlungsbedürftigkeit: Emissionswert  $E=13,65$  zzgl. Faktor  $xy$  aus Anschlussplanung IB Schönhofen). Darüber hinaus seien die Ableitungsmengen in Ost-Westrichtung unter der B 50neu im Bereich der Einleitstellen Nr. 13 bei  $158,8 \text{ m}^3$  und Nr. 14 bei  $59,2 + XY \text{ m}^3$  ungeklärt unmittelbar in das sehr saubere Tiefenbach-Gewässersystem extrem überhöht geplant (s. Unterlage 18.1, Anhang 5, letzte Seite).

Er wies darauf hin, dass sich in seinen sieben Forellenteichen seit Jahrzehnten tausende große Süßwassermuscheln befänden, die das Oberflächenwasser filtrieren und von Schwebstoffen reinigen würden. Durch die ungeklärte Einleitung der geplanten Salzwasserfrachten und den hohen Mikropartikelmengen würden seine naturnahen Süßwassermuschelbestände zerstört und eine natürliche Süßwasser-Regeneration unmöglich.

Der Straßenbaulasträger hat in seiner Rückäußerung hierzu zunächst auf die Ausführungen der Straßenbaudienststelle unter v.g. Punkt 3 („Falsche Abschnittsbildung“) verwiesen. Den Antragsunterlagen liegt eine Anschlusswassermenge von rd.  $138 \text{ l/s}$  bei rd.  $1,3 \text{ ha}$  abflusswirksamer Fläche aus dem Folgeabschnitt zu Grunde. Eine veränderte Behandlungsbedürftigkeit wird sich bei zusätzlicher Anschlusswassermenge nicht ergeben. Gegebenenfalls ist eine veränderte Geometrie des Regenrückhaltebeckens inkl. Absetzbecken bei der endgültigen Bemessung das Ergebnis der ergänzenden Untersuchungen. Auf die Menge und Qualität der Abflusswassermenge (Drosselabfluss) von  $25 \text{ l/s}$  hat dies jedoch keine Auswirkungen.

Es wurde dargelegt, dass es sich bei der Einleitstelle E 13 um unbelastetes Außengebietswasser handelt. Die Ableitung von  $59,2 \text{ l/s}$  an E 14 setzt sich aus

- $25 \text{ l/s}$  gereinigtes und gedrosseltes Fahrbahnwasser aus der B 50neu inkl. der Anschlusswassermenge aus dem Folgeabschnitt, das zusammen im RRB 4 behandelt wird

und

- der Außengebietswassermenge im Umfeld des RRB 4, das unbelastet der Einleitstelle E 14 zufließt

zusammen. Somit beträgt der Anteil an Fahrbahnwasser, das behandlungsbedürftig ist, lediglich rd.  $11\%$  des Gesamtabflusses in Richtung des Tiefenbaches (über zwei getrennt voneinander verlaufende Grabensysteme nördlich der Teiche).

Die Erläuterungen der Straßenbaudienststelle sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und nachvollziehbar. Bezüglich einer evt. Anpassung des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 wegen der aus dem Anschlussabschnitt aufzunehmenden Wassermenge wird auf die entsprechende Auflagenregelung in Kapitel C, CV dieses Beschlusses verwiesen. Wie bereits an anderer Stelle dargelegt, ist die Beurteilung der wasserrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens insgesamt sachgerecht erfolgt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierzu auf die Ausführungen in Kapitel E V dieses Beschlusses verwiesen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen durch die Entwässerung der vorliegend festgestellten Planung auf die Teiche des Einwenders sind nicht zu erwarten.

## 12. Unzureichende Untersuchung der Grund- und Quellwassersituation des Tiefenbachsystems

Der Einwender legte dar, dass sich zwischen den beiden Tiefenbach-Gräben im Einzugsbereich von dem Schichtwasserleiter der o.g. natürliche Quelltopf befindet, der durch Grund- und Kluftwassersysteme gespeist wird. Sie versorgen den unterhalb liegenden Tiefenbach, der im Kerbtal in seine sieben Forellenteiche einmündet und diese mit sehr sauberem Quellwasser versorgt. Die qualitativen Fakten zum ökologischen Zustand würden überhaupt nicht vorliegen, insbesondere zu Makrozoobenthos, Phytoplankton und zu Fischen. Ebenso würde der hohe Nitratreintrag durch landwirtschaftliche Bodennutzungen vernachlässigt. Die Unkenntnis über diese sensiblen Arten- und Lebensraumbeziehungen im Tiefenbach-Gewässersystem würde zu Fehleinschätzungen der Ausgangslage und zu falschen Unbedenklichkeitsbewertungen gemäß dem sog. „Verschlechterungsverbot bzgl. der WRRL“ (hier. Unterlage 18.6) führen. Insgesamt sei die schriftliche Gesamteinschätzung nicht plausibel nachvollziehbar und für eine Beweislastumkehr ungeeignet (s. Unterlage 18.6, S. 11 Zitat: „Der ökologische Zustand wird als sehr gut (oberer Kautenbach) angesehen wobei hier nur Angaben zu Makrophyten und zu Fischen vorliegen“).

Der Straßenbaulastträger legte hierzu dar, dass sich gemäß dem Gewässerinformationssystem des Landes Rheinland-Pfalz (GDA Wasser RLP) im betrachteten Bereich keine Quelle befindet.

Weitergehende Untersuchungen der Grund- und Quellwassersituation waren daher nicht erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde weist nochmals darauf hin, dass die vorliegend festgestellte Planung mit den Belangen des Wasserschutzes vereinbar ist. Die diesbezügliche Zustimmung der Struktur- und Genehmigungsdirkektion als Oberer Wasserbehörde liegt vor.

## 13. Unvollständige Berücksichtigung von Arten mit engen Habitatbindungen

Der Einwender legte dar, dass das FFH-Gewässersystem des Kautenbachtals mit seinem Einzugsgebiet im „oberen Kautenbach-Quellgebiet“ durch die Lage der o.g. Einleitungsbauwerke sowie die ungeklärten Einleitungsmengen und Salzfrachten etc. besonders gefährdet sei. Insbesondere würden im Tiefenbachsystem mit seinen sieben Forellenteichen die natürlichen Nahrungsgrundlagen, (z.B. sauberem Quellwasser, Wasserinsekten, Amphibien, Kleinfische) für die genannten streng geschützten Tierarten irreversibel beeinträchtigt.

Bisher seien die speziell an Gewässer- und feuchtgebietspezifische Artengemeinschaften und Populationsgrößen im ökologischen Einzugsgebiet vom Vorhabenträger nicht untersucht worden, insbesondere:

Planungsrelevante Vogelarten (\*\* = Vogel-RL):

Eisvogel\*\*, Wasserramsel\*\*, Gebirgsstelze\*\* insbesondere mit eng an aquatische Landschaftsstrukturen orientierte Flugrichtungen und Brut- und Nahrungshabitate

Planungsrelevante Tierarten der FFH-RL\*:

Kleinsäuger: (Haselmaus\*, div. Nagetiere als Nahrungspotential für Wildkatzen\*);

Fledermausarten: Wasserfledermaus\*, Teichfledermaus\* weitere Arten\*;

Mollusken: Bachmuschel (*Unio crassus*)\*, Teichmuschel, Quellschnecke;

Fische: Bitterling (*Rhodeus amarus*)\*;

Amphibien: Grasfrosch, Teichfrosch, Geburtshelferkröte\*, Kreuzkröte\*, Erdkröte; Salamander, Bergmolch;

Reptilien: Schlingnatter\*, Blindschleiche, Mauereidechse\*, Waldeidechse;

Libellenarten: Plattbauch, Vierfleck Mosaikjungfer, Azurjungfer;)

Tagfalter: Bläulinge (z.B. *Maculinea nausithous*\*, *M. teleius*, *Lycena c.f. helle*\*),  
Scheckenfalter, Schillerfalter, Schwalbenschwanz etc.

