



**PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS**

**für den Ausbau der Bundesstraße Nr. 414 (B 414)  
durch Anbau zweier Überholfahrstreifen bei Nister**

**LANDESBETRIEB  
MOBILITÄT  
RHEINLAND-PFALZ**

**PLANFESTSTELLUNGS-  
BEHÖRDE**

**Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20  
56068 KOBLENZ**

**Aktenzeichen:** 02.2-1899-PF/39  
**Datum:** 03. November 2020



**Rheinland-Pfalz**



## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>1</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen</b> .....	<b>3</b>
<b>A Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes</b> .....	<b>5</b>
I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung .....	5
II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung .....	5
III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung .....	5
IV. Wasserrechtliche Regelungen .....	6
V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens .....	6
VI. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG .....	7
VII. Ausnahmeerteilung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG - Gesetzlich geschützte Biotope- .....	7
VIII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren .....	7
IX. Festgestellte Planunterlagen .....	8
X. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses .....	9
XI. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses .....	10
XII. Deckblattplanung .....	10
<b>B Allgemeine Bestimmungen und Auflagen</b> .....	<b>11</b>
<b>C Besondere Bestimmungen und Auflagen</b> .....	<b>15</b>
I. Leitungen .....	15
II. Naturschutz .....	16
III. Wasser .....	16
IV. Denkmalschutz .....	20
V. Weitere Bestimmungen und Auflagen .....	20
<b>D Beteiligte</b> .....	<b>22</b>
I. Träger öffentlicher Belange .....	22
II. Anerkannte Vereinigungen .....	23
III. Privatpersonen .....	23
<b>E Begründung</b> .....	<b>24</b>
I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens .....	24
II. Zuständigkeit .....	24
III. Verfahren .....	24
IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung .....	25
V. Entwässerung/ Gewässerschutz .....	30
VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe) .....	34
Lärmsituation der direkt betroffenen Siedlungsbereiche .....	35
Gesamtabwägung zum Bereich Lärmschutz .....	35
VII. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes .....	36
VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen .....	56
IX. Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen .....	78

X.	Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde .....	78
<b>F</b>	<b>Allgemeine Hinweise</b> .....	<b>80</b>
I.	Allgemeine Hinweise.....	80
II.	Hinweis auf Auslegung und Zustellung.....	80
<b>G</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b> .....	<b>81</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 Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
<b>24. BImSchV</b>	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (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>LBodSchG</b>	Landesbodenschutzgesetz
<b>LEntEigG</b>	Landesenteignungsgesetz
<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>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 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>	Wasserstraßengesetz
<b>WHG</b>	Wasserhaushaltsgesetz
<b>WRRL</b>	Wasserrahmenrichtlinie

**Alle v.g. Rechtsgrundlagen gelten in der jeweils aktuellen Fassung.**

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

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

Für den Ausbau der B 414 durch den Anbau zweier Überholfahrstreifen bei Nister wird der Plan gemäß § 17 FStrG i.V.m. den §§ 1 - 7 LVwVfG und i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG mit den Änderungen und Ergänzungen festgestellt, die sich aus den Bestimmungen und Auflagen in den Kapiteln B und C dieses Beschlusses, den Deckblattplanunterlagen und den Blauzeichnungen in den Unterlagen ergeben.

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

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Nister und Hachenburg. Er umfasst den Ausbau der B 414 von Bau-km ca. 0+000 bis Bau-km ca. 1+900.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere:

- der Anbau eines südlichen Überholfahrstreifens von ca. Bau-km 0+000 bis ca. Bau.km 1+090,
- der Anbau eines nördlichen Überholfahrstreifens von ca. Bau-km 0+690 bis ca. Bau-km 1+820,
- die Herstellung und Anpassung der erforderlichen Entwässerungseinrichtungen,
- die Verlegung bzw. Verbreiterung vorhandener Wirtschaftswege,
- die Errichtung eines Wildtierdurchlasses,
- der Abriss der Triebgrabenbrücke und stattdessen Herstellung eines Rechteckdurchlasses mit Bermen für Tierquerungen,
- die Anpassung und Sicherung vorhandener Versorgungsanlagen und -leitungen,
- die Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen nach Maßgabe der planfestgestellten Planunterlagen.

### **III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung**

Die im Zuge der Baumaßnahme neu entstehenden Straßenteilflächen der B 414 gelten gem. § 2 Abs. 6 i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG mit der Verkehrsübergabe als Bundesstraße gewidmet. Soweit im Zuge der Baumaßnahme Straßenbestandteile der B 414 dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten diese gem. § 2 Abs. 6 FStrG mit der Sperrung als eingezogen.

#### IV. Wasserrechtliche Regelungen

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

- Herstellung einer Furt durch den Hammergraben, sowie
- Herstellung eines Betonrechteckdurchlasses durch den Hammergraben.

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 Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord die unbefristete Erlaubnis erteilt, das im Ausbaubereich anfallende Niederschlagswasser zum einen – wie bisher - über die belebte Bodenzone der Bankette und Böschungen breitflächig der Versickerungen zuzuführen und zum anderen gezielt über die nachfolgend aufgeführten Einleitstellen (E1 bis E 3) in diverse Gewässer III Ordnung einzuleiten.

Ifd. Nr.	Abwasserart	aus	auf dem Grundstück Flur	Flurstück - Nr.	Gemarkung	in ein Gewässer	Menge (l/s)
1	a)	M	24	78	Nister	namenlos	51
2	a)	M	24	73	Nister	Hammergraben	17
3	a)	M	27	235	Nister	Hammergraben	41

(a=Niederschlagswasser), (M=Straßenmulde)

Die wasserrechtliche Erlaubnis schließt gemäß § 14 LWG die Genehmigung für die Errichtung der vorgesehenen Abwasseranlagen nach § 62 LWG ein.

Die Planfeststellung konzentriert im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde - unter Berücksichtigung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss angeordneten Nebenbestimmungen - die erforderliche/n Genehmigung/en nach § 36 WHG i.V.m. § 31 LWG für die Errichtung/Erneuerung des Betonrechteckdurchlasses bei ca. Bau-Km 0+593, durch den der Hammergraben die B 414 quert, sowie für die Herstellung des Straßenbauprojektes soweit es im 40 m Schutzbereich der Nister (Gewässer II. Ordnung), als auch im 10 m Schutzbereich des Hammergrabens (Gewässer III. Ordnung) liegt.

#### V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Ausbau einer Bundesfernstraße handelt, unterliegt es gem. §§ 4 ff. UVPG den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Das Straßenbauvorhaben ist uvp-pflichtig, da die Möglichkeit von

erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden konnte. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in die Planfeststellung einbezogen. Diese sind im UVP-Bericht (Anlage 12.7 der Planunterlagen) zusammengefasst und erläutert.

#### **VI. 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, Fransenfledermaus, Große Bartfledermaus, Graues Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Wildkatze.

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

Amsel, Bachstelze, Birkenzeisig, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Dorngrasmücke, Elster, Feldsperling, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Goldammer, Grünfink, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke, Kleiber, Kohlmeise, Kuckuck, Mönchsgrasmücke, Neuntöter, Rabenkrähe, Reiherente, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Singdrossel, Star, Stieglitz, Stockente, Sumpfmeise, Sumpfrohrsänger, Teichhuhn, Wasseramsel, Zaunkönig, Zilpzalp, Zwergtaucher.

#### **VII. Ausnahmeerteilung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG - Gesetzlich geschützte Biotope-**

Da vorhabenbedingt Eingriffe in gem. § 30 Abs. 2, Nrn. 1 und 2 BNatSchG als gesetzlich geschützte Biotope (Erlen-Eschen-Ufergehölze und Nass- und Feuchtwiesen sowie Relikte von Lebensräumen des Dunklen Ameisenbläulings) nicht gänzlich vermieden werden können, wird der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde eine Ausnahmegenehmigung von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG für das geplante Straßenbauvorhaben erteilt. Die Eingriffe werden nach Maßgabe des Fachbeitrags Naturschutz adäquat kompensiert bzw. können durch die Vermeidungsmaßnahmen dauerhafte Schäden vermieden werden.

#### **VIII. 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.

## **IX. Festgestellte Planunterlagen**

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

1. Erläuterungsbericht, Anlage 1, 18 Seiten geklammert, aufgestellt am 14.03.2019
2. Regelquerschnitt, Anlage 6, Blatt Nr. 1, M.: 1:25, aufgestellt am 14.03.2019
3. Regelquerschnitt, Anlage 6, Blatt Nr. 2, M.: 1:25, aufgestellt am 14.03.2019
4. Regelquerschnitt, Anlage 6, Blatt Nr. 3, M.: 1:25, aufgestellt am 14.03.2019
5. Regelquerschnitt, Anlage 6, Blatt Nr. 4, M.: 1:25, aufgestellt am 14.03.2019
6. Regelquerschnitt, Anlage 6, Blatt Nr. 5, M.: 1:25, aufgestellt am 14.03.2019
7. Deckblatt Lageplan, Anlage 7a, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 01.08.2019
8. Deckblatt Lageplan, Anlage 7a, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 01.08.2019
9. Deckblatt Lageplan, Anlage 7a, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 01.08.2019
10. Deckblatt Lageplan, Anlage 7a, Blatt Nr. 4, M.: 1:500, aufgestellt am 01.08.2019
11. Höhenplan, Anlage 8, Blatt Nr. 1, M.: 1: 500/50, aufgestellt am 14.03.2019
12. Höhenplan, Anlage 8, Blatt Nr. 2, M.: 1:500/50, aufgestellt am 14.03.2019
13. Höhenplan, Anlage 8, Blatt Nr. 3, M.: 1:500/50, aufgestellt am 14.03.2019
14. Höhenplan, Anlage 8, Blatt Nr. 4, M.: 1:500/50, aufgestellt am 14.03.2019
15. Verzeichnis der Bauwerke, Wege, Gewässer und sonstigen Anlagen (Regelungsverzeichnis, Anlage 10, 10 Seiten geklammert, aufgestellt am 14.03.2019
16. Landschaftspflegerischer Begleitplan mit vergl. Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich sowie Maßnahmenblätter, Anlage 12, 88 Seiten geheftet, aufgestellt am 14.03.2019
17. UVP-Bericht, Anlage 12.7, 68 Seiten geheftet, aufgestellt am 14.03.2019
18. Deckblatt Grunderwerbsplan, Anlage 14a, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 01.08.2019
19. Deckblatt Grunderwerbsplan, Anlage 14a, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am

01.08.2019

20. Deckblatt Grunderwerbsplan, Anlage 14a, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 01.08.2019
21. Deckblatt Grunderwerbsplan, Anlage 14a, Blatt Nr. 4, M.: 1:500, aufgestellt am 01.08.2019

## **X. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses**

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtskarte, Anlage 2, Blatt Nr. 1, M.: 1:10.000, aufgestellt am 14.03.2019
2. Übersichtslageplan, Anlage 3, Blatt Nr. 1, M.: 1:5.000, aufgestellt am 14.03.2019
3. Übersichtshöhenplan, Anlage 4, Blatt Nr. 1, M.: 1:2.500/250, aufgestellt am 14.03.2019
4. Ergebnisse Schalltechnischer Berechnungen, Anlage 11, 10 Seiten geklammert, aufgestellt am 14.03.2019
5. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 12.1, M.: 1:2.000, aufgestellt am 14.03.2019
6. Maßnahmenplan, Anlage 12.2, M.: 1:2.000, aufgestellt am 14.03.2019
7. Fachbeitrag Artenschutz, Anlage 12.3, 92 Seiten mit Anhang 1 (Ergebnis der Relevanzprüfung) 16 Seiten, geheftet, aufgestellt am 14.03.2019
8. Faunistisches Gutachten, Anlage 12.4, 29 Seiten geheftet, aufgestellt am 14.03.2019
9. Karte Fauna, Anlage 12.4.1, M.: 1:2.000, aufgestellt am 14.03.2019
10. FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 5212-303, Anlage 12.5, 45 Seiten geheftet, aufgestellt am 14.03.2019
11. Gutachterliche Stellungnahme „Bewertung von FFH-Lebensräumen hinsichtlich Beeinträchtigungen durch N-Deposition“, 9 Seiten geklammert, vom 02.05.2016
12. Karte 1 „Übersicht Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 5212-303“, Anlage 12.5.1, M.: 1:50.000, aufgestellt am 14.03.2019
13. Karte 2 „Beeinträchtigung der Erhaltungsziele Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 5212-303“, Anlage 12.5.2, M.: 1:5.000, aufgestellt am 14.03.2019
14. Verträglichkeitsprüfung für das VSG DE-5312-401, Anlage 12.6, 30 Seiten geheftet, aufgestellt am 14.03.2019
15. Karte 1 „Übersicht Verträglichkeitsprüfung für das VSG DE 5312-401“, Anlage 12.6.1, M.: 1:50.000, aufgestellt am 14.03.2019
16. Karte 2 „Beeinträchtigung der Erhaltungsziele Verträglichkeitsprüfung für das VSG

- DE 5312-401“, Anlage 12.6.2, M.: 1:5.000, aufgestellt am 14.03.2019
17. Wassertechnische Berechnung, Anlage 13.1, 7 Seiten geklammert, aufgestellt am 14.03.2019
  18. Fachbeitrag Gewässerschutz, Anlage 13.2, 7 Seiten geklammert, aufgestellt am 14.03.2019
  19. Deckblatt Grunderwerbsverzeichnis, Anlage 14.2 a, 6 Seiten geklammert, aufgestellt am 01.08.2019

## **XI. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses**

1. Lageplan, Anlage 7, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 14.03.2019
2. Lageplan, Anlage 7, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 14.03.2019
3. Lageplan, Anlage 7, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 14.03.2019
4. Lageplan, Anlage 7, Blatt Nr. 4, M.: 1:500, aufgestellt am 14.03.2019
5. Grunderwerbsplan, Anlage 14, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 14.03.2019
6. Grunderwerbsplan, Anlage 14, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 14.03.2019
7. Grunderwerbsplan, Anlage 14, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 14.03.2019
8. Grunderwerbsplan, Anlage 14, Blatt Nr. 4, M.: 1:500, aufgestellt am 14.03.2019
9. Grunderwerbsverzeichnis, Anlage 14.2, 6 Seiten geklammert, aufgestellt am 14.03.2019

## **XII. Deckblattplanung**

Der Vorhabenträger hat auf Grund einer Korrektur des Katasters, das in der offengelegten Planung nicht korrekt übertragen wurde, eine Deckblattplanung erstellt. Diese hat insbesondere hinsichtlich der grundstücksmäßigen Inanspruchnahmen ihren Niederschlag gefunden (Lagepläne, Grunderwerbspläne, Grunderwerbsverzeichnis).

Soweit die Planunterlagen gegenteilige Angaben gegenüber den festgestellten Deckblattplanunterlagen enthalten, sind diese überholt. Es gelten die Darstellungen in den festgestellten Deckblattplanunterlagen.

Zudem erscheint aus fachlicher Sicht der in den Planunterlagen verwendete Begriff „Kleintierdurchlass“ nicht mehr dem Sinn entsprechend, zumal die Leitart „Wildkatze“ nicht den Kleintieren zugeordnet wird. Der Vorhabenträger verwendet daher den Begriff des „Wildtierdurchlasses“. Soweit in den Planunterlagen der Begriff „Kleintierdurchlass“ verwendet wird, ist dieser überholt und es gilt der Begriff „Wildtierdurchlass“.

## **B Allgemeine Bestimmungen und Auflagen**

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.

Eine Ausnahme stellt die wasserrechtliche Erlaubnis bzw. Bewilligung 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. August 2003 - S 28/38.34.00/4 BM 02 - herausgegebenen "Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen" maßgebend. Diese Grundsätze wurden in Rheinland-Pfalz mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 1.10.2003, Az.: 8708-10.1-3281/03 auch für den Bereich der Landes- und Kreisstraßen verbindlich eingeführt. Des Weiteren wurden mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz vom 07.10.2003, Az.: 8604-6-810 die „Ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege“, Stand September 2003, herausgegeben von der Bundesländer-Arbeitsgemeinschaft ArgeLandentwicklung, eingeführt. Die beiden v.g. Grundsätze für den ländlichen Wegebau sind bei der Planung, Förderung und Ausführung ländlicher Wege innerhalb und außerhalb der Ländlichen Bodenordnung, auch als Folgemaßnahmen beim Bau öffentlicher Straßen, zu beachten.

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

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

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

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

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

8. Die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind auf Kosten des Straßenbaulastträgers nach Maßgabe des Fachbeitrages Naturschutz sowie der Fachgutachten zu vermeiden, auszugleichen bzw. zu ersetzen. Der Fachbeitrag Naturschutz ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (vgl. hierzu Kapitel A Abschnitt IX, Nrn. 1, 16 und 17, sowie Abschnitt X, Nrn. 5 - 16).

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

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

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 6 LNatSchG / § 14 BNatSchG und die dafür in Anspruch genommenen Flächen sind in einem digitalen Kompensationsverzeichnis zu erfassen (§ 17 Abs. 6 BNatSchG). Das Kompensationsverzeichnis wird von der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als

Obere Naturschutzbehörde technisch betrieben. Die Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis nimmt die am Planfeststellungsverfahren beteiligte Obere Naturschutzbehörde vor. Die 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.

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

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

Die „Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (Nutzungsrichtlinien) - ARS Nr. 3/2014 vom 04.02.2014, VkB. Nr. 5/2014, S. 214 sowie das Schreiben des ISIM vom 28.03.2014, Az.: 48500-379, sind zu beachten. Das ISIM hat mit vorgenanntem Schreiben die Nutzungsrichtlinien eingeführt.

10. Soweit durch Planergänzungen größere Geländeinanspruchnahmen notwendig werden, als es die festgestellten Grunderwerbspläne ausweisen, oder soweit Rechte Dritter in sonstiger Weise über den festgestellten Plan hinaus berührt werden, ist vor Baubeginn die Zustimmung der neu oder stärker Betroffenen herbeizuführen. Eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt vorbehalten.
11. Über bürgerlich-rechtliche Ansprüche (Entschädigungsforderungen) kann im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden, da hier entsprechend den straßengesetzlichen Vorschriften nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden. Die Regelung von Entschädigungsfragen erfolgt gesondert durch die Straßenbaudienststellen (oder - falls keine Einigung erzielt werden kann - durch die Enteignungsbehörde). Zu der Entschädigungsregelung ist zu bemerken, dass die durch die Baumaßnahme Betroffenen für die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke und Gebäude nach den Grundsätzen des Entschädigungsrechts (Landesenteignungsgesetz) entschädigt werden, wobei neben der Grundstücks- und Gebäudeentschädigung unter bestimmten Voraussetzungen auch

Ersatz für sonstige Vermögensnachteile (wie Wertminderung der Restgrundstücke, Verlust von Aufwuchs u.a.) infrage kommt.

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

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

## **C Besondere Bestimmungen und Auflagen**

Träger der festgestellten Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), unbeschadet etwaiger Kostenbeteiligungen Dritter.

Die Bauausführung obliegt dem Landesbetrieb Mobilität Diez.

In Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen und Auflagen in Kapitel B Nr. 1 bis 14 dieses Beschlusses und ergänzend zu den im Regelungsverzeichnis getroffenen Regelungen werden der Ausbauunternehmerin (Bundesstraßenverwaltung) gemäß § 1 LVwVfG i.V.m. § 74 Abs. 2 VwVfG die nachstehenden Verpflichtungen auferlegt und dabei Folgendes bestimmt:

### **I. Leitungen**

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

- **Verbandsgemeindewerke Hachenburg**
- **Energienetze Mittelrhein GmbH & Co. KG**
- **Rhein-Sieg Netz 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. Darüber hinaus wird dem Vorhabenträger Folgendes auferlegt:

#### **Verbandsgemeindewerke Hachenburg**

Der Vorhabenträger wird die im Ausbaubereich vorhandenen Abwasserleitungen des Versorgungsträgers im weiteren Planungsverlauf sowie in der Baudurchführung berücksichtigen. Sollten im Rahmen der Bauvorbereitung Änderungen oder Sicherungen an den Versorgungsanlagen erforderlich werden wird sich der LBM Diez mit den Verbandsgemeindewerken Hachenburg rechtzeitig abstimmen.

#### **Energienetze Mittelrhein GmbH & Co. KG**

Die im Ausbaubereich vorhandene 20-kV-Freileitung der Energienetze Mittelrhein GmbH & Co. KG wird der Vorhabenträger im weiteren Planungsverlauf sowie in der Baudurchführung berücksichtigen. Der LBM Diez wird sich daher frühzeitig mit dem Versorgungsträger in Verbindung setzen, um eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen zu koordinieren.

#### **Rhein-Sieg Netz GmbH**

Der LBM Diez wird die im Ausbaubereich vorhandenen Versorgungsleitungen des Unternehmens im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigen. Die bauausführenden Firmen ha-

ben sich daher rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Versorgungsleitungen der Rhein-Sieg Netz GmbH, insbesondere durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Querschläge, Suchschlitze, Handschachtung o. a.), zu informieren.

