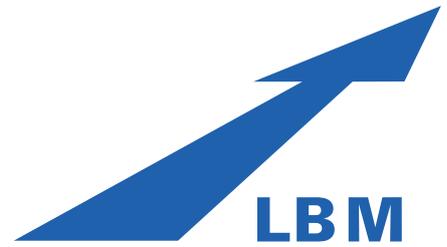


PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für den Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich
im Zuge der Landesstraße Nr. 141 (L 141)

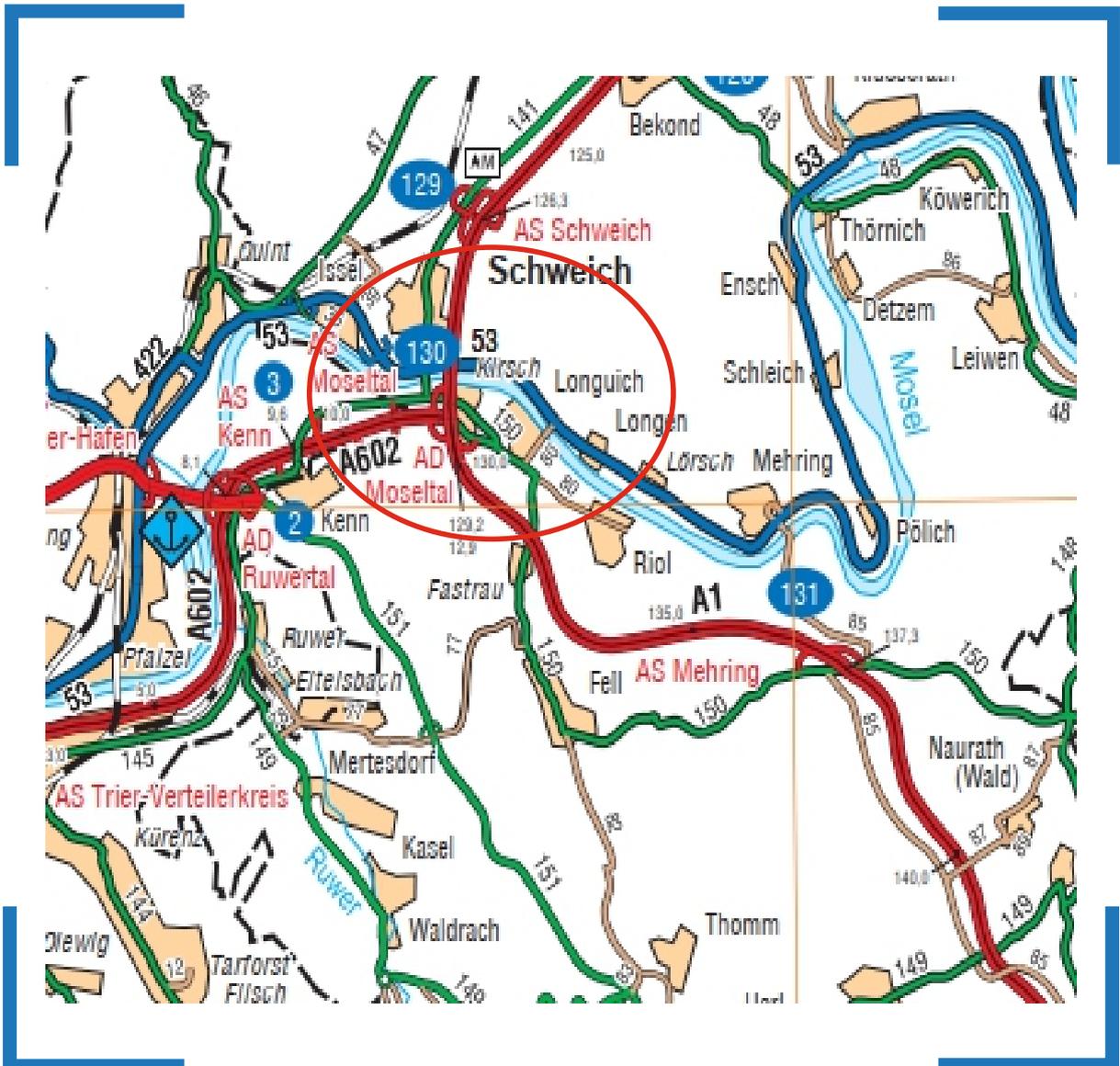


LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

PLANFESTSTELLUNGS-
BEHÖRDE

Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20
56068 KOBLENZ

Aktenzeichen: 02.3 - 1928 - PF 31a
Datum: 02. September 2024



Rheinland-Pfalz

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen	2
A Verfügbarer Teil - Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes	2
I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung.....	2
II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung	2
III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung, Einziehung von Zufahrten	3
IV. Wasserrechtliche Regelungen.....	4
V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens	5
VI. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG....	5
VII. Ausnahmeerteilung nach § 9 Abs. 8 FStrG	5
VIII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren.....	6
IX. Festgestellte Planunterlagen	6
X. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses.....	7
XI. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses	9
XII. Deckblattplanung	9
B Allgemeine Nebenbestimmungen	10
C Besondere Nebenbestimmungen.....	14
I. Leitungen	14
II. Naturschutz.....	16
III. Wasser.....	16
IV. Denkmalschutz	19
V. Planänderungen.....	19
VI. Weitere Bestimmungen und Auflagen	20
D Verfahrensbeteiligte	29
I. Träger öffentlicher Belange	29
II. Anerkannte Vereinigungen	31
III. Privatpersonen.....	31
E Begründung.....	32
I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens	32
II. Zuständigkeit.....	32
III. Verfahren	32
IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung	34
V. Entwässerung/ Gewässerschutz	43
VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe).....	52
VII. Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes.....	55
VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen	66
IX. Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen.....	89
X. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde	89

F	Allgemeine Hinweise	91
I.	Allgemeine Hinweise.....	91
II.	Hinweis auf Auslegung und Zustellung.....	91
G	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 Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
DSchG	Denkmalschutzgesetz
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
