



PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

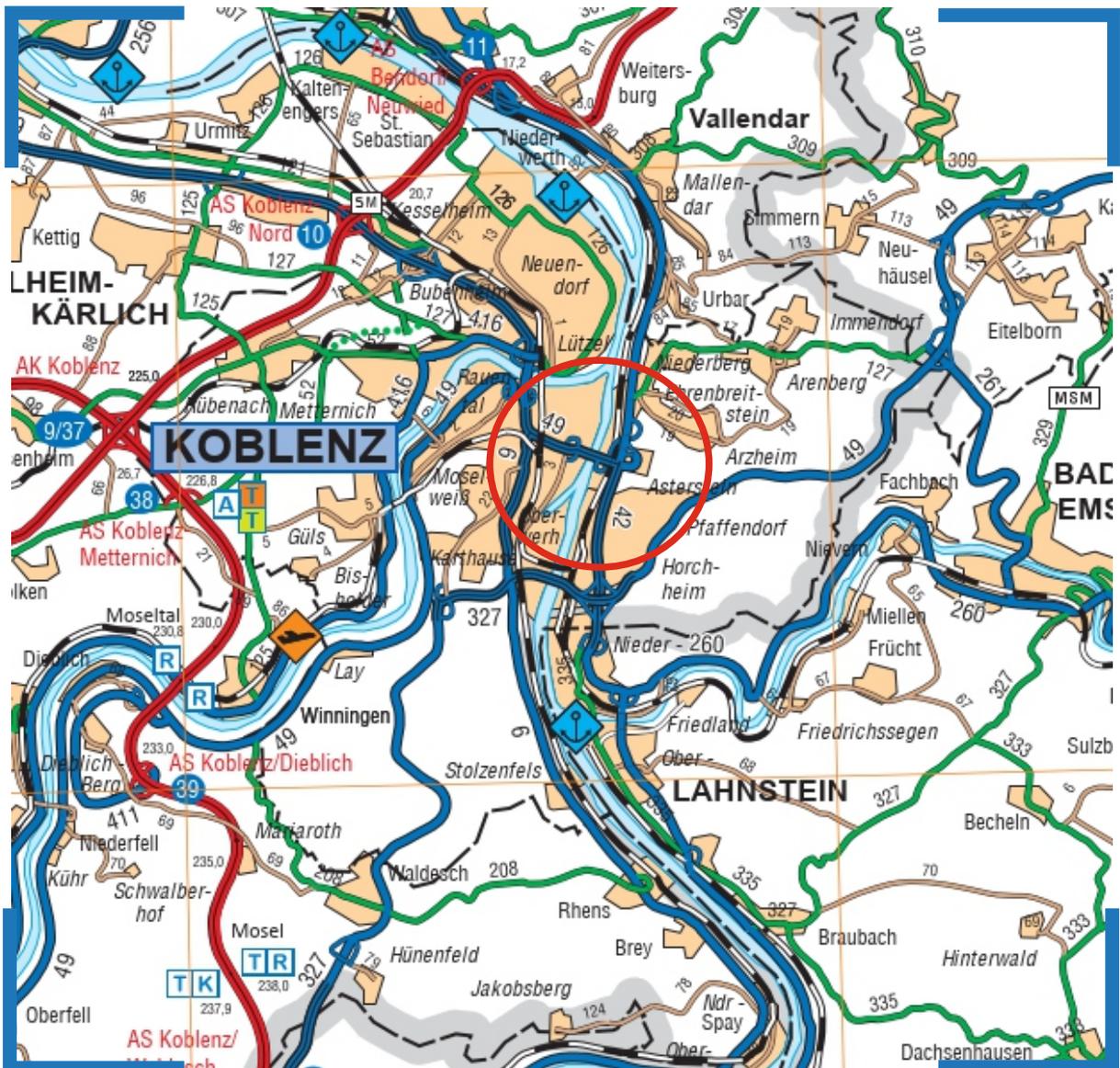
für den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke
im Zuge der B 49 in Koblenz

LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

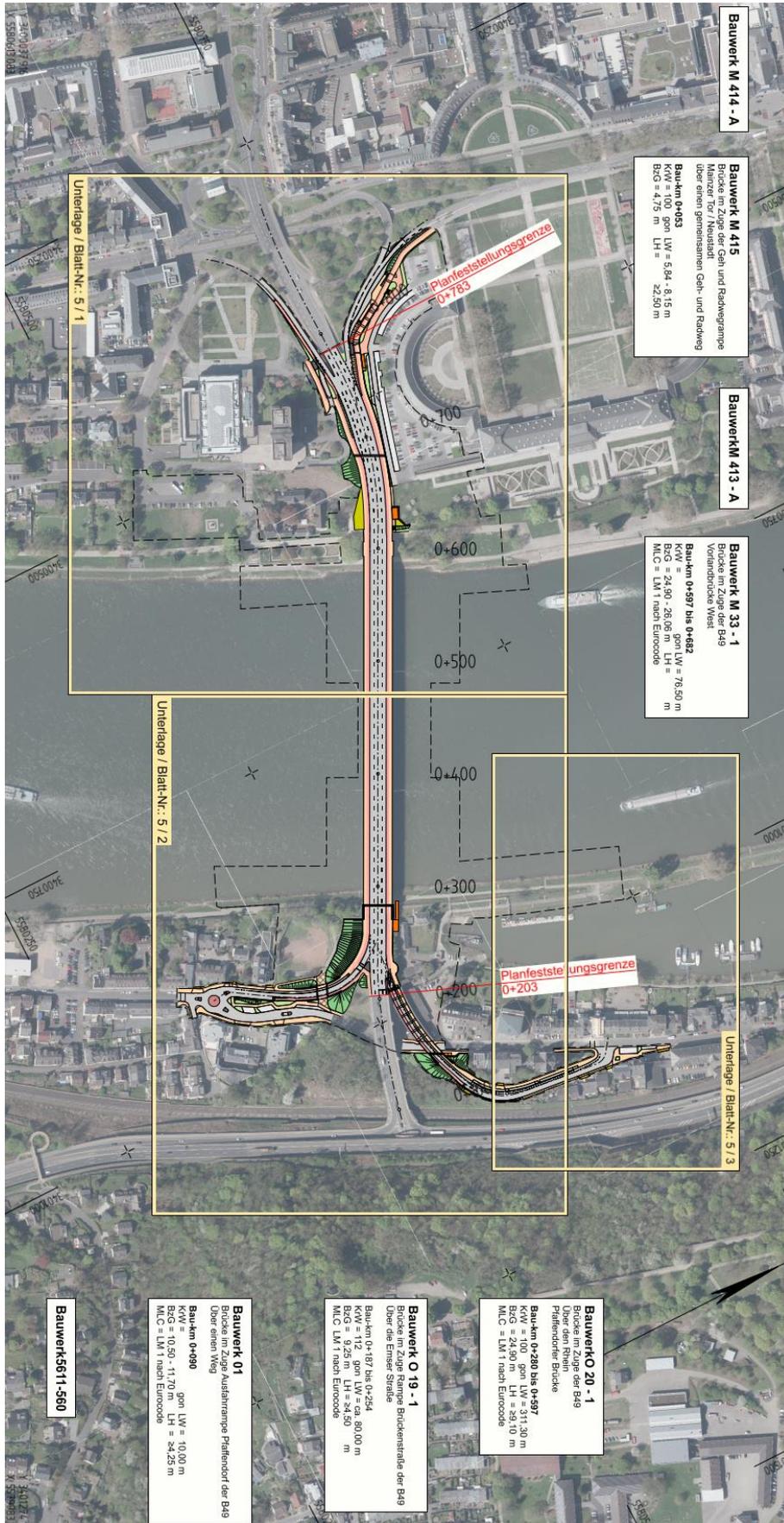
PLANFESTSTELLUNGS-
BEHÖRDE

Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20
56068 KOBLENZ

Aktenzeichen: 02.2-1917-PF/35
Datum: 04. März 2020



Übersichtslageplan



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen.....	3
A Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes.....	5
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	7
VI. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG	7
VII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren	7
VIII. Festgestellte Planunterlagen.....	8
IX. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses	9
X. Nachrichtliche Anlage des Planfeststellungsbeschlusses	10
XI. Anordnung der sofortigen Vollziehung.....	10
B Allgemeine Bestimmungen und Auflagen	11
C Besondere Bestimmungen und Auflagen.....	15
I. Leitungen	15
II. Naturschutz	16
III. Wasser.....	17
IV. Denkmalschutz	17
V. Weitere Bestimmungen und Auflagen	19
D Beteiligte	30
I. Träger öffentlicher Belange.....	30
II. Anerkannte Vereinigung	32
III. Privatpersonen	32
E Begründung	33
I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens.....	33
II. Zuständigkeit.....	33
III. Verfahren	33
III.1 <u>Scoping-Termin</u>	33
III.2 <u>Antragstellung</u>	34
III.3 <u>Feststellung der UVP-Pflicht</u>	34
III.4 <u>Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung</u>	34
III.5 <u>Erörterungstermin</u>	34
III.6 <u>Einbeziehung weiterer Unterlagen</u>	35
III.7 <u>Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens</u>	36
IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung.....	36
IV.1 <u>Planrechtfertigung, Erforderlichkeit der Maßnahme</u>	36
IV.2 <u>Vorgeschichte der Planung mit Raumordnung/ LEP IV/ Regionaler Raumordnungsplan</u>	38
IV.3 <u>Planungskonzeption</u>	40

IV.4	<u>Varianten, Vorzugsvariante</u>	40
V.	Entwässerung/ Gewässerschutz	43
V.1	<u>Gewässerbenutzung</u>	44
V.2	<u>Überschwemmungsgebiet</u>	44
V.3	<u>Anlage an einem Gewässer</u>	45
V.4	<u>Wasser-Rahmenrichtlinie (WRRL)</u>	45
V.5	<u>Wasserrechtliches Fazit</u>	47
VI.	Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)	47
VI.1.1	<u>Erläuterungen zur Lärmsituation nach Fertigstellung</u>	47
VI.1.2	<u>Erläuterungen zur Lärmsituation während der Behelfsumfahrung</u>	49
VI.1.3	<u>Erläuterungen zur Lärmsituation während der Bauphase durch die Bautätigkeit</u>	50
VI.2	<u>Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen</u>	50
VII.	Belange des Natur- und Landschaftsschutzes	51
VII.1	<u>Eingriffsregelung</u>	52
VII.2	<u>Artenschutz</u>	53
VII.3	<u>Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)</u>	60
VII.4	<u>Umweltverträglichkeitsprüfung</u>	63
VIII.	Belange des Denkmalschutzes	70
IX.	Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen	76
IX.1	Träger öffentlicher Belange	76
IX.2	Privatbetroffene	79
IX.3	Anerkannte Vereinigungen (z. B. Naturschutzvereine)	86
X.	Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen	87
XI.	Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde	87
F	Vollziehbarkeit des Beschlusses	89
G	Allgemeine Hinweise	91
I.	Allgemeine Hinweise	91
II.	Hinweis auf Auslegung und Zustellung.....	91
H	Rechtsbehelfsbelehrung	92

Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
DSchG	Denkmalschutzgesetz
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FFH-RL	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GemO	Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz
GG	Grundgesetz
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz
LEntEigG	Landesenteignungsgesetz
LKompVO	Landeskompensationsverordnung
LKompVzVO	Landeskompensationsverzeichnisverordnung
LNatSchG	Landesnaturschutzgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LVO Erh.ziele	Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten
LPIG	Landesplanungsgesetz
LStrG	Landesstraßengesetz

LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz
LWaldG	Landeswaldgesetz
LWG	Landeswassergesetz
OD-Richtlinien	Ortsdurchfahrten-Richtlinien
Plafe-RL	Planfeststellungsrichtlinien
PIVereinHG	Planungsvereinheitlichungsgesetz
RE-RL	Richtlinien für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
RiStWAG	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
RLS 90	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
ROV	Raumordnungsverordnung
UmwRG	Umweltrechtsbehelfsgesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	UVP-Richtlinie
VLärmSchR 97	Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VS-RL	Vogelschutzrichtlinie
WaStrG	Wasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	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 Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 in Koblenz 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 in den Unterlagen ergeben.

II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkung Koblenz.

Er umfasst den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke zwischen Bau-km 0+202 (Anschluss an Überführungsbauwerk über die rechtsrheinische DB-Strecke und Emser Straße) und Bau-km 0+787 (Bushaltestelle im Bereich der linksrheinischen Zulaufstrecke).

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere

- die Errichtung eines Brückenbauwerkes sowie eines Kreisverkehrsplatzes
- die Errichtung eines Geh- und Radweges sowie dessen Anschlüsse ans bestehende Verkehrsnetz
- die Anpassung von bestehenden Bushaltestellen
- die Anpassung und Sicherung vorhandener Versorgungsanlagen und -leitungen
- die Anpassung von Zufahrten und Anknüpfungspunkten an die B 49
- die Durchführung landschaftspflegerischer und entwässerungstechnischer Maßnahmen nach Maßgabe der planfestgestellten Planunterlagen.

III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung

Die im Zuge der hier festgestellten Straßenbaumaßnahme neu entstehenden Straßenteile der Bundesstraße Nr. 49 (B 49) werden gemäß § 2 Abs. 6 i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 36 Abs. 4 LStrG als Bundesstraße i. S. v. § 1 Abs. 2 Ziffer 2 FStrG gewidmet. Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Teilstrecken (siehe auch Darstellung im Widmungsplan = Unterlage gemäß Kapitel A, Nr. VIII Nr. 22 dieses Beschlusses):

- Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke zwischen Netzknoten 5611003 und Netzknoten 5611062 A, Stationierung 0,119 bis 0,656

- Ausbau der Zufahrtsrampe (rechtsrheinisch) zwischen Netzknoten 5611062 A und 5611062 F, Stationierung 0,656 bis 0,698
- Ausbau der Ausfahrtsrampe (linksrheinisch) zwischen Netzknoten 5611003-2 und Netzknoten 5611003-1, Stationierung 0,000 bis 0,136
- Ausbau der Auffahrtsrampe (linksrheinisch) zwischen Netzknoten 5611003-3 und Netzknoten 5611003-2, Stationierung 0,077 bis 0,206
- Ausbau der Ausfahrtsrampe der „Emser Straße“ inklusive Umbau des Knotenpunktes von Netzknoten 5611062 A nach Netzknoten 5611062 B, Stationierung 0,000 bis 0,527
- Anpassung der Anschlüsse der „Emser Straße“ zwischen Netzknoten 5611062 B und Netzknoten 5611062 C, Stationierung 0,527 bis 0,578
- Ausbau der Auffahrtsrampe der „Brückenstraße“ von Netzknoten 5611062 B nach Netzknoten 5611062 D, Stationierung 0,000 bis 0,290

Soweit Straßenteile der B 49 auf Dauer dem Verkehr entzogen werden, gelten diese Straßenteile als eingezogen. Die Einziehung wird mit der Sperrung wirksam (§ 2 Abs. 6 i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 37 Abs. 4 LStrG).

IV. Wasserrechtliche Regelungen

Der Stadt Koblenz wird gemäß §§ 8, 9, 10, 12, 13 und 19 WHG i.V.m. den Vorschriften des LWG im Einvernehmen mit der SGD Nord die unbefristete Erlaubnis erteilt, das anfallende Oberflächenwasser nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen in den Rhein (Gewässer I. Ordnung) auf beiden Seiten einzuleiten.

Das anfallende Oberflächenwasser der Vorlandbrücken soll in das städtische Kanalnetz eingeleitet werden. Die Mitbenutzung der städtischen Kanalanlagen ist zeitgerecht vor Bauausführung mit dem Eigenbetrieb Stadtentwässerung der Stadt Koblenz in einer Vereinbarung zu regeln. Sofern eine solche Vereinbarung bereits besteht, ist sie entsprechend fortzuschreiben.

Der Stadt Koblenz wird gem. § 78 Abs. 3 WHG i.V.m. § 84 Abs. 2 LWG i.V.m. § 4 Abs. 2 der Verordnung zur Feststellung des Überschwemmungsgebietes am Rhein im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde die Genehmigung erteilt, die Straßenbaumaßnahme im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und unter Berücksichtigung ergänzender Nebenbestimmungen durchzuführen.

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

V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Ersatzneubau einer Bundesfernstraße handelt, unterliegt es gemäß § 3 ff. UVPG den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz) in der bis zum 28.07.2017 geltenden Fassung (im Folgenden UVPG/alt). Das Verfahren ist gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG in der Fassung des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808) nach dem UVPG/alt (Fassung des UVPG, die vor dem 16.05.2017 galt) zu Ende zu führen, da bereits vor diesem Zeitpunkt das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen nach § 5 UVPG eingeleitet wurde. Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass das Straßenbauvorhaben entsprechend den v.g. Bestimmungen uvp-pflichtig ist. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in die Planfeststellung einbezogen. Sie sind in der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt erläutert.

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

Der Stadt Koblenz wird vorsorglich gem. § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 und S. 2 BNatSchG eine Ausnahme sowie höchst vorsorglich nach § 67 BNatSchG eine Befreiung von den Verbotsstatbeständen 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:

Abendsegler, Braunes Langohr, Graues Langohr, Großes Mausohr, Mauereidechse, Mückenfledermaus, Flughörnchen, Zwerghörnchen

Arten nach Art. 1 der VS-RL:

Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Dohle, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Gebirgsstelze, Grauschnäpper, Hausrotschwanz, Haussperling, Heckenbraunelle, Höckerschwan, Kanadagans, Kleiber, Kohlmeise, Kormoran, Lachmöwe, Mauersegler, Mönchgrasmücke, Nilgans, Rabenkrähe, Reiherente, Ringeltaube, Rotkehlchen, Singdrossel, Star, Stockente, Tafelente, Waldkauz, Zaunkönig, Zilpzalp

VII. 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, so weit 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, so weit ihnen nicht durch Planänderungen, Planergänzungen oder durch Auflagen Rechnung getragen wurde oder so weit sie sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben.

VIII. Festgestellte Planunterlagen

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

1. Erläuterungsbericht, Anlage 1, bestehend aus 64 Seiten sowie den Anlage 1 (1 Seite) und Anlage 2 (1 Seite), aufgestellt am 27. Juni 2019
2. Lageplan 1, Anlage 5.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 27. Juni 2019
3. Lageplan 2, Anlage 5.1, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 27. Juni 2019
4. Lageplan 3, Anlage 5.1, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 27. Juni 2019
5. Lageplan 1 – Bauzustand, Anlage 5.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 27. Juni 2019
6. Lageplan 2 – Bauzustand, Anlage 5.2, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 21. Mai 2019
7. Höhenplan 1, Anlage 6, Blatt Nr. 1, M.: 1:500/50, aufgestellt am 21. Mai 2019
8. Höhenplan 2, Anlage 6, Blatt Nr. 2, M.: 1:500/50, aufgestellt am 21. Mai 2019
9. Höhenplan 3, Anlage 6, Blatt Nr. 3, M.: 1:500/50, aufgestellt am 21. Mai 2019
10. Höhenplan 4, Anlage 6, Blatt Nr. 4, M.: 1:500/50, aufgestellt am 21. Mai 2019
11. Höhenplan 5, Anlage 6, Blatt Nr. 5, M.: 1:500/50, aufgestellt am 21. Mai 2019
12. Höhenplan 6, Anlage 6, Blatt Nr. 6, M.: 1.500/50, aufgestellt am 21. Mai 2019
13. Maßnahmenplan, Anlage 9.1, Blatt Nr. 1, M.:1:1.000, aufgestellt am 21. Mai 2019
14. Maßnahmenplan, Anlage 9.1, Blatt Nr. 2, M.:1:5.000, aufgestellt am 21. Mai 2019
15. Maßnahmenverzeichnis, Anlage 9.2, bestehend aus 25 Seiten
16. Grunderwerbsplan 1, Anlage 10.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 21. Mai 2019
17. Grunderwerbsplan 2, Anlage 10.1, Blatt Nr. 2, M.: 1:1.000, aufgestellt am 21. Mai 2019
18. Grunderwerbsplan 3, Anlage 10.1, Blatt Nr. 3, M.: 1:1.000, aufgestellt am 21. Mai 2019

19. Grunderwerbsplan 4, Anlage 10.1, Blatt Nr. 4, M.: 1:1.000, aufgestellt am 21. Mai 2019
20. Grunderwerbsplan 5, Anlage 10.1, Blatt Nr. 5, M.: 1:1.000, aufgestellt am 21. Mai 2019
21. Regelungsverzeichnis, Anlage 11, bestehend aus 36 Seiten, aufgestellt am 21. Mai 2019
22. Lageplan Widmung, Anlage 12, Blatt Nr. 1, M.: 1:2.500, aufgestellt am 26. November 2019
23. Regelquerschnitt 1 und 2, Anlage 14, Blatt Nr. 1, M.: 1:50, aufgestellt am 21. Mai 2019
24. Regelquerschnitt 3 und 4, Anlage 14, Blatt Nr. 2, M.: 1:50, aufgestellt am 21. Mai 2019
25. Regelquerschnitt 5 und 6, Anlage 14, Blatt Nr. 3, M.: 1:50, aufgestellt am 21. Mai 2019
26. Regelquerschnitt 7 und 8, Anlage 14, Blatt Nr. 4, M.: 1:50, aufgestellt am 21. Mai 2019
27. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlage 19.1, bestehend aus 54 Seiten, aufgestellt im Mai 2019
28. Fachbeitrag Artenschutz, Anlage 19.3, bestehend aus 71 Seiten sowie der Anlage 1 (20 Seiten) und der Anlage 2 (Lageplan, M.: 1:2.000), aufgestellt am 21. Mai 2019 und 25. Juni 2019

IX. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtskarte, Anlage 2, Blatt Nr. 1, M.: 1:25.000, aufgestellt am 21. Mai 2019
2. Übersichtslageplan, Anlage 3, Blatt Nr. 1, M.: 1:2.500, aufgestellt am 21. Mai 2019
3. Übersichtshöhenplan, Anlage 4, Blatt Nr. 1, M.: 1:2.500/250, aufgestellt am 21. Mai 2019
4. Grunderwerbsverzeichnis, Anlage 10.2, bestehend aus 35 Seiten, aufgestellt am 21. Mai 2019
5. Bauwerksskizze, Anlage 15, Blatt Nr. 1032-2.02, M.: 1:500/1:100, aufgestellt am 21. April 2017
6. Leitungslageplan 1, Anlage 16.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 27. Juni 2019
7. Leitungslageplan 2, Anlage 16.1, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 27. Juni 2019

8. Leitungslageplan 3, Anlage 16.1, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 21. Mai 2019
9. Leitungslageplan 4 – Bauzustand, Anlage 16.1, Blatt Nr. 4, M.: 1:500, aufgestellt am 21. Mai 2019
10. Leitungslageplan 5 – Bauzustand, Anlage 16.1, Blatt Nr. 5, M.: 1:500, aufgestellt am 21. Mai 2019
11. Schalltechnische Untersuchung, Anlage 17.1, bestehend aus 24 Seiten, aufgestellt am 31. Juli 2018
12. Luftschadstoffgutachten, Anlage 17.2, bestehend aus 21 Seiten, aufgestellt im Mai 2019
13. Wassertechnische Erläuterungen, Anlage 18.1, bestehend aus 19 Seiten sowie der Anlage 1 (1 Seite) und der Anlage 2 (Lagepläne, Blatt Nrn. 1 bis 4, M.: 1:500), aufgestellt am 21. Mai 2019 und 24. Juni 2019
14. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 19.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 21. Mai 2019
15. FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet Nr. 5510-301 „Mittelrhein“, Anlage 19.4, bestehend aus 20 Seiten, aufgestellt im Mai 2019
16. Umweltverträglichkeitsstudie, Anlage 19.5, bestehend aus 95 Seiten, aufgestellt im Mai 2019
17. Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie, Anlage 19.6, bestehend aus 24 Seiten, aufgestellt am 17. Mai 2019
18. Untersuchung zu Retentionsraum und Abflussquerschnitt, Ergänzung zu Anlage 18, bestehend aus 23 Seiten, aufgestellt im November 2019

X. Nachrichtliche Anlage des Planfeststellungsbeschlusses

Nachrichtliche Anlage des Planfeststellungsbeschlusses ist der Widmungsplan, Anlage 12, Blatt Nr. 1, M.: 1:2.500 mit Datum vom 27. Juni 2019.

XI. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die Planfeststellungsbehörde ordnet gemäß §§ 80 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. 80a Abs. 1 Nr. 1 VwGO die sofortige Vollziehung des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses an. Die Anordnung ist im öffentlichen Interesse bzw. im überwiegenden Interesse des Straßenbaulastträgers geboten.

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 Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft ArgeLandentwicklung, eingeführt. Die beiden v. g. Grundsätze für den ländlichen Wegebau sind bei der Planung, Förderung und Ausführung ländlicher Wege innerhalb und außerhalb der Ländlichen Bodenordnung, auch als Folgemaßnahmen beim Bau öffentlicher Straßen, zu beachten.

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

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

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

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

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

8. Die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind auf Kosten des Straßenbaulastträgers nach Maßgabe des Fachbeitrages Naturschutz sowie der Fachgutachten zu vermeiden, auszugleichen bzw. zu ersetzen. Der Fachbeitrag Naturschutz ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (vgl. hierzu Kapitel A Nrn. VIII.1, VIII.13 bis VIII.15, VIII.27, VIII.28, IX.11 bis IX.18).

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 Kompensati-

onsverzeichnis 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 Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz (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 Vorausset-

zungen 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 gemäß § 5 Abs. 2 FStrG die Stadt Koblenz.

Die Bauausführung obliegt der Stadtverwaltung Koblenz, Bahnhofstraße 47 in 56068 Koblenz.

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 (Stadtverwaltung Koblenz) 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 nachfolgend genannten Versorgungsunternehmen erforderlich:

- a. **Energienetze Mittelrhein GmbH & Co. KG**
- b. **Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH**
- c. **Deutsche Telekom Technik GmbH**
- d. **Stadtentwässerung Eigenbetrieb der Stadt Koblenz**
- e. **Tiefbauamt der Stadt Koblenz**

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 – in Ergänzung zu den im Regelungsverzeichnis (Unterlage gemäß Kapitel A, Nr. VIII Nr. 21 dieses Beschlusses) enthaltenen Regelungen – nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden vertraglichen Abmachungen.