Wegen der unvollständigen Datengrundlagen zur B 50neu würden keine ausreichenden Voraussetzungen für fiktive Ausnahmeregelungen vorliegen (gem. §§ 45 Abs. 7 Satz 1 u. 2 sowie § 44 BNatSchG).

Die Lage der Grünbrücke und Leiteinrichtungen wurden Seitens des Einwenders prinzipiell nicht infrage gestellt, gleichwohl seien die Funktionsbezüge für die streng geschützten bzw. planungsrelevanten Arten/\*\* nicht ausreichend berücksichtigt: z.B. würden durch die Errichtung der Rückhaltebecken und deren Lage zur B 50neu für den Schwarzstorch zusätzliche Nahrungs- Anziehungspunkte geschaffen, sodass sich die Flugrichtungen zwischen dem vorhandenen Schwarzstorchhorst und den Rückhaltebecken neu ausrichten und eine Kollision mit dem Verkehr bei den angenommenen Fahrzeugmengen und den erhöhten Geschwindigkeiten vorhersehbar seien. Dieser sog. „Flugkorridor-Konflikt“ würde nicht nur für das Nahrungsangebot des Schwarzstorchs - vom Brutplatz aus - sondern auch für die übrigen weniger streng geschützten Rastvogelarten\*\*, z.B. Silberreiher, Nachtreiher, Graureiher, Kormoran, Bekassinen, Waldschnepfen etc.(\*\*= Vogel-RL) entstehen.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme dargelegt, dass die für den Planungsraum relevanten Tierarten vollumfänglich untersucht wurden (Erläuterungsbericht zum Fachbeitrag Naturschutz, Artenschutzbeitrag). Die von dem Einwender aufgelisteten Arten sind für die Planung weitestgehend irrelevant, da entsprechende Lebensräume im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden sind. Der im Fachbeitrag Naturschutz genannte Schwarzstorchhorst ist lt. Auskunft der SGD Nord, Obere Naturschutzbehörde, in den letzten drei Jahren nicht besiedelt gewesen. Der Schwarzstorch hat einen Horst weiter südwestlich gebaut.

Die Einwendungen bezüglich einer unvollständigen Berücksichtigung von Arten sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet und werden daher zurückgewiesen. Die im Rahmen der Planung durchgeführten naturschutzfachlichen Untersuchungen sind ausreichend und geeignet, die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Auswirkungen auf Fauna und Flora zu ermitteln und zu bewerten. Zur

Vermeidung von Wiederholungen wird hier auf die Ausführungen in Kapitel E VIII dieses Beschlusses verwiesen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd – Obere Naturschutzbehörde – der Planung bei Beachtung bestimmter Auflagen, die dem Straßenbaulastträger in Kapitel C dieses Beschlusses auferlegt wurden, zugestimmt hat.

Schreiben vom 07.07.2020:

Der Einwender rügte die Verfahrensführung, da er zu seinem Schreiben vom 20.11.2019 keine Eingangsbestätigung erhalten habe.

Hierzu ist Seitens der Planfeststellungsbehörde zunächst auszuführen, dass Seitens des Einwenders im o.g. Schreiben keine Eingangsbestätigung angefordert wurde. Im Übrigen erfolgt in Planfeststellungsverfahren in der Regel nach Eingang der Einwendungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren keine Eingangsbestätigung oder sonstiger Schriftverkehr mit den Einwendern oder denjenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben. Hierzu besteht kein rechtliches Erfordernis. Eine solche Vorgehensweise würde insbesondere bei großen Einwenderzahlen eine erhebliche zusätzliche Arbeitsbelastung für die Planfeststellungsbehörde bedeuten. Eine dienstlich und fachlich unsachgemäße Verfahrensführung ist nicht zu erkennen.

Darüber hinaus wurde Seitens des Einwenders ausgeführt, dass die Berechnungsgrundlagen und Prognosen zu den Chlorideinträgen von falschen Tatsachen ausgehen würden und nicht die Untersuchungen des Landesamtes für Umwelt vom Dezember 2018 „30 Jahre Monitoring versauerter Waldbäche in RLP“ berücksichtigen würden. Insbesondere der parallel zu seinem Tiefenbachtal gelegene benachbarte Ahringsbach sei innerhalb der letzten 30 Jahre intensiv untersucht worden mit folgendem Ergebnis, Zitat: *die Referenzstelle Ahringsbach lässt sich hingegen einen zunehmenden Trend der Chlorid-Konzentration erkennen, der in zwei Fällen auch signifikant ist. Für diese beiden Bachabschnitte ist wegen ihrer relativ deutlichen Nähe zu verkehrsreichen Bundes- und Landesstraßen ein Einfluss durch winterliche Salzstreuung als wahrscheinliche Ursache für den von den übrigen Stellen abweichenden, ansteigenden Trend anzunehmen*“ (Seite 85, Abs. 4, s. Kopie. Die Salzfrachten in unmittelbarer Nähe zur B 50 seien zur Zeit bereits deutlich höher als in den Prognosen in den Planungsunterlagen. Es wurde Bezug auf die Stellungnahme vom 20.11.2019, Kapitel II, lfd. Nr. 3 genommen.)

Hierzu ist Seitens der Planfeststellungsbehörde auszuführen, dass die Berechnungsgrundlagen und Prognosen zu den Chlorideinträgen ordnungsgemäß erfolgt sind. Weitergehende Untersuchungen sind hier nicht erforderlich; auf die Ausführungen unter vorstehender Nr. 4 wird verwiesen.

Der Einwender trug vor, dass bei den Regenrückhaltebecken (hier: Nr. 4) und dem Einleitungsbauwerk E 14 nicht die Erkenntnisse von Wissenschaft und Technik sowie die einschlägigen Rechtsvorschriften (EuGH v. 01.07.2015, Az. C461/13, sowie § 27 WHG v. 15.11.2017, RiStWag, DWA-A 178 Retentionsfilterbecken etc.) berücksichtigt würden. In der aktuellen Dissertation von Simon Faltenmaier, M. Sc., 2018, Uni.d.BW. München,

„Untersuchungen zu Regenbecken von Bundesautobahnen zur Reduzierung der Oberflächengewässerbelastung durch Schwermetall - und Salzfrachten“ sei ausführlich dargestellt worden, dass der Chlorideintrag in Oberflächengewässer nicht abgefangen werden könne; ferner sei die technische Ausführung dieser Rückhaltebecken im Hinblick auf die Sedimentation von Schadstoffpartikeln völlig unzureichend.

Die geplanten Salzfrachten durch die Salzstreuungen im Winterdienst der B 50 neu, die über das Regenrückhaltebecken Nr. 4 und das Einleitungsbauwerk Nr. E 14 in den Tiefenbach und unmittelbar in seine sieben Forellenteiche eingeleitet würden, würden sich kaskadenförmig hintereinander kumulieren, da die schwereren salzhaltigen Straßenabwässer auf die belebten Teichböden absinken und das leichtere Oberflächenwasser sich nicht mit dem Salzwasser durchmischen würden. Die gelösten Stoffbelastungen ließen sich nicht durch Filter, Sedimententfernungen etc. beseitigen, sodass seine sieben Forellenteiche in ihrer natürlichen Funktionsfähigkeit zerstört würden. Er nahm Bezug auf seine Stellungnahme vom 20.11.2019, Kap. IV.; lfd. Nr. 2.