Darüber hinaus ist es erforderlich, auf den anliegenden Grundstücken festzustellen, ob Hausanschlüsse bestehen. Die Lage der Einführungsstellen der Hausanschlüsse ist auszumessen. Der Vorhabenträger wird dafür Sorge tragen, dass in der Nähe von Versorgungsleitungen nur von Hand gearbeitet werden darf.

Der Straßenbaulastträger wird vor Beginn der Arbeiten eine Ortsbegehung mit dem Beauftragten des Versorgungsträgers veranlassen. Ansprechpartner bei Rückfragen und Veranlassung einer Ortsbegehung ist Herr Schultz (Tel.: 02241-95921327, Email: [PlanauskunftHD-Leitung@Rhein-Sieg-Netz.de](mailto:PlanauskunftHD-Leitung@Rhein-Sieg-Netz.de)).

## II. Naturschutz

In naturschutzfachlicher Hinsicht hat der Straßenbaulastträger im Zuge der Bauausführung folgendes zu beachten:

1. Der Vorhabenträger hat rechtzeitig vor Baubeginn eine externe Umweltbaubegleitung einzurichten, die das Vorhaben während der Baudurchführung begleitet. Das beauftragte Büro ist der Oberen Naturschutzbehörde vor Baubeginn zu benennen. Die Protokolle der Umweltbaubegleitung sind der Oberen Naturschutzbehörde in regelmäßigen Abständen vorzulegen.
2. Der Oberen Naturschutzbehörde ist vor Baubeginn ein Bauzeitenplan vorzulegen.
3. Baubeginn und -abschluss einschließlich Umsetzung der Artenschutzmaßnahmen, vorauslaufender Kompensationsmaßnahmen sowie der Ersatzpflanzungen sind der Oberen Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen.
4. Geplante Baueinrichtungsflächen sind der Oberen Naturschutzbehörde vor Baubeginn nachzuweisen.
5. Bei der Entfernung von Gehölzbeständen und Bäumen ist der Verbotszeitraum des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG zu beachten.
6. Im Hinblick auf die Betroffenheit der Wildkatze und anderer Kleinsäuger ist bei Baukm 1+640 ein „Wildtierdurchlass“ einzubauen. Der ONB ist vor Baubeginn ein Ausführungsplan vorzulegen.

## III. Wasser

Die Stellungnahme der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz (WAB) Montabaur** berücksichtigend, hat der Vorhabenträger für die *Gewässerbenutzung* folgendes zu beachten:

1. Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.

2. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
3. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlage muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Die im Erlaubnisbescheid festgesetzten Anforderungen sind ihm bekannt zu geben. Eine Vertretung muss jederzeit gesichert sein.
4. Der Vorhabenträger hat dafür zu sorgen, dass die Anlage gemäß den Betriebsvorschriften bedient wird. Auch an Wochenenden und an Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlage zu sorgen.
5. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, sind unverzüglich der unteren Wasserbehörde und der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Montabaur, anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
6. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Montabaur ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
7. Es ist sicherzustellen, dass im normalen Betrieb keine Stoffe, die negative Auswirkungen auf das Gewässer und seine Eigenschaften haben können (z.B. Öle, Fette, etc.) in das Gewässer gelangen können.

*Nebenbestimmungen und Hinweise zum Bau der Abwasseranlagen:*

8. Auf eine wasserbehördliche Bauüberwachung und Bauabnahme gemäß § 100 LWG wird verzichtet. Eine formlose Begehung der Anlage bleibt ausdrücklich vorbehalten. Der Beginn und die Beendigung der Bauarbeiten sowie die Inbetriebnahme sind der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Montabaur anzuzeigen.
9. Nach Fertigstellung ist eine Bauleitererklärung über die ordnungs- und bescheidsgeäße Herstellung vorzulegen. Unwesentliche Abweichungen von der Genehmigungsplanung sind durch Vorlage von Bestandsplänen zu dokumentieren.
10. Alle baulichen Anlagen müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technischen Bauvorschriften. Daneben sind die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Berufsgenossenschaften zu beachten.
11. Bei Abweichungen von der wasserrechtlichen Zulassung ist die Erlaubnisänderung bis spätestens 2 Monate vor der beabsichtigten Inbetriebnahme zu beantragen.

12. Die Mulden sind mit mind. 30 cm Mutterboden anzudecken und mit einer Raseneinsaat zu begrünen.
13. Nach Bauausführung ist der ursprüngliche Zustand der in Anspruch genommenen Fläche wiederherzustellen. Böschungen sind landschaftsgerecht auszumodellieren und an das angrenzende Gelände harmonisch anzubinden.
14. Steinschüttungen oberhalb der Mittelwasserlinie sind zu übererden und mit einer Ansaat von ufertypischen Gräsern (z. B. Rohrglanzgras) zu begrünen.
15. Nach Bauausführung sind das Gewässerbett und seine Uferbereiche naturnah wiederherzustellen.
16. Die Mulden sind in Ihrem Querschnitt alle entsprechend der beigefügten Zeichnung in Anlage 13.1 auszuführen.

Allgemeine Nebenbestimmungen:

17. Für beabsichtigte Änderungen der erlaubten Art, des erlaubten Zweckes oder Maßes der Benutzung, wesentliche Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise bei der Abwasserbeseitigung sind die erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen und/oder Erlaubnisse rechtzeitig zu beantragen.
18. Die Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, der Änderung bzw. der Ergänzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen.
19. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.

Nebenbestimmungen zum Austausch der Gewässerdurchlässe:

20. Die Ausführung hat nach den hier planfestgestellten Unterlagen zu erfolgen.
21. Änderungen in der Ausführung sind vorher mit der SGD Nord, Regionalstelle Montabaur, abzustimmen. Wesentliche Änderungen bedürfen einer ergänzenden Genehmigung.
22. Die Ausführungsplanung der Furt ist vor Baubeginn mit der SGD Nord, Regionalstelle WAB Montabaur abzustimmen.
23. Beginn und Ende der Bauarbeiten sind der SGD Nord, Regionalstelle Montabaur schriftlich anzuzeigen.
24. Damit Sicherungsvorkehrungen getroffen werden können, sind die Fischereipächter und Wasserrechtsinhaber unterhalb gelegener Anlagen, soweit sie durch die Maßnahme berührt werden, 4 Wochen vor Baubeginn zu benachrichtigen. Zu benachrichtigen sind in jedem Fall: Fischereipächter, Untere Fischereibehörde (KV WW).

25. Die Baudurchführung hat, wenn möglich, während der niederschlagsarmen Sommermonate zu erfolgen und ist vor Beginn der Winterschonzeit am 15. Oktober abzuschließen.
26. Die plangemäße Durchführung der Maßnahme ist von einem fachkompetenten Bauleiter verantwortlich überwachen zu lassen. Eine kontinuierliche Betreuung der Bauarbeiten durch den Bauleiter ist zu gewährleisten.
27. Der schadlose Hochwasserabfluss muss während der Bauzeit gewährleistet sein. Die Bauarbeiten sind möglichst in einer Jahreszeit durchzuführen, die im Allgemeinen kein Hochwasser erwarten lässt.
28. Die im Gewässer eingesetzten Baumaschinen dürfen nur mit umweltverträglichen, biologisch abbaubaren Betriebs-, Hydraulik- und Schmiermitteln (Pflanzenöle, Biodiesel) betrieben werden. § 89 WHG bleibt unberührt.
29. An den beim Bau eingesetzten Maschinen dürfen während den Bauarbeiten im Gewässerbereich weder Reparaturen noch Wartungs- oder Pflegearbeiten ausgeführt werden.
30. In Anbetracht der Anfälligkeit der Gewässerfauna gegen alkalische Baustoffe dürfen ggf. notwendige Betonarbeiten nicht in der fließenden Welle, sondern nur bei geeigneter Wasserhaltung mit schnellabbindendem Zement vorgenommen werden. Die Maßnahmen zur Wasserhaltung sind mit der SGD Nord, Regionalstelle Montabaur, frühzeitig abzustimmen.
31. Baudurchführungsbedingte Gewässertrübungen sowie der Eintrag und die Verfrachtung von Feinsubstraten mit der fließenden Welle sind zu vermeiden.
32. Die mit der Bauausführung beauftragte Firma ist darauf hinzuweisen, dass die Arbeiten im und am Gewässer mit der gebotenen Sorgfalt im Hinblick auf die physikalische, chemische und biologische Beschaffenheit des Wassers durchzuführen sind.
33. Bei Durchführung der Arbeiten sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften und sonstige technische Bauvorschriften. Daneben sind die Bestimmungen über den Schutz der Arbeiter und über die Arbeiterfürsorge auf Bauten, insbesondere die Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Berufsgenossenschaft, zu beachten.
34. Nach Bauausführung ist der ursprüngliche Zustand der in Anspruch genommenen Flächen wiederherzustellen. Böschungen sind landschaftsgerecht, d.h. möglichst flach und ausgerundet auszumodellieren und an das angrenzende Gelände harmonisch anzuschließen.
35. Die Unterhaltung des Hammergrabens im Bereich des Brückenbauwerkes obliegt, im Bereich von 10 m oberhalb bis 10 m unterhalb des Durchlasses, dem Baulastträger.
36. Die Auflagen Ziffern 28. - 30. sind in die Ausschreibung der Bauarbeiten mit aufzunehmen.

37. Nach Fertigstellung der Maßnahme ist die Abnahme gemäß § 100 LWG bei der SGD Nord und der oberen Naturschutzbehörde zu beantragen.

#### IV. Denkmalschutz

Die Straßenbaudienststelle hat bei der Ausschreibung und Vergabe der Straßenbauarbeiten die bauausführenden Firmen auf die Beachtung der Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes – DSchG - hinzuweisen. Danach ist jeder zu Tage kommende archäologische Fund unverzüglich zu melden und die Fundstelle soweit als möglich unverändert zu lassen. Fundgegenstände sind gegen Verlust zu sichern. Der Beginn der Bauarbeiten ist der **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Referat Erdgeschichte, Niederberger Höhe 1, 56077 Koblenz** rechtzeitig anzuzeigen.

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

#### V. Weitere Bestimmungen und Auflagen

1. Der Beginn und die Fertigstellung der Baumaßnahme werden dem **Landeskommando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur**, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden, LKdoHEVerkInfra@Bundeswehr.org angezeigt.
2. Die Stellungnahme der **Kreisverwaltung des Westerwaldkreises** berücksichtigend wird der Vorhabenträger dafür Sorge tragen, dass die im Zuge der Ausbaumaßnahme anfallenden Erdüberschussmassen auf einer geeigneten Ablagerungsstätte ordnungsgemäß entsorgt werden.
3. Die Anregung des **Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz** berücksichtigend wird der Vorhabenträger einen Baugrundberater bzw. Geotechniker zu einer objektbezogenen Baugrunduntersuchung heranziehen, wenn bei dem geplanten Bauvorhaben auf Indizien für Bergbau gestoßen werden sollte.
4. Entsprechend der im Erörterungstermin gegenüber der **Naturschutzinitiative e.V.** zugesagten Überprüfung, wird der Vorhabenträger, um die Funktionalität zur Verringerung von Barrierewirkung und besseren Vernetzung von Lebensräumen weiter zu optimieren, den bei ca. Bau-Km 1+640 vorgesehenen „Wildtierdurchlass“ auf eine Breite von ca. 5,00 m (bisher 1,50 m) und eine lichte Höhe von ca. 2,0 m (bisher 1,20 m) vergrößern.
5. Der LBM Diez wird der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn die Flächenverfügbarkeit für die Ausgleichsmaßnahmen nachweisen.
6. Unter Berücksichtigung des Vorbringens der **Einwender/in Nr. 6 und 7** und seiner im Erörterungstermin erfolgten Zusage, wird der Vorhabenträger – entgegen der ursprüng-

lichen Planung - von der Verbreiterung des südlich der B 414 gelegenen „Wieseweg/Wirtschaftsweg“ entlang des Grundstückes Gemarkung Nister, Flur 24, Flurstück Nr. 75 absehen.

7. Für die CEF-Maßnahme A2<sub>CEF</sub> ist ein „populationsbezogenes Monitoring“ durchzuführen, sowie ein "Risikomanagement" mit ergänzenden Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen zu erarbeiten. Das "Risikomanagement" soll greifen, falls sich das Vorkommen von *Maculinea nausithous* gegenüber der Situation vor Realisierung des Straßenbauvorhabens verschlechtert. Gegebenenfalls sind ergänzende Kompensationsmaßnahmen vorzunehmen.
8. Die Anregung der **Naturschutzinitiative e.V.** berücksichtigend wird der LBM Diez die fachgerechte Anbringung von zwei zusätzlichen Wasserramsel-Nistkästen in der Brücke nach deren Fertigstellung in Ergänzung der Maßnahme V4<sub>CEF</sub> vorsehen.

## **D Beteiligte**

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

- 1. Verbandsgemeindeverwaltung Hachenburg**, Gartenstraße 11, 57627 Hachenburg.
  - Schreiben vom 21.06.2019, Az.: 4/651-21 te.
  - Vortrag im Erörterungstermin vom 23. September 2020.
  
- 2. Verbandsgemeindeverwaltung Hachenburg**, Gartenstraße 11, 57627 Hachenburg für die **Stadt Hachenburg**.
  - Schreiben vom 21.06.2019, Az.: 4/651-21 te.
  
- 3. Verbandsgemeindeverwaltung Hachenburg**, Gartenstraße 11, 57627 Hachenburg für die **Ortsgemeinde Nister**.
  - Schreiben vom 21.06.2019, Az.: 4/651-21 te.
  - Schreiben vom 18.09.2019, Az.: ohne, Ortsbürgermeister T. Giehl.
  
- 4. Verbandsgemeindewerke Hachenburg**, Gartenstraße 11, 57627 Hachenburg.
  - Schreiben vom 30.04.2019, Az.: VGW/Ze.
  
- 5. Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord**, Stresemannstraße 3-5, 56068 Koblenz.
  - Schreiben vom 29.05.2019, Az.: 4270-1936/41.
  - Vortrag im Erörterungstermin vom 23. September 2020.
  
- 6. Landesamt für Geologie und Bergbau**, Emy-Roeder-Straße 5, 55129 Mainz.
  - Schreiben vom 19.06.2019, Az.: 3240-0452-19/V1.
  
- 7. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**, Fontainengraben 200, 53123 Bonn.
  - Schreiben vom 17.05.2019, Az.: Infra I3 – 45-60-00/IV-131-19-PFV.

**8. Energienetze Mittelrhein GmbH & Co. KG**, Schützenstraße 80-82, 56068 Koblenz.

- Schreiben vom 14.05.2019, Az.: ohne.

**9. Landwirtschaftskammer RLP**, Peter-Klößner-Straße 3, 56073 Koblenz.

- Schreiben vom 05.07.2019, Az.: 14-06.12.
- Vortrag im Erörterungstermin vom 23. September 2020.

**10. Rhein-Sieg-Netz GmbH**, Bachstraße 3, 53721 Siegburg.

- E-Mail vom 16.04.2019, Az.: ohne.

**11. Generaldirektion Kulturelles Erbe RLP, Referat Erdgeschichte**, Niederberger Höhe 1, 56077 Koblenz.

- Schreiben vom 23.04.2019, Az.: ohne.

**II. Anerkannte Vereinigungen**

**1. Naturschutzinitiative e.V.**, Am Hammelberg 25, 56242 Quirmbach/Westerwald.

- Schreiben vom 24.06.2019, Az.: ohne.
- Vortrag im Erörterungstermin vom 23. September 2020.

**III. Privatpersonen**

Im Verfahren haben sich mehrere 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 22.12.08, GVBl. S. 317, i.V.m. der Organisationsverordnung über die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr (LSV) vom 5.1.2007, veröffentlicht im Staatsanzeiger vom 15.1.2007, Seite 2, für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zuständig.

### **III. Verfahren**

#### • Antragstellung

Die Planunterlagen für den Ausbau der B 414 durch Anbau zweier Überholfahrstreifen bei Nister sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Diez vom 28. März 2019, Az.: I 71, 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. V und Kapitel E, Nr. VII, Nr. 5 ff. verwiesen.

#### • Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die in Kapitel A, Nrn. AIX, AX und AXI genannten Unterlagen haben - mit Ausnahme der Deckblattplanunterlagen - in der Zeit vom 23. April 2019 bis 22. Mai 2019 bei der Verbands-

gemeindeverwaltung Hachenburg, Gartenstraße 11, 57627 Hachenburg zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt. 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 24. Juni 2019 vorgebracht werden.

Auf Grund der Korrektur des Katasters, welches in den offengelegten Planunterlagen nicht korrekt übertragen wurde, hat der Vorhabenträger eine Planänderung vorgenommen und eine Deckblattplanung erstellt. Diese Deckblattplanung führte dazu, dass die Belange von 3 Betroffenen anders bzw. stärker als bisher berührt wurden, so dass in diesen Fällen mit Schreiben vom 03. September 2019, Az.: 02.2-1899-PF/39, die maßgeblichen Ausfertigungen der geänderten Planunterlagen im Rahmen einer ergänzenden Anhörung zur Kenntnisnahme bzw. Rückäußerung übersandt wurden. Einwendungen gegen diese Planänderungen konnten schriftlich oder zur Niederschrift innerhalb von 2 Wochen nach Erhalt dieser Ausfertigungen bei der Planfeststellungsbehörde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Friedrich-Ebert-Ring 14-20 in 56068 Koblenz erhoben werden.

Diejenigen Grundstückseigentümer, die ihren Wohnsitz nicht in der von der Baumaßnahme betroffenen Gemarkung haben (Ausmärker), sind von der Planauslegung rechtzeitig unterrichtet worden.

Die nach den geltenden Rechtsvorschriften anerkannten Vereine wurden über das Straßenvorhaben unterrichtet und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme.

- Erörterungstermin

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen waren am 23. September 2020 in der Nauberghalle der Ortsgemeinde Nister Gegenstand einer Erörterung, zu der nach vorheriger fristgerechter schriftlicher Benachrichtigung und rechtzeitiger ortsüblicher Bekanntmachung die Einsprecher sowie die beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange eingeladen worden sind. Das Ergebnis der Erörterung ergibt sich aus der Niederschrift der Anhörungsbehörde vom 23. September 2020.

- Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die Planoffenlage bei der Offenlagestelle ordnungsgemäß und im Einklang mit den verfahrensrechtlichen Bestimmungen erfolgt ist. Ebenso sind auch die Einladung und Durchführung des Erörterungstermins, wie auch die ergänzende Anhörung nicht zu beanstanden. Das durchgeführte Verfahren genügt im Übrigen auch den verfahrensrechtlichen Anforderungen des UVP-Rechts.

#### **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 Ausbau der B 414 durch Ausbau zweier Überholfahrstreifen bei Nister fest. Hierzu wird im Folgenden näher ausgeführt:

- **Vorgeschichte der Planung mit Raumordnung**

Im rheinland-pfälzischen Landesentwicklungsprogramm LEP IV wird der Ausbau der Verbindung zwischen Nordrhein-Westfalen und Hessen über den Streckenzug B 8 – B 256 – B 414 als großräumige Achse vorgesehen. Die vom Ingenieurbüro Manns aus Wirges erstellte Ausbaustudie B 8 / B 414 untersucht und beschreibt die für die verschiedenen Abschnitte sinnvollen Ausbaumaßnahmen und empfiehlt für den hier vorliegenden Ausbaubereich einen RQ 15,5.

- **Planungskonzeption**

Da der Streckenabschnitt in Rheinland-Pfalz zwischen den Landesgrenzen teilweise sehr unterschiedliche Ausbaustandards besitzt, steht im Zuge der Baumaßnahme der Anbau der Zusatzfahrstreifen unter besonderer Berücksichtigung einer einheitlichen Streckencharakteristik im Vordergrund.

Vorrangiges Ziel der vorliegenden Planung ist die Erweiterung der Bundesstraße 414 vom derzeitigen Regelquerschnitt (vorh. Breite = ca. 8,50 m, zzgl. 2 \* 1,50 m Bankett = RQ 11,5) auf den RQ 15,5 im Abschnitt zwischen den Netzknoten NK 5312070 und NK 5313007 südlich der Gemeinde Nister. Dabei sollen Überholfahrstreifen der Länge von ca. 880 m im Abschnitt von Bau-km 0+000,00 bis Bau-km 1+090,00 südlich und ca. 740 m im Abschnitt von Bau-km 0+690,00 bis Bau-km 1+820,00 nördlich angebaut werden. Die Gesamtlänge des Fahrstreifenbaus beträgt somit ca. 1.860 m. Das Ende der Baustrecke liegt bei Bau-km ca. 1+900,00.