Ergänzung zu a. Energienetze Mittelrhein GmbH & Co. KG:

Es ergeben sich Änderungs- und/oder Sicherungsmaßnahmen im gesamten Planfeststellungsbereich bei den Sparten Gas, Strom und Wasser. Neben den örtlichen und technischen Aspekten sind insbesondere die Versorgungssicherheit „Strom“ der Innenstadt von Koblenz mit den einzelnen Brückenbauphasen zeitlich und organisatorisch aufeinander abzustimmen. Aufgrund des umfangreichen Projektierungs- und Koordinierungsaufwands müssen die Abstimmungen so früh wie möglich erfolgen.

Durch die Landschaftspflegerischen Maßnahmen ergeben sich ebenfalls Berührungspunkte im Baubereich der Brücke und bei den externen Maßnahmen mit den Netzanlagen, insbesondere bei folgenden Ausgleichsmaßnahmen:

A 10: Anpflanzung von Einzelbäumen im Stadtgebiet und entlang der Pfarrer-Kraus-Straße

A 11: Anlage von Gehölzbeständen entlang der B 327

Um Beschädigungen der Netzanlagen und Beeinträchtigungen der Versorgungssicherheit durch die Pflanzmaßnahmen vorzubeugen, müssen sämtliche Pflanzmaßnahmen mit den Energienetzen Mittelrhein abgestimmt werden.

Ergänzung zu b. Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH:

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH, deren Lage auf den Bestandsplänen dargestellt ist. Die Anlagen sind bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern, sie dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden.

Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, muss mindestens drei Monate vor Baubeginn Kontakt mit der Vodafone Kabel Deutschland GmbH aufgenommen werden.

II. Naturschutz

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

1. Die Ersatzpflanzungen für die entfallenden alten Bäume (Maßnahme A 10) sind bezüglich Lage, Baumart, Pflanzqualität und Umsetzungszeitraum zur Übernahme in das Kompensationsverzeichnis genau zu bestimmen und der oberen Naturschutzbehörde zur Abstimmung vorzulegen.
2. Die geplanten naturschutzfachlichen Maßnahmen sind umzusetzen.
3. Der Vorhabenträger hat nach Abschluss der Baumaßnahme sowie auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde einen Bericht zur Bestätigung der frist- und sachgerechten Durchführung der naturschutzfachlichen Maßnahmen vorzulegen (siehe auch Regelung in Kapitel B, Nr. 8 dieses Beschlusses).
4. Die Rechtspflichten nach der Landeskompensationsverzeichnisverordnung (LKompVz-VO) vom 12. Juni 2018 sowie nach der Landeskompensationsverordnung (LKompVO) vom 12. Juni 2018 sind einzuhalten (siehe auch Regelung in Kapitel B, Nr. 8 dieses Beschlusses).
5. Der Vorhabenträger hat die Nutzung der katholischen Pfarrkirche Pfaffendorf für die Durchführung einer Maßnahme vertraglich zu regeln/ zu sichern. Auch mit dem WSA Bingen ist als Eigentümerin der nach den festgestellten Planunterlagen von Landespflegemaßnahmen betroffenen Flächen für die künftige Unterhaltung der Maßnahmen eine vertragliche Vereinbarung zu treffen.
6. Bei der Maßnahme A 6 (Umsiedlung von Mauereidechsen) ist im Rahmen des durchzuführenden Monitorings darauf zu achten, dass die Maßnahme ihre naturschutzfachliche

Funktion erfüllt. Sollte dies nicht nachgewiesen werden können, ist eine größere Offenstellung der Fläche (Beseitigung von Gehölzen) vorzunehmen.

III. Wasser

Der Vorhabenträger wird insbesondere aufgrund der Forderungen der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Obere Wasserbehörde zu Folgendem verpflichtet:

1. Auffüllungen über das bestehende Geländeniveau hinaus sind nicht zulässig.
2. Der bei den Bauarbeiten anfallende Bodenaushub ist vollständig aus dem Überschwemmungsgebiet entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu beseitigen.
3. Es ist sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahme nach einem Hochwasserereignis das Abfließen des eingestauten Wassers von anderen Grundstücken nicht nachteilig beeinträchtigt wird und andere Grundstücke dadurch nicht nachteilig betroffen werden.
4. Die Antragstellerin hat keinen Anspruch auf Warnung bei Hochwasser und/oder Eisgang. Sie hat sich selbst rechtzeitig zu informieren und die evtl. erforderlichen Sicherungsmaßnahmen einzuleiten. Diesbezüglich wird auf den Hochwassermeldedienst des Landes verwiesen (<http://www.hochwasser-rlp.de>).
5. Der Eintrag von Abbruch- oder Baumaterial in das Gewässer ist durch geeignete Maßnahmen zu verhindern.
6. Der schadlose Hochwasserabfluss während der Bauzeit muss gewährleistet sein.
7. Baustoffe und Bodenaushub usw. dürfen nicht im Gewässerbett oder auf den Ufern zwischengelagert oder eingebaut werden.
8. Fischereipächter, Fischereirechts- oder Wasserrechtsinhaber am Unterlauf des Gewässers sind 4 Wochen vor Baubeginn zu benachrichtigen, damit ggf. Schutzmaßnahmen getroffen werden können.
9. Beginn und Ende der Bauarbeiten sind der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle WAB Koblenz, anzuzeigen.
10. Hinsichtlich einer möglichen erschwerten Gewässerunterhaltung wird auf §§ 32 und 36 LWG hingewiesen.

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 Generaldi-

reaktion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle 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.

Dem Straßenbaulastträger wird ferner Folgendes aufgegeben:

1. Die historische Bausubstanz der Vorkriegszeit ist grundsätzlich (soweit möglich) zu erhalten.
2. Die Bauteile der 50er Jahre stehen nicht unter Denkmalschutz. Bei der Entfernung bzw. dem Rückbau der entsprechenden Baubestandteile ist dennoch ein umsichtiges, die zu erhaltende Substanz schonendes Vorgehen erforderlich.
3. Der Neubau des Brückenüberbaus richtet sich nach dem bisherigen Bestand. Aufgrund des Welterbestatus ist eine Gestaltung entsprechend des aktuellen Brückenüberbaus durchzuführen. Die Gestaltung ist möglichst diskret und unauffällig auszuführen.
4. Hinsichtlich der unvermeidlichen Abtragung der oberen Kasemattengewölbe im Bereich der Brückentrasse am linken Rheinufer ist die größtmögliche Erhaltung der historischen Gewölbe anzustreben.
5. Für die Gründung der Brückenkonstruktion am linken Rheinufer ist ein Durchbohren der historischen Gewölbe vorzunehmen. Darunter fällt auch die Lastabtragung über die historischen Bauwerksteile.
6. Die Einrichtung eines Fledermausquartiers im 1. OG der Kasematten des Rheinkasemattenkorps (Rheinanschlusskaserne) ist vorzunehmen. Dies betrifft die Anbringung von Hohlblocksteinen an Decken und Wänden sowie die Nutzung vorhandener Lüftungsschlitze. Einbauten und Verschlüsse von Öffnungen sind hierbei so auszuführen, dass sie keine visuelle Beeinträchtigung des Denkmals bewirken. Böden sind zum Schutz vor Fledermausurin abzudecken. Die Anbringung von Kästen und allen weiteren Einbauten sowie deren Positionierung und Anzahl sind vorab mit der Unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen. Sämtliche Einbauten sind reversibel auszuführen.
7. Der Vorhabenträger hat das Widerlager (Höhe Emser Straße) nach Abschluss der Baumaßnahme mit entsprechenden Steinen zu verblenden.
8. Der Vorhabenträger hat die erforderliche Statik für das Brückenbauwerk im Bereich der Gewölbe unter der Brückenstraße mittels Stützen außerhalb der Gewölbe herzustellen.
9. Des Weiteren hat der Vorhabenträger die Ertüchtigung und Verstärkung der bestehenden Stützwandkonstruktion durchzuführen. Die bereits vorhandene Stahlbetonrippenkonstruktion ist dabei mit einer Vorsatzschale und Querbalken zu verstärken und rück-

wertig zu verankern. Hierfür werden Anker die Stahlbetonkonstruktion und die dahinter anstehende Natursteinmauer durchdringen. Das obere Teilstück der Natursteinmauer soll weiter als tragendes Bauteil verbleiben und entsprechend saniert werden.

10. Das Widerlager am Ufer des Rheines (Pfaffendorfer Seite) ist teilweise zu ersetzen. Der vorherige Zustand ist – soweit möglich – wiederherzustellen. Dafür sind die Steine des oberen Bereichs abzunehmen, zu nummerieren und gemäß der erfolgten Vermessung wiederherzurichten.
11. Der bestehende Treppenturm/Rundturm mit Treppenanlage auf der nordöstlichen Seite der Pfaffendorfer Rheinbrücke (nähere Bezeichnung und Beschreibung siehe Nr. 28 des Regelungsverzeichnisses vom 21.05.2019 = Unterlage gemäß Kapitel A, Nr. VIII Nr. 21 dieses Beschlusses sowie der „Variantenuntersuchung zum Stützbauwerk, Rundturm und Treppenanlage“ der Büros Leonhardt, Andrä und Partner sowie Verheyen Ingenieure vom 19.12.2019, Bestandteil der Verfahrensakte) ist gemäß den näheren Angaben der vorgenannten Variantenuntersuchung mit Magerbeton zu verfüllen, um die erforderliche Statik des Brückenbauwerkes herzustellen zu können. Die äußere Oberfläche des Turmbauwerks ist entsprechend instand zu setzen.

V. Weitere Bestimmungen und Auflagen

1. Sofern bei der Baudurchführung unerwartete Kontaminationen bekannt werden bzw. auftreten, ist die zuständige Behörde nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz bzw. Landesbodenschutzgesetz zu beteiligen.
2. Berechtigten Forderungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen entsprechend wird der Straßenbaulastträger wie folgt verpflichtet:

I. Strom- und schifffahrtspolizeiliche Auflagen und Bedingungen für die bauliche Ausgestaltung des Brückenbauwerkes

- I.1. Bei der Errichtung der Anlage hat der TdV (Träger des Vorhabens) die anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.
- I.2. Die Strompfeiler einschließlich ihrer Gründungen sowie der Brückenüberbau über dem Rhein sind gemäß DIN EN 1991-1-7 auf Schiffsstoß zu bemessen. Dies hat der TdV gegenüber dem WSA durch Vorlage eines Prüfberichts eines öffentlich bestellten und vereidigten Prüferingenieurs nachzuweisen. Die „Richtlinien für die Ermittlung des Gefährdungsräume an Bundeswasserstraßen“, Erlass WS 13/5257.3/1 vom 02.06.2010, sind zu beachten.
- I.3. Die neuen Strompfeiler sind mit einer lichten Weite von 150 m zu errichten.
- I.4. Die Gründung der Strompfeiler darf im Endzustand für die Bereiche über der Sohle nicht über die seitlichen Ausmaße der Pfeiler ragen.

- I.5. Im mittleren Brückenfeld ist über der Fahrrinne (Breite 120 m) eine Mindestdurchfahrtshöhe von 9,10 m über dem höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW = 64,31 m ü. NHN) bei maximaler Durchbiegung der Brücke und in allen Bauzuständen zu gewährleisten.

Dieses Maß für die lichte Durchfahrtshöhe berücksichtigt keinen Sicherheitsabstand zu Anlagen oder Bauwerken nach anderen Vorschriften.

- I.6. Die Brückenfelder sind entsprechend den Vorschriften der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zu kennzeichnen. Die dazu erforderlichen Schifffahrtszeichen hat der TdV auf Weisung des WSA an dem Bauwerk anzubringen.

- I.7. Die Schifffahrtszeichen sind mit einer Beleuchtung auszustatten.

- I.8. Die Köpfe der Strompfeiler und deren der Fahrrinne zugewandte Flanken sind mit Beleuchtungen auszustatten.

- I.9. Der TdV darf an dem Brückenbauwerk außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und vom WSA angeordneten Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter anbringen, die die Schifffahrt stören, insbesondere zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen oder Spiegelungen irreführen oder behindern können.

- I.10. Die Brücke ist so anzuordnen und auszubilden, dass die Radarfahrt nicht beeinträchtigt wird. Störende Radarechos und Mehrfachreflexionen sind durch konstruktive Maßnahmen zu unterbinden. Das radartechnische Gutachten der Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken vom 16.08.2018 ist bei der Ausführung zu beachten.

- I.11. Die Strompfeiler sind ober- und unterstromig mit Radarreflektoren zu kennzeichnen. Die Reflektoren sind in einem minimalen horizontalen Abstand von 12 m von der Außenkante der Brücke an Auslegern zu befestigen.

- I.12. Die Fahrbahnen der Brücke sind so zu entwässern, dass die Schifffahrt und die Unterhaltung der Wasserstraße nicht beeinträchtigt werden. Die Entwässerung des Oberflächenwassers der Brücke muss über Sammelleitungen erfolgen. In den Brückenöffnungen darf keine freie Entwässerung in den Rhein erfolgen.

Der TdV hat dem WSA vor der Ausführung einen Entwässerungsplan zur Zustimmung vorzulegen.

- I.13. Die Gründung der Bestandpfeiler ist min. bis 1,00 m unter Sohle abzurechnen.

II. Strom- und schifffahrtspolizeiliche Auflagen und Bedingungen für die Bauzeit

- II.1. Der TdV hat dem WSA vor Baubeginn eine detaillierte Beschreibung des Bauablaufs und einen Bauzeitenplan zur Zustimmung vorzulegen. Bauablauf und Bauzeitenplan sind während der Bauzeit kontinuierlich fortzuschreiben und dem WSA zur Zustimmung vorzulegen.

- II.2. Der TdV hat alle Änderungen der Ausführungsplanung, die Auswirkungen auf Zustand der Wasserstraße und die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt haben könnten, vor ihrer Durchführung dem WSA schriftlich zur Zustimmung vorzulegen. Hierzu zählen Änderungen mit Auswirkungen auf z. B. das Lichtraumprofil, die Befahrbarkeit der Wasserstraße, die Darstellung der Bauwerke im Radarbild, die Stromsohle, etc.
- II.3. Arbeiten, die mit einem Eingriff in den Schiffsverkehr verbunden sind, oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs beeinträchtigen könnten, bedürfen der ausdrücklichen vorherigen Zustimmung des WSA.
- Der TdV hat diese Zustimmung beim WSA schriftlich zu beantragen.
- Es gelten folgende Antragsfristen:
- Schifffahrtssperren bis 24 Stunden; Dauer: mindestens 4 Wochen
 - Schifffahrtssperren über 24 Stunden; Dauer: mindestens 8 Wochen
- II.4. Im Bauzustand ist sicherzustellen, dass in der mittleren Brückenöffnung eine Durchfahrtsbreite für die Schifffahrt von 90 m (70 m Fahrinnenbreite + 2 x 10 m Sicherheitsabstand) zur Verfügung steht.
- II.5. Die Durchfahrtsöffnungen sind entsprechend den Vorschriften der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zu kennzeichnen. Die dazu erforderlichen Schifffahrtszeichen hat der TdV auf Weisung des WSA an den Bauwerken anzubringen und zu unterhalten. Die Schifffahrtszeichen sind nachts und bei umsichtigem Wetter zu beleuchten.
- II.6. Der TdV hat den Baubereich für die Schifffahrt zu kennzeichnen und zu sichern. Hierfür hat der TdV vier Wahrschauflöße zu stellen und nach Anweisung des WSA mit Schifffahrtszeichen zu bestücken, auszulegen und zu betreiben.
- II.7. Der TdV darf Baubehelfe im Bereich der Bundeswasserstraße nur mit schriftlicher Zustimmung des WSA errichten und betreiben. Mindestens 6 Wochen vor dem Beginn der Errichtung von Baubehelfen hat der TdV das WSA über geplante Baubehelfe unter Vorlage von Beschreibungen und Plänen zu unterrichten.
- II.8. Arbeiten über dem Fahrwasser dürfen zum Schutze der Schifffahrt gegen Funkenflug und herabfallende Gegenstände nur innerhalb einer geeigneten, beständigen und dichten Einhausung erfolgen. Dies gilt sowohl für den Rückbau der bestehenden Brückenelemente, als auch für den Neubau.
- II.9. Arbeiten, die die Schifffahrt gefährden oder die Schiffsführer beeinträchtigen oder irritieren können (z. B. Schweiß-, Brenn-, Spritz- oder Sandstrahlarbeiten außerhalb der Einhausung), sind während der Durchfahrt von Wasserfahrzeugen einzustellen.
- II.10. Krane oder ähnliche Geräte dürfen beim Herannahen und Passieren von Wasserfahrzeugen ihre Lasten nicht über das Fahrwasser ausschwenken.

- II.11. Arbeiten von schwimmenden Fahrzeugen, Geräten und Anlagen aus sind beim Erreichen und Überschreiten der Hochwassermarken II am Pegel Koblenz (HWM Koblenz II == 650 cm) einzustellen. Die schwimmenden Fahrzeuge, Geräte und Anlagen sind vor Erreichen der HWM II an einen sicheren Liegeplatz zu verholten.
- II.12. Das WSA legt die zur Regelung des Schiffsverkehrs während der Bauzeit gemäß RheinSchPV erforderlichen Kennzeichnungen der Baustelle, insbesondere während des Baus der Strompfeiler, sowie weitere eventuell erforderlich werdende Maßnahmen entsprechend den örtlichen Gegebenheiten fest (z.B. Setzen und Betreiben von Schifffahrtszeichen, Einrichtung eines Wahrschaudienstes, etc.). Die entstehenden Kosten gehen zu Lasten des TdV.
- II.13. Die Schifffahrtszeichen und Sichtzeichen der Rheinkilometrierung im Bereich der Baustellen müssen auch während der Bauzeit betrieben werden. Evtl. erforderliche Änderungen daran führt der TdV nur nach ausdrücklicher Zustimmung des WSA zu seinen eigenen Lasten aus.
- II.14. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die Schifffahrtszeichen und Sichtzeichen der Rheinkilometrierung im Baufeld vom TdV dauerhaft in den Bereich der neuen Uferlinie zu setzen. Der genaue Standort ist im Zuge der Ausführungsplanung mit dem WSA abzustimmen. Die Arbeiten gehen zu Lasten des TdV.
- II.15. Der TdV sichert vor Baubeginn die Lage- und Höhenfestpunkte der WSV im Bau- und stellt sie entsprechend dem Stand der Bauarbeiten im Einvernehmen mit dem WSA wieder her. Die Arbeiten gehen zu Lasten des TdV.
- II.16. Der TdV hat nach Bauende den Nachweis zu erbringen, dass das Bau- und Feld in der Wasserstraße hindernisfrei ist. Hierfür ist eine Peilung als Flächenaufnahme durchzuführen. Das Ergebnis der Peilung ist dem WSA vor der Abnahme nach II.19 vorzulegen.
- II.17. Die Arbeiten sind in strom- und schifffahrtspolizeilicher Hinsicht in engem Einvernehmen mit dem Außenbezirk Koblenz (Tel.: 0261/9819-2730, E-Mail: abzkoblenz@wsv.bund.de) durchzuführen.
- II.18. Bei besonderen Vorkommnissen, die den Schiffsverkehr beeinträchtigen könnten, ist unverzüglich die Revierzentrale Oberwesel (Tel.: 06744/9301-0) zu benachrichtigen.
- II.19. Nach Abschluss der Maßnahme hat in einem gemeinsamen Termin von WSA und TdV eine förmliche Abnahme in strom- und schifffahrtspolizeilicher Hinsicht zu erfolgen. Diese Abnahme ersetzt nicht andere nach sicherheits- und ordnungsbehördlichen Vorschriften erforderliche Abnahmen.

III. Strom- und schifffahrtspolizeiliche Auflagen und Bedingungen für den Betrieb

- III.1. Der TdV ist für die Verkehrssicherheit sowie für die Erhaltung der Standsicherheit der Brücken allein verantwortlich. Er hat sie stets in einem ordnungsgemäßen

technisch einwandfreien Zustand zu erhalten. Der TdV hat die Brücke gemäß DIN 1076 zu prüfen. Die Ergebnisse der Prüfungen sind dem WSA auf Verlangen zur Einsichtnahme vorzulegen.

- III.2. Zum Nachweis der Standsicherheit der Brückenpfeiler im Rhein sind im Abstand von 6 Jahren Kolkkontrollpeilungen durchzuführen und dem WSA vorzulegen. Sofern bei den Peilungen Auskolkungen festgestellt werden, sind diese in Abstimmung mit dem WSA wieder aufzufüllen. Sämtliche Kosten hierfür trägt der TdV.
- III.3. Bezüglich der Unterhaltung der Schifffahrtszeichen, der Beleuchtung und der Radarreflektoren ist eine entsprechende Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes abzuschließen. Die Unterhaltung umfasst auch spätere Erneuerungen und den Betrieb der Einrichtungen.
- III.4. Der TdV hat die Schifffahrtszeichen, sowie die Köpfe der Strompfeiler und deren der Fahrrinne zugewandte Flanken nachts und bei unsichtigem Wetter zu beleuchten.
- III.5. Werden durch die Anlage Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen der Wasserstraße verursacht, so hat der TdV die Beeinträchtigungen auf Verlangen des WSA zu beseitigen.
- III.6. Schnee und Eis von der Brücke dürfen nicht in die Wasserstraße entsorgt werden.
- III.7. Der TdV hat Veränderung der Bauwerke, die Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt haben könnten, vor ihrer Durchführung dem WSA schriftlich zur Zustimmung vorzulegen. Hierzu zählen Änderungen mit Auswirkungen auf z. B. das Lichtraumprofil, die Befahrbarkeit der Wasserstraße, die Darstellung der Bauwerke im Radarbild, die Stromsohle, etc.
- III.8. Der TdV hat dafür zu sorgen, dass beim Betrieb der Anlage keine Stoffe oder Gegenstände in die Wasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Wasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Wasserstraße beeinträchtigen. Sollte trotzdem dieser Fall eintreten, ist das WSA sofort zu unterrichten. Der TdV hat die Stoffe und Gegenstände aus der Wasserstraße zu entfernen. Die Beseitigung ist dem WSA auf Verlangen durch Kontrollpeilungen nachzuweisen.
- III.9. Unterhaltungs- und Inspektionsarbeiten an der Brücke (z. B. Einsatz von Brückenuntersuchungsgeräten) bedürfen der Zustimmung des WSA, sofern damit Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt (z. B. durch Einschränkung des Lichtraumprofils) verbunden sind.

Zum Zwecke der Prüfung der Arbeiten auf evtl. Beeinträchtigungen der Schifffahrt sind sie dem WSA mindestens 4 Wochen im Voraus schriftlich anzuzeigen.

IV. Sonstiges

- IV.1. Der TdV hat nach Beendigung der Baumaßnahme dem WSA Bestandsunterlagen (Lageplan, Querschnitte, Ansichten, Darstellung der Gründung) über das Brückenbauwerk (1x digital, 2x Papier), das auf oder über den Flächen der WSV errichtet wurden, vorzulegen.
- IV.2. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme hat der TdV eine topografische Geländeaufnahme hinsichtlich der ausbaubedingten Veränderungen im Rheinuferbereich zu veranlassen. Die Ergebnisse sind dem WSA in Papierform und digital (dxf, MicroStation dgn) für das Kartenwerk kostenfrei zur Verfügung zu stellen.
- IV.3. Der TdV hat nach Beendigung der Baumaßnahme dem WSA einen Leitungsplan (Lageplan, Querschnitt) zu übergeben in dem alle Leitungen, die sich im Brückenbauwerk befinden, dargestellt sind (Lage, Dimension, Medium, Betreiber).
- IV.4. Die Verwaltungsvereinbarung zwischen der Bundeswasserstraßenverwaltung, vertreten durch das WSA Koblenz-Rhein und der Stadt Koblenz vom 14.06. bzw. 14.07.1967 bezüglich der Bestandsbrücke ist mit Abschluss der Baumaßnahme hinfällig. Ggf. ist eine neue Vereinbarung über das neue Brückenbauwerk abzuschließen.
- IV.5. Der TdV hat zu gewährleisten, dass das WSA seine Betriebs- und Unterhaltungsaufgaben in Bezug auf die Bundeswasserstraße Rhein ungeachtet der Freistellung des Betriebsgeländes des Außenbezirkes Koblenz als Baufeld und des vorgesehenen Abrisses der Betriebsgebäude weiter erfüllen kann.
- Dazu hat der TdV dem WSA vor Baubeginn ein Ausweichquartier bereitzustellen. Näheres ist einvernehmlich durch eine schriftliche Vereinbarung zu regeln.
3. Die aufgrund der Baumaßnahme erforderlich werdenden Verkehrsbeschränkungen sind frühzeitig mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) Cochem-Koblenz - als Straßenbaulastträger der weiterführenden Verkehrswege - abzustimmen. Vollsperrungen sind dem LBM Cochem-Koblenz mindestens 12 Monate im Vorfeld mitzuteilen. Der Straßenbaulastträger hat die Straßenbaumaßnahme mit allen Planungsträgern der im Umkreis liegenden und geplanten Baumaßnahmen abzustimmen.
4. Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Referat Bauwesen hat der Planung grundsätzlich zugestimmt; der Vorhabenträger wird dennoch dazu verpflichtet, die Materialität sowie Farbauswahl des Brückenbauwerkes, aber auch die Ausstattungsmerkmale wie Geländer oder Lampen in ihrer Ausführungsart, Farbigkeit und Materialität mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord abzustimmen. Aufgrund der sensiblen Lage im Welterbe Oberes Mittelrheintal sind diese Angaben für eine welterbeverträgliche Ausführungsplanung erforderlich. Der Vorhabenträger hat deshalb in allen folgenden Planungsphasen eine frühzeitige Einbindung und Abstimmung mit der Initiative Baukultur vorzunehmen.

5. Den Forderungen der Zentralstelle der Forstverwaltung entsprechend hat der Vorhabenträger die Maßnahme A 4 (Auswahl der Bäume) unter Einbeziehung des zuständigen Forstrevierleiters durchzuführen. Die Bäume müssen außerdem aufgrund der Verkehrssicherheit einen Abstand von mindestens einer Baumlänge (Endhöhe) zu Wegen betragen, damit keine Gefährdung für Erholungssuchende durch Umstürzen der Bäume oder Abbrechen von Ästen entstehen kann.
Bei der Durchführung der Maßnahme A 6 (Mauereidechsenlebensraum) ist darauf zu achten, dass der Eichenwald im Oberhang nicht zu stark aufgelichtet wird. Das vorhandene Schwachholz ist der natürlichen Zersetzung zu überlassen oder für eine Nutzung wie z. B. Brennholz zu verwenden; ein Verbrennen des Schwachholzes wird untersagt. Im Übrigen hat der Vorhabenträger bei der Umsetzung dieser Maßnahme den zuständigen Forstrevierleiter zu beteiligen.
6. Die Baumaßnahmen befindet sich in direkter Nachbarschaft zu der Bahnstrecke, sodass der Vorhabenträger in jedem Falle eine Abstimmung mit der DB Netz AG vorzunehmen hat. Die Standsicherheit, Funktionsfähigkeit der Bahnanlagen und die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes sind jederzeit zu gewährleisten. Außerdem müssen die Sichtverhältnisse auf Signale und Bahnanlagen jederzeit gewährleistet sein.