Seitens der Planfeststellungsbehörde ist hierzu festzuhalten, dass bei der Planung und Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 und der Einleitungsstelle Nr. 14 - wie bei der gesamten Planung - der aktuelle Stand von Wissenschaft und Technik zugrundegelegt wurde. Die maßgeblichen Rechtsvorschriften wurden beachtet. Wie bereits ausgeführt, steht die vorliegend festgestellte Planung mit den wasserrechtlichen Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG sowie der Wasserrahmenrichtlinie in Einklang (s. auch Ausführungen in Kapitel E V dieses Beschlusses). Diese Bewertung findet im Übrigen auch darin ihre Bestätigung, dass Seitens der Oberen Wasserbehörde als zuständiger Wasserfachbehörde das Einvernehmen zu der Planung erteilt wurde.

Der Einwender kritisierte ferner die geplante Dimensionierung der Rohrleitungen bei dem Regenrückhaltebecken Nr. 4 und dem Einleitungsbauwerk Nr. E 14. Diese seien mit 80 cm in den Rohrdurchmessern geplant. Die abgeführten Abflussmengen sollten regelmäßig bei Volllastbetrieb über den Tiefenbach in seine Forellenteichanlage eingeleitet werden, deren Rohrdurchmesser und Mönchbauwerke nur 30 cm bis 40 cm betragen würden. Dadurch würde es zwangsläufig häufiger zu Überflutungen der Teichböschungen kommen, da die Ableitungsrohre die geplanten Wassermengen nicht aufnehmen könnten. Die Umrüstungen der sieben Teichmönche und der Überleitungsrohre seien unmöglich auf die zusätzlichen Wassermengen von der B 50neu umzurüsten und bei der vorliegenden Planfeststellung nicht beabsichtigt. Er nahm Bezug auf seine Stellungnahme vom 20.11.2019, Kap. IV.; lfd. Nr. 2.

Wie bereits zu den Einzelpunkten des Schreibens vom 20.11.2019 ausgeführt, ist die vorliegend festgestellte Planung nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit den wasserrechtlichen Vorgaben vereinbar. Negative Auswirkungen auf die Fischteiche des Einwenders sind nicht zu erwarten.

Schreiben vom 24.11.2020:

Der Einwender verwies auf das freiwillige Flurbereinigungsverfahren nach § 86 FlurbG, in dem nach Aussage der Flurbereinigungsbehörde im Bereich der Flurstücke 28, 31 und 32 Gemarkung Oberkleinich bodenrechtlich eine Rohrleitung zwischen dem Einleitungsbauwerk E 13 auf dem Flurstück 3 Gemarkung Oberkleinich vorbereitet würde, die in den sog. „Tiefenbach links des Weges“ einmünden sollte. Er wies erneut auf seine grundsätzliche Betroffenheit, die unterhalb des Rohrleitungssystems im Quellgebiet des Tiefenbaches liegt hin und rügte das Verfahren aus rechtlichen und formalen Gründen.

Durch die vorzeitige Besitzeinweisung am 01.10.2020 des genehmigten Flurbereinigungsverfahrens seien bodenrechtlich relevante Eigentumsverhältnisse geschaffen worden, die im Vorgriff auf die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange des Planfeststellungsverfahrens eine Vorfestlegung getroffen hätten, die eine rechtsfehlerfreie Entscheidung ausschließen würden.

Aus fachlichen Gründen würde es keinen Sinn machen, die Straßenabwässer der B 50n, die auf der Ostseite der natürlichen Wasserscheide anfallen, nach Westen und nicht nach Osten abfließen zu lassen. Es soll durch eine Untertunnelung (DN 800) der B 50n und das Einleitungsbauwerk E 13 mit 158,8 l/sec. ungefiltert und ungeklärt in das Rohrleitungssystem in Quellbereiche des Tiefenbaches in das Einzugsgebiet seiner Forellenteichanlage eingeleitet werden. Sowohl die Wassermengen des Einzugsgebietes von der B 50n mit den geplanten Rohrquerschnitten (80 cm) könnten im Bereich der sieben Forellenteiche diese Wassermengen nicht aufnehmen und durchzuleiten vermögen, da die kaskadenförmig angeordneten Teiche mit Rohrquerschnitten von nur 20-30 cm die geplanten Wassermengen der B 50n (von 158,8 und 59 l/sec.) nicht bewältigen könnten und künftig die sieben Naturteiche regelmäßig überflutet würden.

Bezüglich der Qualität der ungeklärten Straßenabwässer der B 50n wurde auf die Stellungnahmen vom 07.07.2020 und 20.11.2019 hingewiesen; erneut wurde kritisiert, dass die maßgeblichen Fach- und Rechtsgrundlagen der RISWAG (*Anmerkung: gemeint ist vermutlich RiStWaG*), LWG-RLP, WHG, EU-WRRL im Bereich des Einleitungsbauwerkes E 13 und E 14 nicht eingehalten würden.

Der Einwender vertrat die Auffassung, dass das Abwägungsergebnis von der Planfeststellung der B 50 n bei der Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Belange durch die Vorfestlegungen der Grundstücksentscheidung für den Rohrleitungsbau und die wasserrechtliche Einleitung im Bereich des Bauwerkes E 13 vorweg genommen würde, ohne seine Konfliktlage als Unterlieger im Tiefenbach-Quellgewässersystem zu berücksichtigen.

Der Straßenbaulastträger hat in seiner Stellungnahme bezüglich der Ausführungen zum vereinfachten Flurbereinigungsverfahren Hochscheid angemerkt, dass die Flurbereinigung vorrangig agrarstrukturellen Belangen dient. Zeitgleich unterstützt die Flurbereinigung den Ausbau der Bundesstraße 50 durch die Bereitstellung von Land für die Trasse der B 50neu. Ausweislich der Pläne zum Flurbereinigungsverfahren werden von der Teilnehmergeinschaft Hochscheid keinerlei bauliche Veränderungen am Zulauf des

Quellgebietes des Tiefenbachs vorgenommen und insbesondere auch keine Rohrleitung in dem in Rede stehenden Bereich gebaut. Soweit der Einwender möglicherweise die Darstellungen im Wege- u. Gewässerplan nach § 41 FlurbG meint, handelt es sich um Bestandsdarstellungen. Bei der schwarzen Linie mit Fließrichtungspfeil handelt es sich um den vorhandenen offenen Graben im Wald, der dann im offenen Gelände (Acker) als heute schon vorhandene Verrohrung weiterführt (hellblaue Linie mit schwarzen Punkten). An dieser Bestandssituation wird sich durch die Planung für die B 50neu nichts ändern.

Ausweislich der wassertechnischen Untersuchungen zum Vorhaben wird an der Einleitstelle E 13 nur unbelastetes Oberflächenwasser aus der verlassenen und zurückgebauten B 50alt und dem Außengebiet abgeschlagen. An der Einleitstelle E 13 sind demnach keine Schadstoffeinträge und insbesondere kein Streusalzeintrag zu erwarten, weil die B 50alt künftig nur noch Wirtschaftsweg sein wird.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese Ausführungen als sachgerecht und schließt sich ihnen an. Wie bereits dargelegt, gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass durch die vorliegend festgestellte Planung negative Auswirkungen auf die Fischteiche des Einwenders verursacht werden. Die Entwässerungsplanung im vorliegend festgestellten Abschnitt entspricht den gesetzlichen Vorgaben und ist mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E V dieses Beschlusses verwiesen.