Streckenweise liegt das Quergefälle der Straße deutlich unter den regelgerechten 2,5 %. Da sich auch das Längsgefälle mit weniger als 1,0 % vergleichsweise gering darstellt, ist bei starkem Regen eine zügige Entwässerung nicht durchgehend sichergestellt. Vor diesem Hintergrund soll im Rahmen des Ausbaus auch eine Optimierung des Quergefalles erfolgen, um durchgehend - mit Ausnahme von Verwindungsbereichen - eine seitliche Neigung von mindestens 2,5 % zu gewährleisten.

Im Ausbaubereich verläuft die Bundesstraße über zwei Brückenbauwerke, die bei der Planung zu berücksichtigen sind.

Ziel ist es, durch die Entwicklung und Umsetzung eines einheitlichen Ausbaustandards Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit auf dem gesamten Streckenabschnitt zu erhöhen.

So soll die Anbindung des nördlichen Westerwaldes und der Region Altenkirchen an die großräumigen Achsen im Westen und Osten maßgeblich verbessert werden. Die beiden Nachbarländer Nordrhein-Westfalen und Hessen entwickeln diese Achse entsprechend.

Der Netzknoten NK 5312070 stellt die teilplanfreie Verknüpfung der B 414 mit der Landesstraße 288 her, die die Gemeinden Nister und Hachenburg unmittelbar anbindet und weiter nach Norden Richtung Betzdorf verläuft.

Am Netzknoten NK 5313007 wird die Bundesstraße teilplanfrei mit der Landesstraße 281 verknüpft, die im weiteren Verlauf über die L 288 Richtung Westerbürg und nach Hessen führt. Der Streckenzug L 288 / L 281 stellt ebenfalls eine großräumige Nord-Süd-Verbindung dar.

- **Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und Verkehrsbelastung**

Aus Richtung Betzdorf (L 288) kommend besitzt der Einfädungsstreifen auf die B 414 derzeit eine Länge von ca. 100 m. Diese Länge ist gegenüber den Vorgaben der RAL von 150 m zu gering. Die Länge der Verziegungsstrecke, die gemäß RAL eine Länge von 30 m aufweisen soll, ist mit den vorhandenen ca. 25 m ebenfalls zu kurz.

Von der L 281 aus Richtung Westerburg kommend ist für die Einfahrt auf die B 414 kein Einfädungsstreifen vorhanden. Die Zufahrtsrampe ist mit ca. 5 gon (Achse L 281 zu B 414) jedoch extrem spitzwinklig und damit zu unübersichtlich, um ohne Einfädungsstreifen verkehrssicher genutzt werden zu können. Zudem führen diese Unzulänglichkeiten an den Zufahrtsrampen (zu kurze Einfädungsspur bzw. spitzwinklige Anbindung) zwangsläufig zu vermehrten Bremsvorgängen und damit verbunden zu einer erhöhten Geräusentwicklung.

Die "Großräumige Verkehrsuntersuchung Nördliches Rheinland-Pfalz / Westerwald (Korridor B 8 – B414)" des Ingenieurbüros Vertec aus dem Jahr 2010 untermauert die Verkehrszunahme und die Bedeutung des Streckenabschnittes der B 414.

In dieser Verkehrsuntersuchung werden drei Planfälle betrachtet, welche 39 Maßnahmen der Ausbaustudie B 8 / B 414 sowie 10 weitere Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes und 10 Maßnahmen außerhalb von Rheinland-Pfalz beinhalten.

Als Grundlage für die im Rahmen der vorliegenden Planung durchgeführten Berechnungen wie z. B. die Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B nach RStO 12 und die Schalltechnische Berechnung wird der Planfall 1 herangezogen. Der Planfall 1 berücksichtigt den Streckenausbau der B 8 / B 414 mit 2+1-Querschnitten auf verschiedenen Streckenabschnitten. Darüber hinaus sind die Umbauten an Anschlussstellen sowie die Aufhebung von Anschlüssen entlang der Planungsachse vorgesehen.

Gemäß Planfall 1 der Verkehrsuntersuchung ergeben sich für den vorliegenden Streckenabschnitt der B 414 folgende Verkehrsdaten:

- Gesamtverkehr DTV2025: 12.600 Kfz/24 h,
- Schwerverkehr SV: 1.900 Fz (15,1 %).

Insofern sind die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit zwischen den Knotenpunkten B 414 / L 288 und B 414 / L 281 zwingend geboten. Durch die Verlängerung der Einfädungsstreifen und Anlage von Überholfahrstreifen wird der Überholdruck minimiert und der Streckenabschnitt verkehrssicherer.

- **Planungsvarianten**

Variantenuntersuchungen in Bezug auf die Linienführung können entfallen, da die Trasse durch den Erhalt der heutigen B 414 vorgegeben ist. Die Achse wird beibehalten und die Überholfahrstreifen werden jeweils an den rechten Fahrbahnrand angebaut.

Bei der Wahl der Anbauseite wurden das FFH-Gebiet „Nistertal und Kroppacher Schweiz“, das Vogelschutzgebiet „Westerwald“ sowie der Überschwemmungsbereich der Nister (HQ100) betrachtet.

Zudem stellen die vorhandenen Bauwerke und insbesondere der Knotenpunkt B 414 / L 288 am Bauanfang Zwangspunkte dar.

Die technisch beste Anbindung ist die vorliegende Planung mit der Verlängerung des Einfädelsstreifens am Bauanfang, bzw. des Zubringers am Bauende. Durch den wechselseitigen Anbau verteilt sich der Eingriff auf Südseite (Bauanfang) und Nordseite (Bauende).

Das Vogelschutzgebiet „Westerwald“ sowie punktuell auch der HQ100-Bereich erstrecken sich ohnehin über beide Seiten der B 414. Ein Anbau auf der Nordseite im Bereich bis Bau-km 0+880 hätte die Verlegung eines Wirtschaftsweges, einen größeren baulichen Aufwand bei der Verlängerung von zwei Bauwerken und die Verlegung eines Gewässergrabens zur Folge. Zudem werden erhöhte Immissionswerte an der nördlich angrenzenden Bebauung durch den Anbau auf der Südseite vermieden.

- **Vorzugsvariante**

Der hier vorgesehene Querschnitt wurde an den Bestand angepasst. Er weist eine 11,50 m breite bituminös befestigte Fahrbahn auf, sowie Bankettbreiten von 2,50 m und 1,50 m. Im Rahmen des Ausbaus beträgt die Verbreiterung der bituminös befestigten Fahrbahn im Mittel 3,50 m.

Die Neigung der Bankette, über die entwässert wird, wurde mit 12 % gewählt. Ansonsten wurde die Neigung von 6 % vorgesehen. Die Bankette werden mit Schotterrasen befestigt, sind daher befahrbar, aber nicht versiegelt.

Im Bereich der Viehtriftunterführung bei Bau-km 0+173 (Bauwerks-Nr. 5313 537) und der Brücke über den Hammergraben bei Bau-km 0+593 (Bauwerks-Nr. 5313 538) entspricht der Regelquerschnitt nicht den Richtlinien. An der Seite, an der sich nur ein Richtungsfahrestreifen befindet, ist ein Randstreifen von 1,25 m Breite vorgesehen. Dieser beträgt im Bestand jedoch nur 0,25 m. Da die Brückenplatte komplett erneuert wird, ist es möglich, die nach RAL geforderte Breite von 12,75 m zwischen den Kappen zu erreichen.

Das Bauwerk über den Hammergraben besteht aus zwei Teilbauwerken. Anstelle einer Erneuerung des Teilbauwerks 2 im Anbaubereich ist der Abriss beider Teilbauwerke vorgesehen. Anstelle des Bauwerks ist ein Durchlass geplant.

Aus Richtung Nordrhein-Westfalen kommend wird die Verbreiterung für den zusätzlichen Fahrestreifen am rechten (südlichen) Rand der Straße angelegt. Der vorhandene, mit ca. 80,00 m jedoch viel zu kurze, Einfädelsstreifen von der Landesstraße 288 auf die Bundesstraße 414 wird durchgehend als zweiter Fahrestreifen mit einer Breite von 3,50 m zzgl. 0,25 m Randstreifen weitergeführt.

Hier beginnt der Ausbauabschnitt mit Bau-km 0+000 und die Zweistreifigkeit endet bei ca. Bau-km 0+840. Im Abschnitt von 0+840 bis 0+940 werden die beiden Fahrestreifen zu einem zusammengeführt.

Ab Bau-km 0+960 wird das vorhandene, 1,50 m breite Bankett, auf 2,50 m verbreitert.

Aus Fahrtrichtung Hessen kommend, beginnt der zweistreifige Ausbau mit der Zuführung der Landesstraße 281 auf die Bundesstraße 414. Der von der Landesstraße an Netzknoten 5313007 kommende Streifen wird als zusätzlich angebauter Fahrstreifen des RQ 15,5 mit einer Breite von 3,50 m zzgl. 0,25 m Randstreifen am rechten (nördlichen) Rand der Bundesstraße weitergeführt.

Der Übergang der jetzigen Auffahrt in den Zusatzfahrstreifen wird unabhängig von der Hauptachse der Bundesstraße mit Radien zwischen 300 und 1.000 m und Klothoiden  $A = 100$  bis  $A = 300$  neu trassiert, um eine zügige Befahrbarkeit zu gewährleisten.

Der Zusatzfahrstreifen beginnt bei Bau-km 1+660 und wird bei Bau-km ca. 0+940 wieder zu einem Fahrstreifen zusammengeführt.

Ab Bau-km 0+830 bis ca. Bau-km 0+025 wird das vorhandene, 1,50 m breite Bankett auf 2,50 m verbreitert. Die vorhandene Schutzeinrichtung muss entsprechend versetzt werden.

In Anlehnung an Bild A1-1 der RAL wird der Übergangsbereich der beiden Überholfahrstreifen („kritische Wechselstelle“) so ausgebildet, dass die Einziehung der Fahrstreifen auf einer Länge von ca. 70,0 m erfolgt und die Sperrfläche mit ca. 340,0 m ausreichend lang ist ( $> 180$  m). Sie liegt in einem gut einsehbaren Bereich mit einer Längsneigung von 0,78 % und einem Radius  $R = \text{unendlich}$ .

Parallel dazu werden die Bankette von 1,50 m auf 2,50 m verbreitert oder um den gleichen Betrag verschmälert. Hier ist keine fahrgeometrische Führung notwendig, sondern es reicht eine lineare Verziehung.

- **Planungsziel, Erforderlichkeit der Maßnahme**

Vorrangiges Ziel der vorliegenden Planung ist die Erweiterung der Bundesstraße 414 vom derzeitigen Regelquerschnitt RQ 11,5 auf den RQ 15,5 im Abschnitt zwischen den Netzknoten NK 5312070 und NK 5313007 südlich der Gemeinde Nister.

Im Zuge des dreistreifigen Ausbaus soll die Fahrbahndecke, in den zu erhaltenden Bereichen, durch eine Deckenoptimierung mit einer durchgehenden Regelquerneigung von 2,5 % ausgestattet werden. Somit kann die Anforderung einer ordnungsgemäßen Ableitung von Regenwasser sichergestellt werden.

Durch die beschriebenen Unzulänglichkeiten an den Zufahrtsrampen (zu kurze Einfädelspur bzw. spitzwinklige Anbindung) kommt es zwangsläufig zu vermehrten Bremsvorgängen und damit verbunden zu einer erhöhten Geräusentwicklung. Dieser Missstand kann durch die in der Planung dargestellte Fahrbahngeometrie nahezu abgestellt werden. Ebenso können fahrdynamische Abläufe flüssiger erfolgen.

Die Maßnahme trägt weiterhin zur Verbesserung der Ländergrenzen überschreitenden Straßenverbindung und der Vereinheitlichung der Streckencharakteristik bei. Die B 414 verbindet großräumige und überregionale Achsen.

Die vorgesehene Maßnahme wird von der Planfeststellungsbehörde als sinnvoll, zweckmäßig und ausgewogen erachtet. Unter Abwägung der verkehrlichen Anforderungen mit öffentlichen

und privaten Belangen, sowie unter Beachtung der Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss, leistet die Planung einen nachhaltigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Bereich der B 414 in Höhe der Ortslage Nister (siehe § 3 Abs. 1 FStrG).

## **V. Entwässerung/ Gewässerschutz**

### **I. Gewässerschutz**

Die vorliegende Straßenbaumaßnahme genügt den wasserrechtlichen Anforderungen des Europäischen Gemeinschaftsrechts und des nationalen Wasserrechts.

#### **1. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Umweltzielen der WRRL und die Bewirtschaftungsziele des WHG**

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

Das WHG normiert rechtliche Zielvorgaben für die Bewirtschaftung von Oberflächengewässern und des Grundwassers. Oberirdische Gewässer sind danach gemäß § 27 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Das Grundwasser ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden, der Trend zum menschenverursachten Anstieg von Schadstoffkonzentrationen umgekehrt und ein guter mengenmäßiger Zustand erhalten oder erreicht wird. § 31 WHG eröffnet Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen für Oberflächengewässer. Hinsichtlich zulässiger Ausnahmen von den in § 47 Abs. 1 WHG für das Grundwasser formulierten Bewirtschaftungszielen verweist § 47 Abs. 3 WHG auf die entsprechende Anwendung der Ausnahmeregelungen für Oberflächengewässer in § 31 Abs. 2 WHG. Die in den §§ 27 und 47 WHG normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote wurden zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii, Buchst. b Ziff. I bis iii der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1 - Wasserrahmenrichtlinie) - WRRL - in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen. Die in den §§ 31 und 47 WHG eröffneten Ausnahmen gehen auf die entsprechenden Ausnahmeregelungen in Art. 4 Abs. 6 bis 8 WRRL zurück. Die im WHG zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 WRRL normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote sind bei

der Zulassung eines Projekts - auch im Rahmen der Planfeststellung eines fernstraßenrechtlichen Vorhabens nach § 17 FStrG – zu beachten.

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.

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen seines Vorhabens auf die im Planbereich vorhandenen Oberflächengewässer (Untere Nister, Gewässer II. Ordnung) und das Grundwasser („Nister 2“, siehe Geoportal) hinreichend geprüft. Hierzu kann auf die Darstellungen in den „Wassertechnischen Berechnungen“ vom 14. März 2019, Unterlage 13.1 des Beschlusses sowie den „Fachbeitrag Gewässerschutz“, Unterlage 13.2, ebenfalls vom 14. März 2019 verwiesen werden. Dort sind für das Schutzgut Wasser die relevanten Bestandsdaten für die Ermittlung der Umweltauswirkungen dargelegt worden. 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. Im „Fachbeitrag Gewässerschutz“ vom 14. März 2019 werden die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser detailliert beschrieben (Kapitel 3 des Fachbeitrag Gewässerschutz) und die danach festgestellten vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser im Hinblick auf die Erheblichkeit und Ausgleichbarkeit bewertet. Ergänzend hierzu hat die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde als zuständiger Wasserfachbehörde dem Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss in Kapitel C Nr. III noch verschiedene Auflagen erteilt.

Unter Berücksichtigung der technischen Ausgestaltung des Bauvorhabens sowie der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen in Verbindung mit den planfestgestellten Nebenbestimmungen insbesondere zur Oberflächenentwässerung und zum Gewässerausbau (Siehe Kapitel C III des Planfeststellungsbeschlusses) erweist sich die bei der vorliegenden Planung vorgenommene Prüfung der Projektauswirkungen auf die Umweltziele der WRRL bzw. die Bewirtschaftungsziele des WHG als sach- und fachgerecht. Nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Feststellungen des Vorhabenträgers, welche funktionsgerecht die projektspezifische Situation in den Blick genommen haben, und hinsichtlich deren Einzelheiten auf die vorstehenden Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen werden kann, ist bei der hier festgestellten Straßenplanung ersichtlich keine vorhabenbedingte Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers oder Grundwasserkörpers zu erwarten. Angesichts der Gegebenheiten der Planung und ihrer wassertechnischen Ausgestaltung, die sich am einschlägigen technischen Regelwerk orientiert, und deren Wirkungen sich im Rahmen der bei vergleichbaren Straßenbauprojekten üblicherweise auftretenden Projektwirkungen bewegen, ist solches nicht erkennbar. Zugleich ist sichergestellt, dass die Planung auch den in der WRRL und im WHG beschriebenen Verbesserungsgeboten für die im Wirkraum des Vorhabens vorhandenen Oberflächengewässer und das Grundwasser nicht widerspricht.

Dabei gilt es vorliegend auch zu berücksichtigen, dass es hier nicht um die Beurteilung der Auswirkung einer neu zu bauenden Straße geht, sondern um den Ausbau einer bereits vorhandenen Straße, der hinsichtlich seiner Wirkungen mit denen einer Neubaumaßnahme nicht annähernd vergleichbar ist. Hinzu kommt, dass mit dem Straßenausbau auch keine Verkehrszunahme bzw. verkehrserhöhende Wirkung verbunden ist. An dem zukünftig prognostizierten Verkehrsaufkommen wird sich durch den Ausbau nichts ändern. Die Obere Wasserbehörde hat dementsprechend auch mit Schreiben vom 29.05.2019, Az. 4240-1936/41, ihr wasserrechtliches Einvernehmen (§ 19, Abs. 3 WHG) zu der Planung erteilt; die notwendigen wasserrechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse etc., welche die wasserrechtliche Verträglichkeit des Vorhabens belegen, sind ihrerseits Bestandteil der Planfeststellungsentscheidung (Siehe nachfolgend unter 2.).

Hiernach ist 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.

## **2. Sonstige Belange des Gewässerschutzes**

Für das Vorhaben können darüber hinaus auch die nach den sonstigen Vorschriften des WHG und des LWG erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse etc. erteilt werden. Hierzu im Einzelnen:

### **Gewässerbenutzung (§§ 8, 9 WHG; 13 – 17 LWG)**

Wie bisher soll das Niederschlagswasser durch das Quer- und Längsgefälle der Straße vorrangig über die belebte Bodenzone der Bankette und Böschungen breitflächig der Versickerung zugeführt werden. Abschnittsweise entwässert die Fahrbahn in begrünte Mulden am Böschungsfuß. Bei den Brückenüberfahrten erfolgt die Entwässerung frei in die angrenzenden Mulden und Grünflächen. Das Niederschlagswasser der Mulden wird über 3 Einleitestellen (siehe hierzu Kapitel A, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses) in diverse Gewässer eingeleitet. Somit werden die Benutzungstatbestände im Sinne von § 9 WHG erfüllt und bedürfen daher einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

Hinsichtlich der Einleitung des Oberflächenwassers in oberirdische Gewässer wird dem Vorhabenträger gemäß § 8 WHG die Erlaubnis zur Gewässerbenutzung im Sinne von § 9 WHG erteilt (siehe ebenfalls Kapitel A Nr. IV dieses Beschlusses). Die Erlaubnis konnte von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens nach § 12 WHG erteilt werden, da mit dem Straßenbauvorhaben nach Maßgabe der dem Vorhabenträger erteilten Auflagen und Nebenbestimmungen (vgl. Kapitel C, Nr. III 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 bei entsprechender Berücksichtigung verschiedener Auflagen erklärt (Schreiben der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord vom 29.05.2019, Az.: 4270-1936/41).

### **Anlagen am Gewässer (§ 36 WHG; § 31 LWG)**

Im Zuge der Straßenbaumaßnahme soll ein Betonrechteckdurchlass bei ca. Bau-Km 0+593, durch den der Hammergraben die B 414 quert, errichtet werden. Der Durchlass ist gem. § 36 WHG i. V. m. § 31 LWG als Anlage am Gewässer zu betrachten. Der vollständige Neubau des Durchlasses stellt einen genehmigungspflichtigen Tatbestand dar.

Soweit Teilbereiche des Ausbauabschnittes im 40 m-Bereich der Nister (Gewässer II. Ordnung) als auch im 10 m-Bereich der „Alten Nister“ (Gewässer III. Ordnung) liegen, ist dies ebenfalls nach § 36 WHG i. V. m. § 31 LWG genehmigungspflichtig.

Die Genehmigung von Anlagen am Gewässer sowie die damit verbundenen fachlichen Prüfungen sowie die wasserrechtliche Bewertung liegt gemäß § 19 Abs. 1 Nr. 2 LWG, § 31 Abs. 4 LWG im Zuständigkeitsbereich der Unteren Wasserbehörde (Kreisverwaltung für den Westerwaldkreis). Die Kreisverwaltung des Westerwaldkreises, die am Verfahren beteiligt wurde, hat ihrerseits diesbezüglich keine Bedenken geäußert und auf die Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde verwiesen, die der Maßnahme unter Berücksichtigung von Auflagen aus fachlicher Sicht zugestimmt hat.

Insoweit konnte die Genehmigung nach § 36 WHG i.V.m. § 31 LWG für die Erneuerung des Durchlasses bzw. der Herstellung des Straßenbauvorhabens im Schutzbereich der Nister (Gewässer II. Ordnung) und der „Alten Nister“ bzw. des Hammergrabens (Gewässer III. Ordnung) unter Berücksichtigung der von der Oberen Wasserbehörde geforderten Nebenbestimmungen in diesem Beschluss mit erteilt werden, da hiermit sichergestellt wird, dass schädliche Gewässeränderungen vermieden werden. Diesbezüglich verweist die Planfeststellungsbehörde insbesondere auf die Nebenbestimmungen in Kapitel C, Abschnitt III des Planfeststellungsbeschlusses.