Das Betreten, Befahren und Verunreinigen des Bahngeländes ist gemäß der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) untersagt. Darauf hat der Träger des Vorhabens die späteren direkten Anlieger schon im Verlauf des Antragsverfahrens von der genehmigenden Behörde nachweisbar hinzuweisen. Zusätzlich sollten im Rahmen der Bauleitplanung, wo dies notwendig erscheint, auf den Schutz der Anlieger gerichtete Schutzmaßnahmen entlang der Bahngrenze vorgesehen werden.

Ist ein Betreten der Bahnanlagen für die Bauausführung im Bereich der Grenzbebauung notwendig, hat der Vorhabenträger rechtzeitig einen schriftlichen Antrag stellen. Des Weiteren hat der Vorhabenträger darauf zu achten, dass anfallendes Oberflächenwasser oder sonstige Abwässer nicht auf Bahngrund geleitet und zum Versickern gebracht werden. Auf oder im unmittelbaren Bereich von DB-Liegenschaften hat der Vorhabenträger stets zu beachten, dass jederzeit mit dem Vorhandensein von betriebsnotwendigen Kabeln und Leitungen zu rechnen ist. Werden unumgängliche Erdarbeiten ausgeführt, hat die Feststellung der Lage von DB-Kabeln und -leitungen vorab durch eine ausreichende Anzahl von Schürfungen zu erfolgen. Gegebenenfalls sind alle Erdarbeiten von Hand auszuführen. Der Straßenbaulastträger hat im Interesse der öffentlichen Sicherheit ein Betreten der Bahnanlagen durch geeignete Maßnahmen zu verhindern. Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen in der Nähe der Bahn (z. B. Baustellenbeleuchtung, etc.) ist darauf zu achten, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen. Das Gelände befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Oberleitungsanlage der Deutschen Bahn, sodass der Vorhabenträger die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung nicht außer Be-

tracht lassen darf und die diesbezüglich zu beachtenden einschlägigen Bestimmungen einzuhalten sind.

Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung hat der Träger des Vorhabens von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Schutzabstand von mindestens 3,50 m einzuhalten. Werden feste Bauteile (Gebäude, Einfriedigungen usw.) sowie Baugeräte, Kräne usw. in einem Abstand von weniger als 5,00 m errichtet bzw. aufgestellt, so sind diese bahnzuwenden. Während der Arbeiten muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich (Definition siehe GUV VD33, Anlage 2) der Gleise, einschließlich des Luftraumes nicht berührt wird. Das Baufeld ist in Gleisnähe so zu sichern, dass keine Baufahrzeuge, Personen oder Geräte unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen können. Werden Großgeräte (z. B. Turmdrehkran, Auto- kran) während der Baumaßnahme eingesetzt, welche ein Schwenken in oder über den Gleisbereich ermöglichen ist eine Krananweisung zu beantragen und eine Einweisung in die Örtlichkeiten erforderlich.

7. Entsprechend den Forderungen der Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz wird der Vorhabenträger dazu verpflichtet, an den zeitlichen Planungen zur Begutachtung des Flussgrundes mittels Tauchglocke die Generaldirektion Kulturelles Erbe zu beteiligen. Der Flussgrund im Bereich der temporären Pfeilergründung ist in jedem Fall durch einen Mitarbeiter der Generaldirektion Kulturelles Erbe auf Reste von frühgeschichtlichen Brücken abzusuchen. Es können bei Bodeneingriffen bisher unbekannte archäologische Denkmäler zu Tage treten, die vor ihrer Zerstörung durch die Baumaßnahmen fachgerecht untersucht werden müssen. Der Erdbaubeginn ist deshalb frühzeitig bekanntzugeben. Der Vorhabenträger hat die Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflicht (§§ 16 bis 21 DSchG RLP) zu beachten. Der Baubeginn ist mindestens 2 Wochen vorher per Email über landesarchaeologie-koblenz@gdke.rlp.de oder telefonisch unter 0261 6675 3000 anzuzeigen. Weiterhin hat der Vorhabenträger zu beachten, dass ungenehmigte sowie unangemeldete Erd- und Bauarbeiten in Bereichen, in denen archäologische Denkmäler vermutet werden, nach § 33 Abs. 1 Nr. 13 DSchG RLP ordnungswidrig sind und mit Geldbußen von bis zu 125.000 Euro geahndet werden können (§ 33 Abs. 2 DSchG RLP). Die Erdarbeiten zu Errichtung der temporären Brücke sind mit der Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie abzustimmen. Der Erdbaubeginn ist auch hier frühzeitig bekanntzugeben.
8. Das Amt für Brand- und Katastrophenschutz der Stadt Koblenz hat der vorliegenden Planung grundsätzlich zugestimmt; der Straßenbaulastträger wird dennoch dazu verpflichtet, auch während der Bauzeit (soweit möglich) eine Querung des Rheines für Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr, Katastrophenschutz zur Verfügung zu stellen, die für Rettungsdienste jederzeit gewährleistet bleibt. Über Änderungen im geplanten Bauzeit-

rahmen ist das Amt für Brand- und Katastrophenschutz frühzeitig zu informieren und in die weiteren Planungen sowie Absprachen mit einzubinden.

9. Den Forderungen des Landesamtes für Geologie und Bergbau entsprechend wird dem Vorhabenträger die Einschaltung eines Baugrundberaters (Geotechniker) und die Durchführung projektbezogener Baugrunduntersuchungen empfohlen. Er hat die einschlägigen DIN-Normen, wie z. B. DIN 1054 und DIN 4020 und DIN EN 1997-1 und -2 zu beachten. Der Träger des Vorhabens hat außerdem sämtliche geotechnischen Berichte einschließlich der Schichtenverzeichnisse der Bohrungen dem Landesamt für Geologie und Bergbau zur Verfügung zu stellen.
10. Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Der Vorhabenträger hat die Anlieger über den Beginn der Baumaßnahmen und deren geplante Dauer vorab zu informieren und den Anliegern einen Ansprechpartner für etwaige Beanstandungen zu benennen.

Hinsichtlich des Schutzes der Anlieger vor Erschütterungen während der Bauzeit sind zur Vermeidung bzw. Minderung von baubedingt unzumutbaren Erschütterungen bei der Baudurchführung moderne Verdichtungstechnik zum Einsatz zu bringen und bei entsprechender Gefährdungslage Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen.

Zum Schutz der Anlieger insbesondere vor bauzeitlichem Lärm, Staub, Schadstoffen und Erschütterungen wird beauftragt, dass während der Bauarbeiten das Landes-Immissionschutzgesetz (LImSchG), das u.a. vorschreibt, schädliche Umwelteinwirkungen soweit möglich und zumutbar zu vermeiden und die Nachtruhe nicht zu stören sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten sind. In der Nacht (22 Uhr abends bis 7 Uhr morgens) dürfen Bauarbeiten nur dann ausnahmsweise durchgeführt werden, wenn dies zwingend notwendig ist und wenn die zuständige Behörde die Arbeiten zugelassen hat.

Was die baubedingten Staubbelastungen angeht, hat der Vorhabenträger den ausführenden Baufirmen im Rahmen der Vergabe Auflagen bezüglich der Vorsorge zur Minimierung der Ausbreitung von Staub (insbesondere bei Arbeiten in der direkten Nähe von Wohngebäuden) und zur Sauberhaltung des angrenzenden öffentlichen Straßennetzes zu erteilen. Darüber hinaus ist auch insoweit das LImSchG maßgeblich, wonach die Entstehung und Ausbreitung von Stäuben u. a. bei der Errichtung von Anlagen nach Möglichkeit durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden oder zu vermindern ist. Durch geeignete Maßnahmen (wie z. B. Wässern der Baustelle) können Vorkehrungen getroffen werden, um die Staubbelastungen und Verschmutzungen im Umfeld der Baumaßnahme möglichst auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Baulärm ist zur Vermeidung bzw. Minimierung von baubedingt unzumutbaren Lärmimmissionen bei der Baudurchführung eine moderne Technik zum Einsatz zu bringen und bei entsprechender Gefährdungslage Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sowie die Vorgaben der Geräte und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sind in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Bezüglich baubedingter Staubbelastungen hat der Vorhabenträger den ausführenden Baufirmen im Rahmen der Vergabe Auflagen für die Vorsorge zur Minimierung der Ausbreitung von Staub (insbesondere bei Arbeiten in der direkten Nähe von Wohngebäuden) zu erteilen. Darüber hinaus ist die Entstehung und Ausbreitung von Staub nach Möglichkeit durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden bzw. zu vermindern.

11. Der Vorhabenträger hat die Einschränkungen der Zufahrten der Anliegergrundstücke so gering wie möglich zu halten. Eine Erreichbarkeit der jeweiligen Grundstücke ist zu gewährleisten. Zudem hat der Vorhabenträger die Parkfläche des Einwenders Nr. 2 während der Bauphase (soweit möglich) dauerhaft aufrechtzuerhalten bzw. einen vergleichbaren Ersatzparkplatz zur Verfügung zu stellen.
12. Auf die ursprünglich vorgesehene Signalisierung an der Brückenstraße ist zu verzichten. Sollten sich jedoch nach Fertigstellung der Baumaßnahme in diesem Bereich Auffälligkeiten im Hinblick auf eine verkehrssichere Verkehrsführung zeigen, so hat der Vorhabenträger in geeigneter Weise hierauf zu reagieren und – soweit erforderlich – verkehrsbehördliche Anordnungen bei der zuständigen Verkehrsbehörde zu erwirken. Dabei hat eine Abstimmung mit dem LBM Cochem-Koblenz zu erfolgen.

Im Hinblick auf die Vorschrift des § 12 Abs. 5 LStrG hat die Stadt Koblenz als Straßenbaulastträgerin der in der Ortsdurchfahrt der Stadt gelegenen Brückenbaumaßnahme die diesbezüglichen Einzelheiten zuvor mit dem LBM Cochem-Koblenz als der für die anschließenden Strecken der B 49 zuständigen Unteren Straßenbaubehörde (§ 49 LStrG) abzustimmen.

13. Der Vorhabenträger hat den Zeitrahmen der Vollsperrung auf das absolute Mindestmaß zu beschränken und entsprechende Verkehrsumleitungen einzurichten.
14. Der Vorhabenträger hat die (während der Bauphase) zur Verfügung zu stellenden Stellplätze an der Rhein-Mosel-Halle so zu gestalten, dass diese zumutbar zu erreichen sind. Der Vorhabenträger hat außerdem für die Bauphase einen temporären Aufzug für die Erreichbarkeit des Kellers im Hauptgebäude des Schlosses einzurichten. Ferner ist die Zufahrt über die Rampe nach Beendigung der Baumaßnahme wiederherzustellen.
15. Der Vorhabenträger hat im zeitlichen Vorlauf der Brückenbaumaßnahme eine Beweissicherung des Straßenkörpers der Emser Straße durchzuführen, um deren bestehenden Straßenzustand zu dokumentieren.

16. Der Vorhabenträger hat während der Bauphase bezüglich möglicher Kollisionen mit den Bauarbeiten am Schloss entsprechende Abstimmungsgespräche mit der BImA und dem LBB zu führen.
17. Der Beginn und das Ende der Baumaßnahme ist ferner dem Landeskommando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9 in 65189 Wiesbaden (LKdoHEVerkInfra@bundeswehr.org) anzuzeigen.

D Beteiligte

I. Träger öffentlicher Belange

- 1. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**, Referat Infra I 3, Fontainengraben 200 in 53123 Bonn
 - Schreiben vom 20.08.2019; Az.: 45-60-00-IV-246-19PFV
(s. Kapitel C, Nr. I dieses Beschlusses)
- 2. Landesbetrieb Mobilität Cochem-Koblenz**, Ravenéstraße 50 in 56812 Cochem
 - Schreiben vom 16.08.2019, Az.: I/70
(s. Kapitel C, Nr. V.3 dieses Beschlusses)
- 3. Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord**, Koordinierungsstelle, Stresemannstraße 3 – 5 in 56068 Koblenz
 - Schreiben vom 06.09.2019, Az.: 4270-1966/41
(s. Kapitel C, Nrn. II, IV und V.4 dieses Beschlusses)
- 4. Zentralstelle der Forstverwaltung**, Le Quartier Hornbach 9 in 67433 Neustadt
 - Schreiben vom 23.08.2019, Az.: 3.1-6313
(s. Kapitel C, Nr. V.5 dieses Beschlusses)
- 5. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien**, Region Mitte, Camberger Straße 10 in 60327 Frankfurt/Main
 - Schreiben vom 23.08.2019, Az.: TÖB-FFM-19-58552/Lö
(s. Kapitel C, Nr. V.6 dieses Beschlusses)
- 6. Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie**, Außenstelle Koblenz, Niederberger Höhe 1 in 56077 Koblenz
 - Schreiben vom 04.09.2019, Az.: 2015.0603.2
(s. Kapitel C, Nr. V.7 dieses Beschlusses)
- 7. Vodafone Kabel Deutschland GmbH**, Zurmaienerstraße 172 in 54292 Trier
 - Schreiben vom 11.09.2019, Az.: S00782224
(s. Kapitel C, Nr. I.b dieses Beschlusses)
- 8. Energienetze Mittelrhein GmbH Co. KG**, Schützenstraße 80-82 in 56068 Koblenz
 - Schreiben vom 16.09.2019
(s. Kapitel C, Nr. I.a dieses Beschlusses)
- 9. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bingen**, Vorstadt 74-76 in 55411 Bingen

- Schreiben vom 16.09.2019, Az.: 213.3/4100/0010

(s. Kapitel C, Nr. V.2 dieses Beschlusses)

10. Stadt Koblenz, Amt für Brand- und Katastrophenschutz, Schlachthofstraße 2-12 in 56073 Koblenz

- Schreiben vom 12.09.2019, Az.: 37 10 20/Alb.

(s. Kapitel C, Nr. V.8 dieses Beschlusses)

11. Landesamt für Geologie und Bergbau, Emy-Roeder-Straße 5 in 55129 Mainz

- Schreiben vom 16.09.2019 3240-0964-19/V1

(s. Kapitel C, Nr. V.9 dieses Beschlusses)

12. Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung, Bahnhofstraße 47 in 56068 Koblenz

- Schreiben vom 18.09.2019, Az.: 61 AL

(s. Kapitel C, Nrn. II, IV und VIII dieses Beschlusses)

13. Industrie- und Handelskammer Koblenz, Schloßstraße 2 in 56068 Koblenz

- Schreiben vom 18.09.2019

(s. Kapitel E, Nr. IX.1.1 dieses Beschlusses)

14. Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege, Schillerstraße 44 in 55116 Mainz

- Schreiben vom 16.09.2019, Az.: II-K

(s. Kapitel E, Nr. VIII dieses Beschlusses)

15. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Am Schloss in 56068 Koblenz

- Schreiben vom 11.09.2019, Az.: KOFM 5000

(s. Kapitel E, IX.1.2 dieses Beschlusses)

16. Amt für Bundesbau, Wallstraße 1 in 55122 Mainz

- Schreiben vom 11.09.2019, AZ.: B 1402-LBM-232/1

(s. Kapitel E, IX.1.4 dieses Beschlusses)

17. Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung, Niederlassung Koblenz, Hofstraße 257a in 56077 Koblenz

- Schreiben vom 11.09.2019, Az.: 400 19 40 50

(s. Kapitel E, IX.1.3 dieses Beschlusses)

II. Anerkannte Vereinigung

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Hindenburgplatz 3 in 55118 Mainz

- Schreiben vom 17.09.2019 (der Kreisgruppe Koblenz)

(s. Kapitel E, IX.3 dieses Beschlusses)

III. Privatpersonen

Im Verfahren haben sich 12 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 Organisationsverfügung 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

III.1 Scoping-Termin

Gemäß § 3c des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist für die geplante Maßnahme grundsätzlich die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich. Da jedoch bereits im Vorfeld erkennbar war, dass erhebliche nachteilige Umwelteinwirkungen durch das Vorhaben nicht ausgeschlossen werden können, wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Zur Erörterung des Gegenstandes, des Umfangs und der Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie sonstiger prüfungserheblicher Fragen wurde am 17. Dezember 2015 durch die Planfeststellungsbehörde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz ein Scoping-Termin gemäß § 5 UVP/alt durchgeführt. Die Beteiligten wurden mit Schreiben vom 12. November 2015 zum Scoping-Termin eingeladen.

III.2 Antragstellung

Die Planunterlagen für den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 in Koblenz sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben der Stadtverwaltung Koblenz vom 09.07.2019, Az.: 63.10.10-Ra zur Durchführung des Anhörungsverfahrens und zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugeleitet worden.

III.3 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 verwiesen.

III.4 Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die in Kapitel A, Nrn. VIII und IX genannten Unterlagen haben in der Zeit vom 05. August 2019 bis einschließlich 04. September 2019 bei der Stadtverwaltung Koblenz, Bauberatungszentrum, Bahnhofstraße 47 in 56068 Koblenz 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 18. September 2019 vorgebracht werden.

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

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

III.5 Erörterungstermin

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen waren am 12. Dezember 2019 bei der Stadtverwaltung Koblenz, Willi-Hörter-Platz 2 in 56068 Koblenz Gegenstand einer Erörterung, zu der nach vorheriger fristgerechter schriftlicher Benachrichtigung und rechtzeitiger ortsüblicher Bekanntmachung die Einwender sowie die beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange eingeladen worden sind. Das Ergebnis der Erörterung ergibt sich aus der Niederschrift der Anhörungsbehörde vom 13. Dezember 2019.

III.6 Einbeziehung weiterer Unterlagen

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

- Bau- und Abbruchphasenpläne, bestehend aus 7 Plänen, aufgestellt am 28.06.2018, 06.07.2018 und 19.07.2018
- Variantenuntersuchung zum Stützbauwerk, Rundturm und Treppenanlage, aufgestellt am 19.12.2019

Die vorgenannten Unterlagen konnten ohne Offenlage in die Entscheidungsfindung miteinbezogen werden, da die wesentlichen Inhalte bereits in den offen gelegten Planunterlagen enthalten sind, mit ihnen keine erstmaligen oder stärkeren Betroffenheiten von Belangen Dritter einhergeht bzw. deren Inhalt mit den hiervon in ihren Belangen berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange erörtert wurden. Hierzu ist im Einzelnen Folgendes anzumerken:

Die gesetzliche Ausgestaltung des Anhörungsverfahrens dient neben der Informationsbeschaffung zugleich dem Zweck, jedermann die Möglichkeit zu eröffnen, durch Einsichtnahme in die Unterlagen zu erkennen, ob und inwieweit er durch das Vorhaben betroffen ist. Hierdurch soll der Betroffene in die Lage versetzt werden, sich Klarheit über seine eigene Planungsbetroffenheit zu verschaffen und diesbezüglich ggfs. Einwände gegen das Projekt zu erheben. Diesen Anspruch spiegeln die Verfahrensvorschriften des § 73 Abs. 1 S. 2 VwVfG zur Planoffenlage wieder, nach denen der Plan aus den Zeichnungen und Erläuterungen besteht, welche das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Dabei ist es allerdings nicht erforderlich, sämtliche möglicherweise für die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde erforderlichen Sachverständigenuntersuchungen und detaillierten Darstellungen der Vorgehensweise ebenfalls zur allgemeinen Einsichtnahme offen zu legen. Ausreichend ist vielmehr, dass der maßgebliche Inhalt, aus dem sich eine mögliche individuelle Betroffenheit ergeben kann, aus den offen gelegten Planunterlagen zu entnehmen ist. Insoweit reicht es aus, dass die offen gelegten Planunterlagen die notwendige Anstoßfunktion erfüllen. Diesen Anforderungen wurde bei der vorliegenden Planung entsprochen. Die im Rahmen der Planoffenlage ausgelegten Planunterlagen beinhalten alle erforderlichen Informationen zur Planung. An Hand dieser Planunterlagen konnte jedermann erkennen, ob und ggfs. in welchem Umfang sich die in Aussicht genommene Straßenbaumaßnahme auf seine Belange bzw. Rechte auswirkt. Eine hierüber hinausgehende Offenlage von Planunterlagen war nicht erforderlich, da deren wesentliche Erkenntnisse bereits aus den offen gelegten bzw. bekannt gemachten Planunterlagen zu ersehen waren.

Fernerhin hat die Planfeststellungsbehörde zu der Variantenuntersuchung zum Stützbauwerk, Rundturm und Treppenanlage eine ergänzende Anhörung der Unteren Denkmal-

schutzbehörde sowie der Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege vorgenommen. Eine ergänzende Anhörung weitere Behörden oder Umwelt- bzw. Naturschutzvereinigungen oder auch Privatpersonen war deshalb nicht geboten, weil mit den vorgelegten Unterlagen weder der Aufgabenbereich von weiteren Behörden oder Umwelt- bzw. Naturschutzvereinigungen noch Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt wurden.

III.7 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 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 Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 fest.

IV.1 Planrechtfertigung, Erforderlichkeit der Maßnahme

Für das hier planfestgestellte Straßenbauvorhaben „Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 in Koblenz“ besteht eine hinreichende Planrechtfertigung. Dies ergibt sich vor allem aus dem maroden Zustand des Brückenbauwerkes. Nach Feststellung der gravierenden Schäden am Beton, den Mauern und Gewölben sowie den Spannstäben wurde bereits eine sofortige Sanierung vorgenommen. Eine Sanierung, die die aus den 1950er Jahren stammende Pfaffendorfer Brücke langfristig wieder Instand hält, ist technisch nicht zielführend und aus wirtschaftlicher Sicht nicht anzustreben. Dafür weist das Bauwerk zu massive Schäden an den verschiedenen Tragelemente auf. Als Alternative zum Ersatzneubau steht lediglich der komplette Entfall des Verkehrsweges. Dies hätte jedoch schwerwiegende verkehrliche Auswirkungen für das Bundesfernstraßennetz und für das Zentrum Koblenz zur Folge. Denn die Pfaffendorfer Brücke bildet eine innerstädtische Hauptverkehrsachse mit der zentralen Funktion der wichtigsten Rheinquerung für die Stadt Koblenz. Nach den Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) ist sie der Verkehrswegekategorie VS III zugeordnet (anbaufreie Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion).

Bereits derzeit sind im Verkehrsabfluss aufgrund der dringenden Sanierungsbedürftigkeit einschränkende, verkehrsbehördliche Anordnungen vorgenommen worden. Die Sperrung der Einmündung der Brückenstraße auf die Pfaffendorfer Brücke für Kraftfahrzeuge kann bis zu einem Ersatzneubau nicht aufgehoben werden. Inwieweit der Fußgänger- und Radverkehr weiterhin auf der Brückenstraße erlaubt ist, hängt von dem Bauzustand des Bauwerkes

ab. Mithilfe von regelmäßigen Untersuchungen muss hier bei eventuelle Schäden oder Verschlechterungen des Zustandes mit einer vollständigen Sperrung gerechnet werden. Ähnlich stellt es sich bei der Strombrücke an sich dar.

Aufgrund von Brückenuntersuchungen wurde seitens der Stadt Koblenz als zuständige Untere Straßenverkehrsbehörde mittels straßenverkehrsbehördlicher Anordnung vom 02.04.2019 das Bauwerk für Kraftfahrzeuge >30 Tonnen zul. Gesamtgewicht gesperrt. Die zul. Höchstgeschwindigkeit wurde für Fahrzeuge >3,5 Tonnen auf 30 km/h reduziert. Die beiden äußeren Fahrstreifen wurden eingezogen und durch Stahlschutzwände gesichert. Außerdem wurde das Bauwerk in der Brückenstraße vor der Einmündung Pfaffendorfer Brücke für den gesamten Verkehr außer für Radfahrer und Fußgänger gesperrt. Im Oktober 2019 konnte zwar die Nutzung von 4 Fahrstreifen (wieder) hergestellt werden, die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für Fahrzeuge über 3,5t sowie die Sperrung für Kraftfahrzeuge über 30t zul. Gesamtgewicht werden jedoch bis zum Ersatzneubau bestehen bleiben. Die Sperrung der Brückenstraßenzufahrt muss ebenfalls weiterhin bestehen bleiben. Zudem ist über ein Monitoring regelmäßig zu prüfen, in welchem Zustand sich das Bauwerk befindet. Verschlechterungen oder weitere Schadensfälle würden unweigerlich erneute verkehrsbehördliche Anordnungen (wie z. B. die Einziehung von Fahrstreifen) und damit zusätzliche Einschränkungen im Verkehrsfluss nach sich ziehen müssen. Der Ersatzneubau der Rheinbrücke ist deshalb auch mit Blick auf die derzeitigen unzureichenden Verkehrsverhältnisse unbedingt erforderlich. Die vorhandenen Kapazitätseinschränkungen aufgrund der Sanierungsbedürftigkeit werden beseitigt und die Rheinquerung nachhaltig verbessert. Damit wird der Vorhabenträger seinem gesetzlichen Auftrag aus § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG gerecht, wonach er die Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder in sonstiger Weise zu verbessern hat. Diesem gesetzlichen Auftrag wird die hier festgestellte Straßenbaumaßnahme gerecht.

Im Bestand liegen die Tagesbelastungen auf der Pfaffendorfer Brücke bei ca. 36.100 Kfz/24h (DTV-W) mit einem Schwerverkehr von 930 Fz/24h (DTV-W). Die Verkehre sind in den Spitzenstunden stark ausgeprägt. Vormittags ist der Verkehr stark nach Westen in Richtung Innenstadt von Koblenz orientiert, nachmittags stellt sich das Bild umgekehrt dar. Bezüglich der künftig zu erwartenden Verkehrsverhältnisse wurde das Jahr 2030 als Planungshorizont betrachtet. Mit deutlichen Steigerungen im Verkehrsaufkommen im Planungsraum ist nicht zu rechnen. Der Verkehr wird sich bis zum Jahre 2030 um etwa 600 Kfz/24h (DTV-W) erhöhen; der Schwerverkehrsanteil wird um ca. 10 Fz/24h (DTV-W) zunehmen.