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
PlanSiG	Planungssicherstellungsgesetz
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 19	Richtlinien für Lärmschutz 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	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie

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

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

I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung

Für den Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich im Zuge der Landesstraße Nr. 141 (L 141) wird der Plan gemäß §§ 5 und 6 LStrG i.V.m. den §§ 1 - 7 LVwVfG und i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG mit den Änderungen und Ergänzungen festgestellt, die sich aus den Bestimmungen und Auflagen in den Kapiteln B und C dieses Beschlusses, den Deckblattplanunterlagen und den Blaeintragungen in den Unterlagen ergeben.

II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Issel, Schweich, Longuich, Kenn und Riol.

Er umfasst den Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich im Zuge der L 141.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere

- die Errichtung eines Brückenbauwerks östlich der vorhandenen Brücke bei ca. Mosel-km 178,1 (Bauwerk Nr. 6106 650)
- der Abriss der alten Moselbrücke (Bauwerk Nr. 6106 533)
- die Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich der Einmündung L 145/ L 141 bei Longuich
- der Ausbau der Landesstraße Nr. 145 (L 145) in Richtung Trier und in Richtung Longuich
- die Umgestaltung des bestehenden Kreisverkehrsplatzes B 53/ L 141 bei Schweich
- der Ausbau der Landesstraße Nr. 141 (L 141) – Brückenstraße – in Schweich
- der Ausbau der Bundesstraße Nr. 53 (B 53) in Richtung Mehring und in Richtung Issel
- die Anpassung vorhandener sowie die Herstellung neuer Rad- und Gehwege
- die Anpassung von vorhandenen Zufahrten und Betriebswegen sowie die Schließung von vorhandenen Zufahrten zur B 53, L 141 und L 145
- die Herstellung einer provisorischen Zufahrt sowie einer Linksabbiegespur im Zuge der B 53 zur Erschließung des Campingplatzes sowie der Hafenanlage während der Zeit der Bauausführung (s. hierzu auch Auflagenregelung Nr. 5 in Kapitel C, CVI dieses Beschlusses)
- die Herstellung von neuen bzw. die Anpassung der vorhandenen Entwässerungseinrichtungen
- die Umsetzung von landschaftspflegerischen Maßnahmen

gem. den Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen.