### **Gewässerausbau (§§ 67, 68 WHG, § 68 LWG)**

Bei der Herstellung einer Furt durch den Hammergraben sowie der Errichtung eines Betonrechteckdurchlasses durch den Hammergraben handelt es sich um Gewässerausbaumaßnahmen im Sinne von § 67 Abs. 2 WHG, die nach § 68 WHG von der vorliegenden Planfeststellung erfasst sind. Die hierfür erforderlichen wasserrechtlichen Regelungen konnten von der Planfeststellungsbehörde im Kapitel A, Nr. IV dieses Beschlusses mit getroffen werden, da durch die in Kapitel C, Abschnitt III festgelegten Nebenbestimmungen sichergestellt wird, dass erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke verhütet bzw. ausgeglichen werden können. Im Übrigen stellen diese Maßnahmen eine Aufwertung des Gewässers dar.

### **Allgemein**

Durch das vorgesehene Entwässerungskonzept ist ein zusätzlicher wasserwirtschaftlicher Ausgleich nicht erforderlich.

Der Vorhabenträger kommt insgesamt mit der oben beschriebenen Entwässerung seiner Verpflichtung zur Beseitigung des Niederschlagwassers der Verkehrsanlagen gemäß §§ 54 ff WHG i.V.m. § 59 Abs. 1 LWG nach. Durch RVO gesicherte Überschwemmungsgebiete sind vorhabenbedingt nicht betroffen.

Im Übrigen hat das Straßenbauvorhaben keine Berührungspunkte mit Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG) oder Heilquellenschutzgebieten (§ 53 WHG).

### **3. Wasserrechtliches Fazit**

Zu den zur Durchführung des Entwässerungskonzeptes erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen sowie zu der zur Einleitung des Niederschlagwassers erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 8 WHG hat die Obere Wasserbehörde unter Berücksichtigung verschiedener Auflagen, die in diesen Beschluss aufgenommen wurden ihr Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG erklärt. Schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen i. S. d. § 12 Abs. 1 WHG sind durch die vorgesehene Baumaßnahme somit nicht zu erwarten. Im Rahmen der Prüfung des § 12 Abs. 1 WHG ist damit auch dem Verschlechterungsverbot i. S. d. § 27/28 WHG bzw. § 47 WHG und dem diesen Bestimmungen zu Grunde liegenden europäischen Gemeinschaftsrecht Rechnung getragen worden. Damit erfüllt die festgestellte Planung in jeder Hinsicht die gemeinschaftsrechtlichen sowie die bundes- und landeswasserrechtlichen Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz.

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

### **VI.1 Erläuterungen zur Lärmsituation**

#### **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 16. BImSchV Gebrauch gemacht. 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 der 16. BImSchV auch das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel 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 Bundesstraße Nr. 414 (B 414) künftig aufweisen wird.

### **Lärmsituation der direkt betroffenen Siedlungsbereiche**

Für die im immissionsschutzrechtlichen Auswirkungsbereich der B 414 liegenden Gebäude wurden schalltechnische Untersuchungen (Unterlage 11) vorgenommen. Zu Grunde gelegt wurde der Schalltechnischen Berechnung der Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Hachenburg, aus dem der Bebauungsplan „Gewerbegebiet“ hervorging. Bezüglich der Art der baulichen Nutzung (Wohngebiet, Mischgebiet etc.) für den hier maßgeblichen Untersuchungsbereich sind die beiden Pläne identisch. Insoweit war die Beurteilung der Gebietsnutzung und darauf aufbauend die Festlegung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der Schalltechnischen Berechnung nicht zu beanstanden. Die Untersuchungen ergaben, dass die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV für die jeweils gültigen Gebietskategorien nicht überschritten werden.

### **Gesamtabwägung zum Bereich Lärmschutz**

Es ist mithin davon auszugehen, dass durch das Straßenbauvorhaben keine unzumutbaren Lärmauswirkungen auf die im Ausbaubereich befindlichen Gebäude entstehen. Infolgedessen

bestand kein Anlass, dem Vorhabenträger mit Blick auf die Ausbaumaßnahme Lärmschutzmaßnahmen aufzuerlegen.

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.

## **VI.2 Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen**

### **Rechtsgrundlagen und Bewertung der Luftschadstoffbelastung**

Gemäß § 50 BImSchG sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Bereiche soweit als möglich zu vermeiden. Dies gilt neben den Belastungen durch Verkehrslärm auch für die durch Straßenverkehr verursachten Luftschadstoffeinwirkungen. Diesbezüglich sind die in der 39. BImSchV festgelegten Grenz- und Leitwerte zu beachten. Aufgrund der vorgesehenen Straßenbaumaßnahme ergeben sich keine wesentlichen Änderungen der Schadstoffsituation, die es rechtfertigen würden, dem Straßenbaulastträger die Durchführung von Schutzmaßnahmen aufzuerlegen. Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass unter Beachtung der geltenden Grenzwerte keine Bedenken gegen die Umsetzung der Baumaßnahme bestehen.

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.

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

Bei dem Ausbau der Bundesstraße Nr. 414 (B 414) durch den Anbau zweier Überholfahrstreifen bei Nister 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.
- 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 vom 19. Dezember 2006, GVBl. S. 447.
- 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 Ausbau der B 414 durch Anbau zweier Überholfahrstreifen bei Nister 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 Straßenbaulastträger hat diese gesetzlichen Vorgaben eingehalten. Der Vorhabenträger hat streng darauf geachtet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden werden. Mit Blick auf diese Vorgehensweise ist dem sich aus § 15 Abs. 1 BNatSchG ergebenden naturschutzfachlichen Vermeidungsgebot in umfassender Weise Rechnung getragen.

Soweit hiernach mit dem Vorhaben unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden sind, hat der Vorhabenträger im Rahmen seiner hier festgestellten Planung für diese Eingriffe nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben umfassende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die Eingriffe vollständig kompensiert. Detaillierte Ausführungen zu den vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können insbesondere dem „Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan“ und dem UVP-Bericht entnommen werden. Alle vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept verfolgten Zielsetzungen zu erfüllen. Die dazu in Anspruch genommenen Flächen sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes in jedem Einzelfall auch geeignet, die Wirksamkeit der dort vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten.

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 im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde zugelassen, die dem Vorhaben unter Beachtung der Auflagenregelungen in Kapitel C.II mit Schreiben vom 29.05.2019, Az. 4270-1936/41, zugestimmt hat.

### **2. Gesetzlich geschützte Biotope**

Im Vorhabensbereich befinden sich gem. § 30 Abs. 2 Nrn. 1 und 2 BNatSchG pauschal geschützte Biotope (Erlen-Eschen-Ufergehölze, Nass- und Feuchtwiesen sowie Relikte von Lebensräumen des Dunklen Ameisenbläulings). Die Bestimmung sieht ein grundsätzliches Verbot von Handlungen vor, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung

der gesetzlich geschützten Biotope führen können. Von dem Verbot kann gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Für die vorliegende Planung liegt die Ausnahmevoraussetzung vor. Auch nach Einschätzung der Oberen Naturschutzbehörde (Schreiben vom 29.05.2019, Az. 4270-1936/41) bestehen keine Bedenken, dass unter Berücksichtigung der Auflagenregelungen in Kapitel C.II sowie der Umsetzung der der Planung zu Grunde liegenden Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, die Biotope in Quantität und Qualität im direkten räumlichen Zusammenhang wiederhergestellt werden können. Der Bundesrepublik Deutschland konnte daher in Kapitel A, Nr. VII dieses Beschlusses die erforderliche Befreiung von den Verboten gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG erteilt werden.

### **3. Artenschutz**

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

#### **Allgemeines**

Die geschützten Arten sind gemäß den §§ 44 ff BNatSchG i.V.m § 22 ff LNatSchG zu prüfen. 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 europarechtlichen Regelungen zum 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) ergeben, umgesetzt. Auch die am 01.03.2010 in Kraft getretene Neufassung des Bundesnaturschutzgesetzes (BGBl I, Nr. 51 vom 06.08.2009, S.2542) enthält entsprechende Bestimmungen zum besonderen Artenschutz.

Demnach ist es gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG 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 Straßenbaulastträger hat die möglichen Auswirkungen auf die geschützten Arten unter Berücksichtigung der vorgenannten artenschutzrechtlichen Vorgaben im Rahmen des Fachbeitrages Artenschutz ermittelt und dargestellt.

Die artenschutzrechtliche Situation stellt sich wie folgt dar:

#### **Feststellungen zu Auswirkungen auf die geschützten Arten (§ 44 ff. BNatSchG)**

Nach den vom Vorhabenträger vorgelegten Planunterlagen ist festzustellen, dass in Anbetracht der konkreten Ausgestaltung der Baumaßnahme, der in der Planung enthaltenen naturschutzfachlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (u.a. **V1**: Schutz angrenzender wertvoller Gehölz- und Waldrandstrukturen, **V2**: Schutz angrenzender Lebensräume des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings und wertvoller Grünlandbestände, **V3**: Rodung und Baufeldfreimachung in der Zeit vom 01. Oktober bis 28. Februar, **V4<sub>CEF</sub>**: Schutz der Wasseramsel vor baubedingten Störungen, **V6**: Verringerung von Barrierewirkungen/Vernetzung faunistischer

Lebensräume [V6.1 – Einbau eines „Wildtierdurchlasses“, V6.2 – Optimierung und Unterhaltung des östlichen Hammergrabens als trockene Kleintierpassage], V7<sub>CEF</sub>: Vergrämung von Wiesenknopf-Ameisenbläulingen, V8: Anlage geeigneter Fledermaus-Querungshilfen) und der in diesem Beschluss getroffenen Regelungen keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 bzw. Abs. 2 BNatSchG erfüllt werden.

Bezüglich der Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie konnte weder für Fledermausarten noch für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling und die Wildkatze das Eintreten der Verbotstatbestände festgestellt werden.

Weitere Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie kommen im Untersuchungsgebiet bzw. im Wirkraum der Trasse nicht vor.

Des Weiteren wurde überprüft, inwieweit für mehrere europäische Vogelarten bei der Umsetzung des geplanten Vorhabens Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs.1 BNatSchG erfüllt werden. In Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG konnte das Eintreten der Verbotstatbestände nicht festgestellt werden. Weitere Vogelarten sind im Untersuchungsgebiet bzw. im Wirkraum der Trasse nicht vorhanden.

Nach diesen Feststellungen ist das Vorhaben im Hinblick auf artenschutzrechtliche Belange verträglich.

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

Auch wenn man unterstellen würde, dass durch das Straßenbauvorhaben Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 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. Die zwingenden Gründe ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst und sind entsprechend der vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel unter Abschnitt IV „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ für das Straßenbauvorhaben gegeben.

Mit der Durchführung der vorliegenden Baumaßnahme wird der Vorhabenträger seinem gesetzlichen Auftrag aus § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG gerecht, wonach er die Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder in sonstiger Weise zu verbessern hat.

Der bestehende, nicht dem aktuellen Ausbaustandard entsprechende Bauzustand der Fahrbahn und die unter verkehrssicherheitstechnischen Aspekten unzureichenden Verhältnisse im betreffenden Streckenabschnitt der B 414 werden durch das Bauvorhaben behoben und zu einer wesentlichen Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beitragen.

**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 wird belegt, dass aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt ist, dass sich für die Fledermausarten, den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling und die Wildkatze als relevante 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. Einzelheiten hierzu sind den jeweiligen artenbezogenen Begründungen im v.g. Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 12.3) zu entnehmen.

### **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 ist die gewählte Ausgestaltung des Vorhabens als die günstigste Alternative anzusehen. Insbesondere, da die Linienführung durch die vorhandene Trasse bereits vorgegeben war und die Überholfahrstreifen jeweils an den rechten Fahrbahnrand angebaut werden. Bei der Wahl der Anbauseite wurden das FFH-Gebiet „Nistertal und Kropbacher Schweiz“, das Vogelschutzgebiet „Westerwald“ sowie der Überschwemmungsbereich der Nister betrachtet. Zudem stellen die vorhandenen Bauwerke und insbesondere der Knotenpunkt B 414 / L 288 am Bauanfang Zwangspunkte dar. Es sind keine 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 Verbotsstatbestände 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 auf dessen entsprechenden Antrag hin, eine Ausnahme von den Verbotsstatbeständen des § 44 Abs. 1 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 schlechten 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 oder auch alle 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.

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.

#### **4. Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)**

Bei der Projektzulassung müssen des Weiteren auch die naturschutzrechtlichen Anforderungen beachtet werden, die sich aus der Vogelschutz-RL und der FFH-RL sowie den hierzu ergangenen nationalen Umsetzungsbestimmungen des BNatSchG und des LNatSchG ergeben.

##### **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 Art. 6 Abs. 3 S. 2 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig. Ein Eingriff kann dann nur ausnahmsweise noch zugelassen werden, wenn weitere Voraussetzungen erfüllt sind. Dies setzt voraus, dass der Eingriff aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art gerechtfertigt werden kann. Mit der Qualifizierung der öffentlichen Belange als „zwingende Gründe“ wird verdeutlicht, dass nur besonders schwerwiegende öffentliche Belange als Ausnahmerechtfertigung in Betracht kommen; es muss sich aber nicht um unausweichliche Sachzwänge handeln; gemeint ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln. Werden in dem FFH-Gebiet - für Vogelschutzgebiete gilt diese zusätzliche Voraussetzung nicht - prioritäre natürliche Lebensraumtypen und / oder eine prioritäre Art beeinträchtigt, können allerdings nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder, nach Einholung einer Stellungnahme der EU-Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses berücksichtigt werden (Art. 6 Abs. 4 UA 2 FFH-RL, § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG). Außerdem darf für das Vorhaben keine zumutbare Alternativlösung gegeben sein, bei der das Vorhaben unter Berücksichtigung der Projektzielsetzung mit geringeren Nachteilen für die geschützten FFH- und Vogelschutzbelange realisierbar wäre. Überdies sind alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen) zu ergreifen, um die globale Kohärenz von „Natura 2000“ zu schützen (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, § 34 Abs. 5 BNatSchG). Diese weiter gehenden Anforderungen sind allerdings nur dann relevant, wenn das Vorhaben bezogen auf die Erhaltungsziele für das Gebiet als Ganzes oder wesentliche Teile unverträglich ist. Im Falle seiner Verträglichkeit sind zusätzliche Anforderungen nicht zu erfüllen.

### **Ausführungen zur Betroffenheit des FFH-Gebietes**

Teilbereiche des FFH-Gebietes „Nistertal und Kroppacher Schweiz“ grenzen an die bestehende B 414. Durch den Ausbau der B 414 werden randliche Strukturen des FFH-Gebietes berührt.

Aus § 34 BNatSchG ergeben sich die Anforderungen hinsichtlich der Prüfung von Plänen und Projekten auf ihre Verträglichkeit mit den für die Erhaltungsziele eines Gebietes mit gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH- oder Vogelschutzgebiet) oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen. Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der vorliegend festgestellten Baumaßnahme auf die Erhaltungsziele und dem Schutzzweck des FFH-Gebietes „Nistertal und Kroppacher Schweiz“ auch im Zusammenhang mit sonstigen Projekten in einer Verträglichkeitsprüfung (vgl. Unterlage 12.5) ermittelt, beschrieben und entsprechend gewertet. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch den betrachteten Ausbau der B 414 bei Nister zu erwarten sind. Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Das Projekt ist unter Berücksichtigung der speziellen Maßnahmen zur Vermeidung und Schadensbegrenzung (u.a Verringerung von Barrierewirkungen/Vernetzung faunistischer Lebensräume [V6], Vergrämung von Wiesenknopf-Ameisenbläulingen [V7<sub>CEF</sub>], Schutz von Gewässerlebensräumen vor baubedingten Beeinträchtigungen [V5], Schutz angrenzender Lebensräume des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings und wertvoller Grünlandbestände [V2]) verträglich mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Nistertal und Kroppacher Schweiz“ und somit auch unter dem Aspekt des Habitatschutzes zulässig.

### **Vorsorgliche Ausnahmeprüfung**

Doch selbst wenn man entgegen den o. a. Ausführungen davon ausgehen müsste, dass durch das Straßenbauprojekt „erhebliche Beeinträchtigungen“ des FFH-Gebietes zu erwarten wären, ergäbe sich hieraus für die Zulässigkeit des Verfahrens keine andere Beurteilung, da die Ausnahmenvoraussetzungen des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 3 BNatSchG, § 18 LNatSchG gegeben sind und das Vorhaben damit auf Grundlage dieser Abweichungsprüfung realisiert werden könnte. Aufgrund der vorgenannten Vorschriften kann ein Vorhaben nur dann zugelassen werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind. Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall erfüllt. Auch wenn man unterstellen müsste, dass Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Nistertal und Kroppacher Schweiz“, etwa im Hinblick auf erhaltungszielbestimmende Fisch- und Fledermausarten, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen in Gestalt zusätzlicher Stoffeinträge oder Verlust von Quartieren auftreten würden, so stände dieses einer Projektzulassung im Wege der oben dargestellten Ausnahmeprüfung nicht entgegen. Der Ausbau der B 414 durch den Anbau zweier Überholfahrstreifen bei Nister wäre dann nämlich aus „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art“ geboten. Die zwingenden Gründe

ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst. In den offen gelegten Planunterlagen sowie im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss sind die Gründe für die Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme ausführlich dargelegt. Insbesondere ist hier die Steigerung der Verkehrssicherheit in diesem Streckenabschnitt hervorzuheben. Weiterhin ist auch zu berücksichtigen, dass den für die Maßnahme sprechenden Gründen des öffentlichen Interesses vergleichsweise geringfügige Beeinträchtigungen unter dem Gesichtspunkt des FFH-Gebietsschutzes entgegenstehen würden, denen in der Gesamtbeurteilung keinesfalls ein überwiegendes Gewicht beizumessen wäre.

Zumutbare Alternativen, mit denen das Projekt ohne bzw. mit geringeren Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet zu verwirklichen wäre, sind nicht vorhanden. Insbesondere durch die Zwangspunkte FFH-Gebiet „Nistertal und Kroppacher Schweiz“, das Vogelschutzgebiet „Westerwald“ sowie des Überschwemmungsbereiches der Nister und der Einbeziehung der bestehenden Trasse, bleibt lediglich die Wahl der Anbauseite. Ein Anbau auf der Nordseite im Bereich bis Bau-Km 0+880 hätte die Verlegung eines Wirtschaftsweges, einen größeren baulichen Aufwand bei der Verlängerung von zwei Bauwerken und die Verlegung eines Gewässergrabens zur Folge. Erhöhte Immissionswerte an der nördlich angrenzenden Bebauung werden durch den Anbau auf der Südseite vermieden. Diesbezüglich wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zu den Unterpunkten „Planungsvarianten“ und „Vorzugsvariante“ in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Im Falle der Genehmigung des Vorhabens im Rahmen der oben beschriebenen Abweichungsprüfung wären gem. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 5 BNatSchG Kohärenzsicherungsmaßnahmen erforderlich. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass der Straßenbaulastträger Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen hat, die sicherstellen, dass die Kohärenz des Natura 2000-Netzes gewahrt bleibt. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die naturschutzfachlichen Unterlagen und Fachbeiträge sowie auf den gesamten Inhalt dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Insofern ist festzustellen, dass das Vorhaben auch im Wege einer Ausnahme- bzw. Abweichungsprüfung zugelassen werden könnte.

### **Ausführungen zur Betroffenheit von Vogelschutzgebieten**

Die Ausbaustrecke befindet sich in Teilen im Vogelschutzgebiet „Westerwald“. Der Ausbau der B 414 bedingt eine flächenhafte Beanspruchung des Vogelschutzgebietes. Gemäß § 34 BNatSchG erfordern Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung eines Natura 2000-Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Projekten oder Plänen erheblich beeinträchtigen könnten, eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen.

Der Vorhabenträger hat eine Untersuchung zur Verträglichkeit mit dem Vogelschutzgebiet „Westerwald“ durchgeführt, um festzustellen, ob der vorgesehene Ausbau der B 414 maßgebliche Gebietsbestandteile, die für die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes relevant sind,

sowie die dort vorkommenden Vogelarten einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten „erheblich beeinträchtigen“ kann. Die Verträglichkeitsprüfung ist Bestandteil der Planunterlagen (Unterlage 12.6).

Als Ergebnis dieser Verträglichkeitsprüfung wurde festgestellt, dass das Straßenbauvorhaben nicht zu einer solchen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Westerwald“ führt. „Erhebliche Beeinträchtigungen“ sind im Hinblick auf baubedingte, anlagebedingte als auch betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens unter Berücksichtigung der in diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Vermeidungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht zu erwarten. Gemäß diesen, nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fachlich zutreffenden Bewertungen, kann festgestellt werden, dass durch die konkrete Gestaltung der Planungsmaßnahme unter Einbeziehung der in die Planung integrierten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes „Westerwald“ sicher ausgeschlossen werden kann. Das Projekt ist daher auch unter dem Gesichtspunkt des Vogelschutzes zulässig.