Durch die richtlinienkonforme Planung der Straßenbaumaßnahme werden die Risiken der Verkehrssicherheit stark reduziert. So werden die Fahrstreifen verbreitert, die Anschlussbereiche geometrisch als auch verkehrstechnisch angepasst und die Sichtverhältnisse für den Verkehr, der von der Brückenstraße auf die Pfaffendorfer Brücke einfährt, mithilfe einer geänderten Gradientenführung deutlich verbessert. Zudem wird ein Gehweg und Radweg jeweils separat angelegt. Damit wird der Verkehrsabfluss durch das Separationsprinzip ent-

flochten und sicherer gestaltet. Die Verkehrsabläufe werden gleichmäßiger, da unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge reduziert werden.

Der Ersatzneubau wird außerdem zu einer Verringerung der Wartungs- und Sanierungsarbeiten am Brückenbauwerk führen. Dadurch wird die Anzahl der verkehrssicherheitskritischen Baustellen reduziert; Ausweichverkehre in das nachgeordnete Netz werden vermieden. Die gewählten Fußgänger- und Radwegführungen berücksichtigen ebenfalls die notwendigen Sicherheitsaspekte für die Verkehrsteilnehmer.

Bei nicht zeitgerechter (vollständiger) Sanierung droht die Sperrung dieser wichtigen Rheinquerung. Dies würde vor allem in den Tagesspitzen morgens und abends zu chaotischen Situationen in und um Koblenz führen. Ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 36.100 Kfz/24h (DTV-W) und zusätzlichen Schwerverkehr wäre auf alternativen Routen zu verlagern, die jedoch dann nicht mehr leistungsfähig wären. Für dieses zusätzliche Gesamverkehrsaufkommen sind die Alternativrouten größtenteils nicht dimensioniert, sodass bei dieser Situation gleichermaßen die Verkehrssicherheit erheblich abnehmen bzw. die Umweltbelastungen sprunghaft zunehmen würden sowie durch die chaotischen Verkehrsverhältnisse negative Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft zu befürchten wären.

Die vorliegende Straßenbaumaßnahme beseitigt die dargelegten bestehenden Defizite. Damit ist das hier planfestgestellte Vorhaben für den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes „vernünftigerweise geboten“.

IV.2 Vorgeschichte der Planung mit Raumordnung/ LEP IV/ Regionaler Raumordnungsplan

Wie bereits dargelegt, weist die aus den 1950er Jahren stammende Pfaffendorfer Brücke schwerwiegende Bauwerksschäden auf. Im Rahmen von laufenden Brückenprüfungen und Instandsetzungsüberlegungen wurde im Jahr 2013 eine Nachrechnung gemäß den Nachrechnungsrichtlinien des Bundes für das anzusetzende Lastmodell LM 1 durchgeführt. Daraus ergab sich, dass die Instandsetzung des Überbaues erforderlich wäre, aber wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Daraufhin wurden - im Rahmen einer ersten Vorplanung - Varianten erarbeitet, die von einer Erneuerung des Überbaus mit Erhalt der als ausreichend tragfähig erachteten Unterbauten ausgingen. Insgesamt wurden 9 Varianten mit unterschiedlichen Tragsystemen untersucht und bewertet. Im Rahmen der weiteren Abstimmung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ergab sich die Forderung nach einer Vergrößerung der Stromöffnung auf 156 m Achsabstand der Pfeiler. Daraufhin wurden im Jahre 2015 Varianten für einen kompletten Ersatzneubau der Brücke untersucht und bewertet. Aus dieser Untersuchung resultiert die vorliegende Straßenbauplanung.

Das hier festgestellte Straßenbauvorhaben steht mit den Vorgaben des Landesentwicklungsprogrammes im Einklang. Im Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) des Landes Rheinland-Pfalz vom April 2008 wird bei den Zielen und Grundsätzen im Abschnitt Infrastruktur aufgeführt, dass die Kategorien III und bedarfsweise IV in den jeweiligen regionalen Raumordnungsplänen ausgewiesen werden. Da die Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 in Koblenz wie bereits dargelegt der Kategorie III entspricht und damit nicht nur Grundzent-

rum und Mittelzentrum verbindet, sondern darüber hinaus der Anbindung von wichtigen Verkehrsverknüpfungspunkten an höherrangige Verbindungen dient, ist hier der regionale Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2017 maßgeblich.

Gemäß dem Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald (RROP 2017) ist die Pfaffendorfer Brücke als regionale Verbindung ausgewiesen. Nach dem Grundsatz „Verkehrsnetzgestaltung“ (G 116) sollen regionale Verbindungen im Straßenverkehr möglichst ortslagenfrei ausgebaut werden bzw. leistungsfähige Ortsdurchfahrten aufweisen und im öffentlichen Verkehr mit Schienenpersonennahverkehr bzw. Busverkehr direkt und umwegefrem bedient und an den integralen Taktverkehr angepasst werden. Im Bereich des Rheins ist außerdem ein Vorranggebiet Hochwasserschutz ausgewiesen. Nach dem Ziel „Wasser und Hochwasserschutz“ (Z 67) des RROP 2017 ist dieses Vorranggebiet von jeglicher Bebauung und abflusshemmenden Nutzungen freizuhalten. Weiterhin wird der Rhein in diesem Bereich von einem regionalen Grünzug überlagert. Gemäß dem Ziel „Regionale Grünzüge, Grün- und Siedlungsachsen“ (Z 53) sind neue Siedlungsgebiete, flächenhafte Besiedlung und große Einzelbauvorhaben innerhalb der regionalen Grünzüge nicht zulässig; ausgenommen davon sind dem Tourismus dienende Einzelvorhaben. Im vorliegenden Falle handelt es sich um den Ersatzneubau einer bestehenden Brücke aus den 1950er Jahren, die damit bereits bei Inkrafttreten des regionalen Raumordnungsplans 2017 und des vorherigen Regionalplans aus dem Jahre 2006 bestand. Der Ersatzneubau ist, wie bereits ausführlich dargelegt, wegen schwerwiegenden Bauwerksschäden erforderlich. Es ist nicht ersichtlich, dass die maßgeblichen Funktionen durch das Vorhaben negativ tangiert werden. Von daher ist ein Verstoß des Vorhabens gegen das regionalplanerische Ziel nicht erkennbar.

Zudem ist im Bereich des Rheins ein Vorbehaltsgebiet Erholung und Tourismus ausgewiesen. In diesen soll nach dem Grundsatz „Freizeit, Erholung und Tourismus“ (G 67) der hohe Erlebniswert der Landschaft erhalten bleiben und nachhaltig weiterentwickelt werden. In den Vorbehaltsgebieten Erholung und Tourismus soll dem Schutz des Landschaftsbildes bei raumbedeutsamen Entscheidungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Es ist außerdem im Bereich des Bauvorhabens das Vorbehaltsgebiet besondere Klimafunktion ausgewiesen. Nach dem Grundsatz „Klima und Reinhaltung der Luft“ (G 74) sollen in diesen Gebieten besondere Anforderungen an den Klimaschutz gestellt werden. Dabei soll auf eine Verbesserung der klimatischen Bedingungen hingewirkt werden. Dem Grundsatz wurde bei Erstellung der Planunterlagen umfassend Rechnung getragen, sei es bei der Festlegung der Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen als auch bei der Würdigung von immissionsschutzrechtlichen Beeinträchtigungen.

Die Planung sieht lediglich den Ersatzneubau der bereits in den 1950er Jahren gebauten Brücke vor. Nach Abschluss der Baumaßnahme sind keine (negativen) Änderungen u. a. hinsichtlich der Grünanlagen, des Verkehrsnetzes oder auch des Hochwasserschutzes zu erwarten. Insgesamt ist deshalb festzuhalten, dass die hier festgestellte Straßenplanung den raumordnerischen Vorgaben entspricht.

IV.3 Planungskonzeption

Die vorliegende Planung umfasst den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 in Koblenz sowie die Anpassung der westlich und östlich angrenzenden Straßenabschnitte der B 49 einschließlich der erforderlichen Rampenbereiche für die Verknüpfung mit der Mainzer Straße/Neustadt (westlich des Rheins) und der Emser Straße (östlich des Rheins).

Die Pfaffendorfer Brücke ist die innerstädtische Hauptverkehrsachse mit der zentralen Funktion der wichtigsten Rheinquerung für die Stadt Koblenz. Demnach ist sie den Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung RIN 2008 entsprechend der Verkehrswegekategorie VS III (Anbaufreie Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion) zuzuordnen und liegt im Geltungsbereich der RASSt 2006.

Der vorgesehene Planungsbereich liegt zwischen Bau-km 0+202 (Anschluss an Überführungsbauwerk über die rechtsrheinische DB-Strecke und Emser Straße) und Bau-km 0+787 (Bushaltestelle im Bereich der linksrheinischen Zulaufstrecke). Die Länge der gesamten Baustrecke beläuft sich auf etwa 585 m. Der Straßenzug besteht aus dem Vorlandbereich Ost, der Strombrücke, der Vorlandbrücke West und dem Vorlandbereich West.

Der derzeitige Querschnitt weist eine Fahrbahnbreite von 12,00 m (4 Fahrstreifen) und einen kombinierten Geh- und Radweg mit 4,39 m aus. Die Gesamtbreite liegt damit bei 20,78 m. Durch den Ersatzneubau wird die Fahrbahnbreite auf 14,50 m erhöht und ein Radweg (je Brückenseite 3,00 m) und ein Gehweg (je Brückenseite 2,45 m) angelegt. Der Querschnitt des neuen Brückenbauwerkes beträgt 25,40 m. Die bestehenden Rampenbereiche, welche die B 49 mit dem nachgeordneten städtischen Netz verbinden, werden in Teilbereichen dem neuen Querschnitt angepasst. Sie erfolgen entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen. Die Verknüpfung der Ausfahrrampe Pfaffendorf mit der Emser Straße wird als „Mini-Kreisverkehrsplatz“ mit einem Außendurchmesser von 22 m umgestaltet.

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

IV.4 Varianten, Vorzugsvariante

Die mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss festgestellte Planung genügt den Anforderungen an die als wesentlicher Bestandteil des Abwägungsgebotes vorzunehmende Prüfung von Alternativen.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die so genannte „Nullvariante“ keine zumutbare Alternative darstellt. Diese Variante behandelt die Situation, dass das vorliegende Bauvorhaben nicht umgesetzt und eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen nach Koblenz ggf. auf Dauer nicht mehr zur Verfügung steht. Die maroden Bauelemente des derzeitigen Bauwerks führen zwangsläufig zu einer Vollsperrung und würden damit den Verkehr in und um Koblenz lahmlegen. Die hohe Verkehrsbelastung der B 49 und der Schwerverkehrsanteil fordern auch weiterhin eine Rheinquerung an der selbigen Stelle. Die Planfeststellungsbehörde stellt

deshalb fest, dass ohne den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke in Koblenz der bereits schon derzeit bestehende erheblich gestörte Verkehrsfluss nicht verbessert werden kann. Die Auswirkungen bzw. die Vollsperrung der Brücke wären nicht nur für den Pendlerverkehr beträchtlich, sondern würde auch zu massiven Problemen bei dem Wirtschaftsverkehr führen.

Das Untersuchungsgebiet für mögliche Varianten beschränkt sich auf den Bereich der westlichen und östlichen Vorlandbereiche und die mit historisch gewachsenen komplexen Knotenpunktsystemen. Außerdem gilt es zu beachten, dass der Untersuchungsraum im Kernbereich des UNESCO Welterbegebietes „Oberes Mittelrheintal“ liegt.

Die Verknüpfung der Rheinquerung mit dem vorhandenen Verkehrssystem lässt kein Spielraum für alternative Standortmöglichkeit des Brückenbauwerkes. Auf rechtsrheinischer (Ost-) Seite befindet sich unmittelbar die Wohnbebauung von Koblenz-Pfaffendorf, mischgenutzte Grundstücke der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie das Hafenbecken, die zweistöckige, kasemattierte Nordrampe (ehemaliges Eisenbahnviadukt Brückenstraße), der denkmalgeschützte Wachturm 1 (auf Brückenniveau abgebrochen) und Wachturm 2, mit zweistöckiger, kasemattierter Verbindungsmauer zum ehemaligen Horchheimer Tor und die Evangelische Kirche Koblenz-Pfaffendorf. Südlich schließen hier Wohn- und Gartengrundstücke an. Die Trasse der B 49 überquert unmittelbar im Anschluss an die (derzeitige) Strombrücke die rechtsrheinische DB-Strecke sowie die Emser Straße und schließt westlich davon an die B 42 an. Auf linksrheinischer (West-) Seite schließen unmittelbar nördlich die Rheinanlagen des Kurfürstlichen Schlosses und der Schlosspark an. Hier verläuft auch unterhalb der Pfaffendorfer Brücke der Rhein-Radweg als linksrheinischer Radfernweg. Südlich davon befinden sich im Anschluss an die Trasse die sogenannte Königshalle (von den Rheinanlagen aus sichtbarer Teil der Rheinanschlusskaserne), die Schlossmauer (Teilstück der preußischen Stadtbefestigung), die Kaiserin-Augusta-Anlagen und der Außenbereich der Rhein-Mosel-Halle einschließlich eines Hotels.

Aufgrund dessen ist unter Berücksichtigung der bestehenden Zwangspunkte im vorliegenden Fall nur ein Ersatzneubau der vorhandenen Rheinquerung an selbiger Stelle möglich. Auch eine generelle Lage- und Höhenveränderung der Querung scheidet aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte des Verkehrssystems aus. Die Anschlüsse sind wegen der topographischen Gegebenheiten nicht bzw. nur geringfügig veränderbar.

Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurden verschiedene Brückenvarianten untersucht und bewertet. Für die erforderliche Hauptspannweite zwischen 160 m und 311 m kamen als wirtschaftliche und technisch durchführbare Varianten nur so genannte „Deckbrücken“, überspannte Träger (Extradosed Brücken, einhüftige Schrägseilbrücken und zweihüftige Hängebrücken) in Betracht. Brücken mit einer Spannweite von 311 m schieden von vornherein aus, da diese erhebliche Eingriffe in die bestehenden Widerlager sowie in die Anschlussbauwerke an die Strombrücke zufolge hätten und in Bezug auf den Denkmalschutzstatus der Widerlagerbereiche sowie gestalterisch und auch kostenmäßig unverhältnismäßig wären.

Es wurden deshalb folgende möglichen Varianten näher untersucht und bewertet:

Zwei Pfeiler in einem Abstand von 160 m:

- Stahlverbunddeckbrücke
- Spannbetondeckbrücke
- Überspannter Träger (Extradosed Brücke)

Ein Pfeiler/Pylon rechtsrheinisch:

- Einhüftige Schrägseilbrücke
- Einhüftige Hängebrücke

Dabei mussten sämtliche Randbedingungen berücksichtigt werden. Darunter zählen die vorgesehene Fahrbahnbreite, der begehbare Brückenquerschnitt, welcher zur Wartung erforderlich ist, aber auch die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf mindestens einem Fahrstreifen je Richtung während der Bauzeit. Für den Schifffahrtsverkehr ist eine Fahrrinnenbreite im Mittelfeld 120 m (zuzüglich 2 x 15 m Sicherheitsabstand ergibt die lichte Weite = 150 m) und eine Durchfahrtshöhe im Bereich der Fahrrinne von 120 m mit mindestens 9,10 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW = 64,31 m ü.NN) notwendig. Des Weiteren dürfen keine Beeinträchtigungen des von der UNESCO ausgewiesenen Welterbegebietes „Oberes Mittelrheintal“ entstehen.

Letztendlich ergaben sich daraus folgende Varianten, die den o. g. Vorgaben entsprechen:

- eine gevoutete Deckbrücke in Stahlverbundbauweise (Variante I)
- eine Deckbrücke mit aufgelöster Voute, ebenfalls in Stahlverbundbauweise mit einer Hauptspannweite von ca. 160 m (Variante II)

Die Varianten wurden hinsichtlich der Hauptkriterien Wirtschaftlichkeit, Gestaltung, Herstellung, Unterhaltung / Nachhaltigkeit, Belange der Rheinschifffahrt, Umweltverträglichkeit und Denkmalschutz bewertet. Unter Berücksichtigung der geringen Eingriffe in die Bundeswasserstraße während der Herstellung, der Anforderungen des Denkmalschutzes, der Unterhaltungs- und Herstellkosten, sowie der Anforderung an ein ästhetisch ansprechendes Bauwerk stellt die Variante II (Stahlverbundbrücke aufgelöst mit Herstellung im Freivorbau) die Vorzugslösung dar und wurde planerisch weiterverfolgt.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Variante II insbesondere unter Berücksichtigung des vorhandenen Straßennetzes und den Vorgaben bezüglich der Wasserschifffahrt und auch dem Denkmalschutz als Vorzugsvariante. Es ist festzustellen, dass sich nach Prüfung und Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit keine andere Variante als vorzugswürdig darstellt. Unter Berücksichtigung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte ist nicht ersichtlich, dass sich eine andere Ausführungsvariante demgegenüber als vorzugswürdig „aufdrängen“ würde. Das festgestellte Brückenbauwerk fügt sich in die topographischen Gegebenheiten

ein, berücksichtigt sämtliche Zwangspunkte, greift das vorhandene Straßennetz auf und stellt die verkehrsgerechte Verbindung nach Koblenz (wieder) dar. Im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrsbelastung erweist sich die Feststellungsvariante schließlich auch unter Berücksichtigung des gewählten Ausbauquerschnittes und mit Blick auf die mit der Planung verfolgte Zielsetzung als sachgerecht dimensioniert.

V. Entwässerung/ Gewässerschutz

Im Zuge des vorliegenden Ersatzneubaus der Pfaffendorfer Brücke werden verschiedene wasserwirtschaftliche Maßnahmen erforderlich. Danach stellt sich die Entwässerungssituation wie folgt dar:

Die geplante Entwässerung nach dem Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke erfolgt grundsätzlich wie im Bestand. Die beiden Vorlandrampen entwässern weiterhin in das bestehende Kanalnetz der Stadt Koblenz, während die Brückenentwässerung der Strombrücke zukünftig mit vorgeschalteter Niederschlagswasserbehandlung direkt in den Rhein erfolgt. Das Einzugsgebiet des Entwässerungssystems ergibt sich aus den Neigungen der Fahrbahnen im Brückenbereich einschließlich der Zu- und Abfahrtsrampen und setzt sich aus den befestigten Flächen des Straßenkörpers (Fahrbahn-, Gehweg- und Radwegflächen) zusammen.

Der Gesamt-Einleitungsabfluss in den Rhein aus dem linksrheinischen und rechtsrheinischen Einzugsgebiet beträgt 142 l/s. Im Rahmen einer entwässerungstechnischen Machbarkeitsstudie wurde untersucht, wie die Entwässerung der Strombrücke bzw. die Einleitung des Niederschlagswassers in den Rhein bestmöglich erfolgen kann. Dabei wurden in Abstimmung mit der Oberen Wasserbehörde folgende Varianten untersucht und bewertet:

1. Direkteinleitung in den Rhein ohne Niederschlagswasserbehandlung
2. Direkteinleitung in den Rhein mit Niederschlagswasserbehandlung
3. Indirekteinleitung in den städtischen Mischwasserkanal

Die Prüfung nach dem Bewertungsschema gemäß DWA Merkblatt M 153 ergab, dass das anfallende Niederschlagswasser nicht ohne Niederschlagswasserbehandlung in den Rhein eingeleitet werden darf. Eine Einleitung in das städtische Kanalnetz kommt aus hydraulischen Gründen nicht in Betracht. Vor der Gewässereinleitung des hier anfallenden Oberflächenwassers ist deshalb eine geeignete Niederschlagswasserbehandlung erforderlich.

Die Anordnung der unterirdischen Niederschlagswasserbehandlungsanlage einschließlich Leichtflüssigkeitsrückhalt für den Havariefall vor der Gewässereinleitung für den Endzustand (nach Rückbau der provisorischen Seitenlage) ist vom Grundsatz her auf beiden Rheinseiten möglich. Die Anlagen können jeweils zwischen den Falleitungen aus dem Brückenwiderlager und der (neuen) Einleitungsstelle in den Rhein angeordnet werden.

Linksrheinisch ist die Anordnung einer Niederschlagswasserbehandlungsanlage nördlich des Widerlagers im Bereich der städtischen Grünfläche (Kaiserin-Augusta-Anlagen) vorgesehen, welche im Vorfeld ohnehin durch die provisorische Seitenlage bauzeitlich in Anspruch ge-

nommen wird. Rechtsrheinisch wird die Niederschlagswasserbehandlungsanlage südlich des Widerlagers unmittelbar neben dem Widerlager nördlich der Treppe zum Leinpfad angeordnet. Aufgrund der minimalen Flächeninanspruchnahme aufgrund der kompakten Größe der Bauwerke wurde die Sedimentationsanlage kombiniert mit Filtersystem gewählt. Damit erfolgt die Entwässerung des anfallenden Oberflächenwassers den wasserrechtlichen Vorschriften entsprechend.

V.1 Gewässerbenutzung

Die geplante Baumaßnahme beruht auf einem Entwässerungskonzept, das neben der Einleitung in das städtische Kanalnetz auch eine Einleitung (rechts- und linksrheinisch) in das Oberflächengewässer Rhein beinhaltet. Somit werden die Benutzungstatbestände im Sinne von § 9 WHG erfüllt und bedürfen daher einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

Hinsichtlich der Einleitung des Oberflächenwassers in oberirdische Gewässer wird dem Vorhabenträger gemäß § 8 WHG die Erlaubnis zur Gewässerbenutzung im Sinne von § 9 WHG erteilt (siehe Kapitel A Nr. IV dieses Beschlusses). Die Erlaubnis konnte von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens 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.

V.2 Überschwemmungsgebiet

Das Straßenbauvorhaben liegt mit seinem Brückenbauvorhaben im durch Rechtsverordnung geschützten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Grundsätzlich sind Baumaßnahmen in diesem Gebiet verboten und bedürfen einer Ausnahmegenehmigung. Diese Ausnahmegenehmigung ist – im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde – grundsätzlich in diesem Planfeststellungsbeschluss mit zu erteilen.

Bei der Erneuerung des Brückenbauwerkes wird sich der Durchflussquerschnitt nicht nachteilig verändern. Die Planung sieht außerdem vor, die neuen Strompfeiler strömungsgünstig zu errichten, sodass sich hierbei sogar ein Zugewinn von Retentionsraum ergeben wird (548 m³). Die temporären Pfeiler bzw. Stützen werden größtenteils im „Strömungsschatten“ der bestehenden Pfeiler stehen und greifen in Relation zur Gesamtbreite des Rheines nur minimal ins Gewässer ein; der Abfluss wird hier keinesfalls verschlechtert. Die provisorischen Widerlager werden mittels Stützen errichtet; es erfolgt keine massive Aufschüttung, sodass auch hier kein Retentionsraum verloren geht. Des Weiteren ergibt sich durch die neue Positionierung der Strompfeiler ein verbessertes Abflussverhalten, da der Abflussquerschnitt in der Strommitte geringer beeinträchtigt wird. Im Übrigen wird durch den Abriss des

Wasser- und Schifffahrtsamtes zusätzlicher Raum geschaffen, der bei eventuellem Hochwasser zukünftig zur Verfügung steht. Durch die Baumaßnahme bzw. den Bauphasenzustand werden keine Dritten beeinträchtigt. Zusätzlich wird durch Nebenbestimmungen sichergestellt, dass Beeinträchtigungen während der Bauphase für das Überschwemmungsgebiet vermieden werden.

Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Obere Wasserbehörde, hat das wasserrechtliche Einvernehmen erteilt. Sollten dennoch während der Bauausführung wasserwirtschaftliche Regelungen erforderlich werden, bleibt eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten (siehe auch Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 14 dieses Beschlusses).

V.3 Anlage an einem Gewässer

Das geplante Bauwerk stellt gemäß § 36 WHG i.V.m. § 31 LWG eine genehmigungspflichtige Anlage an einem Gewässer dar. Dem Vorhabenträger wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss die hierfür notwendige Genehmigung im Sinne der vorgenannten Vorschriften erteilt (siehe Kapitel A, Nr. IV dieses Beschlusses).

Die Genehmigung konnte erteilt werden, weil mit dieser baulichen Maßnahme im Bereich des Gewässers keine schädlichen Gewässerveränderungen verbunden sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist und gemäß § 31 Abs. 2 LWG keine erheblichen Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke und Anlagen zu erwarten sind, die nicht vermieden oder kompensiert werden.

V.4 Wasser-Rahmenrichtlinie (WRRL)

Die vorliegende Straßenbaumaßnahme genügt den wasserrechtlichen Anforderungen des Europäischen Gemeinschaftsrechts und der hierzu ergangenen bundesrechtlichen Umsetzungsbestimmungen. Das Vorhaben steht unter Berücksichtigung der von der Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss getroffenen wasserrechtlichen Regelungen und der vorstehenden Ausführungen unter Kapitel E, V.1 und V.2 mit den Umweltzielen der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und den entsprechenden Bewirtschaftungszielen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Einklang.

Geschützt sind nach den gemeinschaftsrechtlichen und bundesrechtlichen Bestimmungen der WRRL und des WHG Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper. Die Planung verstößt weder gegen das dort normierte Verschlechterungsverbot für Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper noch läuft sie dem Verbesserungsgebot für diese Oberflächenwasser- bzw. Grundwasserkörper zuwider. Mit Blick auf die konkrete planerische Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens, unter Berücksichtigung der hierbei getroffenen technischen Vorkehrungen sowie unter Beachtung der im Einvernehmen mit den zuständigen

Wasserfachbehörden im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss ergänzend erteilten wassertechnischen Auflagen und Nebenstimmungen sind anlage-, bau- und betriebsbedingte schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen auszuschließen. Projektwirkungen, die sich in rechtserheblicher Weise schädlich auf die in Art. 4 WRRL bzw. §§ 27/28 und 47 WHG benannten Umweltziele auswirken würden, sind weder in Bezug auf Oberflächenwasserkörper hinsichtlich deren ökologischen und chemischen Zustands noch im Hinblick auf den mengenmäßigen oder chemischen Zustand von Grundwasserkörpern zu erwarten.