III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung, Einziehung von Zufahrten

Widmung

Die im Zuge der hier festgestellten Straßenbaumaßnahme neu entstehenden Straßenflächen der Landesstraße Nr. 141 (L 141) - Moselbrücke Schweich - von Bau-km ca. 0+032,90 bis Bau-km ca. 0+321,65 einschließlich der parallel verlaufenden Rad- und Gehwege als unselbständige Bestandteile der Landesstraße werden gemäß § 36 Abs. 4 LStrG als **Landesstraße** i. S. v. § 3 S. 1 Ziffer 1 LStrG gewidmet. Dies gilt auch für den neu entstehenden Kreisverkehrsplatz im Bereich der Einmündung L 145/ L 141 bei Longuich.

Die genauen Teilstrecken können dem Widmungsplan (s. Kapitel A, AX, Nr. 12) entnommen werden. Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam.

Die neu hinzukommenden Straßenteile der Landesstraßen Nrn. 141 (L 141) und 145 (L 145) einschließlich der parallel verlaufenden Rad- und Gehwege als unselbständige Bestandteile der Landesstraße gelten gemäß § 36 Abs. 5 LStrG als gewidmet (**Landesstraße** i. S. v. § 3 S. 1 Ziffer 1 LStrG). Im Einzelnen handelt es sich um folgende Teilstrecken (s. auch Darstellung im Widmungsplan):

- Landesstraße Nr. 145 (L 145) in Richtung Trier von ca. Bau-km 0+000 bis 0+120 (Achse 3)
- Landesstraße Nr. 145 (L 145) in Richtung Longuich von ca. Bau-km 0+019 bis 0+075 (Achse 4)
- Landesstraße Nr. 141 (L 141) – Brückenstraße – in Schweich von ca. Bau-km 0+021 bis 0+060 (Achse 6)

Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam.

Die im Zuge der hier festgestellten Straßenbaumaßnahme neu entstehenden Straßenflächen der Bundesstraße Nr. 53 (B 53) einschließlich der parallel verlaufenden Rad- und Gehwege als unselbständige Bestandteile der Bundesstraße im Bereich des Kreisverkehrsplatzes B 53/ L 141 bei Schweich gelten gemäß § 2 Abs. 6a i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 36 Abs. 5 LStrG als **Bundesstraße** i. S. v. § 1 Abs. 2 Ziffer 2 FStrG gewidmet.

Dies gilt auch für folgende Teilstrecken (s. auch Darstellung im Widmungsplan):

- Bundesstraße Nr. 53 (B 53) in Richtung Mehring von ca. Bau-km 0+025 bis 0+185 (Achse 7)
- Bundesstraße Nr. 53 (B 53) in Richtung Issel von ca. Bau-km 0+000 bis 0+078 (Achse 8)

Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam.

Einziehung

Die alte Moselbrücke im Zuge der Landesstraße Nr. 141 (L 141) wird gemäß § 37 Abs. 4 LStrG eingezogen (s. Darstellung im Widmungsplan). Die Einziehung wird mit der Sperrung wirksam.

Soweit darüber hinaus Straßenteile der L 141 und der L 145 dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten diese gemäß § 37 Abs. 5 LStrG mit der Sperrung als eingezogen (s. Darstellung im Widmungsplan).

Die nicht mehr benötigten Teilstücke der B 53 im Bereich des Kreisverkehrsplatzes in Schweich sowie in Richtung Mehring bzw. Issel gelten gemäß § 2 Abs. 6a, Satz 2 FStrG mit der Sperrung als eingezogen (s. Darstellung im Widmungsplan).

Einziehung von Zufahrten

Im Zuge der hier festgestellten Planung werden aus straßenbaulichen bzw. straßenbautechnischen Gründen sowie aus Gründen der Verkehrssicherheit vorhandene Zufahrten an der B 53, L 141 und L 145 geschlossen. Die an diesen Zufahrten bestehenden Sondernutzungserlaubnisse werden widerrufen. Die förmliche Widerrufserteilung wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch die zuständige Straßenbaubehörde ausgesprochen.

IV. Wasserrechtliche Regelungen

Dem Land Rheinland-Pfalz wird gem. § 78 Abs. 4 und 5 WHG i.V.m. § 84 Abs. 2 LWG i.V.m. § 5 Abs. 2 der „Verordnung zur Feststellung des Überschwemmungsgebietes an der Mosel“ vom 14.09.2009 im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde die Genehmigung erteilt, die Straßenbaumaßnahme im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Mosel nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und unter Berücksichtigung ergänzender Nebenbestimmungen durchzuführen.