### **Vorsorgliche Ausnahmeprüfung**

Doch selbst wenn man entgegen den o. a. Ausführungen davon ausgehen müsste, dass durch das Straßenbauprojekt „erhebliche Beeinträchtigungen“ des Vogelschutzgebietes zu erwarten wären, ergäbe sich hieraus für die Zulässigkeit des Verfahrens keine andere Beurteilung, da die Ausnahmevoraussetzungen des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 3 BNatSchG, § 18 LNatSchG gegeben sind und das Vorhaben damit auf Grundlage dieser Abweichungsprüfung realisiert werden könnte. Aufgrund der vorgenannten Vorschriften kann ein Vorhaben nur dann zugelassen werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind. Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall erfüllt. Auch wenn man unterstellen müsste, dass Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes „Westerwald“ auftreten würden, so stände dieses einer Projektzulassung im Wege der oben dargestellten Ausnahmeprüfung nicht entgegen. Der Ausbau der B 414 durch den Anbau zweier Überholfahrstreifen bei Nister wäre dann nämlich aus „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art“ geboten. Die zwingenden Gründe ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst. In den offen gelegten Planunterlagen sowie im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss sind die Gründe für die Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme ausführlich dargelegt. Insbesondere ist hier die Steigerung der Verkehrssicherheit in diesem Streckenabschnitt hervorzuheben. Weiterhin ist auch zu berücksichtigen, dass den für die Maßnahme sprechenden Gründen des öffentlichen Interesses vergleichsweise geringfügige Beeinträchtigungen unter dem Gesichtspunkt des Vogelschutzes entgegenstehen würden, denen in der Gesamtbetrachtung keinesfalls ein überwiegendes Gewicht beizumessen wäre.

Zumutbare Alternativen, mit denen das Projekt ohne bzw. mit geringeren Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet zu verwirklichen wäre, sind nicht vorhanden. Diesbezüglich wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen zum Habitatschutz sowie die Ausführungen zu den Unterpunkten „Planungsvarianten“ und „Vorzugsvariante“ in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Im Falle der Genehmigung des Vorhabens im Rahmen der oben beschriebenen Abweichungsprüfung wären gem. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 5 BNatSchG Kohärenzsicherungsmaßnahmen erforderlich. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass der Straßenbaulastträger Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen hat, die sicherstellen, dass die Kohärenz des Natura 2000-Netzes gewahrt bleibt. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die naturschutzfachlichen Unterlagen und Fachbeiträge sowie auf den gesamten Inhalt dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Insofern ist festzustellen, dass das Vorhaben auch im Wege einer Ausnahme- bzw. Abweichungsprüfung zugelassen werden könnte.

## **5. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **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.

#### **5.1 Darstellung der Rechtsgrundlagen**

Das europäische Gemeinschaftsrecht formuliert rechtliche Vorgaben für die Feststellung der Umweltverträglichkeit bei der Zulassung bestimmter Vorhaben, namentlich auch bestimmter Straßenbauvorhaben. Die maßgeblichen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts sind in der Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten - der EU-UVP-Richtlinie - vom 27. Juni 1985 (85/337/EWG) in ihrer heute gültigen aktuellen Fassung normiert. Die Vorgaben der EU-UVP-Richtlinie sind im deutschen Recht umgesetzt. Die entsprechenden nationalen Umsetzungsbestimmungen finden sich bundesrechtlich im Gesetz zur Umsetzung der vorgenannten UVP-Richtlinie vom 12. Februar 1990 (BGBl. I, S. 205), dem UVPG, sowie im rheinland-pfälzischen Landesrecht im Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) vom 22. Dezember 2015 (GVBl. 2015, S. 516) in ihrer jeweils gültigen Fassung. Das UVPG und das LUVPG enthalten - für ihren jeweiligen Anwendungsbereich - die maßgeblichen Bestimmungen für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung bei den von ihnen erfassten Straßenbauvorhaben. Das LUVPG verweist für seinen Anwendungsbereich im Wesentlichen auf die Bestimmungen des UVPG.

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

Bei der vorliegenden Straßenplanung für den Ausbau der B 414 durch den Anbau zweier Überholfahrstreifen bei Nister 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.

## **5.3 Bestehen einer UVP-Pflicht**

Das vorliegende Verfahren betrifft den Ausbau einer Bundesfernstraße. Die Planung sieht vor, dass die B 414 südlich der Ortslage Nister durch den Anbau zweier Überholfahrstreifen erweitert und dabei das Quergefälle hinsichtlich einer zügigen Entwässerung optimiert wird. Die Gesamtlänge des Fahrstreifenanbaus beträgt ca. 1.860 m. Zwischen Bau-Km ca. 0+560 und 0+620 wird der Wirtschaftsweg, der derzeit baulich abgetrennt neben der B 414 mit über das Brückenbauwerk (Bauwerksnummer 5313 838, Teilbauwerk 2) geführt wird, umgelegt, da das Bauwerk im Bereich der Fahrbahnverbreiterung liegt und durch einen Durchlass ersetzt wird. Der Weg wird im Verlegungsbereich als Furt ausgebildet, da er durch den Hammergraben verläuft. Der Fahrweg auf der Nordseite der B 414 zwischen ca. Bau-Km 0+770 und 1+720 muss ebenfalls geringfügig verlegt werden. Zwischen ca. Bau-Km 1+620 und 1+700 erfolgt ein weiteres Abrücken von der B 414 aufgrund eines geplanten „Wildtierdurchlasses“. Zudem sind die Durchführung entwässerungstechnischer und landespflegerischer Maßnahmen vorgesehen.

Da es sich bei dem Vorhaben um den Ausbau einer Bundesfernstraße handelt unterliegt es den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz). Gemäß § 9 UVPG ist für das vorliegende Änderungsvorhaben eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“ im Sinne von § 7 Abs. 1, Satz 1 UVPG i.V.m der Anlage 3 zum UVPG vorzunehmen. Diese Prüfung hat ergeben, dass erhebliche Auswirkungen auf Schutzgüter im Sinne des UVPG nicht ausgeschlossen werden können. Somit ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach näherer Maßgabe der Bestimmungen des UVPG durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A Nr. V die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens festgestellt.

## **5.4 Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegt bestimmten standardisierten Vorgaben. Diese Vorgaben sind im UVPG normiert. Die hiernach maßgeblichen rechtlichen Vorgaben für die Durchführung der UVP wurden bei der vorliegenden Planung beachtet.

### **5.4.1 Allgemeines zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 4 UVPG stellt einen unselbständigen Teil der verwaltungsbehördlichen Verfahren dar, die der Entscheidung über die Zulässigkeit des

Vorhabens dienen. Durch die UVP erfahren die nach den jeweiligen Fachgesetzen durchzuführenden Zulassungsverfahren in umweltrechtlicher Hinsicht keine materiell-rechtliche Anreicherung. Die UVP beschränkt sich vielmehr auf verfahrensrechtliche Anforderungen im Vorfeld der Sachentscheidung, zu der ein Bezug nur insoweit hergestellt wird, als das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 25 UVPG (vgl. auch Art. 8 der UVP-Richtlinie) im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen ist. Die Vorschriften zur UVP 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 Vorhabensträger 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 Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 24 UVPG). Die Ergebnisse eigener Ermittlungen sind einzubeziehen. Die zusammenfassende Darstellung kann in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen. Die Begründung enthält erforderlichenfalls die Darstellung der Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind schließlich von der zuständigen Behörde auf der Grundlage ihrer zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG zu bewerten und diese Bewertung bei der

Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen (§ 25 UVPG). Die Zulassungsentscheidung enthält gegebenenfalls auch noch weitere Angaben gem. § 26 ff UVPG.

#### **5.4.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Diesen rechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bei der hier festgestellten Straßenplanung Rechnung getragen. Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des UVPG auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen dargestellt. 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 (siehe Unterlage 12.7). Die Unterlagen des Vorhabenträgers entsprachen den Anforderungen des § 16 UVPG, insbesondere ist eine allgemeinverständliche Zusammenfassung des UVP-Berichts in der Unterlage 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 nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG bewertet. Diese Bewertung wird bei der vorliegenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt (§ 25 UVPG).

Da im Anhörungsverfahren 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 Bezug genommen 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.

## **VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen**

Die Einwendungen und Forderungen der in Kapitel D aufgeführten Beteiligten konnten zum Teil durch die erklärende Stellungnahme der Straßenbaudienststelle im Rahmen des Anhörungsverfahrens ohne über den Plan hinausgehende Regelungen ausgeräumt werden. Teilweise ist den Einwendungen und Forderungen auch durch die Festlegungen in den festgestellten Unterlagen sowie durch die Aufnahme entsprechender Verpflichtungen in den Kapiteln B und C dieses Beschlusses Rechnung getragen worden, so dass sie als ausgeräumt und erledigt angesehen werden.

Zu den darüberhinausgehenden Einwendungen und Forderungen wird ergänzend zu den Ausführungen insbesondere in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses Nachfolgendes erläutert:

### **1. Träger öffentlicher Belange**

#### **1.1 Verbandsgemeinde Hachenburg**

Die Verbandsgemeinde Hachenburg hat im Anhörungsverfahren eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben. Im Einzelnen wird ausgeführt, dass die Planunterlagen nicht mit den Katasterangaben übereinstimmen würden und sämtliche Planungen etwa 3,5 m zu weit nördlich eingetragen seien. Zudem sollte der nördlich der B 414 dargestellte "Wiesenweg" zumindest im Bereich der Fahrspuren geschottert werden und im Bereich der Station 1+690 (altes Nisterbachbett) wäre aufgrund des feuchten Untergrundes eine Schotterung auf der kompletten Breite angeraten.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die Katasterangaben in den Lageplänen durch den Vorhabenträger korrigiert und entsprechende Deckblätter angefertigt wurden. Weiterhin wird durch den LBM Diez in seiner Erwiderung auf die Stellungnahme der VG Hachenburg zutreffenderweise darauf hingewiesen, dass der Straßenbaulastträger auf Grund geltender Richtlinien gehalten sei, Angleichungsflächen bzw. in Anspruch genommene Nebenflächen in den ursprünglichen Zustand wie vor dem Ausbau, zu versetzen. Da der Wirtschaftsweg derzeit nicht komplett geschottert ist, kann auch einer Wegeschotterung auf der kompletten Breite im Zuge der Ausbaumaßnahme nicht entsprochen werden. Der Vorhabenträger hat dennoch vorgesehen zwei geschotterte Fahrspuren innerhalb der Fahrwegparzellen anzulegen.

Hinsichtlich der Anmerkung zur Tragung der Unterhaltungskosten des Wirtschaftsweges (Regelungsverzeichnis, Lfd. Nr. 1.2) konnte durch entsprechende „Blaueintragung“ Abhilfe geschaffen werden. Die Kostentragung richtet sich nach der Lage des Wirtschaftsweges in der jeweiligen Gemarkung, d.h Kostenträger sind die Stadt Hachenburg bzw. die Ortsgemeinde Nister. Der geforderten Regelungsänderung der Lfd. Nr. 1.3 (Ausbildung des Wirtschaftsweges als Furt) hingegen konnte nicht entsprochen werden. Der Wirtschaftsweg wird zukünftig

nicht mehr über ein Bauwerk geführt, da dieses durch einen Durchlass ersetzt wird. Im Verlegungsbereich wird der Weg daher als Furt ausgebildet. Die in der Planung vorgesehene Furt soll als Flachstelle im Hammergraben dem landwirtschaftlichen Verkehr die Möglichkeit der Durchquerung des Hammergrabens geben. Insoweit stellt diese seichte Stelle - nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde - einen Bestandteil der Wirtschaftswegeverbindung dar. Daher ist die im Regelungsverzeichnis (Unterlage 10) unter Punkt 1.3 getroffene Regelung, dass die Unterhaltung dieser Furt der Ortsgemeinde Nister obliegt, von der Planfeststellungsbehörde auch nicht zu beanstanden.

Insoweit die Verbandsgemeinde die Auffassung vertritt, dass es sich bei den Wegen parallel der B 414 überwiegend um Nebenanlagen i.S.d. § 1 Abs. 4 Landesstraßengesetz handelt, da diese „überwiegend den Aufgaben der Verwaltung der öffentlichen Straßen dienen“ (Unterhaltung der Böschungs- und Entwässerungseinrichtungen der B 414) und somit in die Unterhaltungslast des Straßenbaulastträgers fallen, kann dem nicht gefolgt werden. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dienen diese Wegeflächen dem landwirtschaftlichen Verkehr und damit ausschließlich dem jeweiligen Eigentümer bzw. Pächter zur Erschließung und Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen. Eine Änderung der im Regelungsverzeichnis vorgesehenen Unterhaltungsregelung kann daher nicht erfolgen.

Die Befürchtung der Verbandsgemeinde, dass die Ausgleichsmaßnahmen V 6.1 und A 4 auf der Teilfläche des Flurstückes 13/2, Flur 70, Gemarkung Hachenburg, mit 1.594 m<sup>2</sup> mit den Festsetzungen des gemeindlichen Bebauungsplanes (Ausgleichsfläche für den Bebauungsplan "Unterste Bitze") kollidieren, erweisen sich als unbegründet.

In seiner hierzu verfassten Erwiderung erläutert der Vorhabenträger – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar -, dass die Ausgleichsmaßnahme (Grünlandextensivierung, festgesetzt im Bebauungsplan „Unterste Bitze“ der OG Nister vom Nov. 1997) durch die beschriebenen Maßnahmen V 6.1 und A 4 auf der erforderlichen Teilfläche von 1.594 m<sup>2</sup> nach landespflegerischer Einschätzung grundsätzlich nicht in Frage gestellt wird. Die Einschätzung wird auch von der Unteren Naturschutzbehörde (Kreisverwaltung des Westerwaldkreises) geteilt. Diese hat in einer Stellungnahme (E-Mail vom 26. Juni 2020) erläutert, dass der Zielsetzung der Extensivierung des Grünlandes durch die Anlage kleiner Gehölzgruppen als Verbindung vom südlich der Wiese gelegenen Waldbereich entlang der Nister bis zum „Wildtierdurchlass“ nicht widersprochen wird. Der geringe Flächenverlust von ca. 500 m<sup>2</sup> ist nach Auffassung der Unteren Naturschutzbehörde vernachlässigbar bzw. vertretbar, zumal die Parzelle bereits über die Vorgaben des Bebauungsplanes naturschutzfachlichen Maßnahmen dient, zu denen auch der „Wildtierdurchlass“ mit seinen erforderlichen Gehölzen (Schutz und Deckung zum Erreichen des „Wildtierdurchlasses“) zählen.

Um die Beeinträchtigungen des von der OG Nister bestellten Bewirtschafters / Pächters dieser Flächen dabei möglichst gering zu halten sind die Anpflanzungen im Zuge der Ausführungsplanung mit diesem abzustimmen. Zudem können die Maßnahmenflächen - unter Einhaltung der bereits bestehenden Nutzungsbeschränkungen weiterhin bewirtschaftet werden.

Abschließend erachtet die Verbandsgemeinde das Schallschutzgutachten als nichtzutreffend, da es im Jahr 2015, basierend auf Verkehrszahlen des Planfall 1 aus einem Gutachten vom 15.12.2010 für das Prognosejahr 2025 errechnet wurde. Somit sei das Gutachten überaltert und sollte für das Prognosejahr 2034 neu erstellt werden.

Das Schallschutzgutachten weise zudem noch weitere Mängel auf. So lägen für die gesamte Ortslage von Nister Bebauungspläne vor. Für die im Gutachten genannten „IP Nr. 1 und 2“, die nach dem Beurteilungspegel in der Nacht von 48,4 db(A) und 58,5 db(A) als „grenzwertig“ zu bezeichnen seien, liege der Bebauungsplan „Gewerbegebiet“ vor. Daraus gehe z.B. hervor, dass der „IP Rodenlandsweg 22“, der in den Unterlagen in einem Abstand von 151,27 m von der Fahrbahnmitte der B 414 angegeben ist, etwa 4 m näher zur Straße angesetzt werden müsste, da dies die kürzeste Distanz von der Straßenmitte zu einer möglichen Wohnbebauung darstelle.

Das in den Unterlagen als „IP Nr. 2“ bezeichnete maßgeblich nächste Gebäude befinde sich in einem Abstand von 30,05 m zur Fahrbahnmitte der B 414. Allerdings ist das Gebäude „Zum Drahtzug 17 A“ mit etwa 25 m zur Fahrbahnmitte noch näher an der Lärmquelle. Daher wären die Berechnungen auch mit diesen veränderten Zahlenwerten zu korrigieren.

Auch die prognostizierte Verkehrsstärke des Planfall 1, (vgl. Punkt 1.2. des Erläuterungsberichtes auf Seite 5) mit 12.600 Kfz/24 h und einem Schwerverkehr von 1.900 Fz/24 h wird bezweifelt.

Bei einer Prognose von 15 Jahren und einer stetigen Zunahme von 2 % des Gesamtverkehrs komme man bereits - basierend auf der Verkehrsbelastung aus dem Jahr 2015, die 11.296 Kfz/24 h aufweist - auf 15.203 Fz/24 h. Dies stelle im Gegensatz zum Planfall 1 der Verkehrsuntersuchung, die von einer DTV2025 von 12.600 Kfz/24 h ausgeht, einen um über 20 % höheren Wert dar.

Die Verbandsgemeinde erachtet es daher für erforderlich, dass Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der B 414 vorgesehen werden.

Hierzu hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung zutreffenderweise dargelegt, dass in einer „Schalltechnischen Untersuchung“ die Bestimmung der Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen im Einflussbereich einer Straßenbaumaßnahme anhand der Festsetzungen im geltenden Bebauungsplan vorgenommen wird. Sofern dieser nicht vorliegt, erfolgt die Bestimmung gemäß Flächennutzungsplan, ansonsten nach der tatsächlichen Nutzung.

Für das vorliegende Straßenbauvorhaben erfolgte die Bestimmung der Gebietsnutzung anhand des Flächennutzungsplanes der Verbandsgemeinde Hachenburg, obwohl für diesen Bereich ein aktueller Bebauungsplan „Gewerbegebiet“ vorliegt. Demnach wäre die Bestimmung der Gebietsnutzung im Ortsbereich Nister anhand des Bebauungsplanes durchzuführen gewesen. Dies ist vorliegend für die „Schalltechnische Untersuchung“ allerdings unschädlich, da die der Untersuchung zu Grunde gelegten Gebietsnutzungen bezüglich der Art der baulichen Nutzung bei beiden Plänen (Flächennutzungsplan und Bebauungsplan) identisch sind. Die der „Schalltechnischen Untersuchung“ zugrunde gelegte Festlegung der Gebietswidmung für

das maßgebende Gebäude „Rodenlandsweg 22“ (Immissionspunkt 1) liegt im Flächennutzungsplan als auch im Bebauungsplan im „Allgemeines Wohngebiet“ und das Gebäude „Zum Drahtzug 10“ (Immissionspunkt 2) befindet sich weiterhin im Gewerbegebiet. Die Beurteilung der Gebietsnutzung und darauf aufbauend die Festlegung der Immissionsgrenzwerte ist in der „Schalltechnischen Untersuchung“ somit nicht zu beanstanden.

Wenn die Verbandsgemeinde Hachenburg die Auffassung vertritt, dass die Lage der möglichen Wohnbebauung und nicht die tatsächlich vorhandene Bebauung in der Schalltechnischen Untersuchung zu Grunde zu legen ist, kann ihr darin nicht gefolgt werden.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sind in der 16. BImSchV Immissionsgrenzwerte festgesetzt, die beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen nicht überschritten werden dürfen. Die Immissionsgrenzwerte gelten für den Außenbereich an bereits bestehenden bzw. genehmigten bauliche Anlagen mit Räumen, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind (§ 42, Abs. 1 BImSchG, Ziffer 25, 2. Spiegelstrich der VLärmSchR 97). Der maßgebende Immissionsort ist die Außenfassade der zu schützenden Räume. Schutzgegenstände sind somit nicht die Gebiete, sondern die dort befindlichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereiches. Somit ist die Entfernung vom Emissionsort zum Immissionspunkt 1 wie in der Schalltechnischen Untersuchung ermittelt, nicht zu beanstanden. Eine Veranlassung der Verschiebung nach der Baulinie um 4 m näher zur Straße, wie von der VG Hachenburg gefordert, besteht nicht.

Auch die Berücksichtigung des Gebäudes „Zum Drahtzug 10“ als am nächsten zur B 414 gelegenes Gebäude mit Büronutzung (Gewerbegebiet) in der Schalltechnischen Untersuchung, war nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zutreffend. Wie bereits vorstehend erläutert, gelten die Immissionsgrenzwerte an bereits bestehenden bzw. genehmigten bauliche Anlagen mit Räumen, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind.