#### Schreiben vom 14.12.2020

Der Einwender wies unter Hinweis auf einen beigefügten Zeitungsartikel auf wissenschaftliche Erkenntnisse zu dem Abrieb von Autoreifen hin, die 6PPD-Chinon enthalten, die mit Oberflächenwässern ungefiltert in Bäche und Flüsse eingeleitet würden und die hochtoxisch für Fische, Muscheln, Würmer und andere aquatische Organismen seien. Er verwies nochmals auf seine schriftlichen Stellungnahmen vom 20.11.2019 sowie vom 07.07.2020; im Schreiben von 2020 sei auf eine „identifizierbare Messstelle gem. WRRL“ für die Salzeinträge der B 50 mit zunehmenden Chlorid-Konzentrationen im Bereich des Ahringsbachtals hingewiesen, dessen Referenzstelle parallel zum Tiefenbachsystem verläuft und wissenschaftliche Langzeit-Datengrundlagen liefern würde. Er betonte nochmals, dass er durch die Straßenabwässer der B 50 neu durch die Einleitungsbauwerke E 13 und E 14 und der geplanten Rohrleitung eine Zerstörung der aquatischen Organismen und deren Lebensräume in seinen Forellenteichen befürchtet.

Wie bereits dargelegt, gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass durch die vorliegend festgestellte Planung negative Auswirkungen auf die Fischteiche des Einwenders verursacht werden. Hinsichtlich der Berücksichtigung von Reifenabrieb u.ä. wird auf die Ausführungen unter vorstehender Nr. 7 „Falsche Bewertung der geplanten Salzfrachten in das Tiefenbach-Kautenbach-Gewässersystem“ verwiesen. Die Entwässerungsplanung im vorliegend festgestellten Abschnitt entspricht den gesetzlichen Vorgaben und ist mit den zuständigen

Fachbehörden abgestimmt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E V dieses Beschlusses verwiesen.

Schreiben vom 06.04.2021:

Mit diesem Schreiben äußerte sich der Einwender zu der ihm im Zusammenhang mit der Ankündigung des Verzichts auf den Erörterungstermin übersandten Stellungnahme des Straßenbaulastträgers. Er wies darauf hin, dass geplant sei, die Teichanlage langfristig weiter zu nutzen, befürchtete allerdings, dass durch die negativen Beeinträchtigungen aufgrund der Straßenplanung der B 50neu die Wasserqualität für die Erzeugung von gesunden Nahrungsmitteln und die nachhaltige Sicherung der Biodiversität durch Artenhilfsmaßnahmen für Mollusken-, Amphibien-, Reptilien-, Insektenarten etc. verloren gehen würde und das Gelände nicht mehr weiter nutzbar sein würde. Im Einzelnen wurden folgende Punkte angesprochen:

1. Das betroffene Quellgebiet des Tiefenbaches

Das Grundstück sei seit über 150 Jahren in den amtlichen Karten der Preußischen Landesaufnahme von 1843 bis 1878 verzeichnet und würde als Grünland mit Feuchtestufen und einem Bachlauf, der sich nach Südwesten trichterförmig verengt innerhalb von zwei Höhenlinien zwischen 400 und 450 m ü. NN dargestellt. Ferner sei in den amtlichen Flurkarten seit über fünfzig Jahren auch aufgrund der topografischen Verhältnisse das Tiefenbach-Quellgebiet westlich der Wasserscheide (neben der B 50neu) verbindlich benannt; auf die Wiedergabe der genannten Flurstücks- und Gemarkungsbezeichnungen wird an dieser Stelle aus Datenschutzgründen verzichtet. Es wurde auf einen natürlich vorhandenen „Quelltopf“ verwiesen, der im Luftbild durch eine Waldstruktur überlagert würde. Dieser Bereich sei aufgrund der geomorphologischen Verhältnisse und der Niedermoortorf-Bodenablagerungen ein essentieller Bestandteil für die sensible Wassermenge und -Qualität der Forellenteichanlage des Einwenders.

Dieser Bereich hat nach Auffassung des Einwenders das gleiche Schutzbedürfnis (faktisch) wie ein festgesetztes Schutzgebiet und sei nach dem Erlass des BMW bei der Einführung der RiStWag 2016 für Bundesstraßen (hier: B 50neu) zu schützen (Zitat: Wenn nötig ist eine Einstufung der Schutzzonen aufgrund einer fachgutachtlicher Ausweisung vorzunehmen. gem.: RiStWag 2016). Die Behauptung, ein festgesetztes Schutzgebiet läge nicht vor, würde nicht der Erlasslage des Bundesverkehrsministers von 2016 entsprechen. Auch für Straßen außerhalb von Wasserschutzgebieten hätte die RiStWag 2016 zu gelten, soweit diese Bundesstraßen in empfindliche Vorfluter entwässern würden.

Wie bereits im Erläuterungsbericht ausgeführt, sind durch die vorliegend festgestellte Planung keine festgesetzten Wasserschutz- oder Überschwemmungsgebiete betroffen. Für den Planungsbereich bestehen keine Einschränkungen bzw. Vorgaben gemäß den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) (vgl. hierzu Unterlage 1, S. 70, Punkt 4.12). Dies wurde im Anhörungsverfahren durch die Stellungnahme der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft,

Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier mit Schreiben vom 19.11.2019 bestätigt. Die vorliegend festgestellte Planung steht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den wasserrechtlichen Vorgaben in Einklang (s. auch Ausführungen in Kapitel E V dieses Beschlusses). Weitergehende Schutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

## 2. Heutige Entwässerungsverhältnisse

Der Einwender kritisierte, dass seitens des Straßenbaulastträgers behauptet wurde, dass man „sich im Wesentlichen an den heutigen Entwässerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Lage der B 50 neu orientieren“ würde. Im Frühjahr 2020 (März/ April) hätte man im genannten Bereich eine Rohrleitung unter der B 50alt von Ost nach West unterpresst, um die Straßenabwässer entlang der B 50 alt nach Westen unter der Fahrbahn abzuleiten. Diese erhebliche neue Baumaßnahme könne man nicht mit der Unterhaltung der bestehenden Verhältnisse rechtfertigen, da die natürliche Wasserscheide mit den Vorflutverhältnissen der Außengebietswässer nach Osten verlaufen würde. Diese vorweg genommene Umleitung der Vorflutverhältnisse sei keine Rechtfertigung dafür, um die Straßenabwässer der B 50neu, die auf der Ostseite mit der entsprechenden Fahrbahneigung nach Osten anfallen, nach Westen einzuleiten. Dabei sei eine ungeklärte Menge und Qualität als Außengebietswässer unter der B 50neu ohne Wasserbehandlungsanlagen mit dem Einleitungsbauwerk E 13 in Richtung der Tiefenbach-Gebietskulisse vorgesehen. Es würde durchaus die Möglichkeit bestehen, diese belasteten Straßenabwässer nach Osten abzuführen und in dem Zwischenraum zwischen der ehemaligen Bahnstrecke und der B 50alt durch entsprechende Rigolensysteme den Gewässersystemen nach Osten zuzuführen. Andernfalls würden sich nach Westen liegende Leitungen oder Tankfahrzeuge anbieten, die die belasteten Straßenabwässer unterhalb seiner Teichanlage abführen würden.