Die Planfeststellung konzentriert im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde auch die für die Herstellung der Brücke über die Mosel sowie den Rückbau des Bestandsbauwerkes erforderliche Genehmigung nach § 31 LWG i.V.m. § 36 WHG.

Dem Land Rheinland-Pfalz 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 zum Teil breitflächig über die Bankette versickern zu lassen (Abflussbereich 5: S1.0, S2.01, S2.02, S2.03, S2.04, S2.05, S2.06, S3.0 und S5.0) und zum Teil über die folgenden Einleitstellen in die Mosel (Gewässer I. Ordnung) einzuleiten:

Einleitstelle Nr.	Koordinaten	Einleitwassermenge Q15(1) [l/s]	Gemarkung	Flur	Flurstück
E 1	R=32338378 H=5520312	67	Longuich	2	1
E 2	R=32338452 H=5520489	74	Schweich	69	215/5

V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Ersatzneubau einer Landesstraße handelt, unterliegt es gem. § 5 Abs. 6 LStrG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 und § 4 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) und der dortigen Anlage 1 den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Für das Vorhaben besteht gem. § 3 LUVPG keine generelle UVP-Pflicht; zur Prüfung der UVP-Pflichtigkeit wäre grundsätzlich eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles“ durchzuführen. Der Vorhabenträger hat auf diese Vorprüfung verzichtet und unmittelbar die erforderlichen Unterlagen zur Durchführung einer formellen Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt (vgl. hierzu u.a. Kapitel A, AX Nr. 25 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Es wurde daher eine sogenannte freiwillige UVP i.S.v. § 7 Abs. 3 UVPG durchgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Entfallen einer UVP-Vorprüfung des Einzelfalles im Hinblick auf die erkennbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens als zweckmäßig und stellt gem. § 5 UVPG fest, dass das Vorhaben uvp-pflichtig ist. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in die Planfeststellung einbezogen. Sie sind in der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG erläutert. Auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung hat die Planfeststellungsbehörde in Kapitel E, EVII, die Umweltauswirkungen des Vorhabens mit entsprechender Begründung bewertet und bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens berücksichtigt.

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

Dem Land Rheinland-Pfalz wird vorsorglich eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten gem. § 45 Abs. 7 S. 1 Nrn. 4 und 5 und S. 2 BNatSchG sowie höchst vorsorglich eine Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG (Zugriffsverbote) und § 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG (Besitzverbote) erteilt:

- Für das Fangen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) und das Inbesitz- und Ingewahrsamnehmen (§ 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG) von evt. vorhandenen Fledermäusen im Rahmen der landespflegerischen Maßnahme 5 V wird vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG erteilt.

Ferner wird für den Fall, dass im Zusammenhang mit der v.g. Maßnahme nicht alle evt. vorhandenen Fledermäuse abgefangen werden können und ggf. getötet werden, vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG vom Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt.

VII. Ausnahmeerteilung nach § 9 Abs. 8 FStrG

Dem Land Rheinland-Pfalz wird gem. § 9 Abs. 8 FStrG eine Ausnahme von den Verbotstatbeständen des § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG für die Herstellung des Kreisverkehrsplatzes Süd an der BAB A 602 erteilt. Auf die Auflagenregelung in Kapitel C, CVI, Nr. 6 wird verwiesen.