Das Gebäude „Zum Drahtzug 17 A“ ist nicht als schutzwürdiges Gebäude einzustufen, da es sich um eine Lagerhalle handelt. Dies ist auch dem seitens der Verbandsgemeinde eingereichten Auszug aus dem Katasterplan entsprechend der Schraffur des Grundrisses des Gebäudes zu entnehmen. Für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar hat der Vorhabenträger eine Erforderlichkeit einer Neuberechnung der Schalltechnischen Untersuchung verneint.

Ergänzend sei festgehalten, dass, soweit Gebäude neu errichtet werden, dies in Kenntnis des bestehenden bzw. planfestgestellten Verkehrsweges geschieht. Es obliegt dann der Baugenehmigungsbehörde durch entsprechende Festsetzungen in der Baugenehmigung dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen für das neu zu errichtende Gebäude in ausreichendem Maß Rechnung zu tragen.

Letztendlich erweisen sich auch die Bedenken der Verbandsgemeinde Hachenburg im Hinblick auf die Verkehrsstärken, die Prognosewerte und die „veraltete“ Lärmuntersuchung als unbegründet. Die Verbandsgemeinde Hachenburg erachtet das Schallschutzgutachten als

unzutreffend, da es im Jahr 2015, basierend auf Verkehrszahlen des Planfall 1 aus einem Gutachten vom 15.12.2010 für das Prognosejahr 2025 entworfen wurde. Somit wäre das Gutachten überaltert und müsste für das Prognosejahr 2034 neu erstellt werden.

Hierzu hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung ausgeführt, dass der übliche Prognosehorizont bei einer Schalltechnischen Untersuchung 10-15 Jahre beträgt. Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass dieser Zeitraum nach aktueller Rechtsprechung weder als strikter Richtwert noch als Mindestwert zu verstehen ist. Der Prognosezeitraum muss den Zeitpunkt der voraussichtlichen Verkehrseröffnung der Straße umfassen. Nach der derzeit gültigen Eckziffernprognose 2011 ergeben sich für die Jahre 2025 und 2030 identische Prognosefaktoren und somit ergeben sich für die Prognosejahre 2025 und 2030 übereinstimmende Verkehrszahlen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erscheint eine Verwirklichung des Straßenbauprojektes innerhalb von 10 Jahren als realistisch. Daher ist mit dem Prognosejahr 2025 (= 2030) ein ausreichender Korridor gewählt. Der Prognosehorizont war daher von der Planfeststellungsbehörde auch nicht zu beanstanden.

Gleiches gilt für die zur Erstellung der „Schalltechnischen Berechnung“ zu Grunde gelegten Verkehrszahlen. Diese wurden der amtlichen elektronischen Verkehrszählung 2015 entnommen und betragen DTV 2015 = 10.041 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 985 Kfz. Die in der Einwendung der VG Hachenburg genannten Verkehrsstärken für das Jahr 2015 mit DTV=11.296 Kfz und einem Schwerverkehrsanteil von 1.448 Kfz sind nicht korrekt wiedergegeben. Zudem hat die Verbandsgemeinde Hachenburg in ihrer Stellungnahme neben den zu hoch angesetzten Eingangswerten offensichtlich eine nicht übliche Berechnung angewendet und gelangt somit zu einem falschen Ergebnis.

Die in der Schalltechnischen Untersuchung des Vorhabenträgers berücksichtigten Verkehrszahlen mit  $DTV_{2025}=DTV_{2030}=12.600$  Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.900 Kfz für den zugrunde zu legenden Planfall 1 der Verkehrsuntersuchung, stellt somit einen Prognoseansatz dar, der, entgegen dem rückläufigen Trend (Verkehrszählung 2010 = 10.760 KFZ, davon 1.153 SV-KFZ), tatsächlich eine Zunahme darstellt. Der Planfall 1 der Verkehrsuntersuchung „Großräumige Verkehrsuntersuchung nördliches Rheinland- Pfalz/Westerwald (Korridor B 8 – B 414)“ vom 15.12.2010 des Ing.-Büros Vertec für das Prognosejahr 2025 (= Prognosezahlen 2030) berücksichtigt als zentralen Bestandteil der Planfallberechnungen einen Streckenausbau der B 8 / B 414 mit 2+1-Querschnitten auf verschiedenen Streckenabschnitten. Darüber hinaus sind hiernach Umbauten an Anschlussstellen sowie die Aufhebung von Anschlüssen entlang der Planungsachse vorgesehen. Es ergeben sich also aufgrund der strukturellen Streckenänderungen auch prognostizierte Änderungen der Verkehrszahlen, die mit einer Maximalwertbetrachtung in die Berechnungen eingegangen sind. Würden im Gegensatz dazu die amtlichen Verkehrszahlen aus dem Jahr 2015 mit der Eckziffernprognose auf das Jahr 2030 hochgerechnet, ergäbe sich ein erheblich geringeres Verkehrsaufkommen mit  $DTV_{2030}=10.463$  Kfz und einem Schwerverkehrsanteil von 1.134 Kfz.

Der Vorhabenträger bewegt sich daher mit der in der Schalltechnischen Berechnung durchgeführten Betrachtung hinsichtlich der Ermittlung der von seinem Vorhaben ausgehenden Lärmwirkungen somit „auf der sicheren Seite“.

Zudem sollte auch nicht übersehen werden, dass sich aufgrund der fortschreitenden Fahrzeugtechnik auch die Lärmemissionen der Fahrzeuge reduzieren werden.

Die Forderung der Verbandsgemeinde Hachenburg nach Erstellung einer neuen Schalltechnischen Untersuchung erweist sich daher als unbegründet und wird zurückgewiesen.

Die Methodik zur Lärmberechnung wurde durch den Vorhabenträger auch im Erörterungstermin nochmals erläutert, woraufhin kein ergänzendes Vorbringen durch den anwesenden Vertreter der VG Hachenburg erfolgte. Die Planfeststellungsbehörde geht daher von einer Erledigung der geltend gemachten Punkte im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren aus. Sollte dies nicht der Fall sein, so müssen eventuell noch verbliebene Forderungen der Verbandsgemeinde oder geltend gemachte Beeinträchtigungen gemeindlicher Belange im Rahmen der Abwägung aller Belange durch die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung der Planung zurücktreten und werden zurückgewiesen.

### **1.2 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die B 414 im betroffenen Bereich zugleich eine Militärstraße (MilStr.7432) darstellt und daher die Mindestanforderungen an Straßen des Militärstraßengrundnetzes gem. RABS für den militärischen Schwerlastverkehr einzuhalten seien. Diese Straßen sollen grundsätzlich eine Fahrbahnbreite von über 7,30 m aufweisen, mindestens aber auf freier Strecke die beschränkte Begegnungsmöglichkeit für militärische Schwerstfahrzeuge (3,75 m Breite) mit Fahrzeugen des allgemeinen Verkehrs (2,50 m Breite) zulassen. Eine Mindestbreite von 7,30 m sei grundsätzlich erforderlich. Wo dieses auf Grund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich ist, muss die Mindestbreite innerhalb der Sichtweite aber maximal im Abstand von 300 m auf einer Länge von 50 m erreicht werden, um den Begegnungsverkehr von Schwerlastfahrzeugen mit normalen Fahrzeugen zu ermöglichen.

Hierzu hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung auf die Stellungnahme des Bundesamtes dargelegt, dass er im Ausbaubereich der B 414 die Fahrbahnbreite von ca. 8,50 m im Bestand auf konstant 11,50 m verbreitert wird, wodurch eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie eine deutliche Steigerung der baulichen Substanz erreicht werden kann. Somit erfüllt die B 414 auch weiterhin die Mindestanforderungen an Straßen des Militärstraßengrundnetzes.

Im Übrigen hat der Vorhabenträger zugesagt, dass er den Beginn und das Ende der Baumaßnahme dem Landeskommmando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur rechtzeitig anzeigen wird (siehe Auflagenregelung in Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 1 des Planfeststellungsbeschlusses).

### **1.3 Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz**

Die Landwirtschaftskammer hat in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass bei der geplanten Verlegung eines unbefestigten Wirtschaftsweges zwischen Bau-Km 0+175 und ca. 0+560 südlich der B 414 die Wegebreite und die Anschlüsse gemäß dem heutigen, modernen Ausbaustandard landwirtschaftlicher Wirtschaftswege realisiert werden muss. Zudem müsse die Furt, die durch den "Hammergraben" angelegt werden soll, ebenfalls den Richtlinien zum landwirtschaftlichen Wegebau entsprechen. Weiterhin befürchtet die Landwirtschaftskammer, dass die Bundesstraße nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme durch den landwirtschaftlichen Verkehr nicht mehr genutzt werden dürfe. Letztendlich geht die Landwirtschaftskammer davon aus, dass die vorgesehene Versetzung eines Zaunes auf Kosten des Vorhabenträgers erfolgt, als auch eventuelle Schäden an landwirtschaftlichen Grundstücken durch den Vorhabenträger erstattet werden. Der Baulastträger müsse auch dafür Sorge tragen, dass alle Grenzmarkierungen im Bereich der Trasse und der Wirtschaftswege erhalten bleiben und ersichtlich sind.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu Stellung genommen und die Beachtung einiger Punkte zugesagt. So werden die Kosten für die Umsetzung des Zaunes durch den Straßenbaulastträger getragen. Zudem hat der Vorhabenträger zugesichert, dass er Schäden an landwirtschaftlich genutzten Grundstücken ordnungsgemäß entschädigen werde, sowie Grenzmarkierungen im Bereich der Trasse und Wirtschaftswege erhalten bleiben. Die Sicherung der Grenzsteine werde bei der Schlussvermessung erfolgen.

Weiterhin hat der LBM Diez in seiner Erwiderung dargelegt, dass durch die Verbesserung des Wirtschaftswegenetzes davon ausgegangen werden kann, dass weniger landwirtschaftliche Fahrzeuge die B 414 befahren werden, eine Nutzung der B 414 durch landwirtschaftlichen Verkehr aber auch weiterhin möglich sein wird.

Im Erörterungstermin vom 23. September 2020 erklärte sich die anwesende Vertreterin der Landwirtschaftskammer mit der Beibehaltung der bisherigen Breite des unbefestigten Wirtschaftsweges zwischen Bau-Km 0+175 und ca. 0+560 südlich der B 414 einverstanden. Mit dieser Maßnahme wird einer Forderung der betroffenen Landwirte Rechnung getragen und der dort vorgesehene Grunderwerb reduziert (siehe hierzu auch Auflagenregelung in Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 6 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Die Forderung der Landwirtschaftskammer, die Wegebreite und die Anschlüsse gemäß dem heutigen, modernen Ausbaustandard landwirtschaftlicher Wirtschaftswege, zu realisieren, wurde insoweit zurückgenommen.

Da im Erörterungstermin ansonsten keine entgegenstehenden oder ergänzenden Äußerungen durch die Vertreterin der Landwirtschaftskammer vorgetragen wurden, geht die Planfeststellungsbehörde von einer Erledigung der geltend gemachten Punkte im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren aus. Sollte dies nicht der Fall sein, so müssen eventuell noch verbliebene Forderungen der Landwirtschaftskammer oder geltend gemachte Beeinträchtigun-

gen landwirtschaftlicher Belange im Rahmen der Abwägung aller Belange durch die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung der Planung zurücktreten und werden zurückgewiesen.

## **2. Anerkannte Vereinigungen**

### **2.1 Naturschutzinitiative e.V**

Die Naturschutzinitiative e.V. hat sich im Anhörungsverfahren zu dem Straßenbauprojekt geäußert. Nach Einschätzung der Naturschutzinitiative führen die geplanten Maßnahmen zur Überwindung der Barrierefunktion der B 414 in die richtige Richtung, angesichts der Gesamtbelastung werden aber weitergehende Maßnahmen als notwendig erachtet.

Nach Überzeugung der Naturschutzinitiative ergibt sich bei Nister ein maßgeblicher Konflikt. Hier werde ein größeres zusammenhängendes Netzwerk der wertvollen Wälder, das den bewaldeten Höhenrücken des Nauberges mit dem Waldgebiet südlich von Hachenburg verbindet, durch die B 414 zerschnitten.

Obwohl das Nistertal selbst durch Grünland geprägt sei, komme diesem Teilabschnitt eine hohe Bedeutung als Korridor für die Biotopvernetzung zu. Belegt werde die Bedeutung dieses Korridors durch 3 Wildkatzenverkehrsoffer alleine für den vorliegenden Bauabschnitt und sein nahes Umfeld.

Aufgrund der Einsehbarkeit durch die gerade Streckenführung der B 414 im Planungsbereich werde die Durchschnittsgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge eher deutlich über dem erlaubten Niveau liegen. Aufgrund der höheren erzielbaren Fahrgeschwindigkeiten und des damit verbundenen erhöhten Tötungsrisikos sieht die NI. einen Verbotstatbestand nach §44 BNatschG gegeben.

Zudem müsse der geplante Bauabschnitt im Zusammenhang mit dem östlich in Richtung Kirburg anschließenden, bereits ausgebauten Abschnitt gesehen werden. In diesem Bereich seien an der Nordseite der Straße extrem hohe Gabionenwände eingebaut worden. Eine Straßenquerung für nichtfliegende Tiere sei hier nicht möglich. Zudem entstehe eine Fallsituation, da Tiere, die queren wollen, wieder auf die Straße zurückgeleitet würden. Damit erhöhe sich die Wahrscheinlichkeit für ein Verunfallen.

Die Naturschutzinitiative beurteilt die Gesamtsituation in dem Planungsbereich daher als unzureichend, insbesondere im Hinblick auf die wichtige Korridorfunktion für FFH-Arten.

Die vom Vorhabenträger vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen V 6.2 „Optimierung und Unterhaltung des östlichen Hammergrabens als trockene Kleintierpassage“ und V 6.1 „Einbau eines Wildtierdurchlasses“ mit einer lichten Breite von 1,50 m und einer lichten Höhe von 1,20 m werden für die „Verringerung von Barrierewirkung/Vernetzung faunistischer Lebensräume“ als nicht ausreichend angesehen.

Die Abmessungen des Wildtierdurchlasses werden zudem als zu gering erachtet, da bei der Länge unter der dreispurigen Straße eine zu große Enge entstehe. Außerdem wäre der Durchlass in dieser Dimensionierung nicht geeignet, einem Wolf oder Luchs die Querung der B 414 zu ermöglichen. Die Naturschutzinitiative fordert daher eine deutlich verbesserte Vernetzung, insbesondere in Bezug auf die Wildkatze. So seien entsprechende Querungshilfen für die Wildkatze alle 1,5 bis 2 km innerhalb des Wildkatzenlebensraumes anzustreben.

Hinsichtlich des Ameisenbläulings kritisiert die NI, dass die Bedeutung der im Verbreiterungsraum der Straße liegenden und verlorengehenden Flächen im Verhältnis zur angrenzenden Grünlandfläche nicht untersucht bzw. erläutert wurden. Gerade die Randbereiche weisen durch sich ändernde Feuchtigkeitsgradienten oft eine besonders gute Eignung für den Ameisenbläuling und seiner Wirtsameise aus, zumal diese Randbereiche weniger gedüngt, betreten oder befahren werden. Bei vielen Vorkommen des Ameisenbläulings zeige sich, dass sich die Vorkommen auf die Ränder konzentrieren. Hier sollte eine differenziertere Untersuchung, Darstellung und Bewertung erfolgen, um einschätzen zu können, ob artenschutzrechtliche Verbote vermieden werden können.

Weiterhin sieht die Naturschutzinitiative bei der Bilanzierung zwischen Konflikt und Ausgleich ein Kompensationsdefizit. Es wird eingeräumt, dass die Maßnahme A3 (1.670 m<sup>2</sup> - optimierte Pflege) und A2 – (2.108 m<sup>2</sup> - Reaktivierung einer mit Fichten besetzten Magerwiese) zusammen 3.778 m<sup>2</sup> ergeben, die der durch Versiegelung und Aufschüttung verlustig gehenden Habitatflächen des Ameisenbläulings von 3.200 m<sup>2</sup> gegenüberstehen. Jedoch könne man die Maßnahmen, nach Auffassung der NI, nur teilweise in die Bilanzierung einfließen lassen.

So betreffe die Teilmaßnahme A2 eine durch Fichten teilverbuschte Fläche, auf der aktuell keine Maculinea-Nachweise erzielt würden. Es sei somit eine sehr hohe Unsicherheit gegeben, ob es hier überhaupt zu einer Etablierung von Maculinea kommen werde. Die Maßnahme könne daher nur teilweise dem Flächenverlust gegenübergestellt werden. Auch sei bei dem Anrechnungsfaktor zu berücksichtigen, dass der teils orchideenreichen Fläche auch mit den Jungfichten ein naturschutzfachlicher Wert zukomme. In der Bilanzierung des Habitatverlustes des Falters sollte die Maßnahme aufgrund der Unsicherheiten nicht oder nur mit einem geringen Kompensationsansatz (z.B. 1:5) eingehen.

Ähnlich verhalte es sich bei der Optimierungsmaßnahme A3 mit 1.670 m<sup>2</sup>, bei der es sich scheinbar um eine Fläche mit bestehenden Maculinea-Vorkommen unter bisher defizitärer Pflege handele. Bei solchen Flächen könne eine Optimierung - wenn es funktioniere - nur zu einem Bruchteil (ggf. 1/3 der Eingriffsfläche) eingerechnet werden, da letztendlich keine neue Habitatflächen entsteht.

Somit stehe den verlustig gehenden Habitatflächen des Ameisenbläulings von rund 3.200 m<sup>2</sup> nur eine „echte Kompensation“ von grob 800 m<sup>2</sup> gegenüber. Von Überkompensation könne daher in keinem Fall geredet werden.

Die Naturschutzinitiative schlägt daher vor, dass der Vorhabenträger im Zuge der Baumaßnahme versuchen solle ein auf die Bedürfnisse des Falters zugeschnittenes Mahdregime bei extensiver Bewirtschaftung im Rahmen von Verträgen bzw. langfristigem Vertragsnaturschutz

zu installieren. Auch solle die Maßnahme A3<sub>CEF</sub> hinsichtlich der Vernetzung ausgeweitet werden. Aktuell gäbe es vom Ameisenbläuling besiedelte Grünlandflächen südlich und nördlich der B 414. Eine Vernetzung über die B 414 ist kaum möglich. Ein hoher Teil der nur wenig mobilen Falter dürfte beim Wechsel dem Straßenverkehr zum Opfer fallen.

Der vorgesehene Wildtierdurchlass habe für tagaktive Falter keine Vernetzungsfunktion, da diese nicht in enge Tunnelröhren einfliegen würden. Daher sollte an dieser Stelle eine großzügigere Unterführung geschaffen werden, die dann auch das verbleibende Defizit in der Vernetzung der Wildkatze lösen könnte.

Bei den Ausgleichsmaßnahmen sei zudem nicht ersichtlich, ob die Verfügbarkeit der Fläche bestehe und wie die dauerhafte Pflege gesichert werde. Nur sicher verfügbare Flächen können in eine Kompensation eingerechnet werden.

Abschließend erachtet die Naturschutzinitiative die Maßnahme V4<sub>CEF</sub>, bei der für die Entfernung eines Wasseramsel-Nistkastens die Bereitstellung von 2 neuen Nistkästen vorgesehen sei, als nicht ausreichend. Die Wasseramsel bevorzuge witterungsgeschützte Orte, wie sie in Unterführungen vorliegen (wo der Bruterfolg höher ist). Mehr der Witterung und ggf. der Flut ausgesetzte Kästen haben oft einen schlechten Bruterfolg. Daher fordert die NI nach Fertigstellung der Baumaßnahmen in den neuen Unterführungen zusätzlich weitere (mindestens 2) Nistkästen aufzuhängen.

Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung auf die Stellungnahme der Naturschutzinitiative, für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargelegt, dass die Bedeutung des Planungsraumes B 414 / B 8 für den Biotopverbund bekannt sei und nicht nur im Rahmen der vorliegenden landschaftspflegerischen Begleitplanung Beachtung gefunden habe.

Zur Prüfung des Wiedervernetzungsbedarfs im Rahmen des großräumigen Biotopverbundes für den Ausbau der B 414 (ÖKO-LOG 2015) wurde ein Gesamtkonzept im Hinblick auf erforderliche Querungshilfen im Zuge der B 414 im Bereich zwischen Hachenburg und Bad Marienberg aufgestellt. Es werden Maßnahmen aufgezeigt, mit denen die Biotopvernetzung in diesem Bereich insgesamt verbessert werden kann. Hierzu zählt auch die Etablierung einer Querungshilfe für Wildtiere in Form einer Wild- oder Grünbrücke. Unter Abwägung aller relevanten Umstände für die Standortwahl einer Grünbrücke in dem v.g. Abschnitt wurde der Standort Kirburg für den Bau einer Querungshilfe "als Wildbrücke nach MAQ (2008)" gegenüber dem Standort bei Nister bevorzugt. Der Bau dieser Wild- bzw. Grünbrücke wurde zwischenzeitlich auch konzipiert. Das Baurecht hierfür soll im Zusammenhang mit dem geplanten Anbau einer dritten Fahrspur im Zuge der B 414 zwischen Kirburg und Bad Marienberg erwirkt werden, insoweit wird der wichtigen Korridorfunktion für FFH-Arten angemessen Rechnung getragen.