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen seines Vorhabens auf die im Planbereich vorhandenen Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper hinreichend geprüft. Hierzu kann auf die entsprechenden Planunterlagen, insbesondere auf den „Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie“ verwiesen werden. Darin wurde vom Vorhabenträger eingehend und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde überzeugend bestätigt, dass die beantragte Planung mit den wasserrechtlichen Vorgaben der §§ 27/28 und 47 WHG bzw. der WRRL in Einklang steht. Für das Schutzgut Wasser sind die relevanten Bestandsdaten für die Ermittlung der Umweltauswirkungen dargelegt worden. Die Aufarbeitung der Bestandssituation umfasst eine hinreichende Beschreibung der Bestandssituation, eine Bestandsbewertung, eine Beschreibung der Vorbelastungen und der Wirkfaktoren des Straßenbauvorhabens sowie eine Beschreibung der entsprechenden wassertechnischen (Schutz-) Maßnahmen sowie eine Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens. Die durch das Vorhaben betroffenen Wasserkörper (Grund- und Oberflächenwasserkörper) wurden identifiziert und der Zustand der Oberflächenwasserkörper sowie des Grundwassers beschrieben. Dem Vorhaben liegt auch eine hinreichende Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die im Wirkungsbereich der Planung vorkommenden Oberflächenwasser- und Grundwasserkörper zugrunde. Es werden die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Wasser“ detailliert beschrieben und die danach festgestellten vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser“ im Hinblick auf die Schädlichkeit und Ausgleichbarkeit bewertet.

Der Fachbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass im Rahmen der Nachweisführung für alle untersuchten Qualitätskomponenten festgestellt werden kann, dass der Oberflächenwasserkörperzustand des im Planbereich vorkommenden Oberflächenwasserkörpers „Rhein“ durch die geplante Baumaßnahme nicht gefährdet wird. Für den betroffenen Grundwasserkörper „Rhein“ gilt ebenfalls, der durch die geplante Baumaßnahme nicht gefährdet wird. Das Bauvorhaben steht auch nicht im Widerspruch zum Zielerreichungsgebot und ist demzufolge mit den Belangen der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet den Fachbeitrag, der die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den wasserrechtlichen Vorgaben der §§ 27/28 und 47 WHG sowie der Wasserrahmenrichtlinie bestätigt, als sachgerecht. Diese Bewertung findet im Übrigen auch darin ihre Bestätigung, dass seitens der Oberen Wasserbehörde als zuständiger Wasserfachbehörde das Einvernehmen zu der Planung erteilt wurde.

V.5 Wasserrechtliches Fazit

Zu der zur Durchführung des Entwässerungskonzeptes erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigung sowie zu der zur Einleitung des Niederschlagswassers erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 8 WHG hat die Obere Wasserbehörde 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 Verschlechtsverbot 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 inklusive der Errichtung einer (zusätzlichen) provisorischen Brücke in jeder Hinsicht die gemeinschaftsrechtlichen sowie die bundes- und landeswasserrechtlichen Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz.

VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)

Hinsichtlich der von der Baumaßnahme ausgehenden Lärmimmissionen ist zwischen dem nach ihrer Fertigstellung auftretenden Verkehrsimmissionen einerseits sowie den während der Bauphase durch den Betrieb der Behelfsumfahrung auftretenden Verkehrsimmissionen andererseits zu unterscheiden. Fernerhin gilt es den während der Bauphase auftretenden Baulärm durch die Bautätigkeit in den Blick zu nehmen.

VI.1.1 Erläuterungen zur Lärmsituation nach Fertigstellung

Zu den im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigenden Belangen gehört auch die Lärmsituation. Die hierzu vorgenommene Prüfung nach Maßgabe der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen führt im vorliegenden Fall zu der Feststellung, dass das mit diesem Beschluss festgestellte Vorhaben mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar ist. Hierbei wurden sowohl die grundsätzliche Linienführung der Straße als auch die durch den Lärmschutz aufgeworfenen Probleme berücksichtigt. Die Gestaltung des Vorhabens im Einzelnen sowie die in den Planunterlagen enthaltenen und im Aufagenteil dieses Beschlusses angeordneten Maßnahmen stellen sicher, dass keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz. 2 VwVfG i.V.m. §§ 41 ff. BImSchG ohne Ausgleich verbleiben.

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 Vorkehrun-

gen 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 Immissionsschutzwerte nicht überschritten werden:

Gebietskategorie	Grenzwerte (Tag / Nacht)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57 / 47 dB(A)
reine und allgemeine Wohngebiete	59 / 49 dB(A)
Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete	64 / 54 dB(A)
Gewerbegebiete	69 / 59 dB(A)

In welche Gebietskategorie die betroffenen Gebäude einzustufen sind, beurteilt sich zunächst an Hand vorliegender Bebauungspläne. Im Außenbereich sind genehmigte oder zulässig vorhandene bauliche Anlagen wie Mischgebiete zu schützen. Sofern keine verbindlichen Bauleitpläne für bestimmte Gebiete oder Anlagen vorliegen, so ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich der tatsächlichen Gegebenheiten mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebiete zu ermitteln.

Weiterhin hat der Ordnungsgeber in § 3 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 Lärmbelastungen ist u. a., welche Verkehrsmengen die B 49 im Bereich der Pfaffendorfer Brücke künftig aufweisen wird.

Der Straßenbaulastträger hat die von der B 49 im Bereich der Pfaffendorfer Brücke ausgehenden Lärmauswirkungen auf die der Straße benachbarte Wohnbebauung in einer Schalltechnischen Untersuchung überprüft (vgl. hierzu Kapitel A, Nr. IX.11 dieses Beschlusses).

Nach dem Ergebnis dieser Untersuchung sind keine unzumutbaren Lärmauswirkungen auf die angrenzende Bebauung zu erwarten. Der Straßenbaulastträger konnte daher nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet werden.

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. Des Weiteren sieht die Planfeststellungsbehörde das Straßenbauvorhaben unabhängig von der Frage eines etwaigen Lärmschutzes dem Grunde nach als notwendig an. Selbst wenn entgegen der vorstehenden Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde Lärmschutzmaßnahmen angezeigt wären, blieben hiervon die Notwendigkeit des Bauvorhabens und die Grundzüge der Planung unberührt. Das festgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

VI.1.2 Erläuterungen zur Lärmsituation während der Behelfsumfahrung

Im Zuge der Errichtung des neuen Brückenbauwerkes ist vorgesehen, den Verkehr Übergangsweise, d.h. temporär über eine Behelfsbrücke nördlich des bestehenden alten Brückenbauwerkes zu führen. Die hierbei auftretenden Verkehrslärmimmissionen werden jedoch – anders als bei den unter vorstehendem Punkt VI.1.1 beschriebenen Verkehrsimmissionen nach Fertigstellung des neuen Bauwerks – nicht nach dem gesetzlichen Regelungssystem des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV beurteilt. Der Anwendungsbereich des § 41 BImSchG erstreckt sich nämlich nicht auf bauliche Provisorien, die – wie die hier vorgesehene Behelfsumfahrung – dazu dienen, den Verkehrsfluss vorübergehend bis zum absehbaren Abschluss der eigentlichen Brückenbaumaßnahme zu sichern. Die Pflicht zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bezieht sich nach dem Wortlaut und der Systematik der Vorschrift des § 41 Abs. 1 BImSchG nur auf das eigentliche, von der Planrechtfertigung gedeckte Straßenbauvorhaben, nicht jedoch auch auf vorübergehende straßenbauliche Behelfsmaßnahmen, deren Zweck allein darin besteht, den Bau des Vorhabens selbst zu ermöglichen. Auch nach ihrem Sinn und Zweck gewährt die Vorschrift keinen temporären Lärmschutz. Stattdessen ist bezogen auf provisorische Baumaßnahmen (Behelfsumfahrungen) lediglich sicher zu stellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle zu einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird. Nach der einschlägigen Rechtsprechung wird die Schwelle einer gesundheitsgefährdenden Belastung bei einer Lärmbelastung von 70 db(A) am Tag und 60 db(A) in der Nacht.

Nach den vom Vorhabenträger durchgeführten und in den Planunterlagen enthaltenen Verkehrslärmuntersuchungen ist sichergestellt, dass im Zuge der temporären Behelfsumfahrung auf der Behelfsbrücke keine verkehrsbedingte Lärmbelastung auftreten wird, bei welcher die oben beschriebene Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten würde. Infolgedessen besteht kein Anlass, dem Vorhabenträger mit Blick auf die Behelfsumfahrung Lärmschutzmaßnahmen aufzuerlegen.

VI.1.3 Erläuterungen zur Lärmsituation während der Bauphase durch die Bautätigkeit

Mit den in diesem Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen wird gewährleistet, dass auch in Folge der Bautätigkeit während der Bauphase keine unzumutbaren Lärmimmissionen auftreten. Mit der Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. V.10 wurde dem Vorhabenträger die Beachtung der immissionsschutzrechtlichen Vorgaben in Bezug auf Baulärm aufgegeben. Durch den Verweis auf die zu beachtende AVV Baulärm wird gewährleistet, dass deren Immissionsrichtwerte für die von den Baumaschinen und Baustellen ausgehenden Geräusche, berücksichtigt werden. Außerdem ist dem Vorhabenträger auferlegt, bei der Ausarbeitung des Konzeptes der Bauzeit besonders die Schonung der angrenzenden Wohnbebauungen vor Baustellenverkehr sowie die Auswirkungen von Bauarbeiten soweit verhältnismäßig und technisch möglich zu berücksichtigen.

Ebenso wird hinsichtlich befürchteter Erschütterungen im Rahmen der Bauausführung durch die vorsorglich in die Planfeststellung aufgenommene Auflagenregelung in Kapitel C gewährleistet, dass zur Vermeidung bzw. Minderung von baubedingt unzumutbaren Erschütterungen bei der Baudurchführung moderne Verdichtungstechnik zum Einsatz kommt und bei entsprechender Gefährdungslage Sicherungsmaßnahmen ergriffen werden müssen.

VI.2 Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen

Nach § 50 BImSchG sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit als möglich zu vermeiden. Dies gilt nicht nur für Belastungen durch Verkehrslärm, sondern auch für Belastungen durch straßenverkehrsbedingte Luftschadstoffe. Diesbezüglich sind, basierend auf der Umsetzung EU-rechtlicher Vorschriften, mit der 39. BImSchV (Nachfolgeregelung zur 22. BImSchV) Grenz- und Leitwerte zum Schutz insbesondere der menschlichen Gesundheit und der Umwelt festgesetzt worden. Die Frist der Umsetzung der „Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa“ (RL 2008/50/EG) ist am 11.06.2010 ausgelaufen. Die Vorgaben der Richtlinien sind inzwischen in der 39. BImSchV in nationales Recht umgesetzt worden; die 39. BImSchV ist am 06.08.2010 in Kraft getreten und findet somit auch auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren Anwendung.

In der Richtlinie und darauf aufbauend in der 39. BImSchV wird erstmals auch ein neuer Grenzwert für Feinstaubpartikel $PM_{2,5}$ festgelegt, der ab 01.01.2015 einzuhalten ist. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 in Koblenz wurden die zu erwartenden Schadstoffbelastungen unter Zugrundelegung der aktuellen Rechtsentwicklungen im Rahmen einer Schadstoffuntersuchung überprüft.

Die Ermittlung der Schadstoffimmissionen (Jahresmittelwerte) für die Prognosebelastung erfolgt nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RLuS 2012). Die Berechnungen erfolgten mit einem Berechnungsprogramm zur RLuS-12, Version 1.4.

Das Luftschadstoffgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im Prognose-Planfall an den der Trasse nächstgelegenen Gebäude keine Grenzwertüberschreitungen der Luftschadstoffkomponenten zu erwarten sind. In allen beurteilungsrelevanten Bereichen straßennaher Wohnbebauung werden die nach der 39. BImSchV geltenden Grenzwerte nach dem vorgesehenen Ersatzneubau eingehalten; dem Straßenbaulastträger mussten insoweit keine speziellen Schutzmaßnahmen aufgegeben werden.

Schließlich wurden von der Planfeststellungsbehörde auch die unterhalb der Grenzwerte liegenden Schadstoffbelastungen berücksichtigt. Diese konnten im Rahmen der Abwägung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte jedoch nicht dazu führen, dem Straßenbaulastträger Maßnahmen aufzuerlegen oder vollständig von der Planung Abstand zu nehmen. Selbst wenn man aber an dieser Einschätzung Zweifel hegen müsste, würde dies gleichwohl keinen durchschlagenden Planungsfehler nach sich ziehen können. Vielmehr hätte die Planfeststellungsbehörde in diesem Falle berechtigterweise davon ausgehen können und dürfen, dass gemäß der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Einhaltung der Grenzwerte außerhalb der Planfeststellung mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung nach § 47 BImSchG durch die zuständigen Immissionsschutzbehörden ggfs. sichergestellt werden könnte. Anhaltspunkte dafür, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV im Bereich vorhandener Bebauung auf diese Weise nicht eingehalten werden könnten, sind nicht ersichtlich.

VII. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes

Bei dem Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 in Koblenz 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.

VII.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).

VII.1.1 Vermeidung / Ausgleich / sonstige Kompensation

Nach den Bestimmungen des Landesnaturschutzgesetzes ist der Straßenbaulastträger zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (so genanntes „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 Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 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 unvermeidbaren 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, dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und der Umweltverträglichkeitsstudie 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.

VII.1.2 Zulassung des Eingriffs

Der mit dem Straßenbauvorhaben einhergehende Eingriff in Natur und Landschaft wird hiermit gemäß §§ 14, 15 und 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6 – 10 LNatSchG zugelassen.

VII.2 Artenschutz

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

VII.2.1 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.“

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 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten erfüllt, müssen für eine Projektzulassung die Ausnahmehypothesen des § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen. Hierbei sind Art. 16 Abs. 1 und 3 FFH-Richtlinie und Art. 9 Abs. 2 Vogelschutzrichtlinie zu beachten.

Damit muss zur Durchführung eines Straßenbauvorhabens unter den artenschutzrechtlichen Bestimmungen nachgewiesen werden, dass:

- zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, vorliegen,
- zumutbare Alternativen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen, nicht gegeben sind,
- 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:

VII.2.2 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 Ausgleichsmaßnahmen, der in diesem Beschluss getroffenen Regelungen keine artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 bzw. Abs. 2 BNatSchG erfüllt werden.

Bezüglich der Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie konnten weder für Fledermausarten noch für die Mauereidechse 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 23 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.

VII.2.3 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. 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.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art

Um eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zulassen zu können, müssen „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ die Befreiung erfordern. Dies ist bei der vorliegenden Straßenbaumaßnahme der Fall; die zwingenden Gründe ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst. Die Planfeststellungsbehörde hat die Gründe, welche den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 rechtfertigen, in Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses ausführlich dargelegt.

Mit der Durchführung der vorliegenden Baumaßnahme wird der Vorhabenträger seinem gesetzlichen Auftrag aus § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG gerecht, wonach 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. Durch die starken Beschädigungen - vor allem der tragenden Bauelemente der Pfaffendorfer Brücke - kann das bereits seit den 1950er Jahren bestehende Bauwerk nicht mehr durch Generalsanierung ertüchtigt werden. Eine neue Errichtung von Pfeilern und den tragenden Elementen ist auch aufgrund der inzwischen hohen Verkehrsmenge, für welche die Brücke vor knapp 70 Jahren nicht ausgelegt wurde, unbedingt notwendig. Der Ersatzneubau beseitigt die derzeit unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen und verbessert den Verkehrsfluss sowie die Entflechtungsfunktion des Rad- und Fußgängerverkehrs. Die Verkehrssicherheit wird damit deutlich erhöht.

Die in diesem Planfeststellungsbeschluss dargestellten Ausführungen legen das Bestehen einer hinreichenden Planrechtfertigung dar und sind geeignet, auch im Bereich des Artenschutzrechts das Vorliegen zwingender Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses zu begründen. Diese Gründe stellen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als derart ge-

wichtig dar, dass sie auch die mit dem Vorhaben verbundenen artenschutzrechtlichen Auswirkungen zu überwinden vermögen.

Durchführung des Vorhabens führt nicht zu einer Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes bzw. nicht zu einer weiteren Verschlechterung eines evtl. jetzigen ungünstigen Erhaltungszustandes

Nach § 45 Abs. 7 BNatSchG darf eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG nur dann zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Population einer Art nicht verschlechtert.

Im Fachbeitrag Artenschutz ist unter Punkt 8 „Zusammenfassung“ dargelegt, dass sich das Vorhaben nicht negativ auf den Erhaltungszustand auswirken wird. Die Populationen der betroffenen Arten verbleiben durch die vorhandenen Ausweichbiotope und die Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen nach Durchführung der Straßenbaumaßnahme in einem günstigen Erhaltungszustand.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese gutachterliche Bewertung als sachgerecht und macht sich diese zu eigen. Danach ist hinsichtlich des Erfordernisses der Populationserhaltung festzuhalten, dass bei Realisierung des Vorhabens bei keiner Tier- und Vogelart nach Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Auswirkungen auftreten werden, bei der sich der Erhaltungszustand dieser Arten verschlechtern würde.

Keine zumutbare Alternative

Außerdem kann gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG nur dann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind.

Wie bereits ausführlich dargelegt, ist die langfristige Aufrechterhaltung der Pfaffendorfer Brücke auch nicht mittels einer Generalsanierung möglich. Deshalb besteht nur die Möglichkeit eines Ersatzneubaus. Aufgrund der Zwangspunkte und der engen Bebauung ist hier wenig bzw. kein Spielraum für eine Lageveränderung der Brücke.

Deshalb wurde für den Ersatzneubau des Bauwerks im Rahmen einer mehrstufigen Vorplanung zunächst eine Vorzugslösung für eine Überbauerneuerung unter Weiternutzung der Bestands Pfeiler erarbeitet. Diese wurde im Zuge einer ergänzenden Machbarkeitsstudie für einen Ersatzneubau der Brücke inkl. Stropfpfeiler und einer größeren Hauptöffnung gegenüber dem Bestandsbauwerk bewertet und verglichen.

Die Ergebnisse können folgendermaßen beschrieben werden:

Die bestehende Rheinbrücke (im Zuge der B 49) wurde in den Jahren 1950 bis 1953 errichtet. Das Brückentragwerk ist in Längsrichtung als Durchlaufträgerkonstruktion über 3 Felder mit den Stützweiten 103,15/105,01/103,15 m ausgeführt. Die Abtragung der Lasten in Längsrichtung erfolgt über kastenförmige Stahlträger. Die Querschnittsabmessungen betragen durchgängig 4,11 m in der Höhe sowie 2,40 m in der Breite. Die Hohlkästen sind ent-

sprechend statischer Erfordernisse aus mehreren Blechen und Profilen zusammengesetzt, wobei zumeist Nieten als Verbindungsmittel eingesetzt wurden.

In der Machbarkeitsstudie wurde zunächst die Erneuerung des Bauwerkes mit der maximalen Stützweite von 105,01 m (gemäß Bestand) mit einer Erneuerung des Überbaus untersucht. Hinsichtlich des Wasser- und Schifffahrtsverkehrs erfolgte im Weiteren die Überprüfung eines Ersatzneubaus mit Erneuerung der Unterbauten. Dabei waren 3 mögliche Pfeilerstellungen näher zu betrachten:

- Zwei Pfeiler mit einem Abstand von 160m (für eine Fahrrinnenbreite von 120 m)
- Ein Pfeiler rechtsrheinisch
- Pfeilerfrei über eine Gesamtlänge von 311,31 m

Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurden auf dieser Basis verschiedene Brückenvarianten untersucht und bewertet. Für die erforderliche Hauptspannweite zwischen 160 m und 311 m kamen als wirtschaftliche und technisch sinnvolle Varianten so genannte „Deckbrücken“ (überspannte Träger) in Betracht. Eine Brückengestaltung mit einer Spannweite von 311 m schied von vornherein aus, da diese zu große Eingriffe in die bestehenden Widerlager, sowie in die Anschlussbauwerke an die Strombrücke zufolge hätte. Deshalb erfolgte lediglich eine nähere Untersuchung der nachgenannten Brückenbauwerke:

Zwei Pfeiler in einem Abstand von 160 m:

- Stahlverbunddeckbrücke
- Spannbetondeckbrücke
- Überspannter Träger (Extradosed Brücke)

Ein Pfeiler/Pylon rechtsrheinisch:

- Einhüftige Schrägseilbrücke
- Einhüftige Hängebrücke

In der Untersuchung wurden die erforderlichen Randbedingungen beachtet. Neben der Lage der Brücke in der Bestandsachse und der Fahrbahnbreite durften der begehbbare Brückenquerschnitt zur Wartung und auch die Fahrrinnenbreite im Mittelfeld (von 120 m) nicht außer Acht gelassen werden. Ebenfalls durften durch die Maßnahme keine Beeinträchtigungen des von der UNESCO ausgewiesenen Weltkulturerbegebiets Oberes Mittelrheintal entstehen.

Als Vorzugslösungen ergaben sich eine gevoutete Deckbrücke in Stahlverbundbauweise, sowie eine Deckbrücke mit aufgelöster Voute, ebenfalls in Stahlverbundbauweise mit einer Hauptspannweite von ca. 160 m.

Diese beiden Varianten wurden hinsichtlich der Hauptkriterien Wirtschaftlichkeit, Gestaltung, Herstellung, Unterhaltung / Nachhaltigkeit, Belange der Rheinschifffahrt, Umweltverträglichkeit und Denkmalschutz bewertet. Unter Berücksichtigung der geringen Eingriffe in die Bundeswasserstraße während der Herstellung, der Unterhaltungs- und Herstellkosten, der Anforderungen des Denkmalschutzes sowie der Anforderung an ein ästhetisch ansprechendes

Bauwerk stellt die „Stahlverbundbrücke aufgelöst“ mit Herstellung im Freivorbau die Vorzugslösung dar.

Die Planfeststellungsbehörde stellt abschließend fest, dass Alternativlösungen im vorliegenden Fall aus verschiedenen Gründen, insbesondere mit Blick auf die erforderlichen Zwangspunkte nicht in Betracht kommen. Die dargelegten möglichen Variantenformen und Pfeilerstellungen wurden umfassend geprüft und die Vor- und Nachteile ordnungsgemäß abgewogen. Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass es zu der planfestgestellten Linie keine zumutbare Alternative gibt, bei der das Vorhaben unter Berücksichtigung des mit ihm verfolgten Planungsziels mit geringeren Beeinträchtigungen verwirklicht werden kann.

Entscheidung über die Ausnahme- und Befreiungserteilung

Damit würden auch für den Fall, dass entgegen der Annahme des Sachverständigengutachtens und der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde für verschiedene Tierarten Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG erfüllt wären, die Tatbestandsvoraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten des § 44 BNatSchG auch unter Berücksichtigung der europarechtlichen Artenschutzbestimmungen nach Art. 16 FFH-RL vorliegen. Dies würde insbesondere auch für den Fall gelten, dass die planfestgestellte Maßnahme A 6 „Umsiedlung der Mauereidechse“ – entgegen der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde – den artenschutzrechtlichen Tatbestand des Fangverbotes i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sowie – im Hinblick auf das kurzfristige Halten der Mauereidechsen – den Besitzverbotstatbestand des § 44 Abs. 2 BNatSchG erfüllen würde. Die Planfeststellungsbehörde neigt allerdings der Auffassung zu, dass das mit dieser Maßnahme verbundene kurzzeitige Fangen und Inbesitznehmen der Tiere weder vom Fangverbot noch vom Besitzverbot gemäß den genannten Vorschriften erfasst wird. Sie sieht sich darin insbesondere auch durch die zwischenzeitliche Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15.09.2017 und die dortige Neuregelung des § 44 Abs. 5, Satz 2, Nr. 2 BNatSchG bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde erachtet es gleichwohl unter Berücksichtigung des ihr zustehenden Ermessens für sachgerecht, dem Straßenbaulastträger auf dessen entsprechenden Antrag hin, eine Ausnahme von den Verbotstatbeständen 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 und die demgegenüber vergleichsweise geringfügigen Beeinträchtigungen unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes. Die zwingenden Gründe des Gemeinwohls wurden bereits ausführlich in Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses dargestellt, sodass an dieser Stelle hierauf verwiesen werden kann.

Letztendlich wäre aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch die Erteilung einer Befreiung gemäß § 67 BNatSchG von den Verboten des § 44 BNatSchG als sachgerecht anzusehen, sollte sie entgegen dem bislang Dargestellten davon ausgehen müssen, dass die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG für einzelne oder auch alle Tier- und Vogelarten erfüllt wären und auch keine Ausnahme im Sinne des § 45 BNatSchG zugelassen werden könnte.

Aufgrund der zwingenden Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme und die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist das Vorhaben aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses i. S. d. § 67 BNatSchG geboten.

Die Planfeststellungsbehörde stellt hiernach abschließend fest, dass die vorliegende Straßenplanung mit den naturschutzrechtlichen Vorgaben des Artenschutzes in Einklang steht und damit auch in artenschutzrechtlicher Hinsicht zulässig ist.

VII.3 Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)

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

VII.3.1 Allgemeines

Das europäische Gemeinschaftsrecht normiert besondere Schutzbestimmungen zum Gebietsschutz im Rahmen eines Schutzgebietssystems zur Schaffung eines kohärenten Netzes „Natura 2000“. Die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben hierzu sind in der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 02. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, ABl. EG Nr. L 103 vom 25. April 1979 (Vogelschutz-Richtlinie; VS-Richtlinie) und in der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen ABl. Nr. L 206, S. 7 (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie; FFH-Richtlinie) rechtlich verankert. Die naturschutzrechtlichen Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts sind durch das Bundesnaturschutzgesetz in der Fassung vom 29.07.2009 in deutsches Recht umgesetzt worden (§§ 32 ff. BNatSchG); ergänzende landesrechtliche Regelungen finden sich in den Vorschriften der §§ 17 ff LNatSchG. Diese gemeinschaftsrechtlichen und nationalen Bestimmungen sehen rechtliche Vorgaben im Sinne eines gestuften Schutz- bzw. Zulassungsregimes für die Projektzulassung vor, die bei der Prüfung der Verträglichkeit eines Vorhabens mit dem Vogel- und FFH-Gebietsschutz zu beachten sind. Soweit Habitat- oder Vogelschutzbelange betroffen sind, bedarf es einer eigenständigen Prüfung am Maßstab dieser gemeinschaftsrechtlichen und nationalen Bestimmungen, weil sich aus diesem Rechtsregime strikt zu beachtende Anforderungen ergeben, die nur nach Maßgabe eines strengen Prüfungssystems überwunden werden können.