Der Einwender zweifelte die Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde an und wies darauf hin, dass seine unterhalb liegende genehmigte Teichanlage im Tiefenbach-System durch die zusätzlichen Straßenabwassermengen überflutet würde. Die vorhandenen Rohrleitungen und sieben Mönche könnten diese zusätzlichen Mengenanteile, die über die natürliche Tiefenbach-Quellschüttung hinausgehen, weder aufstauen noch durchleiten.

Zu der vom Einwender angesprochenen Verlegung einer Rohrleitung im Frühjahr 2020 ist festzuhalten, dass es sich hierbei nach einer entsprechenden Recherche bei der für den Bereich zuständigen Masterstraßenmeisterei Wittlich nicht um eine Maßnahme handelt, die Seitens des Baulastträgers veranlasst wurde. In dem in Rede stehenden Bereich wurden keine Entwässerungsmaßnahmen, Leitungsdurchpressungen oder Ähnliches durchgeführt.

Wie bereits dargelegt, gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass durch die vorliegend festgestellte Planung negative Auswirkungen auf die Fischteiche des Einwenders verursacht werden. Die Entwässerungsplanung im vorliegend festgestellten Abschnitt entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E V dieses Beschlusses verwiesen.

### 3. WRRL und Bewirtschaftungspläne

Der Einwender bestritt ausdrücklich die Vereinbarkeit der vorliegenden Planfeststellung (B 50neu) mit den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie. Entsprechend den Bewirtschaftungsplänen sei das Einzugsgebiet des Kautenbach-Systems der höchsten Gewässerqualitätsstufe zugeordnet, insbesondere wegen des sehr guten ökologischen Zustandes des Makrozoobentos und es bedürfe sehr sorgfältiger Anstrengungen, diesen hohen Qualitätszustand bei den Planungen der B 50neu zu erhalten und zu schützen.

Die Behauptung, der Grundwasserkörper würde im Tiefenbach-Kautenbach-Einzugsgebiet nicht verschlechtert, würde der Tatsachenfeststellung widersprechen, da bereits heute die vorhandenen Salzfrachten der B 50alt in unmittelbarer Nähe zu den Quellgebieten über 50 mg NaCl/l erreicht hätten. Eine weitere Einleitung von Straßenabwässern und Außengebietsabwässern würde die höchste Gewässerqualitätsstufe erheblich beeinträchtigen und die süßwasserspezifischen Makrozoobentos-Indikatorarten nachweisbar vernichten.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird darauf hingewiesen, dass die Verträglichkeit des vorliegenden Vorhabens mit den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie im Rahmen des „Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie“ vom 09.08.2019 untersucht und bestätigt wurde. Im Ergebnis wurde festgestellt:

„Das Vorhaben „B 50neu, Vierstreifiger Ausbau zwischen Bhf. Zolleiche und Dienststellengrenze“ ist mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL vereinbar. .... Negative Auswirkungen auf die betroffenen Oberflächengewässer (Nebenarme der Gewässer) im Planungsraum, die sich durch das Vorhaben ergeben, sind nicht zu erwarten und werden durch Versickerung, Reinigung, Rückhalt und Drosselung ausgeglichen. Ebenso ist von keinen wasserwirtschaftlichen Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer im Planungsraum durch das Vorhaben auszugehen. Das Vorhaben steht dem Verbesserungsgebot und dem Nicht-Verschlechterungsverbot nicht entgegen.“ (s. Unterlage 18.6, S. 28f; Kapitel A, AXI, Nr. 38 dieses Planfeststellungsbeschlusses)

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich ihm vollinhaltlich an. Die diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

### 4. Untersuchungsraum nicht ausreichend

Der Einwender wies darauf hin, dass der Untersuchungsraum der Gutachten auf eine Gebietskulisse von 200 m neben der B 50neu durch die Erweiterung der geplanten Baumaßnahmen im Nachgang zu dem Flurbereinigungsverfahren im Bereich der Flurstücke 28, 31 und 32 der Gemarkung Oberkleinich in Richtung Westen zu klein abgegrenzt sei. Mit einer geplanten Rohrleitung (unterhalb des Einleitungsbauwerkes E 13) hätte der Untersuchungsraum als 200 m-Korridor nach Westen erweitert werden müssen, bis zum sog. Bereich „Im Kumb links des Tiefenbacher Weges“. Dadurch hätte die Quellsituation des Tiefenbach-Einzugsgebietes und die Schutzbedürftigkeit der vorhandenen Arten- und Habitatstrukturen bekannt sein müssen. Die Abstimmung der seiner Meinung nach

unvollständigen Gutachten mit der Oberen Naturschutzbehörde sei keine Rechtfertigung dafür, dass der Planungs- und Untersuchungsraum nicht sachgerecht bearbeitet wurde.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die Abgrenzung des Untersuchungsraums im vorliegend festgestellten Abschnitt ordnungsgemäß erfolgt ist. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden sachgerecht ermittelt; soweit erforderlich wurden entsprechende Schutz- bzw. Kompensationsmaßnahmen festgelegt. Die diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

#### 5. Unqualifizierte Ortsbesichtigung

Der Einwender kritisierte, dass die Inaugenscheinnahme seiner Forellenteichanlage stattgefunden hat, ohne sich mit ihm in Verbindung zu setzen und sich sachkundig zu machen. Die sieben extensiv genutzten Forellenteiche seien entsprechend den damaligen wasserwirtschaftlichen Kenntnissen genehmigt und errichtet worden und seien aufgrund der Nettofallhöhe in dem topografisch engen Kerbtal unterhalb des „Tiefenbach-Quelltopfes“ in einem naturnahen Zustand.

Wie bereits an anderer Stelle dargelegt, vertritt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung, dass durch die vorliegend festgestellte Planung und die vorgesehenen Entwässerungsmaßnahmen keine negativen Auswirkungen auf die Fischteiche des Einwenders verursacht werden.

#### 6. Wasserqualität

Nach Auffassung des Einwenders ist der saubere Zustand des Tiefenbach-Gewässersystems bereits durch die Tatsache nachvollziehbar nachgewiesen, dass sich in dem Bachlauf die entsprechenden Makrozoobentos-Arten und Brunnenmoose (Fontinalaceae) befinden. Ferner befänden sich auf der östlichen Seite des Tiefenbaches zusammenhängende Laubwald-Anpflanzungen und auf der Westseite seien Grünlandnutzungen vorhanden.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft im rechtlich gebotenen Umfang durchgeführt wurden. Soweit erforderlich, wurden entsprechende Schutz- bzw. Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E VIII hingewiesen.

#### 7. Reinigung der Straßenabwässer

Der Einwender legte dar, dass die Behauptung, „eine Reinigung des Abflusses (der Straßenabwässer) der gesamten Fläche ist somit sichergestellt“ nicht zutreffend sei. Weder die gelösten Stoffe aus den Straßenabwässern, noch die Mikropartikel von Reifenabrieb, Abgasanlagen usw. ließen sich in den Behandlungsanlagen oder in Regenrückhaltebecken auffangen und entsprechend eliminieren.

Die Feststellung, dass keine Schadstoffeinträge an der Einleitungsstelle E 13 abgeschlagen werden, würde nicht zutreffen. Vielmehr hätte die Einleitung von Straßenabwässern in das Quellgebiet katastrophale Einflüsse für die Süßwasserorganismen in diesem Gewässerabschnitt. Deshalb würde die Planung der B 50 neu eine schwerwiegende Beeinträchtigung des günstigen Erhaltungszustandes des Kautenbach-Gewässersystems und einen Verstoß gegen die EU-WRRL darstellen.