Die Befürchtungen der NI, dass es durch das Straßenbauvorhaben zu einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko für Wildkatzen kommen werde, erweisen sich ebenfalls als unbegründet. Der in den Planunterlagen enthaltene Fachbeitrag Artenschutz kommt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zutreffend zu dem Schluss, dass aufgrund der vom Vorhabenträger getroffenen Vermeidungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG, insbesondere das Tötungsverbot, erfüllt werden. Das allgemeine Lebensrisiko

der Wildkatzenindividuen wird sich im Vergleich zur aktuellen Situation nicht signifikant ändern. Durch die in der Planung vorgesehenen Querungshilfen (Einbau eines Wildtierdurchlasses mit Strukturanbindung, Optimierung und Unterhaltung des Hammergrabens als trockene Kleintierpassage, Herstellung der Durchgängigkeit beim Umbau der L 281-Nisterbrücke) wird die Vernetzung des Korridors verbessert und ein Anstieg des betriebsbedingten Kollisionsrisikos vermieden. Zur funktionalen Herstellung dieser Maßnahmen werden auch geeignete Sperr- und Leiteinrichtungen etabliert.

Soweit die Naturschutzinitiative die Dimensionierung des Wildtierdurchlasses als nicht ausreichend erachtet, hatte der Vorhabenträger in seiner Erwiderung hierzu ausgeführt, dass auf Grund der örtlichen topografischen und hydraulischen Verhältnisse im Auebereich der Nister eine lichte Höhe von 1,20 m für einen trockenen Durchlass noch realisierbar erscheint. Zudem war er bereit über die bisher vorgesehene lichte Breite von 1,50 m hinaus, eine Aufweitung auf 2,50 m bis 3,0 m vorzunehmen. Da die NI im Erörterungstermin trotzdem die Auffassung vertrat, dass auch diese Dimensionierung noch zu gering sei, sagte der Vorhabenträger eine nochmalige Prüfung zu, ob eine weitere Aufweitung auf 5,0 m möglich sei. Diese, im Nachgang des Erörterungstermins durchgeführte Überprüfung, hat ergeben, dass, um die Funktionalität zur Verringerung von Barrierewirkung und besseren Vernetzung von Lebensräumen weiter zu optimieren, unter Berücksichtigung aller bautechnischen Voraussetzungen und Möglichkeiten, den Wildtierdurchlass auf eine Breite von 5,0 m und eine Höhe von 2,0 m aufzuweiten, realisierbar sei. Dem hat die Planfeststellungsbehörde durch die Auflagenregelung in Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 4 des Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

Als unzutreffend erweist sich die Auffassung der Naturschutzinitiative, dass die im Zuge des Straßenbauvorhabens verlustig gehenden Habitatflächen des Ameisenbläulings von rund 3.200 m<sup>2</sup> nicht ausreichend kompensiert werden bzw. die Untersuchung zur Betroffenheit des Ameisenbläulings nicht differenziert genug erfolgte.

Der LBM Diez hat in seiner Erwiderung auf die Stellungnahme der Naturschutzinitiative ausgeführt, dass das Vorkommen der Art „Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling“ (*Maculinea nausithous*) für die Straßenbaumaßnahme intensiv untersucht wurde. Dazu verweist der Vorhabenträger zutreffenderweise u.a. auf das faunistische Gutachten (Unterlage 12.4) mit der Karte „Fauna“ (Unterlage 12.4.1), die Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 5212-303 „Nistertal und Kropbacher Schweiz“ (Unterlage 12.5), den Erläuterungsbericht zum LBP (Unterlage 12) sowie den Maßnahmenplan (Unterlage 12.2). Die Unterlagen spiegeln eine hinreichende Begutachtung der Art Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling wider. Zudem wurde in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde ein umfangreiches Vermeidungskonzept in Verbindung mit vorlaufenden Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) entwickelt und in den vorliegenden Planunterlagen festgelegt. Insbesondere unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahme A 1 (Rückbau der Wehranlage Schneidmühle/Nisterhammer) und der „Schaffung von Ersatzlebensräumen für den Dunklen Ameisenbläuling“ (A2<sub>CEF</sub>) hat die Obere Naturschutzbehörde gegen die Umsetzung des Straßenbauvorhabens keine Bedenken.

Zudem hat die Planfeststellungsbehörde mit der Auflagenregelung in Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 5 sichergestellt, dass für die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen eine Flächenverfügbarkeit für den Vorhabenträger gegeben ist und auch eine dauerhafte Pflege gewährleistet werden kann.

Die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A2<sub>CEF</sub> hat der Vorhabenträger bereits auf der dafür vorgesehenen und geeigneten Fläche (im Landespflegerischen Begleitplan, Unterlage 12.2, wird im Maßnahmenblatt hierzu ausgeführt, dass die Fläche sich zur Entwicklung von Maculinea-Habitaten eignet) umgesetzt. Soweit dies durch die NI angezweifelt wird, verweist die Planfeststellungsbehörde ergänzend auf das faunistische Gutachten (Unterlage 12.4), in dem ausgeführt wird, dass der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling nördlich und südlich der Bundesstraße Nr. 414 nur in lediglich geringer Anzahl vorzufinden war. Zudem erfolgte gerade im Straßenrand und Böschungsbereich durch die Mahd der Bewirtschafter eine starke Reduzierung geeigneter Habitatflächen für den Falter, so dass in den Eingriffsbereichen der Straßenbaumaßnahme nicht mehr mit einem Vorkommen der Falter zu rechnen ist. Gleichwohl stellt die Planfeststellungsbehörde mit der Auflagenregelung in Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 7 dieses Planfeststellungsbeschlusses sicher, dass durch ein geeignetes Monitoring dafür Sorge getragen wird, dass ggfs. ergänzende Korrekturmaßnahmen ergriffen werden können.

Im Übrigen sind die vom Vorhabenträger vorgesehenen und mit der Oberen Naturschutzbehörde abgestimmten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A2<sub>CEF</sub> (Entwicklung von Maculinea-Habitatflächen) und A3<sub>CEF</sub> (Optimierung von Maculinea-Habitatflächen), nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde – auch in dem vorgesehenen Umfang – ausreichend, um geeignete Ausweichhabitate für den Verlust von Habitatflächen für *Maculinea nausithous*, im erforderlichen Umfang, anzubieten. Ein kompensatorisches Defizit, wie von der Naturschutzinitiative befürchtet, ist daher nicht gegeben.

Soweit die Naturschutzinitiative die Bereitstellung von 2 neuen Nistkästen als Ersatzbrutstätten für die Wasseramsel als nicht ausreichend betrachtet hat der Vorhabenträger erläutert, dass die Bereitstellung von Ersatzbrutstätten in Form von Wasseramsel-Nistkästen beim LBM Diez bereits seit vielen Jahren mit gutem Erfolg im Zusammenhang mit der Sanierung oder dem Ersatzneubau von Brücken praktiziert wird. Der Vorhabenträger wird die Ersatzbrutstätten so anbringen, dass sie an ihren Standort dauerhaft verbleiben können. Die fachgerechte Anbringung von zwei zusätzlichen Wasseramsel-Nistkästen in der Brücke nach deren Fertigstellung wird vom LBM Diez in Ergänzung der Maßnahme V4<sub>CEF</sub> vorgesehen (vergl. Auflagenregelung in Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 8 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die Planfeststellungsbehörde geht abschließend davon aus, dass den Anregungen der Naturschutzinitiative mit der vorliegenden Planung sowie der Stellungnahme des Vorhabenträgers und den vorstehenden Ausführungen Rechnung getragen wurde. Sollte dies nicht der Fall sein, so müssen eventuell verbliebene naturfachliche Bedenken gegen das Ausbaurvorhaben im Rahmen der Abwägung aller Belange durch die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung der Planung zurücktreten und werden zurückgewiesen.

### **3. Privatbetroffene**

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 und Einwender/in Nr. 2**

Einwender/in Nr. 1 und Einwender/in Nr. 2 sind durch das Ausbauvorhaben nicht unmittelbar grundstücksbetroffen. In dem inhaltsgleichen Einwand wird vorgetragen, dass der Hammergraben mit einem neuen Zulauf für Wasser aus der Nister versehen werden sollte, da ansonsten ein altes Wasserrecht der Einwender nicht mehr ausgeübt werden könnte.

Obgleich die Frage nach dem hier in Rede stehenden Wasserrecht nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sein kann, hat sich die Planfeststellungsbehörde damit eingehend auseinandergesetzt. In einer umfangreichen E-Mail-Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde vom 11. Dezember 2019 stellt diese klar, dass ein eigenständiges Wasserrecht der Anlieger des Hammergrabens, wie von den Einwendern vorgetragen, nicht besteht.

Ein im Wasserbuch unter der Nummer A I 653 eingetragenes Wasserrecht sei zwischenzeitlich im Wasserbuch gelöscht und ein daran gekoppelter Anspruch auf einen Zulauf von Wasser aus der Nister in den Hammergraben zur Entnahme bestehe somit ebenfalls nicht mehr.

Soweit die Einwender ein eigenständiges Recht zur Wasserentnahme aus dem Hammergraben wünschen, wäre eine entsprechende Antragstellung bei der Unteren Wasserbehörde (Kreisverwaltung des Westerwaldkreises) vorzunehmen. In diesem, mit eigenen Rechtsmitteln ausgestatteten Verfahren, kann die Untere Wasserbehörde das Ansinnen der Einwender einer abschließenden Regelung zuführen.

Einwender/in Nr. 1 hat im Erörterungstermin am 23. September 2020 in der Nauberghalle in Nister ergänzend ein Schreiben vorgelegt, in dem ersucht wurde das Biotop „Altes Nisterbett“ mit Wasser zu versorgen. Hierzu hatte der anwesende Vertreter der Oberen Wasserbehörde erwidert, dass von den Wasserbehörden vorgesehen sei, das „Alte Nisterbett“ durch eine Zuleitung mit Wasser aus der Nister zu speisen, um eine Versorgung des Biotops mit Wasser zu gewährleisten.

Ergänzend legte Einwender/in Nr. 1 eine Vereinbarung zwischen einem Ehepaar und der Bundesrepublik Deutschland - datiert auf den 12. und 17. Dezember 1968 - vor, welche dokumentieren soll, dass als Ausfluss des Planfeststellungsbeschlusses für den Bau der Umgehung Hachenburg ein Recht auf Versorgung von Weidevieh mit Wasser bestehen würde. Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass damit eine reine Entschädigungsregelung getroffen wurde, die sich auf ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren für die Umgehung Hachenburg bezogen hat. In dem hier vorliegenden Planfeststellungsverfahren für den Anbau

zweier Überholfahrstreifen an der B 414 bei Nister bestand daher kein Anlass sich mit dieser Entschädigungsregelung auseinanderzusetzen.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird somit davon ausgegangen, dass kein entscheidungserheblicher Einwand mehr vorliegt. Sollte dies nicht der Fall sein werden die Einwendungen aus den dargelegten Gründen und dem Hinweis auf die Notwendigkeit des Projektes zurückgewiesen.

### **Einwender/in Nr. 3**

Ausweislich des offengelegten Grunderwerbsverzeichnisses ist Einwender/in Nr. 3 nicht als Eigentümer/in unmittelbar durch das Vorhaben betroffen. Gleichwohl wird die Inanspruchnahme der Grundstücke Gemarkung Hachenburg, Flur 70, Flurstücke 2/2 und 6 für das Ausbauvorhaben abgelehnt, da dadurch nicht unbeträchtliche Einkommenseinbußen hervorgerufen würden. Bei dem Flurstück 2/2 (15.181 m<sup>2</sup> groß) ist der Erwerb von 665 m<sup>2</sup> vorgesehen, von dem Flurstück 6 (15.450 m<sup>2</sup> groß) sollen 49 m<sup>2</sup> erworben werden. Nach Auffassung von Einwender/in Nr. 3 sollte zur Vermeidung der v.g. Inanspruchnahme die Planung auf südlich der B 414 gelegene Flächen verlagert werden. Zudem sollte die B 414 auch weiterhin durch landwirtschaftliche Fahrzeuge genutzt werden dürfen.

Unabhängig von der Frage der unmittelbaren Betroffenheit von Einwender/in Nr. 3 hat sich die Planfeststellungsbehörde mit den vorgetragenen Einwänden auseinandergesetzt.

Sollte mit der Formulierung, dass das Vorhaben „nicht unbeträchtliche Einkommenseinbußen hervorrufen würde“, der Einwand einer drohenden Existenzgefährdung ausgesprochen worden sein, erweist sich dieser Einwand als unbegründet. Zur Klärung der Frage, ob ein landwirtschaftlicher Betrieb infolge eines planfestzustellenden Vorhabens in seiner Existenz gefährdet oder gar vernichtet zu werden droht, bedarf es grundsätzlich zwar der Begutachtung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen. Allerdings kann nach der einschlägigen Rechtsprechung ein Verlust an Eigentumsflächen oder langfristig gesicherter Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu 5% einen Betrieb in der Regel nicht gefährden. Auf der Basis der Gesamtgröße der v.g. Grundstücke von 30.631 m<sup>2</sup> der in Rede stehenden Flächen werden durch das Straßenbauvorhaben ca. 714 m<sup>2</sup> dauerhaft erworben, also 2,33 % der Gesamtfläche. Die Planfeststellungsbehörde konnte daher, auch ohne Einholung eines Sachverständigengutachtens, davon ausgehen, dass angesichts dieser Größenordnung von einer Existenzgefährdung infolge der durch den Straßenbau bedingten Inanspruchnahme des Grundstückes keine Rede sein kann. Aus den Ausführungen von Einwender/in Nr. 3 lassen sich auch keine hinreichenden Anhaltspunkte für eine Existenzgefährdung ersehen.

Doch auch für den Fall, dass sich eine Existenzgefährdung als Folge des Straßenbaus ergeben sollte, würde dies der Planfeststellung der hier in Rede stehenden Ausbaumaßnahme gleichwohl nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit am Ausbau der B 414 in dem vorliegend planfestgestellten Bereich - auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes - den entgegenstehenden Interessen des landwirtschaftlichen Betriebes am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten

verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. Die möglichen Folgen der Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes wären dabei in Kauf zu nehmen, da größere Änderungen der Planung, die zu einer Abwendung der Existenzgefährdung vorgenommen werden müssten, auf Grund der vorhandenen Zwangspunkte und im Interesse der Ausgewogenheit der Planung nicht in Betracht kommen. In diesen Fällen wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche bis zu einem Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes reichen. Zur Frage der Entschädigung wird auf die untenstehenden Ausführungen verwiesen.

Der Anregung das Vorhaben auf südlich der B 414 gelegene Flächen zu verlegen, stehen einerseits naturschutzrechtliche Bestimmungen (FFH-Gebiet „Nistertal und Kropbacher Schweiz“, Vogelschutzgebiet „Westerwald“) und andererseits das gesetzliche geschützte Überschwemmungsgebiet der Nister entgegen. Darüber hinaus werden die dortigen Flächen für die naturschutzfachliche Kompensation der Ortsgemeinde Nister genutzt und sind in der Biotopkartierung des Landes erfasst. Auf Grund dieser Zwangspunkte würde die vorgeschlagene Variante keine umsetzbare Alternative darstellen. Der Einwand erweist sich daher als unbegründet und wird aufgrund der dargelegten Ausführungen zurückgewiesen.

Auch nach Abschluss der Ausbaumaßnahme kann die B 414 durch landwirtschaftliche Fahrzeuge befahren werden, soweit diese die Anforderungen der Straßenverkehrsordnung bzw. der Straßenverkehrszulassungsverordnung erfüllen. Eine Nutzungsänderung oder Beschränkung wurde durch den Vorhabenträger nicht beantragt und ist daher auch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Ungeachtet dessen erachtet die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabenträger verfolgte Planungskonzeption namentlich auch im Hinblick auf die Herstellung einer Entwässerungsmulde und den Fahrstreifenanbau, auch unter Berücksichtigung der damit verbundenen notwendigen Grundstücksinanspruchnahme, für sachgerecht und ermessensfehlerfrei. Die Inanspruchnahme der Grundstücke ist daher unumgänglich. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange sind als vorrangig zu bewerten und die insoweit notwendigen Grundstücksinanspruchnahmen sind demgegenüber zumutbar und hinzunehmen. Selbstverständlich hat der Vorhabenträger hierfür nach Maßgabe der geltenden gesetzlichen Bestimmungen eine entsprechende Entschädigung zu leisten.

Die Regelung der Entschädigungsfragen ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses (vergl. Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung zu ersehen ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss mit seiner enteignenden Vorwirkung für die Inanspruchnahme der Grundstücke mit dem vorstehend aufgeführten Umfang den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Im Erörterungstermin am 23. September 2020 in der Nauberghalle in Nister wurde durch Einwender/in Nr. 3 ergänzend ein Schreiben vorgelegt, sowie eine Vereinbarung zwischen einem

Ehepaar und der Bundesrepublik Deutschland - datiert auf den 12. und 17. Dezember 1968 – welche dokumentieren soll, dass als Ausfluss des Planfeststellungsbeschlusses für den „Bau der Umgehung Hachenburg“ ein Recht auf Versorgung von Weidevieh mit Wasser bestehen würde. Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass damit eine reine Entschädigungsregelung getroffen wurde, die sich auf ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren für die Umgehung Hachenburg bezogen hat. In dem hier vorliegenden, von dem damaligen Verfahren losgelösten Planfeststellungsverfahren für den Anbau zweier Überholfahrstreifen an der B 414 bei Nister bestand daher auch kein Anlass sich mit dieser Entschädigungsregelung auseinanderzusetzen.

Zudem bittet Einwender/in Nr. 3 darum, rechtzeitig über den Baubeginn informiert zu werden, um betriebsinterne Abläufe koordinieren zu können. Ein jederzeitiger Zugang zu den zu bewirtschaftenden landwirtschaftlichen Flächen sollte während der Bauzeit ebenfalls gegeben sein. Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass der Vorhabenträger, wie bei vergleichbaren Ausbaumaßnahmen üblich, darum bemüht sein wird während der gesamten Bauzeit eine Erreichbarkeit der zu bewirtschaftenden Flächen, zu ermöglichen. Hierfür werden die auszuführenden Bauarbeiten üblicherweise mit den jeweiligen betroffenen Bewirtschaftern rechtzeitig abgestimmt bzw. koordiniert, um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

Der Anregung, dass zur Vermeidung von Müllansammlungen auf den Anrainerflächen bzw. zur Verhinderung von rechtswidrigen Abbiegevorgängen auf den Wirtschaftsweg eine durchgängige Leitplanke oder eine dichte Böschungsbepflanzung angebracht werden sollte, hatte der Vorhabenträger bereits im Erörterungstermin zutreffenderweise entgegnet, dass es nicht Aufgabe des Vorhabenträgers sei verkehrswidriges Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu verfolgen oder dieses zu überwachen. Dies ist vielmehr den Straßenverkehrsbehörden und den Ordnungsbehörden vorbehalten.

Insoweit gefordert wurde, dass der Wirtschaftsweg möglichst so gestaltet werden sollte, dass er keine Anreize als alternative Straßennutzung schafft, verweist die Planfeststellung zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen bei der Verbandsgemeinde Hachenburg. Daraus geht hervor, dass der Wiesenweg mit 2 geschotterten Fahrspuren innerhalb der Fahrwegparzelle angelegt wird.

Abschließend stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass unter Abwägung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte eine Änderung der Planung nicht in Betracht kommt. Hinsichtlich der diesbezüglichen Einzelheiten wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses verwiesen.

#### **Einwender/in Nr. 4**

Einwender/in Nr. 4 ist, ausweislich des offengelegten Grunderwerbsverzeichnisses, als Miteigentümer/in des Grundstückes Gemarkung Hachenburg, Flur 70, Flurstücke 2/2 (15.181 m<sup>2</sup> groß) durch den vorgesehenen Erwerb von 665 m<sup>2</sup> unmittelbar durch das Vorhaben betroffen.

Es wird gefordert, statt der v.g. Inanspruchnahme, die Planung auf südlich der B 414 gelegene Flächen zu verlagern, da die vorgesehene Flächeninanspruchnahme „nicht unbedeutliche Einkommenseinbußen hervorrufen würde“. Zudem sollte die Wasserzuführung zum Hammergraben wiederhergestellt werden.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass der Forderung, das Vorhaben auf südlich der B 414 gelegene Flächen zu verlegen, einerseits naturschutzrechtliche Bestimmungen (FFH-Gebiet „Nistertal und Kroppacher Schweiz“, Vogelschutzgebiet „Westerwald“) und andererseits das gesetzliche geschützte Überschwemmungsgebiet der Nister entgegenstehen. Darüber hinaus werden die dortigen Flächen für die naturschutzfachliche Kompensation der Ortsgemeinde Nister genutzt und sind in der Biotopkartierung des Landes erfasst. Auf Grund dieser Zwangspunkte würde die geforderte Flächenverlegung keine umsetzbare Alternative darstellen. Der Einwand erweist sich daher als unbegründet und wird aufgrund der dargelegten Ausführungen zurückgewiesen.