Die rechtlichen Vorgaben für den europäischen Vogelgebietsschutz sind in Art. 4 der VS-RL enthalten. Danach unterliegen Gebiete, welche die fachlichen Voraussetzungen eines europäischen Vogelschutzgebietes erfüllen, einem strengen Schutzsystem. Gebiete, die zwar die fachlichen Kriterien für eine Meldung als Vogelschutzgebiete erfüllen, aber bisher nicht durch Ausweisung förmlich unter Schutz gestellt worden sind (faktische Vogelschutzgebiete), unterliegen dabei einem besonderen Schutzregime nach Art. 4 Abs. 4 S. 1 VS-RL. Eingriffe in solche Gebiete sind nur unter den dort genannten engen Voraussetzungen zulässig. Die

durch die VS-RL geschützten und bereits als Vogelschutzgebiete ausgewiesenen Gebiete werden durch die FFH-Richtlinie Teil eines kohärenten europäischen ökologischen Netzes („Natura 2000“). Nach ihrer Anerkennung und Ausweisung als Vogelschutzgebiet sind auf diese Gebiete hinsichtlich des Gebietsschutzes die Regelungen der FFH-Richtlinie anzuwenden. Die ausgewiesenen Vogelschutzgebiete bilden dann zusammen mit den FFH-Gebieten auf nationaler Ebene das kohärente Schutzgebietsnetz „Natura 2000“. Für die nach Art. 4 Abs. 1 VS-RL zu besonderen Schutzgebieten erklärten oder nach Art. 4 Abs. 2 VS-RL als solche anerkannten Gebiete treten somit die Verpflichtungen aus Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL mit dem Zeitpunkt der Erklärung oder Anerkennung durch den Mitgliedsstaat an die Stelle der Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 4 VS-RL. Mit der Erklärung oder Anerkennung des Vogelschutzgebietes durch den Mitgliedsstaat wird damit das strengere Schutzregime der VS-RL durch das weniger strenge Schutzsystem der FFH-RL abgelöst. Mithin gilt für anerkannte bzw. ausgewiesene Vogelschutzgebiete dasselbe Schutzregime wie für ausgewiesene FFH-Gebiete. Dies ergibt sich aus Art. 7 der FFH-RL.

Die rechtlichen Vorgaben für die Zulassung von Vorhaben im Bereich von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung, sprich die so genannten FFH-Gebiete, sind gemeinschaftsrechtlich in Art. 6 der FFH-RL sowie in den entsprechenden nationalen Umsetzungsbestimmungen in §§ 32 ff. BNatSchG i.V.m. § 17 ff. LNatSchG normiert. Für Projekte im Bereich ausgewiesener Vogel- und/oder FFH-Schutzgebiete gelten dann im Wesentlichen dieselben Zulassungsvoraussetzungen.

Die in Rheinland-Pfalz als Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete ausgewiesenen Gebiete, die Bestandteile des kohärenten europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ sind, sind in § 17 LNatSchG geregelt. Die in der dortigen Anlage 1 genannten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und die in der Anlage 2 genannten Europäischen Vogelschutzgebiete stehen unter besonderem Schutz. Zweck der Unterschutzstellung ist es, die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der in den Gebieten der Anlage 1 genannten natürlichen Lebensraumtypen, Tier- und Pflanzenarten sowie der in den Gebieten der Anlage 2 genannten Vogelarten und ihrer Lebensräume zu gewährleisten. Die für die Vogelschutz- und FFH-Gebiete maßgeblichen Erhaltungsziele sind in der Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten vom 18. Juli 2005 (GVBl. S. 323) (in ihrer jeweils aktuellen Fassung) näher bestimmt.

Nach Art. 6 Abs. 3 S. 1 FFH-RL sind Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung eines FFH-Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür notwendig sind, einer Prüfung auf ihre Verträglichkeit mit den für das FFH-Gebiet oder Vogelschutzgebiet festgelegten Erhaltungszielen zu unterziehen, wenn sie das FFH-Gebiet oder Vogelschutzgebiet einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten „erheblich beeinträchtigen“ könnten. Sind derartige Beeinträchtigungen offensichtlich ausgeschlossen, bedarf es keiner weiteren Prüfung unter dem Gesichtspunkt des Habitat- bzw. Vogelschutzes. Das Vorhaben ist dann unter dem Aspekt des Habitat- bzw. Vogelschutzes ohne weiteres zulässig.

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. 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 Alternativlösung gegeben sein, bei der das Vorhaben unter Berücksichtigung der Projektzielsetzung mit geringeren Nachteilen für die geschützten FFH- und Vogelschutzbelange realisierbar wäre. Die Mitgliedsstaaten haben alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen 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.

VII.3.2 Betroffenheit des FFH-Gebietes „5510-301 Mittelrhein“

Das FFH-Gebiet „5510-301 Mittelrhein“ liegt etwa 1.000 m vom Vorhabenbereich entfernt. Auch wenn durch das vorliegende Bauvorhaben keine baulichen Maßnahmen im FFH-Gebiet selbst vorgesehen sind, wurde im Hinblick darauf, dass Projekte auch von außen in ein FFH-Gebiet hineinwirken können, eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung vorsorglich erstellt, welche Bestandteil der offen gelegten Planunterlagen ist (vgl. hierzu Unterlage 19.4). Die Vorprüfung kam zu dem Ergebnis, dass durch das vorliegende Projekt keine Beeinträchtigung von Lebensräumen und Arten nach der FFH-Richtlinie zu erwarten sind und somit eine weitergehende Verträglichkeitsprüfung entbehrlich ist.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese Bewertung als sachgerecht und schließt sich dem Ergebnis vollinhaltlich an. Das Straßenbauvorhaben ist daher unter dem Aspekt des Habitatschutzes zulässig.

VII.4 Umweltverträglichkeitsprüfung

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.

VII.4.1 Darstellung der Rechtsgrundlagen

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

Durch das „Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung“ vom 20.07.2017 (BGBl. I, S. 2808 ff) wurde u.a. das UVPG geändert; das Änderungsgesetz ist am 29.07.2017 in Kraft getreten. Aufgrund der Übergangsbestimmung des § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG/neu kann das vorliegende Verfahren nach der Fassung des UVP-Gesetzes, die vor dem 16.05.2017 galt, zu Ende geführt werden. Die nachfolgend zitierten §§ des UVP-Gesetzes beziehen sich daher auf die bis zum 28.07.2017 gültige Fassung des UVP-Gesetzes (UVPG/alt).

VII.4.2 Feststellung der ordnungsgemäßen Anwendung der UVP-Bestimmungen

Bei der vorliegenden Straßenplanung für 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.

VII.4.3 Bestehen einer UVP-Pflicht

Das vorliegende Verfahren betrifft den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 in Koblenz. Die Planung sieht den Ersatzneubau auf einer Länge von 585 m vor. Der Straßenzug vom Friedrich-Ebert-Ring in Koblenz über die Pfaffendorfer Brücke nach Pfaffendorf bildet im eine innerstädtische Hauptverkehrsachse mit der zentralen Funktion der wichtigsten Rheinquerung für die Stadt Koblenz. Aufgrund von erheblichen Schäden an dem vorhandenen Bauwerk, die auch durch Sanierungsmaßnahmen nicht mehr dauerhaft beseitigt werden können, besteht eine erhebliche Dringlichkeit, den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke durchzuführen.

Das Vorhaben unterliegt den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz). Für das Vorhaben besteht nach den Bestimmungen dieses Gesetzes eine UVP-Pflicht. Somit ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach näherer Maßgabe der Bestimmungen des UVPG/alt durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A, Nr. V die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens festgestellt.

VII.4.4 Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

VII.4.4.1 Allgemeines zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 2 UVPG/alt 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 § 12 UVPG/alt (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/alt genannten Schutzgüter Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie Kultur- 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 der vom Vorhabenträger hierzu gemäß § 6 UVPG/alt vorzulegenden Planunterlagen, welche auch eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der uvp-relevanten Projektangaben umfassen, der im Zulassungsverfahren eingegangenen behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit erarbeitet die Zulassungsbehörde nach § 11 UVPG/alt eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind schließlich auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 zu bewerten und diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen (§ 12 UVPG/alt). 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. § 6 Abs. 1 UVPG/alt 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. § 6 Abs. 2 UVPG/alt nach den Rechtsvorschriften, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens maßgebend sind. Die Unterlagen müssen dabei die in § 6 Abs. 3 und 4 UVPG/alt genannten Mindestangaben enthalten.

Diese Angaben müssen nach § 6 Abs. 3 Satz 3 UVPG/alt Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen werden können. Gemäß § 6 Abs. 3 Satz 2 UVPG/alt hat der Vorhabenträger auch eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der Angaben zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens beizufügen. Soweit dies für die Umweltverträglichkeitsprüfung nach der Art des Vorhabens erforderlich ist, müssen die Unterlagen gemäß § 6 Abs. 4 UVPG/alt außerdem auch noch weitere Angaben enthalten.

Auf der Grundlage dieser Unterlagen ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorzunehmen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgt nach § 9 Abs. 1 UVPG/alt. Nach § 9 Abs. 1 S. 3 UVPG/alt muss die nach § 9 Abs. 1 S. 1 UVPG/alt erforderliche Anhörung der Öffentlichkeit den Vorschriften des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG entsprechen. Die zuständige Behörde unterrichtet im Rahmen des Zulassungsverfahrens gemäß § 7 UVPG/alt die Behörden (Träger öffentlicher Belange), deren umweltbezogener Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, über das Vorhaben, übermittelt ihnen die Unterlagen nach § 6 UVPG/alt 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 § 9 Abs. 1a UVPG/alt genannten Informationen zu unterrichten; gemäß § 9 Abs. 1b UVPG/alt sind zumindest die dort gelisteten Unterlagen zur Einsicht für die Öffentlichkeit auszulegen.

Die zuständige Behörde erarbeitet auf der Grundlage der vom Vorhabenträger beigebrachten Unterlagen nach § 6 UVPG/alt, der behördlichen Stellungnahmen nach § 7 UVPG/alt sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach § 9 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 (§ 11 UVPG/alt). Die Ergebnisse eigener Ermittlungen sind einzu beziehen. 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 § 11 UVPG/alt zu bewerten und diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen (§ 12 UVPG/alt).

VII.4.4.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Diesen rechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bei der hier festgestellten Straßenplanung Rechnung getragen. Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des UVPG auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen dargestellt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden identifiziert, beschrieben und entsprechend bewertet. Die maßgeblichen Erkenntnisse wurden in einer „Allgemeinverständlichen Zusammenfassung“ nach § 6 UVPG/alt (vgl. Kapitel A, Nr. IX.16 dieses Beschlusses) dargelegt; die weiteren nach § 6 UVPG/alt erforderlichen Unterlagen wurden von ihm ebenfalls vorgelegt. Die Unterlagen des Vorhabenträgers entsprachen den Anforderungen des § 6 UVPG/alt, insbesondere ist eine allgemein verständliche zusammenfassende Darstellung der Maßnahme und ihrer Umweltauswirkungen in der Unterlage 19.5 enthalten. Die verfahrensrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls eingehalten worden (Siehe auch Kapitel E, Nr. III dieses Beschlusses). Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG/alt erforderlichen Unterlagen den nach § 7 UVPG/alt zu beteiligenden Behörden (Träger öffentlicher Belange) zugeleitet und diese um Stellungnahme gebeten. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat gemäß § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG/alt den Vorschriften des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG entsprochen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG/alt erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens in Gestalt der Planoffenlage und der hierbei eröffneten Möglichkeit zur Äußerung. Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Planauslegung) enthielt die in § 9 Abs. 1a UVPG/alt verlangten Informationen; die Offenlage der in §§ 6 und 9 Abs. 1b UVPG/alt genannten Unterlagen ist erfolgt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt bewertet. Diese Bewertung wird bei der vorliegenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt (§ 12 UVPG/alt).

Gemäß § 11 Satz 1 UVPG/alt erfolgte die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der Unterlagen nach § 6 UVPG/alt, der behördlichen Stellungnahmen nach den §§ 7 und 8 UVPG/alt sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach § 9 UVPG/alt. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse hat die Planfeststellungsbehörde geprüft und aufgearbeitet. Ihre zusammenfassende Darstellung benennt auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 11 UVPG/alt). Folgende Unterlagen wurden der nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung u. a. zugrunde gelegt:

- Umweltverträglichkeitsstudie
- Zusammenfassende Darstellung gemäß § 6 UVPG/alt
- Erläuterungsbericht
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Fachbeitrag Artenschutz
- FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Mittelrhein“
- im Planfeststellungsverfahren eingeholte Stellungnahmen und Einwendungen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange
- Niederschrift über den Erörterungstermin vom 13. Dezember 2019

Die Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens hat sich an den Inhalten der vorgenannten Unterlagen orientiert. Sie beinhaltet eine Beschreibung der Umweltauswirkungen im Hinblick auf die in § 6 Abs. 3 und 4 UVPG/alt geforderten Angaben, welche insbesondere auch eine Darstellung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik umfasst. Dabei wurden die Schutzgüter und die Umweltauswirkungen des Vorhabens unter Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstands und der allgemein anerkannten Prüfmethode beschrieben. In die schutzgutbezogene Darstellung der Umweltauswirkungen wurden die Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einbezogen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt bewertet. Die Bewertung umfasst sowohl die einzelnen Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG/alt genannten Schutzgüter, als auch eine Gesamtbewertung sämtlicher Umweltauswirkungen. Die ermittelten Umweltauswirkungen des Vorhabens sind auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen und wurden gemäß § 12 UVPG/alt im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge bei der Planfeststellungsentscheidung in dem rechtlich gebotenen Umfang berücksichtigt.

Beschreibung des Vorhabens

Die Pfaffendorfer Brücke stellt im Zuge der Verkehrsverbindung Friedrich-Ebert-Ring und B 42 eine der zentralen Achsen des Koblenzer Stadtverkehrs dar. Sie bildet (neben der

Südbrücke) die Verbindung zwischen der linksrheinischen Innenstadt und den rechtsrheinischen Stadtteilen und überführt die Bundesstraße B 49. Der Straßenzug besteht aus dem Vorlandbereich Ost, der Strombrücke, der Vorlandbrücke West und dem Vorlandbereich West. Die Baustrecke der B 49 hat eine Länge von ca. 585 m. Die Brücke ist dringend erneuerungsbedürftig. Mit dem Ersatzneubau werden eine Fahrbahnbreite von 14,50 m (zwischen den Kappen), pro Fahrbahnseite ein Radweg von 3,00 m Breite und jeweils ein 2,45 m breiter Gehweg realisiert. Die Rampenbereiche, welche die B 49 mit dem nachgeordneten städtischen Netz verbinden, werden in Teilbereichen angepasst. Das Brückenbauwerk liegt im Bestand in einer Kuppe. Der Hochpunkt ist in Brückenmitte angeordnet und die maximale Längsneigung beträgt 0,5%. Für den Neubau wird für die Strombrücke eine Längsneigung von 2,3% geplant. Die vorhandenen Brückenpfeiler werden komplett entfernt und mit einem größeren Abstand neu errichtet. Hierdurch wird der Schifffahrt ein größeres (ca. 156 m) Durchfahrtfeld zur Verfügung stehen. Der Abstand zum Ufer wird je Pfeiler ca. 75 m betragen.

Zu weiteren Einzelheiten der Planung wird auf die festgestellten Planunterlagen (siehe Kapitel A, Nrn. VIII. und IX dieses Beschlusses) sowie auf Kapitel A, Nr. II und Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Untersuchungsraum und Untersuchungsmethodik

Das Untersuchungsgebiet umfasst den linksrheinischen und rechtsrheinischen Bereich an der Pfaffendorfer Brücke. Damit eingeschlossen ist neben dem Schlossgarten und der Rheinpromenade auch der Bereich des Weindorfs und der Rhein-Mosel-Halle. Das gesamte Bauwerk der Brücke inkl. Innenräumen und Mauerwerken sowie das gesamte Hafenbecken (mit Ufer) und der bebaute Bereich entlang der Emser Straße gehören ebenfalls zum Untersuchungsraum. Die wesentlichen umweltrelevanten Wirkfaktoren des Vorhabens sind damit hinsichtlich ihrer Wirkungsreichweite hinreichend abgedeckt. Für einzelne, ggf. weiterreichende Wirkungen, erfolgt ergänzend eine über den engeren Untersuchungsraum hinausreichende Beurteilung. Auch einzelne Bestandserfassungen wurden in einem deutlich über das engere Untersuchungsgebiet hinaus erweiterten Untersuchungsraum vorgenommen.

Der Untersuchungsraum liegt innerhalb der naturräumlichen Großlandschaft „Mittelrheingebiet“ und hier in der Einheit „Neuwieder Rheintalweitung“. Bei der Neuwieder Rheintalniederung handelt es sich um eine ca. 20 km lange und bis 7 km breite Talebene des Rheins. Am „Deutschen Eck“ in Koblenz mündet die Mosel in den Rhein. Als charakteristische Besonderheit weist der Rhein zwischen Koblenz und Neuwied mehrere langgezogene Inseln auf. Der Landschaftsraum ist heute durch Bebauung stark geprägt. Die Städte Koblenz, Neuwied und Andernach nehmen große Flächenanteile ein. Die Urbanisierung hat auch die kleineren Orte im Landschaftsraum erfasst, so dass sich beiderseits des Rheins Siedlungsbänder entlang der Hauptverkehrsachsen entwickelt haben. In diesem Siedlungsraum sind die Schlösser Koblenz, Neuwied und Engers als Baudenkmäler hervorzuheben. Die Bereiche außerhalb der Bebauung und der Abbaugelände sind überwiegend durch Ackerbau und Er-

werbsobstbau genutzt. Kleinflächige Reste der ursprünglichen Auenvvegetation sind primär auf den Inseln vorhanden. Die Stadtlandschaft wird einerseits durch Hochhausbebauung, Industriebauten, großflächige Bahnanlagen und zahlreiche Hauptverkehrsstraßen, Hochstraßen und Brücken sowie das Kernkraftwerk Mülheim-Kärlich geprägt. Andererseits bietet sie aber auch historische Bausubstanz wie der Festung Ehrenbreitstein, den Schlössern Koblenz, Neuwied und Engers, mit den Uferpromenaden am Rhein und an der Moselmündung am bekannten „Deutschen Eck“.

Die vorgenommenen Untersuchungen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit orientieren sich an den zur Umsetzung der Anforderungen des UVPG wie auch der Eingriffsregelung konzipierten Regelwerken des Straßenbaus. Die Untersuchungsmethodik ist als Indikatorverfahren in Anlehnung an die ökologische Risikoanalyse zu beschreiben, bei dem zunächst die spezifischen Qualitäten und Empfindlichkeiten der einzelnen Schutzgüter sowie die mit dem Vorhaben verbundenen Wirkungen ermittelt werden. Dabei wird in bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen unterschieden, welche hinsichtlich der relevanten Wirkungsart bzw. dem Wirkungsfaktor, der Wirkungsintensität und der Wirkungsreichweite differenziert werden. Die Beurteilung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen erfolgt dann durch Überlagerung der schutzgutspezifischen Qualitäten und Empfindlichkeiten mit den Vorhabenwirkungen. Insgesamt entspricht diese Vorgehensweise der gebotenen fachlichen Praxis und ist als sachgerecht zu bezeichnen.

Die Umweltverträglichkeitsstudie kam mit Blick auf die Auswirkungsprognose zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

Insgesamt kann festgehalten werden, dass für den Artenschutz keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbleiben werden. Der Vorhabenträger hat ein umfassendes Konzept, bestehend aus Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen und externen Kompensationsflächen, vorgesehen, bei welchem die Eingriffe auf das Mindestmaß reduziert bzw. ausreichend ausgeglichen werden.

Auch den Belangen des Denkmalschutzes wurde soweit möglich Rechnung getragen. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen bleibt dennoch eine Betroffenheit bestehen. Der Vorhabenträger ist dazu angehalten, die denkmalrechtlich geschützten Mauern und Gewölbe soweit es aus technischen Gründen möglich ist, zu erhalten. Mit Verweis auf die Auflagenregelungen in Kapitel C, Nr. IV dieses Beschlusses werden die denkmalrechtlich geschützten Belange berücksichtigt.

Die Überprüfung, inwieweit das Vorhaben den Vorgaben der Umweltqualitäts- und Bewirtschaftungszielen nach der WRRL für den Rhein entspricht, ergab, dass weder für den potenziell vom Vorhaben betroffenen Grundwasserkörper, noch für den betroffenen Rheinabschnitt von einer rechtserheblichen Beeinträchtigung auszugehen ist. Die Hochwasserrückhaltung wird nicht oder nur unwesentlich (bauzeitlich, z. B. durch die zusätzlichen temporären Hilfspfeiler) beeinträchtigt; der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser werden dauerhaft nicht nachteilig verändert. Zudem wird der bestehende Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt.

Die Lärm- und Luftschadstoffsituation wird sich aufgrund des Bauvorhabens nicht verändern. Im Rahmen der Verwirklichung des Vorhabens treten keine unzumutbaren Lärm- und Luftschadstoffbelastungen auf.

Das Vorhabengebiet liegt im nördlichen Kernbereich des UNESCO-Welterbegebietes Oberes Mittelrheintal. Demnach wurden v. a. die bedeutenden Sichtbeziehungen betrachtet bzw. bewertet. Die Erstellung des Brückenersatzbaus erfolgt in nahezu gleicher Lage wie die Bestandsbrücke. Die Vorzugsvariante des Brückenersatzbaus wird durch das Gestaltungs-/Konstruktionsmerkmal mittels aufgelöster Vouten der Hauptträger des Brückenbauwerks geprägt. Hierdurch ist eine transparente, filigrane Konstruktion mit ästhetischer Gesamtwirkung und guter Einbindung in das anthropogen vorgeprägte Landschafts-/ Stadtbild gegeben. Die Vorzugsvariante des Brückenersatzbaus ermöglicht besonders störungsarme Blickbeziehungen zu den hier relevanten Sichtachsen im Kernbereich des Welterbes „Oberes Mittelrheintal“ bzw. in das Rheintal. Eine vorhabenbezogene neue bzw. zusätzliche visuelle Beeinträchtigung des UNESCO Welterbes „Oberes Mittelrheintal“ ist durch die präferierte Variante des Brückenersatzbaus nicht zu erwarten.

Die dargelegten Bewertungen der Planfeststellungsbehörde stehen im Einklang mit den Anforderungen des UVP-Rechts. Die Zulassung des Vorhabens begegnet daher auch unter uvp-rechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

VIII. Belange des Denkmalschutzes

Die Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege (GDKE) sowie die Untere Denkmalschutzbehörde haben in ihren Stellungnahmen umfangreiche Forderungen bezüglich des Denkmalschutzes gestellt. Insbesondere wurden eine Sanierung des gesamten denkmalgeschützten Bereiches sowie die Durchführung einer Bauforschung als erforderlich angesehen.

Die Planfeststellungsbehörde veranlasste einen Besprechungstermin am 07. November 2019 mit allen Beteiligten, in dem der Vorhabenträger die geplanten Maßnahmen im Bereich der denkmalgeschützten Mauern und Gewölbe darstellte. Es bestand Einigung darüber, dass im vorliegenden Planfeststellungsverfahren lediglich dort Sanierungsmaßnahmen der denkmalgeschützten Bauelemente durchzuführen sind, bei denen es durch die Straßenbaumaßnahme zu Beeinträchtigungen denkmalschutzfachlicher Belange kommen wird. Darunter fallen insbesondere das Widerlager (Höhe Emser Straße), das Gewölbe unter der Brückenstraße, die Verbindungsmauer und das Widerlager am Ufer des Rheines.

Zunächst überprüfte der Vorhabenträger ein Ersatzneubau als Stahlbetonrahmenkonstruktion (Variante 3.3), bei welchem die denkmalgeschützten Mauern und Gewölbe überspannt würden. Dies würde den Bereich zwischen dem Widerlager Pfaffendorf und der Achse 110, im Anschluss zum Bauwerk Brückenstraße betreffen. Durch die Rahmenkonstruktionen würden sowohl die bestehende Stützwandkonstruktion als auch der Rundturm dauerhaft lastfrei gestellt werden.

Jedoch stellte diese Variante aus Sicht des Vorhabenträgers keine vorzugswürdige Alternative dar. Es würde zwar - wie aus denkmalschutzrechtlicher Sicht favorisiert - in die bestehenden Bauwerkssubstanz nur minimal eingegriffen, aber ein wesentlicher Nachteil der Konstruktion wäre, dass eine Vollsperrung der Bundesstraße 49 über einen Zeitraum von bis zu 9 Monaten für die Herstellung benötigt würde. Die Variante stünde außerdem mit geschätzten Baukosten von ca. 6 Mio. € (netto) die unwirtschaftlichste Lösung dar.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese Variante insbesondere hinsichtlich der erforderlichen Vollsperrung über 9 Monate, die nicht nur ein absolutes Verkehrschaos in Koblenz nach sich ziehen würde, als unverhältnismäßig. Die Vermeidung des Eingriffes in denkmalgeschützte Bereiche steht in keinem Verhältnis zu den oben dargelegten, gravierenden Nachteilen in verkehrlicher oder wirtschaftlicher Hinsicht. Der Vorhabenträger konnte nachvollziehbar von dieser geprüften Variante Abstand nehmen.

Es wurden deshalb (unter Berücksichtigung denkmalschutzrechtlicher Belange) folgende Maßnahmen vorgesehen:

Das Widerlager an der Emser Straße muss vor allem aus Sicherheitsgründen ersetzt werden. Der Vorhabenträger hat sich jedoch bereit erklärt, das Widerlager anschließend mit den entsprechenden Steinen zu verblenden.

Hinsichtlich der Gewölbe unter der Brückenstraße verständigte man sich darauf, und dem Vorhabenträger wurde in Kapitel C entsprechend auferlegt, die erforderliche Statik für das Brückenbauwerk mittels Stützen außerhalb der Gewölbe herzustellen. Somit werden die denkmalgeschützten Bereiche nicht tangiert.

Des Weiteren hat der Vorhabenträger den oberen Teil des Widerlagers am Ufer des Rheines zu ersetzen. Dabei hat er die vorhandenen Steine zu nummerieren und damit anschließend gemäß der durchgeführten Vermessung das Widerlager zu verblenden (vgl. auch Kapitel C, Nr. IV dieses Beschlusses).

Diesen Maßnahmen haben die Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege und die Untere Denkmalschutzbehörde im Übrigen zugestimmt.