Der Einwender wies darauf hin, dass im Flurbereinigungsverfahren Flurstücke ausgewiesen würden, die dazu dienen sollen, dass später eine Rohrleitung im Bereich der Flurstücke 28, 31 und 32 in Gemarkung Oberkleinich in den Bereich „Tiefenbach links des Weges“ errichtet wird. Planung und Bau der Rohrleitung solle im Verfahren zur B 50 neu abgehandelt werden. Es sei erforderlich, die Emissionswirkung dieser Planungen auf das Tiefenbach-Gewässersystem zu berücksichtigen, damit nicht eine Dienststelle die Verantwortung auf die andere Behörde schiebt und die EU-geförderten Flurbereinigungsmaßnahmen mit den Bundesfernstraßen-Finanzierungen zu seinen Lasten verquickt würden.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist hierzu festzuhalten, dass die vorliegend festgestellte Planung weder eine schwerwiegende Beeinträchtigung des günstigen Erhaltungszustandes des Kautenbach-Gewässersystems noch einen Verstoß gegen die EU-Wasserrahmenrichtlinie darstellt; die diesbezüglichen Einwendungen werden zurückgewiesen. Wie bereits ausgeführt, sind negative Auswirkungen auf das FFH-Gebiet 6008-301 „Kautenbachtal“ aufgrund der Entfernung des Gebietes zur vorliegend planfestgestellten Straßenbaumaßnahme ausgeschlossen.

Die Planung ist mit den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar. Das Vorhaben steht dem Verbesserungsgebot und dem Verschlechterungsverbot gemäß der Wasserrahmenrichtlinie nicht entgegen (vgl. hierzu entsprechende Ausführungen in Kapitel E V).

Ausweislich der vorliegend festgestellten Planunterlagen ist keine Rohrleitung im Bereich der Flurstücke 28, 31 und 32 in Gemarkung Oberkleinich in den Bereich „Tiefenbach links des Weges“ vorgesehen. Im Bereich des Weges Flurstück 28 verläuft ein Entwässerungsgraben, der im Zuge der Planung nachprofilert wird und das Wasser zur Einleitungsstelle E 13 leitet.

#### 8. Falsche Abschnittbildung, Mengen- und Qualitätsdefizite der Straßenabwässer

Der Einwender wies nochmals darauf hin, dass die Anschlussplanung der B 50neu ab Zolleiche bis zum Flughafen Hahn noch nicht vorliegen würde, dass aber gleichwohl die zu erwartende zulaufende Wassermenge in eine Erweiterung des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 (und das Einleitungsbauwerk E 14) erfolgen würde. Die Angabe der Berechnungstabelle mit Q 138,45 l/s sei nicht abschließend klar begrenzt und für das Tiefenbach-Gewässersystem, das unmittelbar unterhalb seiner Forellenteichanlage mündet, nicht planfeststellungsfähig. Auf die Überschwemmungsproblematik wurde nochmals hingewiesen.

Der Einwender vertrat die Auffassung, dass die Ausführungen zu den 28,84 t/a Streusalz und die Partikeleinträge in das Tiefenbach-Gewässersystem in eklatantem Widerspruch zur Gewährleistung eines günstigen Erhaltungszustandes aufgrund der EU-Wasser-Rahmenrichtlinie im Einzugsbereich des Kautenbach-Tiefenbachsystems mit seiner höchsten Qualitätsstufe, die auf höchstem Niveau erhalten bleiben müsse, stünden.

Die Annahme der Pegelwerte für den Hahnenbach und Traben-Trarbach und die rechnerische Unbedenklichkeit sei obsolet, zumal die Langzeituntersuchungen bereits jetzt im Bereich der B 50 alt eine hohe Chloridbelastung von 50mg/l nachgewiesen hätten.

Die Beschwichtigungen in der Stellungnahme des Straßenbaulastträgers bzgl. der Verdünnungseffekte von Regenereignissen mit den Einleitungsmengen und Stoffe der Einleitungsbauwerke E 13 und E 14 seien nicht plausibel. Für seine Forellenteichanlage seien diese Aussagen nicht aussagefähig und nicht belegbar. Die Planung sei daher nicht feststellungsfähig.

Wie bereits unter lfd. Nr. 3 zum Schreiben des Einwenders vom 20.11.2019 dargelegt, erfolgt im Zuge der Anschlussplanung „Dienststellengrenze bis Flughafen Hahn“ eine Konkretisierung der zulaufenden Wassermenge. Sollte danach eine Erweiterung des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 erforderlich sein, so wird diese im Rahmen der Planung des Anschlussabschnittes vorgenommen. Die Bemessung der Regenrückhaltebecken im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt ist mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Oberer Wasserbehörde abgestimmt; sollte im Rahmen der Planung für den Anschlussabschnitt eine Ergänzung bzw. Änderung des Regenrückhaltebeckens Nr. 4 notwendig werden, wird dies ebenfalls mit der Oberen Wasserbehörde abgestimmt (siehe hierzu auch die entsprechende Auflagenregelung in Kapitel C, CV dieses Beschlusses).

Die im Rahmen der vorliegenden Planung vorgesehene Entwässerung ist sowohl mit den Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes als auch der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E V dieses Beschlusses verwiesen.

#### 9. Angebliche Abstimmung mit Fachleuten

Seitens des Einwenders wurde kritisiert, dass an der Besprechung am 21.05.2015 mit der SGD Nord weder der Fischereidezernent noch der Fachdezernent des LfU teilgenommen hätten. Auch der Verweis auf das Gewässerinformationssystem bzgl. des Quellbereichs würde keine Rechtfertigung der fehlenden Überprüfung der Örtlichkeiten und der Klärung der Fischereibelange liefern.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange in Planfeststellungsverfahren grundsätzlich die Koordinierungsstelle bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord bzw. Süd beteiligt wird. Diese wiederum beteiligt intern alle durch ein Vorhaben möglicherweise berührten Fachreferate und gibt anschließend eine Gesamtstellungnahme ab.

Dies ist im vorliegenden Verfahren ebenfalls so erfolgt; die Struktur- und Genehmigungsdirektion hat nach interner Beteiligung der betroffenen Fachreferate eine Gesamtstellungnahme abgegeben und dem Vorhaben unter Beachtung einiger Auflagen, die dem Straßenbaulastträger im vorliegenden Beschluss aufgegeben wurden, zugestimmt. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass fischereirechtliche Belange durch die vorliegende Planung nicht nachteilig berührt werden.

#### 10. FFH-Gebiet Kautenbachtal

Es wurde dargelegt, dass das FFH-Gebiet Kautenbachtal namensgebend als Bachtal mit seinen relevanten Strukturmerkmalen und Arteninventaren an die EU gemeldet worden sei. Das europäische Schutzregime sei in diesem Kontext nicht nur auf km-Entfernungen, sondern auch auf den sog. „Umgebungsschutz“ festgelegt, der über die lokalen Abgrenzungen, insbesondere bei den sog. „Leitlinien der Landschaft“ im funktionalen Zusammenhängen des Tiefenbaches maßgeblich sei.