Sollte mit der Formulierung, dass das Vorhaben „nicht unbedeutliche Einkommenseinbußen hervorrufen würde“, der Einwand einer drohenden Existenzgefährdung ausgesprochen worden sein, erweist sich dieser Einwand als unbegründet. Zur Klärung der Frage, ob ein landwirtschaftlicher Betrieb infolge eines planfestzustellenden Vorhabens in seiner Existenz gefährdet oder gar vernichtet zu werden droht, bedarf es grundsätzlich zwar der Begutachtung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen. Allerdings kann nach der einschlägigen Rechtsprechung ein Verlust an Eigentumsflächen oder langfristig gesicherter Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu 5% einen Betrieb in der Regel nicht gefährden. Auf der Basis der Gesamtgröße des v.g. Grundstückes von 15.181 m<sup>2</sup> der in Rede stehenden Flächen werden durch das Straßenbauvorhaben ca. 665 m<sup>2</sup> dauerhaft erworben, also 4,38 % der Gesamtfläche. Die Planfeststellungsbehörde konnte daher, auch ohne Einholung eines Sachverständigenutachtens, davon ausgehen, dass angesichts dieser Größenordnung von einer Existenzgefährdung infolge der durch den Straßenbau bedingten Inanspruchnahme des Grundstückes keine Rede sein kann. Aus den Ausführungen von Einwender/in Nr. 4 lassen sich auch keine hinreichenden Anhaltspunkte für eine Existenzgefährdung ersehen.

Doch auch für den Fall, dass sich eine Existenzgefährdung als Folge des Straßenbaus ergeben sollte, würde dies der Planfeststellung der hier in Rede stehenden Ausbaumaßnahme gleichwohl nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit am Ausbau der B 414 in dem vorliegend planfestgestellten Bereich - auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes - den entgegenstehenden Interessen des landwirtschaftlichen Betriebes am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. Die möglichen Folgen der Existenzgefährdung des land-

wirtschaftlichen Betriebes wären dabei in Kauf zu nehmen, da größere Änderungen der Planung, die zu einer Abwendung der Existenzgefährdung vorgenommen werden müssten, auf Grund der vorhandenen Zwangspunkte und im Interesse der Ausgewogenheit der Planung nicht in Betracht kommen. In diesen Fällen wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche bis zu einem Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes reichen. Zur Frage der Entschädigung wird auf die nachstehenden Ausführungen verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die vom Vorhabenträger verfolgte Planungskonzeption, namentlich auch im Hinblick auf die Herstellung einer Entwässerungsmulde und den Fahrstreifenanbau, auch unter Berücksichtigung der damit verbundenen notwendigen Grundstücksinanspruchnahme, für sachgerecht und ermessensfehlerfrei. Die Inanspruchnahme des Grundstückes ist daher unumgänglich. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange sind als vorrangig zu bewerten und die insoweit notwendige Grundstücksinanspruchnahme ist demgegenüber zumutbar und hinzunehmen. Selbstverständlich hat der Vorhabenträger hierfür nach Maßgabe der geltenden gesetzlichen Bestimmungen eine entsprechende Entschädigung zu leisten.

Die Regelung der Entschädigungsfragen ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses (vergl. Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung zu ersehen ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss mit seiner enteignenden Vorwirkung für die Inanspruchnahme des Grundstückes in dem vorstehend aufgeführten Umfang den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Zu der Forderung die Wasserführung zum Hammergraben wiederherzustellen, verweist die Planfeststellungsbehörde auf eine verfahrensgegenständliche Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde vom 11. Dezember 2019. Darin wird umfassend dargelegt, dass ein selbstständiges Wasserrecht der Anlieger für den Hammergraben nicht besteht. Sollte dies jedoch gewünscht werden, so ist bei der zuständigen Unteren Wasserbehörde (Kreisverwaltung des Westerwaldkreises) ein eigenständiges Recht zur Entnahme von Wasser aus dem Hammergraben (ggfs. mit neuem Zulauf in den Hammergraben) zu beantragen. In diesem, mit eigenen Rechtsmitteln ausgestatteten Verfahren, kann die Untere Wasserbehörde das Ansinnen der/des Einwenderin/Einwenders einer abschließenden Regelung zuführen.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird abschließend von der Erledigung des Einwandes ausgegangen. Sollte dies nicht der Fall sein werden die Einwendungen aus den dargelegten Gründen und dem Hinweis auf die Notwendigkeit des Projektes zurückgewiesen.

### **Einwender/in Nr. 5**

Durch den Flächenerwerb von 49 m<sup>2</sup> aus dem Flurstück 6 (15.450 m<sup>2</sup> groß), Gemarkung Hachenburg, Flur 70 ist Einwender/in Nr. 5 unmittelbar durch das Vorhaben betroffen.

In dem Einwand wird gefordert die die Planung auf südlich der B 414 gelegene Flächen zu verlagern, da die vorgesehene Flächeninanspruchnahme „nicht unbeträchtliche Werteverluste“ bedeuten würden.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass der Forderung, das Vorhaben auf südlich der B 414 gelegene Flächen zu verlegen, einerseits naturschutzrechtliche Bestimmungen (FFH-Gebiet „Nistertal und Kroppacher Schweiz“, Vogelschutzgebiet „Westerwald“) und andererseits die Anforderungen für das gesetzliche geschützte Überschwemmungsgebiet der Nister entgegenstehen. Darüber hinaus werden die dortigen Flächen für die naturschutzfachliche Kompensation der Ortsgemeinde Nister genutzt und sind in der Biotopkartierung des Landes erfasst. Auf Grund dieser Zwangspunkte würde die geforderte Flächenverlegung keine umsetzbare Alternative darstellen. Der Einwand erweist sich daher als unbegründet und wird aufgrund der dargelegten Ausführungen zurückgewiesen.

Sollte mit der Formulierung, dass das Vorhaben „nicht unbeträchtliche Werteverluste hervorrufen würde“, der Einwand einer drohenden Existenzgefährdung ausgesprochen worden sein, erweist sich dieser Einwand als unbegründet. Zur Klärung der Frage, ob ein landwirtschaftlicher Betrieb infolge eines planfestzustellenden Vorhabens in seiner Existenz gefährdet oder gar vernichtet zu werden droht, bedarf es grundsätzlich zwar der Begutachtung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen. Allerdings kann nach der einschlägigen Rechtsprechung ein Verlust an Eigentumsflächen oder langfristig gesicherter Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu 5% einen Betrieb in der Regel nicht gefährden. Auf der Basis der Gesamtgröße des v.g. Grundstücke von 15.450 m<sup>2</sup> der in Rede stehenden Fläche werden durch das Straßenbauvorhaben ca. 49 m<sup>2</sup> dauerhaft erworben, also 0,31 % der Gesamtfläche. Die Planfeststellungsbehörde konnte daher, auch ohne Einholung eines Sachverständigengutachtens, davon ausgehen, dass angesichts dieser Größenordnung von einer Existenzgefährdung infolge der durch den Straßenbau bedingten Inanspruchnahme des Grundstückes keine Rede sein kann. Aus den Ausführungen von Einwander/in Nr. 5 lassen sich auch keine hinreichenden Anhaltspunkte für eine Existenzgefährdung ersehen.

Doch auch für den Fall, dass sich eine Existenzgefährdung als Folge des Straßenbaus ergeben sollte, würde dies der Planfeststellung der hier in Rede stehenden Ausbaumaßnahme gleichwohl nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit am Ausbau der B 414 in dem vorliegend planfestgestellten Bereich - auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung des Betriebes - den entgegenstehenden Interessen des landwirtschaftlichen Betriebes am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. Die möglichen Folgen der Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes wären dabei in Kauf zu nehmen, da größere Änderungen der Planung, die zu einer Abwendung der Existenzgefährdung vorgenommen werden müssten, auf Grund der vorhandenen Zwangspunkte und im Interesse der Ausgewogenheit der Planung nicht in Betracht kommen. In diesen Fällen wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche bis zu einem Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes reichen. Zur Frage der Entschädigung wird auf die nachstehenden Ausführungen verwiesen.

Ungeachtet dessen erachtet die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabenträger verfolgte Planungskonzeption namentlich auch im Hinblick auf die Herstellung einer Entwässerungsmulde und den Fahrstreifenanbau, auch unter Berücksichtigung der damit verbundenen notwendigen Grundstücksinanspruchnahme, für sachgerecht und ermessensfehlerfrei. Die Inanspruchnahme des Grundstückes ist daher unumgänglich. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange sind als vorrangig zu bewerten und die insoweit notwendige Grundstücksinanspruchnahme sind demgegenüber zumutbar und hinzunehmen. Selbstverständlich hat der Vorhabenträger hierfür nach Maßgabe der geltenden gesetzlichen Bestimmungen eine entsprechende Entschädigung zu leisten.

Die Regelung der Entschädigungsfragen ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses (vergl. Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung zu ersehen ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss mit seiner enteignenden Vorwirkung für die Inanspruchnahme des Grundstückes mit dem vorstehend aufgeführten Umfang den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird abschließend von der Erledigung des Einwandes ausgegangen. Sollte dies nicht der Fall sein werden die Einwendungen aus den dargelegten Gründen und dem Hinweis auf die Notwendigkeit des Projektes zurückgewiesen.

### **Einwender/in Nr. 6 und Einwender/in Nr. 7**

Wie dem offengelegten Grunderwerbsverzeichnis entnommen werden kann, ist lediglich Einwender/in Nr. 6 unmittelbar durch das Vorhaben grundstücksbetroffen. Dennoch wurde von beiden der gleichlautende Einwand vorgetragen, dass man mit einer Flächeninanspruchnahme nur dann einverstanden sei, wenn als Ersatz hofnahe Flächen durch den Vorhabenträger bereitgestellt werden würden. Weiterhin wird die geplante Errichtung einer Furt bei Station 0+590 als Ersatz für ein Brückenbauwerk abgelehnt, da die eigenen Wiesen ganzjährig erreichbar bleiben müssten und eine Furt möglicherweise dazu führe, dass ein Passieren mit landwirtschaftlichen Maschinen erschwert werde. Auch würden sich die Tiere, unabhängig vom Wasserstand, leichter über eine Brücke treiben lassen.

Von den hier in Rede stehenden Grundstücksflächen Gemarkung Nister, Flur 24, Flurstück 75 (43.896 m<sup>2</sup> groß) sollen 807 m<sup>2</sup> erworben und 19 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden, wobei letztere Fläche nach Abschluss der Arbeiten wieder in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt wird. Zudem sollen von dem Grundstück Gemarkung Hachenburg, Flur 70, Flurstück 14 (11.632 m<sup>2</sup>) insgesamt 749 m<sup>2</sup> erworben und 22 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Auch hier wird die zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehene Fläche wieder in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die Regelung der Entschädigungsfragen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses (vergl. Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses) ist. Wie dieser Auflagenregelung entnommen werden kann, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss mit seiner enteignenden Vorwirkung für die Inanspruchnahme der Grundstücke mit dem vorstehend aufgeführten Umfang den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Verfahren vorbehalten. Hierbei gilt der Grundsatz, dass eine Entschädigung in Geld erfolgt. Zur Abwendung einer feststehenden Existenzgefährdung eines Vollerwerbslandwirtes könnte Tauschland jedoch ein adäquates Mittel sein. Eine solche Existenzgefährdung wurde von den Einwendern nicht vorgetragen.

Trotzdem hat die Planfeststellungsbehörde diese Thematik beleuchtet. Zur Klärung der Frage, ob ein landwirtschaftlicher Betrieb infolge eines planfestzustellenden Vorhabens in seiner Existenz gefährdet oder gar vernichtet zu werden droht, bedarf es grundsätzlich zwar der Begutachtung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen. Allerdings kann nach der einschlägigen Rechtsprechung ein Verlust an Eigentumsflächen oder langfristig gesicherter Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu 5% einen Betrieb in der Regel nicht gefährden. Auf der Basis der Gesamtgröße der v.g. Grundstücke von 55.528 m<sup>2</sup> der in Rede stehenden Fläche werden durch das Straßenbauvorhaben ca. 1.556 m<sup>2</sup> dauerhaft erworben, also 2,8 % der Gesamtfläche. Die Planfeststellungsbehörde konnte daher, auch ohne Einholung eines Sachverständigengutachtens, davon ausgehen, dass angesichts dieser Größenordnung von einer Existenzgefährdung infolge der durch den Straßenbau bedingten Inanspruchnahme des Grundstückes keine Rede sein kann. Aus den Ausführungen der Einwender lassen sich zudem auch keine hinreichenden Anhaltspunkte für eine Existenzgefährdung ersehen.

Ein Anspruch auf die Bereitstellung von Tauschland besteht daher nicht. Die Planfeststellungsbehörde hat allerdings keine Bedenken, wenn der Vorhabenträger auf freiwilliger Basis die Möglichkeit hat, Tauschflächen zur Verfügung zu stellen. Sollte dies aber nicht möglich sein verbleibt es bei einer Entschädigung in Geld.

Doch auch für den Fall, dass sich eine Existenzgefährdung als Folge des Straßenbaus ergeben sollte, würde dies der Planfeststellung der hier in Rede stehenden Ausbaumaßnahme gleichwohl nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit am verkehrsgerechten Ausbau der B 414 in dem vorliegend planfestgestellten Bereich auch unter Inkaufnahme möglicher Existenzgefährdungen einzelner Betriebe den entgegenstehenden Interessen der Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. Die möglichen Folgen der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe wären dabei in Kauf zu nehmen, da größere Änderungen der Planung, die zu einer Abwendung der Existenzgefährdung vorgenommen werden müssten, auf Grund der vorhandenen Zwangspunkte und im Interesse der Ausgewogenheit der Planung nicht in Betracht kommen. In diesen Fällen wäre der Betriebsinhaber auf

das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche bis zu einem Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes reichen.

Im Erörterungstermin vom 23. September 2020 schlugen die Einwender vor, den vorhandenen Wiesenweg entlang der Parzelle Gemarkung Nister, Flur 24, Flurstück 75 in der bisherigen Breite von 3,50 m zu belassen, um die Inanspruchnahme ihrer Grundstücksfläche zu reduzieren. Da auch die anwesende Vertreterin der Landwirtschaftskammer keine Bedenken vortrug, hat der Vorhabenträger die Planung entsprechend geändert. Mithin reduziert sich der Grunderwerb von 807 m<sup>2</sup> auf ca. 653 m<sup>2</sup> (siehe auch Auflagenregelung in Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 6 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Zudem wurde im Erörterungstermin vereinbart, dass durch den Vorhabenträger geprüft werden sollte, ob zur Vermeidung der Herstellung einer Furt stattdessen ein Rohr (DN 500) oder ein Plattenbauwerk aus Beton eingebaut werden könnte. Für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar führt der Vorhabenträger hierzu aus, dass aus landespflegerischer Sicht beide vorgeschlagenen Alternativen nicht in Betracht kommen.

Mit dem Einbau der Furt wird die bestehende „Durchlass-Situation“ am Hammergraben am Wenigsten verändert, da hier faktisch die im Bestand vorhandene Wirtschaftswegebrücke (als Verbreiterung der B 414) vorhanden ist. Mit dem Anbau des 3. Fahrstreifens im Bereich der derzeitigen Wirtschaftswegebrücke verbleibt somit diese Situation hinsichtlich der Länge des Durchlasses mehr oder weniger unverändert. Insoweit wird dem Gebot der Eingriffsvermeidung mit der Führung des Wirtschaftsweges über die Furt Rechnung getragen. Eine weitere Verlängerung des Gewässerdurchlasses durch ein Plattenbauwerk bzw. durch eine Verrohrung würde die Verschattung in diesem Durchlass erheblich vergrößern und in der Folge die gewünschte Durchgängigkeit für passierende Tiere aller Voraussicht nach erheblich einschränken. Mit der Anlegung der Furt wird der hohen naturschutzfachlichen Bedeutung des Gewässerabschnittes zwischen der Nister (südlich der B 414) und deren historischen Bachbett (nördlich der B 414) Rechnung getragen. Insbesondere stellt der unter dem Bauwerk verlaufende Hammergraben für Kleintiere und wassergebundene Tierarten eine verbindende Leitlinie bzw. Passage zwischen der Nister und dem historischen Nisterverlauf dar. Unter Abwägung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte kommt eine Änderung der Planung hinsichtlich der anzulegenden Furt nicht in Betracht.

Ungeachtet dessen betrachtet die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabenträger verfolgte Planungskonzeption namentlich auch im Hinblick auf die Herstellung einer Entwässerungsmulde, den Fahrstreifenanbau und die Anlegung einer Furt, auch unter Berücksichtigung der damit verbundenen notwendigen Grundstücksinanspruchnahme, für sachgerecht und ermessensfehlerfrei. Die Inanspruchnahme der Grundstücke ist daher unumgänglich. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange sind als vorrangig gegenüber dem Interesse der Einwender am ungeschmälernten Erhalt des Eigentums zu bewerten und die insoweit notwendigen Grundstücksinanspruchnahmen sind demgegenüber zumutbar und hinzunehmen. Selbstverständlich hat der Vorhabenträger hierfür nach Maßgabe der geltenden gesetzlichen Bestimmungen eine entsprechende Entschädigung zu leisten. Wie vorstehend bereits erwähnt

ist die Regelung der Entschädigungsfragen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

### **Einwender/in Nr. 8**

Einwender/in Nr. 8 ist durch den vollständigen Erwerb der Fläche Gemarkung Hachenburg, Flur 70, Flurstück 10 (2.045 m<sup>2</sup> groß) unmittelbar durch das Vorhaben eigentumsmäßig betroffen. Der/die Einwender/in ist grundsätzlich mit der Inanspruchnahme einverstanden, jedoch nicht mit der Höhe der angebotenen Entschädigung. Ein Flächentausch wäre zudem eine weitere Option für Einwender/in Nr.8.

Zutreffenderweise hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung auf den Einwand dargelegt, dass die Regelung der Entschädigungsfragen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist (vergl. Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung zu ersehen ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss mit seiner enteignenden Vorwirkung für die Inanspruchnahme des Grundstückes mit dem vorstehend aufgeführten Umfang den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Verfahren vorbehalten. Im Rahmen dieses Verfahrens könnte ggfs. bei entsprechender Verfügbarkeit auch eine Ersatzlandgestellung in Betracht kommen. Sollte dies jedoch nicht möglich sein, verbleibt es bei einer Geldentschädigung nach Maßgabe des geltenden Entschädigungsrechts. Der Einwand erweist sich daher als unbegründet und wird unter Hinweis auf die Begründung zu der festgestellten Planung in Kapitel E dieses Beschlusses zurückgewiesen.

Zwischenzeitlich erfolgte der Erwerb der v.g. Fläche durch den Vorhabenträger sodass der Einwand insgesamt seine Erledigung gefunden hat.

### **IX. Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen**

Die in den Kapiteln B und C angeordneten Nebenbestimmungen sind zulässig, 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.

### **X. 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 Ausbau der B 414 durch den Anbau zweier Überholfahrstreifen bei Nister 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 Vorhabensgebiet befindlichen besonders geschützten Arten nicht beeinträchtigt werden. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000 Gebieten sind auszuschließen.

Unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärmschutzes besteht keine Notwendigkeit, dem Vorhabensträger die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen aufzugeben. Die durchgeführten Lärmuntersuchungen haben gezeigt, dass negative Auswirkungen durch vom Straßenverkehr ausgehende Lärmemissionen, bei denen nach den einschlägigen immissionsrechtlichen Bestimmungen Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen wären, nicht zu erwarten sind.

Die von der Straßenplanung ausgehenden Belastungen mit Luftschadstoffen erweisen sich ebenfalls als unbedenklich.

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 Ausbaus der B 414 durch Anbau zweier Überholfahrstreifen bei Nister vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt daher zu der Bewertung, dass der Ausbau der B 414 durch Anbau zweier Überholfahrstreifen bei Nister zulässigerweise realisierbar ist.

## **F Allgemeine Hinweise**

### **I. Allgemeine Hinweise**

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist der Landesbetrieb Mobilität Diez.
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 § 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, Nr. AIX, AX und AXI genannten Unterlagen werden darüber hinaus nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Verbandsgemeindeverwaltung Hachenburg, Gartenstraße 11, 57627 Hachenburg 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.

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. Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigelegt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können.

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

Beglaubigt:

  
(Ingo Sinerius)  
Amtsrat

In Vertretung:

Gez.:

(Dr. Markus Rieder)

Leiter der Planfeststellungsbehörde