VIII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren

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

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

IX. Festgestellte Planunterlagen

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

1. Erläuterungsbericht, Deckblatt, Unterlage 1 A, bestehend aus 44 Seiten, aufgestellt am 18.12.2023
2. Deckblatt zum Lageplan, Unterlage 5 A, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 18.12.2023
3. Deckblatt zum Lageplan, Unterlage 5 A, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 18.12.2023
4. Lageplan, Unterlage 5, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 01.03.2021
5. Deckblatt Höhenplan, Achse 1, Moselbrücke, Unterlage 6 A, Blatt Nr. 1, M.: 1:500/50, aufgestellt am 18.12.2023
6. Höhenplan, Achse 2, KVP Süd, Unterlage 6, Blatt Nr. 2, M.: 1:500/50, aufgestellt am 01.03.2021
7. Höhenplan, Achse 3, L 145 von Trier, Unterlage 6, Blatt Nr. 3, M.: 1:500/50, aufgestellt am 01.03.2021
8. Höhenplan, Achse 4, L 145 nach Longuich, Unterlage 6, Blatt Nr. 4, M.: 1:500/50, aufgestellt am 01.03.2021
9. Höhenplan, Achse 50, KVP Nord, Unterlage 6, Blatt Nr. 5, M.: 1:500/50, aufgestellt am 01.03.2021
10. Höhenplan, Achse 6, L 141 nach Föhren, Unterlage 6, Blatt Nr. 6, M.: 1:500/50, aufgestellt am 01.03.2021
11. Höhenplan, Achse 7, B 53 nach Mehring, Unterlage 6, Blatt Nr. 7, M.: 1:500/50, aufgestellt am 01.03.2021
12. Höhenplan, Achse 8, B 53 nach Issel, Unterlage 6, Blatt Nr. 8, M.: 1:500/50, aufgestellt am 01.03.2021
13. Höhenplan, Achse 380, Zufahrt Campingplatz, Unterlage 6, Blatt Nr. 9, M.: 1:500/50 aufgestellt am 01.03.2021
14. Höhenplan, Achse 450, Zufahrt Hafenstraße, Unterlage 6, Blatt Nr. 10, M.: 1:500/50 aufgestellt am 01.03.2021

15. Deckblatt Entwässerungslageplan, Unterlage 8.2 A, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 18.12.2023
16. Deckblatt Entwässerungslageplan, Unterlage 8.2 A, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 18.12.2023
17. Entwässerungslageplan, Unterlage 8.2, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 01.03.2021
18. Deckblatt zum Maßnahmenplan, Unterlage 9.1 A, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 18.12.2023
19. Maßnahmenblätter, Deckblatt, Unterlage 9.2 A, bestehend aus 17 Seiten, aufgestellt am 18.12.2023
20. Ergänzende Beschreibung Maßnahmennummer 5 V, Unterlage 9.2.1, bestehend aus 3 Seiten, aufgestellt am 17.12.2020
21. Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, Deckblatt, Unterlage 9.3 A, bestehend aus 5 Seiten, aufgestellt am 18.12.2023
22. Deckblatt zum Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1 A, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 18.12.2023
23. Deckblatt zum Regelungsverzeichnis, Unterlage 11 A, bestehend aus 34 Seiten, aufgestellt am 18.12.2023
24. Regelquerschnitt Achse 2, KVP Süd, Unterlage 14.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:50, aufgestellt am 01.03.2021
25. Regelquerschnitt Achse 3, L145 von Trier, Unterlage 14.2, Blatt Nr. 2, M.: 1:50, aufgestellt am 01.03.2021
26. Regelquerschnitt Achse 4, L145 nach Longuich, Unterlage 14.2, Blatt Nr. 3, M.: 1:50, aufgestellt am 01.03.2021
27. Regelquerschnitt Achse 50, KVP Nord, Unterlage 14.2, Blatt Nr. 4, M.: 1:50, aufgestellt am 01.03.2021
28. Regelquerschnitt Achse 6, L141 nach Föhren, Unterlage 14.2, Blatt Nr. 5, M.: 1:50, aufgestellt am 01.03.2021
29. Regelquerschnitt Achse 7, B53 nach Mehring, Unterlage 14.2, Blatt Nr. 6, M.: 1:50, aufgestellt am 01.03.2021
30. Regelquerschnitt Achse 8, B53 nach Issel, Unterlage 14.2, Blatt Nr. 7, M.: 1:50, aufgestellt am 01.03.2021
31. Deckblatt zur Bauwerksskizze, Unterlage 15 A, Blatt Nr. 01, M.: 1:100 / 1:250, aufgestellt am 18.12.2023
32. Deckblatt zu Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht, Unterlage 19.1 A, bestehend aus 36 Seiten, aufgestellt am 18.12.2023

X. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Vorbemerkungen, bestehend aus 3 Seiten, aufgestellt am 18.12.2023
2. Übersichtskarte, Unterlage 2, Blatt Nr. 1, M.: 1:25.000, aufgestellt am 01.03.2021
3. Übersichtslageplan, Unterlage 3, Blatt Nr. 1, M.: 1:2.500, aufgestellt am 01.03.2021