Der Einwender legte dar, dass er auf seinem Grundstück im Tiefenbach-Gewässersystem regelmäßig die genannten Fließgewässervogelarten wie z.B. Wasserramsel, Eisvogel, Gebirgsstelze beobachtet und fotografiert hätte. Diese Arten würden auch als Nahrungsgäste und zur Rast die Teiche als essentielle Zwischenstation im Oberlauf des Kautenbachsystems nutzen. Ähnlich würde es sich mit Graureihern, Kormoranen und den Schwarzstörchen als Nahrungsgäste verhalten, auch wenn deren Brutplätze in +/- geringerer Entfernung kartiert worden seien. Bei diesen besonders bzw. streng geschützten Tierarten ginge es nicht nur um die Brutplätze, sondern das gesamte Habitatspektrum und das belastungsfreie Nahrungsangebot für die Tierarten. Da die Gewässerqualität des Tiefenbaches noch von höchster Güte sei, hätte er sich mit dem Schutz und der Erhaltung von Süßwassermuscheln seit Jahrzehnten beschäftigt und in seinen sieben Teichen mehrere tausend Süßwassermuscheln angesiedelt, die besonders empfindlich auf den Salzgehalt und die Mikropartikelbelastungen reagieren würden. Dies müsse im Rahmen der vorliegenden Planung berücksichtigt werden.

Negative Auswirkungen auf das FFH-Gebiet 6008-301 „Kautenbachtal“ sind aufgrund der Entfernung des Gebietes zur vorliegend planfestgestellten Straßenbaumaßnahme ausgeschlossen. Seitens der Planfeststellungsbehörde wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die vorliegende Planung mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Oberer Naturschutzbehörde abgestimmt wurde. Von dort wurden keinerlei Bedenken im Zusammenhang mit dem v.g. FFH-Gebiet geäußert. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Kapitel E VIII dieses Beschlusses verwiesen.

#### 11. Flurbereinigungsverfahren Hochscheid

Der Einwender kritisierte den Verweis auf das Flurbereinigungsverfahren Hochscheid. Der Grunderwerb in diesem Zusammenhang sei ein Vorgriff auf die Planfeststellung und dessen Ergebnis ein eklatanter Verfahrensverstoß gegen eine objektive und sachgerechte Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange und unterschiedlicher Interessen, wenn bodenrechtlich

relevante Fakten und Zwangspunkte geschaffen wurden, für die erst später bei der öffentlich-rechtlichen Planfeststellung rechtskräftig entschieden würde.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird klarstellend auf Folgendes hingewiesen:

Die Planung liegt größtenteils im Bereich des Vereinfachten Flurbereinigungsverfahrens Hochscheid. Das Flurbereinigungsverfahren dient vorrangig agrarstrukturellen Zwecken, unterstützt jedoch auch den Ausbau der B 50 durch die Bereitstellung von Land für den Bereich der Trasse. Dessen ungeachtet wurden jedoch alle durch den vierstreifigen Ausbau der B 50 hervorgerufenen Auswirkungen bei Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses abschließend in ihrer Problemstellung bewältigt. Der Hinweis auf das Flurbereinigungsverfahren ist daher lediglich nachrichtlich zu verstehen. Auf die Ausführungen in Kapitel E, S. 57 dieses Beschlusses wird ergänzend hingewiesen.

#### Schreiben vom 19.07.2021:

Der Einwender wies aus Anlass des Hochwasserereignisses am 14.07.2021 nochmals darauf hin, dass seine Forellenteichanlage quantitativ keine weiteren Einleitungsmengen durch die Bauwerke E 13 mit 158,8 cbm und E 14 mit 59,2 + XY cbm der B 50neu in westlicher Richtung vertragen würde. Er sei existentiell als sog. „§§ enteignungsgleichen Eingriff“ mit seiner GmbH betroffen. Die Planfeststellungsunterlagen seien in diesem Straßenbauabschnitt bei einer Dammbauweise im Bereich der Wasserscheide der Hunsrückhöhenstraße nach Osten geneigt. Die Vorflutverhältnisse könnten topografisch auch in dieser Ostrichtung abfließen und in eine Rigolenrückhaltung parallel zur ehemaligen Eisenbahnlinie schadlos weitergeleitet werden. Aus fachtechnischen Gründen des Gewässerschutzes sei diese Variante plausibel und würde sich alternativlos aufdrängen.

Die im Rahmen der vorliegenden Planung vorgesehene Entwässerung wird nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zu keinen negativen Auswirkungen auf die Fischteiche des Einwenders führen. Worin genau eine evt. existentielle Betroffenheit seiner GmbH liegen könnte, wurde Seitens des Einwenders nicht dargelegt bzw. ist aus den Ausführungen nicht erkennbar. Wie bereits mehrfach dargelegt, ist das vorgesehene Entwässerungskonzept mit den Fachbehörden abgestimmt und mit den wasserrechtlichen Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG sowie der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in Kapitel E V dieses Beschlusses verwiesen.

#### **Einwender/in Nr. 2:**

Einwender/in Nr. 2 hat im Anhörungsverfahren die gleichen Einwendungen erhoben wie Einwender/in Nr. 1, mit Ausnahme der Schreiben vom 07.07.2020 und 19.07.2021. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zu Einwender/in Nr. 1 verwiesen.

### **3. Anerkannte Vereinigungen**

#### **3.1 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)**

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Rheinland-Pfalz, hat die Planung in der vorgelegten Form wegen der enormen Neuversiegelung abgelehnt und stattdessen einen gemäßigten Ausbau der B 50 gefordert. Es wurde dargelegt, dass laut Abstimmung mit dem LBM Trier vor einigen Jahren damals noch ein gemäßigter Ausbau auf der vorhandenen Strecke mit wechselseitigen Überholspuren sowie einem Ausbau der Ab- und Auffahrten geplant war; dies hätte akzeptiert werden können, der nun geplante Neubau parallel zur Hunsrückhöhenstraße nicht. Der BUND wies darauf hin, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft im ersten und dritten Abschnitt noch gravierender sein werden als im jetzt beplanten mittleren Abschnitt. Da am 21.11.19 die Hochmoselbrücke sowie der B 50n-Abschnitt bis Longkamp für den Verkehr freigegeben würde, könne man in den nächsten Monaten und Jahren beobachten, ob der Verkehr wirklich so enorm zunehmen wird, wie die Prognosen es annehmen. Bei geringerer Verkehrszunahme sollte der ursprünglich geplante, gemäßigtere Ausbau durchgeführt werden.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass der vierstreifige Ausbau der B 50 zwischen dem Autobahnkreuz A 1/ A 60 bei Wittlich und dem Flughafen Frankfurt-Hahn als fest disponierte Maßnahme im Bedarfsplan des Bundes enthalten und damit gesetzlich normiert sei. Es bestehe daher von Seiten des Landes Rheinland-Pfalz als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen kein Ermessensspielraum im Hinblick auf die Querschnittswahl des jetzt in der Planfeststellung befindlichen Ausbauabschnittes. Mit dem im November 2019 fertiggestellten Abschnitt zwischen der A 1 und Longkamp mit der Moselquerung wird sich der großräumige Verkehr auf die B 50 als wichtige überregionale Ost-West-Verbindung verlagern. Ausweislich der Verkehrsuntersuchung „B 50/ B 327/L 190 Flughafen Frankfurt-Hahn“, Stand: 2018 würde sich bis zum Prognosejahr 2030 eine Verdoppelung des Verkehrs auf der B 50 einstellen. Die prognostizierten Verkehrsmengen mit einem relativ hohen Anteil an Schwerverkehr (ca. 30 %) seien mit einem zwei- bzw. dreistreifigen Querschnitt, höhengleichen Knotenpunkten, unzureichenden Trassierungselementen und einer Vielzahl von einmündenden Wirtschafts- und Forstwegen nicht verkehrssicher zu bewältigen. Bereits heute sei im Streckenabschnitt zwischen Hinzerath und Hochscheid eine Unfallhäufungslinie mit schweren Personenschäden zu verzeichnen, deren Unfallgeschehen sich bei steigender Verkehrsmenge - ohne die geplanten baulichen Maßnahmen - signifikant erhöhen würde. Als Zwischenlösung seien daher zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aktuell bereits die vorhandenen Knotenpunkte im Streckenabschnitt mit Lichtsignalanlagen ausgestattet worden.