Im Weiteren überprüfte der Vorhabenträger bezüglich der bestehenden Stützwandkonstruktion mögliche Varianten und stellte diese dar. Dabei galt es zu beachten, dass die Stahlbetonkonstruktion ein lastabtragender Bestandteil ist und die geneigte Böschung und die Verkehrslasten der Bundesstraße B 49 abfängt. Es kamen deshalb nur folgende Varianten in Betracht:

- Überschnittene Bohrpfahlwand mit Totmann und Durchspannanker
- Verstärkung der bestehenden Stützwandkonstruktion

Die erste Variante sieht vor, die bestehende Stützwandkonstruktion durch eine überschnittene rückverankerte Bohrpfahlwand lastfrei zu stellen. Hierdurch würde der Eingriff in den Bestand minimiert werden. Die derzeitige Konstruktion würde als nicht tragende Konstruktion erhalten bleiben. Die Anker könnten jedoch nur durch die halbseitige Sperrung der Bundesstraße B 49 über einen Zeitraum von ca. 5 Monaten hergestellt werden. Aufgrund der beeng-

ten Platzverhältnisse wurde die Herstellung als äußerst kompliziert eingestuft. Die geschätzten Baukosten würden sich außerdem auf ca. 2,5 Mio. € (netto) belaufen.

Die zweite Variante sieht eine Ertüchtigung und Verstärkung der bestehenden Stützwandkonstruktion vor. Die bereits vorhandene Stahlbetonrippenkonstruktion würde dabei mit einer Vorsatzschale und Querbalken verstärkt und rückwertig verankert. Hierfür würden Anker die Stahlbetonkonstruktion und die dahinter anstehende Natursteinmauer durchdringen. Das obere Teilstück der Natursteinmauer verbliebe weiter als tragendes Bauteil und würde entsprechend saniert. Die Verkehrsströme der Bundesstraße 49 würden keine wesentlichen Beeinträchtigungen erfahren. Die Verkehrsführung könnte hierbei über die gesamte Bauzeit aufrechterhalten werden. Die Baukosten wurden auf < 1,0 Mio. € (netto) geschätzt.

Der Vorhabenträger hat sich für die Umsetzung der zweiten Variante (Verstärkung der bestehenden Stützwandkonstruktion) ausgesprochen. Die Planfeststellungsbehörde hat eine Abwägung bezüglich der in der Machbarkeitsstudie dargelegten Varianten vorgenommen. Sie erachtet ebenfalls die zweite Variante als vorzugswürdig. Insbesondere die halbseitige Sperrung der B 49 über einen längeren Zeitraum sowie die deutlich höheren Baukosten würden gravierende Nachteile nach sich ziehen. Dem Vorhabenträger wurde deshalb in Kapitel C auferlegt, die bereits vorhandene Stahlbetonrippenkonstruktion der Verbindungsmauer mit einer Vorsatzschale und Querbalken zu verstärken und rückwertig zu verankern. Im Übrigen wurde dieser Vorgehensweise von Seiten der Denkmalschutzbehörden nicht widersprochen.

Die Untere Denkmalschutzbehörde sowie die Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege lehnten jedoch weiterhin die geplante Verfüllung des „Treppenturmes“ ab. Hier sei eine Alternative zu prüfen. Der Vorhabenträger stellte daraufhin die möglichen Varianten für den Umgang mit dem Treppenturm dar. Im Anschluss an die Besprechung wurde vom Vorhabenträger nochmals eine Machbarkeitsstudie erstellt, die die drei möglichen Varianten beleuchtete. Die Varianten sehen folgendermaßen aus:

Variante 1: Erneuerung der Deckelstützwand und eine Instandsetzung des bestehenden Mauerwerks unter Berücksichtigung der denkmalschutzfachlichen Anforderungen

Variante 2: Erneuerung Deckelstützwand und Magerbetonverfüllung

Variante 3: Bohrpfahlumschließung mit Rückverankerung

Die Variante 3, welche eine umlaufende Umschließung des Rundturms durch eine Verlängerung der für die Stützwandkonstruktion vorgesehenen überschnittenen Bohrpfahlwand vorgesehen würde, wurde aus verkehrsrelevanten und technischen Gründen verworfen. Für die Herstellung der überschnittenen Bohrpfahlumschließung wäre eine Vollsperrung der Bundesstraße 49 erforderlich. Diese Alternative würde derart gravierende Verkehrsbeeinträchtigungen über eine nicht absehbare Zeitspanne erzeugen, dass dies keinesfalls eine vorzugswürdige Variante darstellen würde. Zudem wäre die Herstellung insgesamt als problematisch anzusehen, denn durch das Bohrgerät würden hohe lokale Lasten unmittelbar am bestehenden Rundturm wirken. Die entstehenden Erschütterungen würden höchstwahrscheinlich

scheinlich den Rundturm massiv beschädigen. Auch das Einbringen der Anker wurde von der technischen Umsetzbarkeit äußerst kritisch angesehen. Die Ankerköpfe am Rundturm würden zwischen dem bestehenden Mauerwerk und der überschnittenen Bohrfahlwand zu liegen kommen.

Der Vorhabenträger konnte auf Grundlage einer Grobanalyse nachvollziehbar darlegen, dass diese Alternative als ungeeignete Variante ausgeschlossen werden konnte.

Deshalb sind die Varianten, das bestehende Mauerwerk zu ertüchtigen oder den bestehenden Raum mit Magerbeton zu verfüllen, näher betrachtet worden.

Bei einer Magerbetonverfüllung (Variante 2) wäre lediglich die äußere Oberfläche des Turmes Instand zu setzen. Für den Teilrückbau der Deckelkonstruktion wäre bei einer Ertüchtigung des bestehenden Mauerwerks dieses zu sichern bzw. vorher ausreichend zu ertüchtigen, was einen erheblichen Aufwand darstellen würde. Dieser Aufwand würde bei einer Magerbetonverfüllung entfallen.

Die Gesamtbauzeit der Variante mit Mauerwerksertüchtigung (Variante 1) würde im Wesentlichen von der Dauer der Arbeiten am Bestand abhängen und sich insbesondere nach den denkmalschutzfachlichen Anforderungen richten. Dieser Zeitaufwand konnte allerdings im Vorfeld nicht abgeschätzt werden.

Die erforderliche, bauzeitliche Verkehrsüberleitung könnte erst nach Abschluss der Ertüchtigungsarbeiten erfolgen. Somit würde dies erheblichen Einfluss auf die Bauzeit der gesamten Baumaßnahme des Brückenzuges nehmen. Gravierende Nachteile auf den Verkehrsablauf wären hier ebenfalls zu erwarten. Die Gesamtbauzeit der Variante 2 („Magerbetonverfüllung“) würde ca. 3 Monate betragen.

Außerdem wurden die Baukosten für beide in Rede stehenden Varianten ermittelt. Die Baukosten bei der Variante 1 wurden auf mindestens 2,46 Mio. € (netto) geschätzt. Demgegenüber wäre die „Magerbetonverfüllung“ - Variante 2 - mit ca. 0,42 Mio. € (netto) zu veranschlagen.

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Datum vom 13. Januar 2020 die Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege sowie die Untere Denkmalschutzbehörde aufgefordert, zu diesem Konzept Stellung zu nehmen.

Die GDKE, Direktion Landesdenkmalpflege sowie die Untere Denkmalschutzbehörde stimmen der Variante 2 („Magerbetonverfüllung“) weiterhin nicht zu. Lediglich die Variante 1 (Erneuerung der Deckelstützwand und eine Instandsetzung des bestehenden Mauerwerks) und Variante 3.3 (Ersatzneubau der Stahlrahmenkonstruktion) wären denkmalfachlich akzeptabel. Unabhängig davon werden die angesetzten Kostenschätzungen (insbesondere in Bezug auf Variante 1 und Variante 2) in Frage gestellt.

Es besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Anlass, die dargelegten Kostenschätzungen in Frage zu stellen. Dennoch hat der Vorhabenträger nach Aufforderung folgende erklärende Erläuterungen vorgelegt:

Die Variante 1 verfolgt das Ziel, das bestehende Mauerwerk des Rundturms unter Berücksichtigung denkmalschutzfachlicher Aspekte zu verstärken, um es anschließend als tragendes Bauteil für die Abtragung von Verkehrslasten aus der Bundesstraße 49 zu nutzen.

Ursprünglich wurde der Rundturm so errichtet, dass Fußgänger ohne Umwege zwischen Rheinufer und Pfaffendorfer Brücke passieren konnten. Dementsprechend waren die Konstruktion und Bemessung des Bauwerkes ausgelegt.

Für die Gewährleistung einer sicheren Abtragung der derzeitigen und auch zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf der Pfaffendorfer Brücke, sind grundlegende Instandsetzungs- und Verstärkungsmaßnahmen unabdingbar. Derzeit ist aufgrund der bereits eingestürzten Bestandteile des Turmes von keiner bzw. einer geringen Resttragfähigkeit auszugehen. Um diese Tragfähigkeit des Rundturms wiederherzustellen, muss das gesamte Mauerwerk ertüchtigt und verstärkt werden. Dies betrifft nicht nur die sichtbaren Mauerwerksteile, sondern auch die, die derzeit auf der Rückseite innerhalb des Damms der B 49 liegen. Für diese Ertüchtigung ist eine Freilegung des Rundturmes (unterhalb der B 49) erforderlich, wobei hierfür zunächst die beiden Fahrstreifen der Richtungsfahrbahn Innenstadt voll gesperrt werden müssen. Anschließend kann von oben ein Verbau (Spundwände, Bohrpfähle oder Berliner Verbau) hergestellt werden. Wegen der Länge der Auskragung muss dieser Verbau auf jeden Fall rückverankert werden. Dies kann aufgrund der Platzverhältnisse zwischen Rundturm und Verbau allerdings nicht von der Nordseite her geschehen. Es müssen daher Anker von der Südseite durch den kompletten Damm bis zum Verbau gebohrt werden. Dies ist mit einem erheblichen Aufwand verbunden, da bei der vorhandenen Länge der Horizontalbohrungen mit Zielabweichungen von bis zu 1 m gerechnet werden muss.

Nach der Freilegung der Turmrückseite kann das Mauerwerk ertüchtigt und verstärkt werden. Danach kann der Verbau zurückgebaut und der Arbeitsraum zwischen Damm und Rundturm verfüllt werden. Erst dann kann die Straße wiederhergestellt und der Verkehr auf der B 49 freigegeben werden. Der Zeitraum der Vollsperrung der Richtungsfahrbahn Innenstadt für die Mauerwerksertüchtigung wird auf mindestens sechs Monate geschätzt. Die dabei entstehenden Auswirkungen auf den Verkehr sind keinesfalls akzeptabel. Die Kosten für die v. g. Maßnahmen können im derzeitigen Stadium nicht mit einer Kostenberechnung belegt werden, sie liegen aber mit geschätzten 2,46 Mio. € (netto) eher am unteren Rand der zu erwartenden Aufwendungen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die vom Ingenieurbüro vorgelegten Unterlagen sowie die ergänzenden Aussagen des Vorhabenträgers als sachgerecht und nachvollziehbar. Dies betrifft auch die darlegten Kostenschätzungen.

Aufgrund der Darstellungen wurde dem Vorhabenträger in Kapitel C, Nr. IV auferlegt, an dem vorhandenen Treppenturm eine Erneuerung der Deckelstützwand vorzunehmen und

den Turm mit Magerbeton zu verfüllen (Variante 2). Mit dieser Vorgehensweise wird sichergestellt, dass die erforderliche Statik für die (neue) Brückenkonstruktion vorliegt.

Ein wesentlicher Aspekt der Variantenwahl ist der Einfluss auf die Bauzeit - und somit die Inbetriebnahme der neuen Strombrücke -, welcher bei der „Magerbetonverfüllung“ deutlich niedriger ist. Eine Sperrung der B 49 über 6 Monate sind nicht hinnehmbar. Hier würden nicht nur erhebliche Nachteile für die Wirtschaft, sondern auch für Pendler, Einwohner und den Tourismus entstehen. Außerdem ist diese Variante wesentlich kostengünstiger als die Variante 1 (mit Mauerwerksertüchtigung).

Aus Gründen der technischen Durchführbarkeit, den erheblichen verkehrlichen Einschränkungen über Monate und aufgrund unverhältnismäßiger Kosten konnte den Forderungen der Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege sowie der Unteren Denkmalschutzbehörde hinsichtlich des Umganges mit dem Treppenturm auf Pfaffendorfer Seite nicht entsprochen werden; die Forderungen werden hiermit zurückgewiesen.

Im Übrigen steht diese Vorgehensweise in Einklang mit den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, hier insbesondere auch mit den Bestimmungen des Denkmalschutzrechts.

Nach § 2 Abs. 3 Denkmalschutzgesetz Rheinland-Pfalz (DSchG) haben das Land, der Bund, die Gemeinden und Gemeindeverbände [...] bei ihren Maßnahmen und Planungen, [...] die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege [...] zu berücksichtigen. Bauliche, technische und wirtschaftliche Maßnahmen, die Kulturdenkmäler in ihrem Bestand, ihrem Erscheinungsbild oder ihrem wissenschaftlichen Wert gefährden oder beeinträchtigen können, sind gemäß § 2 Abs. 4 DSchG auf den unbedingt notwendigen Umfang zu beschränken. Weiterhin bestimmt § 13 Abs. 1 Satz 1 DSchG, dass ein geschütztes Kulturdenkmal nur mit Genehmigung zerstört, abgebrochen, zerlegt bzw. beseitigt oder umgestaltet bzw. in seinem Bestand verändert oder in seinem Erscheinungsbild nicht nur vorübergehend beeinträchtigt werden darf. Gemäß § 13 Abs. 1 Satz 3 DSchG darf in der Umgebung eines unbeweglichen Kulturdenkmals eine bauliche Anlage ebenfalls nur mit Genehmigung errichtet, verändert oder beseitigt werden. Die hiernach erforderlichen Genehmigungen können nach § 13 Abs. 2 DSchG erteilt werden, wenn Belange des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen oder andere Erfordernisse des Gemeinwohls bzw. private Belange diejenigen des Denkmalschutzes überwiegen und diesen überwiegenden Interessen nicht auf sonstige Weise Rechnung getragen werden kann.

Die Entscheidung über die Genehmigungserteilung wäre außerhalb eines Planfeststellungsverfahrens von der Unteren Denkmalschutzbehörde im Benehmen mit der Denkmalfachbehörde zu treffen (§ 13a Abs. 3 DSchG). Nach § 17 Abs. 1 Satz 3 FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1, 1. Halbsatz VwVfG ist diese Zuständigkeit im Rahmen eines straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens jedoch auf die Planfeststellungsbehörde konzentriert, welche umfassend und abschließend über die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens zu entscheiden hat. Nach § 75 Abs. 1 Satz 1, 2. Halbsatz VwVfG sind neben der Planfeststellung andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen etc. nicht erforderlich. Dies bedeutet, dass im

Rahmen der Planfeststellung über die Genehmigung nach § 13 DSchG die Planfeststellungsbehörde zu entscheiden hat.

Die mit diesem Planfeststellungsbeschluss ausgesprochene Genehmigung konnte materiell-rechtlich in zulässiger Weise erteilt werden, da nach Abwägung und unter Berücksichtigung aller planungsrelevanten Aspekte, und namentlich auch der hier in Rede stehenden denkmalschutzfachlichen Belange, die für die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens in Gestalt der Ausführungsvariante „3.2.2: Erneuerung Deckelstützwand und Magerbetonverfüllung“ sprechenden Belange des Gemeinwohls die von der GDKE und Unteren Denkmalschutzbehörde angeführten Belange des Denkmalschutzes überwiegen und diesen überwiegenden Interessen auch nicht auf sonstige Weise, sprich mit einer anderen zumutbaren Ausführungsvariante betreffend den denkmalgeschützten Treppenturm/Rundturm Rechnung getragen werden konnte.

IX. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen

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

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

IX.1 Träger öffentlicher Belange

IX.1.1 Industrie- und Handelskammer Koblenz

Die Industrie- und Handelskammer Koblenz begrüßt die vorliegende Straßenbaumaßnahme und empfiehlt ein Verzicht auf das Planfeststellungsverfahren. Die Industrie- und Handelskammer Koblenz (IHK) präferiert ein vereinfachtes Verfahren, um schnellstmöglich Baurecht zu erlangen. Es wird ausgeführt, dass auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung ebenfalls verzichtet werden könne.

Der Vorhabenträger hat vor Antragstellung auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens geprüft, welche Möglichkeiten - insbesondere mit Blick auf die Zeitschiene - für einen schnellstmöglichen Ersatzneubau in Betracht kommen. Hierbei waren neben der (hohen) Betroffenheit von Anwohnern bzw. Grundstückseigentümern vor allem auch wasserrechtliche und denkmalschutzrechtliche Aspekte zu würdigen. Danach kam nur ein Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG in Betracht.

Des Weiteren wird ausgeführt, dass auf dem Ersatzneubau zukünftig hohe Verkehrsbelastungen zu erwarten sind und von einem uneingeschränkten Schwerlastverkehr auf der Brücke auszugehen sei.

Die Planung sieht vor, nach Abschluss der Baumaßnahme den Schwerverkehr uneingeschränkt über die Brücke passieren zu lassen. Somit wird der Forderung entsprochen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass eine eventuelle (nachträgliche) verkehrsbehördliche Anordnung von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu veranlassen wäre.

Dem Vorhabenträger wurde bereits in Kapitel C, Nr. V.13 dieses Beschlusses auferlegt, die Vollsperrung aufgrund der hohen Bedeutung und Verkehrsauslastung der Pfaffendorfer Brücke so gering wie möglich zu halten. Der Forderung wird somit entsprochen.

Dasselbe gilt für die angesprochene Einrichtung von entsprechenden Verkehrsumleitungen. Diese Anregungen sind somit gegenstandslos geworden.

Bezüglich der erbetenen Kontaktaufnahme mit betroffenen Unternehmen (z.B. durch Grunderwerb) wird auf Kapitel E, Nr. III.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die (Öffentlichkeits-) Beteiligung wurde ordnungsgemäß durchgeführt.

IX.1.2 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) fordert die Ausweisung von 140 Parkplätzen an der Rhein-Mosel-Halle während der Bauphase. Dieser Forderung wurde vom Vorhabenträger bereits in der Planung Rechnung getragen. Die Stellplätze sind zumutbar erreichbar; dies wurde dem Vorhabenträger in Kapitel C, Nr. V.14 dieses Beschlusses auferlegt.

Sollte der Vorhabenträger nach Abschluss der Baumaßnahme den derzeitigen Bestand an Parkplätzen am Schloss nicht wiederherstellen können, fordert die BImA die Aufrechterhaltung der Stellplätze an der Rhein-Mosel-Halle in Höhe der fehlenden Stellflächen bzw. die Zuweisung anderer Stellflächen.

Der Vorhabenträger hat grundsätzlich die derzeitig bestehenden Stellflächen nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme wiederherzustellen. Sollte dies aufgrund der Linienführung der neuen Trasse nicht möglich sein, ist dies entsprechend zu entschädigen. Wie in Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt wurde, gehört dieser geltend gemachte Entschädigungsanspruch nicht zu den in diesem Beschluss zu regelnden öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den vom Plan Betroffenen. Die rechtliche Trennung des Entschädigungs- und Planfeststellungsverfahrens macht es deshalb notwendig, diese Forderung sowie die hieraus resultierenden Ansprüche auf die mit eigenen Rechtsmitteln ausgestattete gesonderte Regelung der Entschädigung zu verweisen.

Die BImA fordert außerdem, dass der Keller im Hauptgebäude des Schlosses während der Bauphase und nach Abschluss der Baumaßnahme uneingeschränkt nutzbar bleibt bzw. ein geeigneter (Ersatz-) Verwahrraum zugewiesen wird. Gemäß den Planunterlagen wird der Vorhabenträger für die Bauphase einen temporären Aufzug für die Erreichbarkeit des Kellers

einrichten. Der Zugang wird über die 3,50 m breite Feuerwehrezufahrt gewährleistet. Ferner wird die Zufahrt über die Rampe nach Beendigung der Baumaßnahme wiederhergestellt. Im Übrigen wird auf die Auflagenregelungen in Kapitel C, Nr. V.14 dieses Beschlusses verwiesen.

Die BlmA fordert in ihrer Stellungnahme, dass die Stadt Koblenz (während der Baumaßnahme) Stellflächen als Park- und Lagerflächen für Handwerker und Baumaterialien zur Verfügung stellen soll, da diese für die Kernsanierung des Schlosses benötigt werden.

Die Kernsanierung des Kurfürstlichen Schlosses und die damit erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen sind nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabenträger kann deshalb nicht aufgrund dieses Straßenbauvorhabens dazu verpflichtet werden, für die Kernsanierung des Schlosses (eventuell) benötigte Flächen zur Verfügung zu stellen. Die Bereitstellung von städtischen Flächen ist bei der Stadt Koblenz separat anzufragen.

Im Übrigen hat der Vorhabenträger stetige Abstimmungsgespräche mit der BlmA sowie dem LBB zugesagt (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. V.16 dieses Beschlusses).

IX.1.3 Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung, Niederlassung Koblenz

Der Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB) lehnt die vorgesehene Baustelleneinrichtungen am Schloss; insbesondere den geplanten Lastenaufzug ab.

Die Erschließung des Kellergeschosses wird über einen Lastenaufzug gewährleistet. Diese Vorgehensweise wurde auch bereits im Vorfeld mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben abgestimmt. Hierzu wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. V.14 dieses Beschlusses verwiesen.

Eine zusätzliche Baustellenzufahrt für die Baustelle am Schloss (neben der Feuerwehrezufahrt) ist aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse nicht möglich. Auch eine direkte Zuwegung über die vorhandene Rampe (mit Umbauarbeiten) kann nicht umgesetzt werden. Die vom LBB dargestellte Variante einer Zufahrt, welche eine Verkehrsführung in einem 90° Winkel vorsieht, wurde vom Vorhabenträger geprüft und verworfen. Eine Rampe mit einem solchen Winkel ist von einem PKW nicht befahrbar; die notwendigen und zwingend einzuhaltenen Radien wurden dabei nicht beachtet. Der Forderung kann deshalb nicht entsprochen werden.

Es ist außerdem davon auszugehen, dass mit der vorliegenden Straßenbaumaßnahme schnellstmöglich begonnen wird und es damit zu keiner zeitlichen Überschneidung mit der Sanierung des Schlosses kommen wird. Den Angaben des LBB zufolge soll im Jahre 2025 mit der Sanierung des Südzirkels begonnen werden. Es ist geplant, dass der Ersatzneubau bis dahin, soweit sich nicht unvorhergesehene Vorfälle ereignen, abgeschlossen ist.

Im Übrigen hat der Vorhabenträger stetige Abstimmungsgespräche mit dem LBB sowie der BlmA zugesagt (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. V.16 dieses Beschlusses).

IX.1.4 Amt für Bundesbau

Das Amt für Bundesbau verweist (wie der Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung) auf die anstehende Sanierung des Kurfürstlichen Schlosses und macht sich die Stellungnahme des LBB zu eigen.

Der geforderten Beibehaltung der Zufahrt über eine Rampenanlage zum Kellergeschoss des Hauptgebäudes kann nicht entsprochen werden. Die eingeschränkten bzw. unzureichenden Platzverhältnisse lassen eine Zufahrt neben der Feuerwehrezufahrt nicht zu. Eine direkte Zuwegung über die vorhandene Rampe unter Inkaufnahme von Umbauarbeiten ist ebenfalls nicht möglich. Die vom LBB dargestellte Zuwegung besteht aus 90° winkligen Radien, die von keinem Kraftfahrzeug befahren werden können. Die für eine Zufahrt einzuhaltenden Mindestradien können hier nicht erbracht werden. Im Übrigen wird die Erreichbarkeit des Kellergeschosses im Hauptgebäude durch den vorgesehenen Lastenaufzug jederzeit gewährleistet. Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger diese Vorgehensweise auferlegt (vgl. Kapitel C, Nr. V.14 dieses Beschlusses).

Es wird darauf hingewiesen, dass die Straßenbaumaßnahme aufgrund ihrer Dringlichkeit schnellstmöglich umgesetzt werden soll. Der Vorhabenträger strebt deshalb die Fertigstellung des Straßenbauprojektes im Jahre 2023 an. Die Sanierung des Südzirkularbaus des Schlosses ist für Oktober 2025 vorgesehen, sodass sich hier keine Überschneidung der beiden Baumaßnahmen ergeben würde.

IX.2 Privatbetroffene

Die erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Der besseren Verständlichkeit und Lesbarkeit wegen wird in den folgenden Ausführungen unabhängig vom Geschlecht der jeweiligen Person stets generalisierend von „der Einwender“ gesprochen. Die Einwender/innen werden über die ihnen zugeteilte Nummer, unter der ihr Vorbringen behandelt wird, mit der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses schriftlich benachrichtigt.

IX.2.1 Einwender Nr. 1

Der Einwender Nr. 1 trägt vor, dass die Straßenbaumaßnahme mit den Bauarbeiten an der Südbrücke und dem laufenden Planfeststellungsverfahren für den Horchheimer Eisenbahntunnel den Verkehrsfluss in Koblenz weiter erschweren wird. Hier sei eine enge Abstimmung erforderlich.

Inwieweit sich aufgrund der vorliegenden Straßenbaumaßnahme eine direkte Betroffenheit des Einwenders ergibt, ist nicht ersichtlich. Der Verkehr zwischen Koblenz-Horchheim und Bad Ems wird durch den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke nicht beeinträchtigt. Dennoch ist der Verweis auf die Koordinierung der Baumaßnahmen durchaus gerechtfertigt. Aus diesem Grunde wurde dem Straßenbaulastträger bereits auferlegt, die Straßenbaumaßnah-

me mit den im Umkreis liegenden und auch geplanten Baumaßnahmen entsprechend abzustimmen (vgl. Kapitel C, Nr. V.3 dieses Beschlusses).

Im Übrigen ist nochmals darauf hinzuweisen, dass der Großteil der Bauzeit zu keinen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses führen wird. Während der Errichtung des provisorischen Brückenbauwerkes wird der Verkehr wie bisher (ohne Einschränkungen) geführt. Für die Umverlagerung des Verkehrs auf das Provisorium wird erstmals in den Straßenverkehr eingegriffen. Der anschließende Abriss der bestehenden Brücke wird wiederum keine zusätzlichen Verkehrsbehinderungen auslösen. Damit werden die Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses so gering wie möglich gehalten. Inwieweit zu diesem Zeitpunkt die Bauarbeiten auf der Südbrücke noch nicht abgeschlossen sind bzw. die Bauarbeiten am Hochheimer Eisenbahntunnel begonnen wurden oder gar weitere Baumaßnahmen anstehen würden, bleibt abzuwarten. Der Vorhabenträger steht (auch weiterhin) mit den Planungsträgern in engem Kontakt; diese wurden im Übrigen im vorliegenden Verfahren entsprechend beteiligt.