4. Deckblatt zum Lageplan Luftbild, Unterlage 5 A, Blatt Nr. 0, M.: 1:1.000, aufgestellt am 18.12.2023
5. Übersichtslageplan Entwässerung, Unterlage 8.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:5.000, aufgestellt am 01.03.2021
6. Längsschnitt Kanal Süd, Unterlage 8.3, Blatt Nr. 1, M.: 1:250/250, aufgestellt am 01.03.2021
7. Längsschnitt Kanal Nord, Unterlage 8.3, Blatt Nr. 2, M.: 1:250/250, aufgestellt am 01.03.2021
8. Bauwerk R1.5-Absetzbecken 1, Unterlage 8.4, Blatt Nr. 1, M.: 1:25, aufgestellt am 01.03.2021
9. Bauwerk R2.4-Absetzbecken 2, Unterlage 8.4, Blatt Nr. 2, M.: 1:25, aufgestellt am 01.03.2021
10. Deckblatt Übersichtslageplan Maßnahmenplan, Unterlage 9.0 A, Blatt Nr. 1, Maßstab 1:10.000, aufgestellt am 18.12.2023
11. Deckblatt zum Grunderwerbsverzeichnis (anonymisiert), Unterlage 10.2 A, bestehend aus 20 Seiten, aufgestellt am 18.12.2023
12. Widmungsplan, Unterlage 12, M.: 1:2.500, aufgestellt 16.09.2020
13. Ermittlung der Belastungsklassen, Unterlage 14.1, bestehend aus 8 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
14. Querprofile, Unterlage 16.1, 10 Pläne, M.: 1:100 und 1:200, ohne Aufstellungsdatum
15. Leitungsplan, Unterlage 16.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 01.03.2021
16. Leitungsplan, Unterlage 16.2, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 01.03.2021
17. Leitungsplan, Unterlage 16.2, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 01.03.2021
18. Bauzeitenplan, Unterlage 16.3, Stand: 17.12.2020
19. Schalltechnische Untersuchung, Unterlage 17, bestehend aus 8 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
20. Schalltechnische Untersuchung Lageplan, Unterlage 17.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 01.03.2021
21. Deckblatt Wassertechnische Untersuchung inkl. „Ergänzende Wasserspiegellagenberechnung Mosel“, Unterlage 18.1 A, bestehend aus 23 Seiten, aufgestellt am 18.12.2023
22. Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Unterlage 18.2, bestehend aus 41 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
23. Wasserspiegellagenberechnung Mosel, Unterlage 18.3, bestehend aus 25 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
24. Bestands- und Konfliktplan, Deckblatt, Unterlage 19.2 A, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 18.12.2023
25. UVP-Bericht, Unterlage 19.3, bestehend aus 50 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
26. UVS, Karte 1, Unterlage 19.3, Blatt Nr. 1, M.: 1:2.500, aufgestellt am 01.03.2021
27. UVS, Karte 2, Unterlage 19.3, Blatt Nr. 2, M.: 1:2.500, aufgestellt am 01.03.2021
28. UVS, Karte 3, Unterlage 19.3, Blatt Nr. 3, M.: 1:2.500, aufgestellt am 01.03.2021
29. UVS, Karte 4, Unterlage 19.3, Blatt Nr. 4, M.: 1:2.500, aufgestellt am 01.03.2021
30. UVS, Karte 5, Unterlage 19.3, Blatt Nr. 5, M.: 1:2.500, aufgestellt am 01.03.2021

31. UVS, Karte 6, Unterlage 19.3, Blatt Nr. 6, M.: 1:2.500, aufgestellt am 01.03.2021
32. Faunistische Untersuchung Bestandserfassung Avifauna, Unterlage 19.4, bestehend aus 20 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
33. Faunistische Untersuchung Bestandserfassung Fledermäuse, Unterlage 19.4.2, bestehend aus 31 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
34. Karte Bestandserfassung Avifauna/ Fledermäuse, Unterlage 19.4, Blatt Nr. 1, M.: 1:2.500, aufgestellt am 01.03.2021
35. Fachbeitrag Artenschutz, Unterlage 19.5, bestehend aus 63 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
36. Verkehrsuntersuchung, Unterlage 22, bestehend aus 29 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021