Soweit von Seiten des BUND mit Blick auf den Flächenverbrauch ein gemäßigter Ausbau auf der bisherigen Trasse der B 50/ B 327 angeregt wurde, hat der Straßenbaulastträger erläutert, dass die neue Trasse der B 50 zwischen Zolleiche und der AS Hirschfeld neben der heutigen B 50 gebaut würde. Dies hänge damit zusammen, dass die B 50neu als vierstreifige Straße mit anderen Trassierungselementen ausgestattet werden müsse. Wegen der zulässigen

Höchstgeschwindigkeit müssten die Kurven gegenüber dem Bestand großzügiger ausgebildet, sowie die Kuppen und Wannen im Straßenverlauf so gestaltet werden, dass die erforderlichen Sichtweiten jederzeit vorhanden sind. Dies führe dazu, dass die Trasse der B 50neu überwiegend von der bestehenden Straße abrücken muss. Darüber hinaus würde der landwirtschaftliche und der sonstige Langsamverkehr aufgrund der künftigen Ausgestaltung der B 50neu diese künftig nicht mehr befahren dürfen. Weiterhin würde die B 50neu künftig anbaufrei sein, d. h. bestehende Einmündungen von Wirtschaftswegen und Forstwegen würden geschlossen. Die künftige Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen müsse rückwärtig sichergestellt werden. Hinzu käme als baubetrieblicher Zwangspunkt der Aspekt „Bauen unter Verkehr“. Aufgrund dessen sei eine durchgängige Paralleltrasse in Form eines Hauptwirtschaftsweges östlich der B 50neu und ein paralleler Wirtschaftsweg westlich der neuen B 50 festgelegt worden. Diese Wege hätten bei einem Ausbau im Bestand zusätzlich zum Ausbau der B 50 gebaut werden müssen, was im Ergebnis zu einem Flächenverbrauch in gleicher Größenordnung wie bei der Planfeststellungsvariante geführt hätte.

Diese Stellungnahme des Straßenbaulastträgers, der sich die Planfeststellungsbehörde inhaltlich anschließt, wurde dem BUND zusammen mit dem Schreiben der Anhörungsbehörde zum beabsichtigten Verzicht auf einen Erörterungstermin übersandt. Da sich der BUND hierzu nicht mehr geäußert hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Einwendungen des BUND nicht weiter aufrechterhalten werden. Sollte dies nicht der Fall sein, werden diese unter Hinweis auf die „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ in Kapitel E IV dieses Beschlusses zurückgewiesen.

### **3.2 Naturschutzbund (NABU) Rheinland-Pfalz**

Der Naturschutzbund Rheinland-Pfalz hat die Planung mit der gleichen Begründung wie der BUND wegen der enormen Neuversiegelung abgelehnt und stattdessen einen gemäßigten Ausbau der B 50 gefordert. Die Einwendungen des NABU werden zurückgewiesen. Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zum vorstehenden gleichlautenden Einwand des BUND verwiesen.

## **X. 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 Immissionsschutzrechts, des Wasserrechts, des Forstrechts und anderer zu beachtender fachrechtlicher Bestimmungen und unter Wahrung schutzwürdiger Belange und Rechte Dritter festgestellt werden kann.

## **XI. 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 vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße Nr. 50 (B 50neu) zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze besteht ein besonderes öffentliches Interesse.

Die Planung für das Vorhaben genügt 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.

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. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000 Gebieten sind auszuschließen.

Unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärmschutzes besteht die Notwendigkeit, dem Vorhabenträger die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen aufzugeben. Die durchgeführten Lärmuntersuchungen haben gezeigt, dass negative Auswirkungen durch vom Straßenverkehr ausgehende Lärmemissionen, welche gemäß den einschlägigen immissionsrechtlichen Bestimmungen Lärmschutzmaßnahmen erfordern, zu erwarten sind. Aus diesem Grund wird der Vorhabenträger aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vornehmen. Es ist somit davon auszugehen, dass im Ergebnis durch das Vorhaben keine unzumutbaren Lärmauswirkungen auf die im Ausbaubereich befindlichen schutzberechtigten Bebauungen entstehen.

Die von der Straßenplanung ausgehenden Belastungen mit Luftschadstoffen erweisen sich als unbedenklich. Die vom Vorhabenträger vorgelegte Schadstoffuntersuchung hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit sicher eingehalten werden. Dem Straßenbaulastträger mussten insoweit keine speziellen Schutzmaßnahmen aufgegeben 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 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. Die Abwägung der durch das Gesamtvorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange führt deshalb zum Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Planfeststellung des vierstreifigen Ausbaus der Bundesstraße Nr. 50 (B 50neu) zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt daher zu der Bewertung, dass der vierstreifige Ausbau der Bundesstraße Nr. 50 (B 50neu) zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze zulässigerweise realisierbar ist.

## **F Allgemeine Hinweise**

### **I. Allgemeine Hinweise**

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist der Landesbetrieb Mobilität Bad Kreuznach, Eberhard-Anheuser-Straße 4, 55543 Bad Kreuznach.
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 der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz.
4. Die straßengesetzlichen Voraussetzungen im Sinne von Kapitel B, Nr. 9 ergeben sich aus § 39 LStrG, § 8 a Abs. 4 FStrG.

### **II. Hinweis auf Auslegung und Zustellung**

Der Planfeststellungsbeschluss (Beschlusstext ohne zugehörige Planunterlagen) wird den Beteiligten, über deren Einwendungen entschieden worden ist, zugestellt.

Weitere Ausfertigungen dieses Beschlusses und die in Kapitel A, Abschnitt X. bis XII. genannten Unterlagen werden darüber hinaus nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei den Verbandsgemeindeverwaltungen Bernkastel-Kues, Kirchberg und Herrstein-Rhaunen sowie der Gemeindeverwaltung Morbach zwei Wochen lang zur Einsichtnahme ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegung gilt der Planfeststellungsbeschluss gegenüber denjenigen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Hierauf ist in der ortsüblichen Bekanntmachung ausdrücklich hinzuweisen.

Die in der nachfolgenden Rechtsbehelfsbelehrung genannte Frist zur Klageerhebung wird im Falle des obigen Absatzes 1 mit der unmittelbaren Zustellung, im Falle des Absatzes 2 mit dem Ende der Auslegungsfrist in Lauf gesetzt.

## **G Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55 a der Verwaltungsgerichtsordnung durch Einreichung eines elektronischen Dokuments erhoben werden. Der in § 55 d der Verwaltungsgerichtsordnung genannte Personenkreis muss Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

Die Klage muss die Klägerin oder 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. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn die Klägerin oder der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung der Klägerin oder des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Die Klägerin oder der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Eine etwaige Anfechtungsklage hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses bei dem o.g. Gericht gestellt und begründet werden. Der in § 55 d der Verwaltungsgerichtsordnung genannte Personenkreis muss den Antrag grundsätzlich elektronisch einreichen.

Beglaubigt:

  
(Marion Brinkhaus)

Regierungsrätin



In Vertretung:

gez.:

(Dr. Markus Rieder)

Leiter der Planfeststellungsbehörde