Dem Einwand wurde durch die Auflagenregelungen dieses Beschlusses bereits Rechnung getragen.

IX.2.2 Einwender Nrn. 2 bis 5

Die vorliegenden Einwendungen beziehen sich auf die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstückes. In diesem Zusammenhang wird dargelegt, dass einem Wegfall der vorhandenen Parkplätze keinesfalls zugestimmt wird.

Für den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke inklusiver der Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes in der Emser Straße werden Flächen beansprucht und folglich Grundstücksinanspruchnahmen erforderlich. Hier werden 37 m² für die Angleichung der Zufahrt an den geänderten Straßenkörper während der Baudurchführung in Anspruch genommen. Dabei wird der Bürgersteig und die Zufahrt dem zukünftigen Höhenniveau der Straße angepasst. Ein Erwerb des Grundstückes ist dafür nicht erforderlich. Dennoch ist es nicht möglich, die Inanspruchnahme des Grundstückes zu vermeiden, da der Straßenbaulastträger dazu verpflichtet ist, vorhandene Zufahrten und Zugänge der Anliegergrundstücke bei Vorliegen der straßengesetzlichen Voraussetzungen der durch die Straßenbaumaßnahme bedingten veränderten Situation anzupassen. Der Vorhabenträger hat die Einschränkungen der Zufahrt so gering wie möglich halten; die Erreichbarkeit des Grundstückes ist während der Bauphase zu gewährleisten.

Die Befürchtungen, dass eine Nutzung der Parkplätze möglicherweise durch die Inanspruchnahme wegfallen würde, sind unbegründet. Die vorübergehende Inanspruchnahme erstreckt sich nicht über den Parkflächenbereich, sodass die Parkfläche jederzeit zur Verfügung stehen kann. Der Vorhabenträger hat sich dennoch (vorsorglich) bereit erklärt, eine dauerhafte Parkmöglichkeit in diesem Falle aufrechtzuerhalten.

Auf die Auflagenregelungen in Kapitel C, Nr. V.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Im Übrigen wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass die oben dargestellte Inanspruchnahme unter Beachtung des Art. 14 GG zulässig ist. Danach kann eine Beanspruchung dann erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und auf Grund eines Gesetzes erfolgt (Art. 14 Abs. 3 GG). Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich einer Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahmen von Grundstücken, an der Planung festgehalten werden muss. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Planfeststellungsbehörde erachtet danach die Planungsrechtfertigung als gegeben; der Ersatzneubau ist zielkonform zu den Bestimmungen des Fernstraßengesetzes und damit auch geeignet, entgegenstehende Belange aus dem Eigentum zu überwinden. Dies gilt für alle Flächen, die für die Herstellung der Baumaßnahme bzw. wie vorliegend nur vorübergehend während der Bau-durchführung, benötigt werden. Die Baumaßnahme entspricht den verfolgten Zielsetzungen des § 1 FStrG des Fernstraßenrechts; diese Gesichtspunkte begründen eine ausreichende Planrechtfertigung für das Vorhaben und rechtfertigen damit auch eine Grundstücksinanspruchnahme, welche ggfs. auch eine Enteignung erlauben würde.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass den Einwänden der Einwender mit der Stellungnahme des Vorhabenträgers und den vorstehenden Ausführungen umfassend Rechnung getragen wurde. Sofern dies nicht der Fall wäre, müssten die Einwendungen unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Maßnahme zurückgewiesen werden.

IX.2.3 Einwender Nr. 6

Der Einwender Nr. 6 trägt zunächst vor, dass eine Abwägung zwischen denkmalschutzrechtlichen und städtebaulichen Aspekten fehlen würde; er nimmt insbesondere Bezug auf die Reduzierung der Fahrbahnbreite der Emser Straße auf 5,55 m.

Der Vorhabenträger hat neben den städtebaulichen Aspekten auch den Erhalt denkmalgeschützter Bauelemente bei der Planung eines Straßenbauprojektes zu würdigen. Aufgrund der (größtenteils) unter Denkmalschutz stehenden Gewölbe und Mauern hat eine größtmögliche Erhaltung der historischen Gewölbe zu erfolgen. Insbesondere auf der rechtsrheinischen Seite ist ein Rückbau der Mauern und Gewölbe zu vermeiden, soweit es aus technischer Sicht möglich ist. Der Vorhabenträger hat deshalb frühzeitig mit der Generaldirektion Kulturelles Erbe sowie der Unteren Denkmalschutzbehörde Abstimmungen getroffen und entsprechende Forderungen in die Planung aufgenommen. Dennoch wurden entgegenstehende städtebaulichen Aspekte nicht außer Acht gelassen.

Die Reduzierung der Fahrbahnbreite der Emser Straße auf 5,55 m ist aufgrund der Anlegung des Gehweges notwendig, da er die Verkehrssicherheit für den Fußgänger künftig deutlich erhöht. Eine geforderte Aufweitung des Viaduktes würde nicht nur einen (unverhält-

nismäßigen) erheblichen Eingriff in die denkmalschutzrechtlichen Mauern und Gewölbe bedeuten, sondern auch technisch nicht ohne Weiteres umsetzbar sein. Hier müssen deshalb die städtebaulichen Gesichtspunkte zurückstehen. Im Übrigen entspricht die Straßenbreite von 5,55 m den einzuhaltenden Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, sodass hier von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte für eine fehlende bzw. unzureichende Würdigung der städtebaulichen Aspekte erkennbar sind.

Der Einwender äußert zudem Bedenken gegen die Straßenbaumaßnahme dahingehend, dass für die vorgesehene 4-wöchige Vollsperrung kein Analyse- und Maßnahmenkonzept erstellt wurde.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass sich die Pfaffendorfer Brücke bekanntermaßen in einem schlechten Zustand befindet und deshalb ertüchtigt bzw. neu errichtet werden muss. Um die verkehrlichen Einschränkungen, darunter auch die Nutzung der Brücke für Fußgänger und Radfahrer, so gering wie möglich zu halten, wird die Brücke lediglich für den Abriss und Einschub vollgesperrt. Diese Vorgehensweise führt dazu, dass der Verkehr möglichst wenig von dem Ersatzneubau behindert wird. Innerhalb der unabdingbaren 4-wöchigen Sperrung werden entsprechende Umleitungsbeschildungen, auch für den Fußgänger und Radfahrer erfolgen. Für diesen überschaubaren Zeitraum war es jedoch nicht erforderlich, dem Vorhabenträger vorab die Erstellung eines Maßnahmenkonzeptes aufzuerlegen. Gleichmaßen ist an der Stelle darauf hinzuweisen, dass das vorübergehende Umleiten des Verkehrs den Betroffenen zuzumuten ist. Im Übrigen stellen die veranschlagten 4 Wochen eine Worst-Case-Betrachtung dar; der Vorhabenträger hat zugesagt, den Zeitrahmen der Vollsperrung auf das absolute Mindestmaß zu beschränken.

Des Weiteren wird von dem Einwender Nr. 6 bemängelt, dass die Erforderlichkeit der dinglichen Sicherung der Hafemole aus den Unterlagen nicht zu entnehmen sei.

Hierzu ist festzustellen, dass gemäß den festgestellten Planunterlagen im Bereich der Hafemole die Ausgleichsmaßnahmen A 10 und A 3.2 vorgesehen sind. In den weiteren Unterlagen wie beispielsweise den Maßnahmenblättern, Maßnahmenplänen, aber auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die vorgesehenen Maßnahmen (mit deren Lage) detailliert dargestellt. Im hier in Rede stehenden Bereich sind neben der Anpflanzung von Einzelbäumen (wie z.B. Stiel-Eiche oder Taschentuchbaum) auch die Anbringung von Höhlenbrüterkästen und einem Rundhöhlenkasten vorgesehen. Um den Fortbestand der Bäume bzw. Kästen nach Abschluss der Baumaßnahme zu gewährleisten, ist eine (notwendige) dingliche Sicherung vorgesehen.

Der Vorhabenträger hatte in den ursprünglichen Planunterlagen eine Signalisierung an der Brückenstraße vorgesehen. Auf die Errichtung bzw. Inbetriebnahme der Ampelanlage wird gemäß der Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. V.12 dieses Beschlusses zunächst verzichtet. Über eine etwaige spätere Errichtung bzw. Inbetriebnahme ist zu gegebener Zeit nach dortiger Maßgabe zu entscheiden.

Außerdem werden von Seiten des Einwenders Nr. 6 bauzeitliche Beeinträchtigungen durch beispielsweise Lärm und Staub befürchtet. Dabei wird auch moniert, dass unklar sei, welche

der unterschiedlichen Fertigungsmöglichkeiten der Bauelemente gewählt wurde und sich eventuell dadurch eine Betroffenheit ergeben könnte.

Der Straßenbaulastträger hat während der Bauzeit dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Staub-, Geruchs- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Es werden Geräte eingesetzt, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt sind. Bei der Durchführung der Baumaßnahme ist die AVV Baulärm einzuhalten und bei entsprechender Gefährdungslage sind Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen. Entsprechende Maßnahmen werden den örtlich eingesetzten Baufirmen im Bauvertrag vorgeschrieben. Sowohl der Einsatz immissionsarmer Geräte und Maschinen, ein Bauverbot während der Ruhezeiten (20 Uhr – 7 Uhr) oder auch der Einsatz von Beregnungsanlagen zur Staubminderung sind beispielhafte Maßnahmen zur Immissionsminderung. Im Übrigen wird auf die Auflagenregelungen in Kapitel C, Nr. V.10 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Befürchtung, dass die Emser Straße aufgrund der vorliegenden Baumaßnahme in einen schlechten Zustand versetzt und dann mittels Ausbaubeiträgen der Anlieger wiederhergerichtet wird, kann Folgendes ausgeführt werden:

Der Transport der (teilweise) vorgefertigten Bauelemente wird größtenteils über den Schiffsverkehr erfolgen und mit einem Schwimmkran in Position gebracht. Dies resultiert vor allem daraus, dass aufgrund vorhandenen Bebauung keine ausreichenden Baustelleneinrichtungsfelder zur Verfügung stehen. Auch wenn damit der An- bzw. Abtransport größtenteils über den Schiffsverkehr abgehandelt wird, hat der Vorhabenträger sich dennoch bereit erklärt, im Vorfeld eine Beweissicherung des Straßenkörpers (Emser Straße) durchzuführen, sodass eventuelle Beschädigungen nach Abschluss der Baumaßnahme ausgebessert und der vorherige Zustand wiederhergestellt werden. Hierzu wird außerdem auf Kapitel C, Nr. V.15 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass den Einwänden des Einwenders mit der Stellungnahme des Vorhabenträgers und den vorstehenden Ausführungen umfassend Rechnung getragen wurde. Sofern dies nicht der Fall wäre, müssten die Einwendungen unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Maßnahme zurückgewiesen werden.

IX.2.4 Einwender Nr. 7

Der Einwender Nr. 7 bemängelt, dass von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht alle Miteigentümer über das Vorhaben informiert wurden und lehnt aufgrund fehlender Informationen die vorgesehene Inanspruchnahme ab.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Anhörungsbehörde den gesetzlichen Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprechend alle nichtortsansässige Betroffene über die vorgesehene Straßenbaumaßnahme informiert hat. Diese so genannten „Ausmärker“ sind Eigentümer der betroffenen Grundstücke, haben aber ihren Sitz nicht im Bekannt-

machungsgebiet, hier in der Stadt Koblenz. Die ortsübliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Koblenz (Rhein-Zeitung) gilt als Benachrichtigung von Personen, welche im Planungsgebiet bzw. Offenlagegebiet ihren Wohnort bzw. Sitz haben. Somit war es nach § 73 Abs. 5 S. 2 VwVfG ordnungsgemäß, lediglich die Eigentümer zu informieren, deren Wohnsitz sich nicht in der Stadt Koblenz befindet.

Bezugnehmend auf die Ablehnung der vorübergehenden Inanspruchnahme ist auszuführen, dass die Inanspruchnahme auf das Mindestmaß beschränkt wurde. Sie ist lediglich für die Anpassung der Zufahrt an den neu errichteten Straßenkörper und Gehweg notwendig. Der Vorhabenträger hat die Einschränkungen der Zufahrt so gering wie möglich zu halten; die Erreichbarkeit des Grundstückes ist während der Bauphase zu gewährleisten. Auf die entsprechenden Auflagenregelungen in Kapitel C, Nr. V.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Vorsorglich wird jedoch hinsichtlich der Inanspruchnahme auf Art. 14 GG verwiesen. Demnach kann eine Beanspruchung dann erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und aufgrund eines Gesetzes erfolgt (vgl. Art. 14 Abs. 3 GG). Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich einer Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahmen von Grundstücken, an der Planung festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses. Sie ist zielkonform zu den Bestimmungen des Fernstraßengesetzes und damit auch geeignet, entgegenstehende Belange aus dem Eigentum zu überwinden und dem Straßenbaulastträger das ihm zustehende Enteignungsrecht einzuräumen. Der Einwand zur Grundstücksinanspruchnahme wird aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

IX.2.5 Einwender Nrn. 8 und 9

Die Einwender Nrn. 8 und 9 wenden sich gegen die vorübergehende Inanspruchnahme. Sie tragen vor, dass auf den bestehenden Parkplatz insbesondere aufgrund der bereits vorhandenen miserablen Parkplatzsituation nicht verzichtet werden kann.

Die in den Planunterlagen dargelegte vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstückes bezieht sich lediglich auf den Zufahrtsbereich. Aufgrund der neu anzulegenden Straße wird der entstehende Höhenunterschied zwischen dem Straßenkörper, dem Gehweg und der Zufahrt wieder ordnungsgemäß angepasst. Ein Wegfall der Parkplätze auf Privateigentum resultiert daraus nicht. Der Vorhabenträger hat die Einschränkungen der Zufahrt außerdem so gering wie möglich zu halten; die Erreichbarkeit des Grundstückes ist zu gewährleisten. Auf die entsprechenden Auflagenregelungen in Kapitel C, Nr. V.11 dieses Beschlusses wird

verwiesen. Die Einwendungen werden im Übrigen mit Verweis auf Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses zurückgewiesen.

IX.2.6 Einwender Nrn. 10 und 11

Die Einwender Nrn. 10 und 11 sind Miteigentümer eines, von der Baumaßnahme betroffenen Grundstückes und lehnen die vorübergehende Inanspruchnahme ab.

Auch wenn es seitens der Einwender an einer näheren Begründung ihrer ablehnenden Haltung zur vorübergehenden Bereitstellung der Grundstücksfläche fehlt und für die Planfeststellungsbehörde somit nicht erkennbar ist, aus welchen Gründen dies abgelehnt wird, so ist gleichwohl darauf hinzuweisen, dass die vorübergehende Inanspruchnahme der Fläche zur Realisierung der Maßnahme unumgänglich ist, damit die Angleichung der Zufahrt und des Gehweges an den Straßenkörper ordnungsgemäß erfolgen kann. Es handelt sich bei der vorübergehenden Inanspruchnahme nur um den Bereich der Zufahrt zu dem o. g. Privateigentum, welcher nach Herstellung des Kreisverkehrsplatzes aufgrund geringer Höhenunterschiede wieder anzugleichen ist. Die (kurze) vorübergehende Inanspruchnahme ist vom Vorhabenträger auf das Mindestmaß zu beschränken. Außerdem ist eine Erreichbarkeit des Grundstückes zu gewährleisten. Hierzu wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. V.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Vorsorglich wird jedoch hinsichtlich der Inanspruchnahme auf Art. 14 GG verwiesen. Demnach kann eine Beanspruchung dann erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und aufgrund eines Gesetzes erfolgt (vgl. Art. 14 Abs. 3 GG). Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich einer Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahmen von Grundstücken, an der Planung festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses. Sie ist zielkonform zu den Bestimmungen des Fernstraßengesetzes und damit auch geeignet, entgegenstehende Belange aus dem Eigentum zu überwinden und dem Straßenbaulastträger das ihm zustehende Enteignungsrecht einzuräumen. Der Einwand zur Grundstücksinanspruchnahme wird aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

IX.2.7 Einwender Nr. 12

Der Einwender Nr. 12 lehnt die geplante Baumaßnahme ab, da die Auswirkungen der vorübergehenden Inanspruchnahme des Grundeigentums unklar seien.

Die in den Planunterlagen dargelegte vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstückes bezieht sich lediglich auf den Zufahrtsbereich. Aufgrund der neu anzulegenden Straße wird der entstehende Höhenunterschied zwischen dem Straßenkörper, dem Gehweg und der Zufahrt wieder ordnungsgemäß angepasst. Dem Vorhabenträger wurde dennoch zusätzlich auferlegt, dass die Erreichbarkeit des Grundstückes zu gewährleisten ist (vgl. Kapitel C, Nr. V.11 dieses Beschlusses).

Hinsichtlich der erbetenen Information an alle Eigentümer kann Folgendes ausgeführt werden:

Über die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens wurde mittels ortsüblicher Bekanntmachung gemäß § 73 Abs. 5 S. 1 VwVfG informiert und die Möglichkeit der Einsichtnahme der Planunterlagen sowie das Vorbringen von Einwendungen eröffnet. Nichtortsansässige Personen wurden (entsprechend § 73 Abs. 5 S. 2 VwVfG) individuell über die Maßnahme informiert. Eine persönliche Information an alle (betroffenen) Grundstückseigentümer wäre nur schwer realisierbar, und ist rechtlich auch nicht geboten. Aufgrund dessen wurde vom Gesetzgeber die ortsübliche Bekanntmachung im Auswirkungsbereich der Baumaßnahme vorgesehen. Die hier durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung inklusive der Bekanntmachung in der Rhein-Zeitung bewirkte damit die so genannte „Anstoßfunktion“, welche interessierten und betroffenen Bürgern die Möglichkeit einräumt, ihr Interesse an Information und Beteiligung durch Anregungen, Fragen und Bedenken geltend zu machen.

Die vorgebrachte Einwendung wird somit zurückgewiesen.

IX.3 Anerkannte Vereinigungen (z. B. Naturschutzvereine)

IX.3.1 Bund für Umwelt und Naturschutz, Kreisgruppe Koblenz

Der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) begrüßt das geplante Straßenbauvorhaben; trägt jedoch verschiedene Anregungen vor.

Der BUND sieht eine optimierte Radroutenanbindung im direkten Umkreis der Pfaffendorfer Brücke sowie ein Radwegenetz auf weiteren Rheinquerung als erforderlich an. Diese Anregungen beziehen sich auf weitere Maßnahmen, die nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind. Die Anlegung von weiteren Radwegen innerhalb der Stadt bzw. auf weiteren Rheinbrücken obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger selbst. Eventuelle erforderliche Baugenehmigungen sind in separaten Verfahren einzuholen.

Des Weiteren werden vom BUND (mittelfristig) Bus- bzw. Kombispuren auf der Pfaffendorfer Brücke gefordert. Die derzeitige Planung sieht keine abgegrenzten Bus- bzw. Kombispuren vor; sie sind auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Inwieweit der Träger der Straßenbaulast nach Abschluss der Baumaßnahme auf eine verkehrsbehördliche Anordnung von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde hinwirkt, ist nicht Gegenstand des hier festgestellten Planvorhabens.

Den Anregungen des BUND kann aufgrund der dargestellten Gründe nicht entsprochen werden.

X. 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.

XI. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde

Die vorliegende Planung ist von einem überwiegenden öffentlichen Interesse getragen. Ihr stehen weder Planungsleitsätze noch sonstige in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die festgestellte Planung erweist sich auch im Hinblick auf die in die Abwägung einzustellenden öffentlichen und privaten Belange als abwägungsfehlerfrei. Für den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 in Koblenz besteht ein besonderes öffentliches Interesse.

Die Planung für das Vorhaben genügt den natur- und umweltschutzrechtlichen Anforderungen.

Entsprechend den Regelungen des UVPG erfolgte die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Dabei sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet worden.

Der durch die Realisierung des Vorhabens erfolgende Eingriff in Natur und Landschaft beschränkt sich auf den unbedingt erforderlichen Umfang. Der Eingriff wird nach Maßgabe des Fachbeitrages Naturschutz durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Durch ein Vermeidungs- und Kompensationskonzept sowie die im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss angeordneten Nebenbestimmungen wird zudem gewährleistet, dass die im Vorhabengebiet befindlichen besonders geschützten Arten nicht beeinträchtigt werden bzw. bei den Arten, bei denen die Erfüllung von Verbotstatbeständen entgegen der Annahme der Planfeststellungsbehörde nicht sicher auszuschließen ist, die Verbote im Wege der Ausnahmezulassung überwunden werden können. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000 Gebieten sind auszuschließen.

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

Die von der Straßenplanung ausgehenden Belastungen mit Luftschadstoffen erweisen sich ebenfalls als unbedenklich. Die vom Vorhabenträger vorgelegte Schadstoffuntersuchung hat

ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit sicher eingehalten werden.

Die Entwässerungskonzeption entspricht den wasserwirtschaftlichen Anforderungen. Negative Auswirkungen auf das Grundwasser und auf Oberflächengewässer sind bei der vorgesehenen Entwässerung ausgeschlossen.

Bei einer Gesamtbetrachtung der Wirkungen der Maßnahme ist der hiermit verfolgte Zweck der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber den Belangen des Naturschutzes, des Wasserhaushaltes und des Lärmschutzes wegen der nach Durchführung von Vermeidungs-, Sicherungs-, Ausgleichsmaßnahmen 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 Ersatzneubaus der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 in Koblenz vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt daher zu der Bewertung, dass der Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 in Koblenz zulässigerweise realisierbar ist.

F Vollziehbarkeit des Beschlusses

Gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 80a Abs. 1 Nr. 1 VwGO wird die sofortige Vollziehung des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses angeordnet. Der Planfeststellungsbeschluss ist somit sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO). Daher hat eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses für den Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke im Zuge der B 49 in Koblenz ist im öffentlichen Interesse bzw. im überwiegenden Interesse des Straßenbaulastträgers gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 80a VwGO geboten.

Im Rahmen der hier vorzunehmenden Abwägung zwischen dem Interesse der Allgemeinheit bzw. des Straßenbaulastträgers an einer umgehenden Verwirklichung der planfestgestellten Straßenbaumaßnahme und einem individuellen Interesse im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der aufschiebenden Wirkung erweist sich das Vollzugsinteresse der Allgemeinheit bzw. des Straßenbaulastträgers gegenüber einem eventuellen Suspensivinteresse als vorrangig. Die in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses zur Rechtfertigung der planfestgestellten Baumaßnahme genannten Gründe stellen die Notwendigkeit der umgehenden Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme dar, welche auch einen sofortigen Baubeginn rechtfertigen. Dabei gilt es insbesondere auch zu berücksichtigen, dass die mit der Baumaßnahme einhergehenden Auswirkungen auf die Betroffenheit Dritter (z. B. Inanspruchnahme von Grundeigentum und Lärmauswirkungen) sich als relativ geringfügig darstellen und namentlich auch die naturschutz- und wasserschutzfachlichen Wirkungen des Projekts durch die bauliche Gestaltung der Baumaßnahme und die festgestellten Maßnahmen vollständig kompensiert werden.

Die Ausführung der Baumaßnahme duldet aus Gründen der Gefährdung der Verkehrssicherheit keinen zeitlichen Aufschub bis zum Eintritt der Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die hohe Verkehrsbelastung der B 49 mit einem derzeitigen DTV von rd. 31.900 Kfz/24h und der Schwerverkehrsanteil von 800 Fz/24h und hauptsächlich die erheblichen Schäden an dem Brückenbauwerk machen eine sofortige Vollziehung der Baumaßnahme unabdingbar. Auch wenn auf der Pfaffendorfer Brücke zwischenzeitlich (wieder) 4 Fahrstreifen zur Verfügung stehen, bleiben dennoch die Sperrung für Kraftfahrzeuge über 30t zulässiges Gesamtgewicht sowie eine Geschwindigkeitsreduzierung für Fahrzeuge über 3,5t auf 30 km/h bestehen. Die Einmündung der Brückenstraße auf die Pfaffendorfer Brücke ist und bleibt für Kraftfahrzeuge bis zum Abschluss der festgestellten Straßenbaumaßnahme gesperrt; derzeit dürfen noch Fußgänger und Radfahrer die Brückenstraße passieren.

Es erfolgen regelmäßige Untersuchungen (Monitoring), die den Bauwerkszustand überprüfen. Sollte sich der Zustand verschlechtern und weitere Schadenfälle an der Brücke eintreten, werden weitere Anordnungen (wie die Einziehung zweier Fahrstreifen) notwendig.

Die derzeitigen und zukünftigen Einschränkungen des Verkehrs bis zu einem Ersatzneubau können nicht weiter hingenommen werden. Eine Vollsperrung der Hauptverkehrsstraße von Koblenz würde massive Verkehrsbeeinträchtigungen in und um Koblenz auslösen. Aufgrund dieser Sachlage überwiegt das Interesse der Allgemeinheit bzw. des Straßenbaulastträgers

an der umgehenden Realisierung der Straßenbaumaßnahme, sodass auf den Antrag des Vorhabenträgers die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses anzuordnen war.

G Allgemeine Hinweise

I. Allgemeine Hinweise

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist die Stadtverwaltung Koblenz, Bahnhofstraße 47 in 56068 Koblenz.
2. Zuständige obere Wasserbehörde, wasserwirtschaftliche Fachbehörde, obere Naturschutzbehörde und Enteignungsbehörde ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord.
3. Die straßengesetzlichen Voraussetzungen im Sinne von Kapitel B, Nr. 9 ergeben sich aus § 39 LStrG, § 8 a Abs. 4 FStrG.

II. Hinweis auf Auslegung und Zustellung

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

Weitere Ausfertigungen dieses Beschlusses und die in Kapitel A, Nr. VIII, IX und X genannten Unterlagen werden darüber hinaus nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadtverwaltung Koblenz Bauberatungszentrum, Bahnhofstraße 47 in 56068 Koblenz 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.

H 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 beigefügt 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).

Eine etwaige Anfechtungsklage hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses bei dem o.g. Gericht gestellt und begründet werden. Im Übrigen gelten die vorstehenden Absätze 1 - 3 sinngemäß.

Beglaubigt


(Ina Rosenbach)
Regierungsoberinspektorin



In Vertretung

gez.
(Dr. Markus Rieder)
Leiter der Planfeststellungsbehörde