XI. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

1. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, bestehend aus 43 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
2. Lageplan Luftbild, Unterlage 5, Blatt Nr. 0, M.: 1:1.000, aufgestellt am 01.03.2021
3. Lageplan, Unterlage 5, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 01.03.2021
4. Lageplan, Unterlage 5, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 01.03.2021
5. Höhenplan, Achse 1, Moselbrücke, Unterlage 6, Blatt Nr. 1, M.: 1:500/50, aufgestellt am 01.03.2021
6. Entwässerungslageplan, Unterlage 8.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 01.03.2021
7. Entwässerungslageplan, Unterlage 8.2, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 01.03.2021
8. Maßnahmenplan, Unterlage 9.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 01.03.2021
9. Maßnahmenblätter, Unterlage 9.2, bestehend aus 18 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
10. Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, Unterlage 9.3, bestehend aus 5 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
11. Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 01.03.2021
12. Grunderwerbsverzeichnis (anonymisiert), Unterlage 10.2, bestehend aus 12 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
13. Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, bestehend aus 34 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
14. Bauwerksskizzen, Unterlage 15, Blatt Nr. 1, M.: 1:100 / 1:250, aufgestellt am 01.03.2021
15. Wassertechnische Untersuchung, Unterlage 18.1, bestehend aus 20 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
16. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 19.1, bestehend aus 36 Seiten, aufgestellt am 01.03.2021
17. Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 01.03.2021

XII. Deckblattplanung

Soweit die in Kapitel A, Nrn. IX und X genannten festgestellten Planunterlagen und Anlagen mit Aufstellungsdatum 2020/ 2021 gegenteilige Angaben gegenüber den festgestellten Deckblattplanunterlagen (Aufstellungsdatum 18.12.2023) enthalten, sind diese überholt. Es gelten die Darstellungen in den festgestellten Deckblattplanunterlagen.

B Allgemeine Nebenbestimmungen

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

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

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

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

2. Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf 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 u.a. Kapitel A, AIX, Nr. 32).

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

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

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

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

9. Vorhandene Zufahrten und Zugänge der Anliegergrundstücke sind bei Vorliegen der straßengesetzlichen Voraussetzungen der durch die Straßenbaumaßnahme bedingten veränderten Situation anzupassen. Die entsprechenden Maßnahmen sind im Benehmen mit den Grundstückseigentümern festzulegen. Hinsichtlich der Schließung von Zufahrten und des damit verbundenen Widerrufs bestehender Sondernutzungserlaubnisse wird auf die vorstehende Regelung in Kapitel A III verwiesen.

Die „Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (Nutzungsrichtlinien) - ARS Nr. 07/2020 vom 14.03.2020, VkBf. Nr. 8/2020, S. 238, sowie das Schreiben des MWVLW vom 18.03.2020 sind zu beachten. Das MWVLW hat mit vorgenanntem Schreiben die Nutzungsrichtlinien eingeführt und gleichzeitig ihre Anwendung für die Landes- und Kreisstraßen angeordnet, soweit die Vorschriften des LStrG nicht entgegenstehen.

10. Soweit durch Planergänzungen größere Geländeinanspruchnahmen notwendig werden, als es die festgestellten Grunderwerbspläne ausweisen, oder soweit Rechte Dritter in sonstiger Weise über den festgestellten Plan hinaus berührt werden, ist vor Baubeginn die Zustimmung der neu oder stärker Betroffenen herbeizuführen. Eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt vorbehalten.

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

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

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

C Besondere Nebenbestimmungen

Träger der festgestellten Baumaßnahme ist das Land Rheinland-Pfalz (Landesstraßenverwaltung) unbeschadet einer Kostenbeteiligung Dritter.

Die Bauausführung obliegt dem Landesbetrieb Mobilität Trier, Dasbachstr. 15c, 54292 Trier.

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

I. Leitungen

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

- a. Westnetz GmbH, Trier
- b. Inexio Informationstechnologie und Telekommunikation GmbH, Saarlouis
- c. Vodafone GmbH/ Vodafone Deutschland GmbH, Trier
- d. Deutsche Telekom Technik GmbH, Bonn
- e. SWT Stadtwerke Trier Versorgungs-GmbH
- f. Verbandsgemeindewerke Schweich
- g. Autobahn GmbH des Bundes

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

zu a. Westnetz GmbH:

Im Ausbaubereich liegen umfangreiche Stromversorgungs- und Telekommunikationsanlagen der Westnetz GmbH, die bei der Bauausführung zu beachten sind. Der Straßenbaulastträger hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Netzbereich Trier-Saarburg (Tel. Nr. 0651-812-2021) in Verbindung zu setzen, um die notwendig werdenden Änderungen/ Schutzmaßnahmen an den Netzanlagen zu koordinieren.

zu b. Inexio:

Das „Merkblatt zum Schutz von Telekommunikationsanlagen“ der Inexio Informationstechnologie und Telekommunikation GmbH ist bei der Bauausführung zu beachten.

zu c. Vodafone GmbH/ Vodafone Deutschland GmbH

Im Planungsbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/ Vodafone Deutschland GmbH, die im Zuge der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind. Die Anlagen dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen dürfen nicht verringert werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, hat rechtzeitig vor Baubeginn ein Auftrag an TFR.Stuttgart.SW@Vodafone.com zu erfolgen, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

zu d. Deutsche Telekom Technik GmbH

Im Planungsbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH, die im Zuge der Bauausführung zu berücksichtigen sind; Veränderungen an diesen Anlagen dürfen nur durch von der Telekom Technik GmbH beauftragte Unternehmer erfolgen.

Falls Änderungen an den vorhandenen Telekommunikationslinien erforderlich werden sollten, ist die Telekom Technik GmbH rechtzeitig vor Baubeginn zu informieren, damit die erforderlichen Planungsschritte eingeleitet werden können (Kontakt: Herr Thömmes, 0651/ 130-2654 (Tel.) oder 0170/ 8528706 (Mobil)).

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden. Die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH ist zu beachten. Die Bauausführenden haben sich vorher von der Telekom Technik GmbH in die genaue Lage der Anlagen einweisen zu lassen (Planauskunft.Mitte@telekom.de).

zu e. SWT Stadtwerke Trier Versorgungs-GmbH

Im Bereich des Kreisverkehrsplatzes Nord im Einmündungsbereich zur Brückenstraße befindet sich eine Gasmitteldruckleitung, auf die bei der Planung und Durchführung der geplanten Bauarbeiten Rücksicht zu nehmen ist. Detaillierte Informationen über die Lage und Tiefe dieser Leitung sind über die Internetseite www.swt.de unter dem Bereich Netz – Netzauskunft anzufordern.

zu f. Verbandsgemeindewerke Schweich:

Auf der rechten Seite der Mosel, überwiegend im Moselleinpfad gelegen, liegen ein Abwassersammler (DN 600, StB), eine Haupttrinkwasserleitung (DN 400, GGG) und ein mehradriges Steuerkabel der Verbandsgemeindewerke Schweich, die durch die Brückenbauarbeiten zu keinem Zeitpunkt einer Gefährdung ausgesetzt sein dürfen. Diese Leitungen können nicht außer Betrieb genommen werden. Es ist darauf zu achten, dass sie im Rahmen der Bauausführung zugänglich bleiben. Die „Leitungsschutzanweisung in der Verbandsgemeinde Schweich“ ist zu beachten.

Auf der linken Moselseite, etwa 90 Meter vor dem Ausbauanfang (Straßen-km 0,560 der B 53) unterhalten die Verbandsgemeindewerke ein Abwasserpumpwerk, dessen Druckleitung die

Trasse der Bundesstraße an dieser Stelle kreuzt. Seitens der VG-Werke ist vorgesehen, dieses Pumpwerk im Zuge des Brückenbaus zu erneuern und auch die Leitung unter der Bundesstraße auszutauschen. Details hierzu sind rechtzeitig vor Bauausführung abzustimmen.

Bei Fluss Km 177,785 betreiben die VG-Werke einen wasserrechtlich und schiffahrtspolizeilich genehmigten Düker bestehend aus mehreren Ver- und Entsorgungsleitungen. Die auf beiden Seiten der Mosel vorhandenen Dükerhäupter und Schieber müssen auch während der Bauzeit der Brücke jederzeit zugänglich sein und sind vor Beschädigungen mit geeigneten Maßnahmen zu schützen.

zu g. Autobahn GmbH des Bundes

Auf der südlichen Moseluferseite im Abschnitt zwischen der Hangbrücke der BAB A 602 und der L 141/ L 145 verläuft ein 24-paariges Streckenfernmeldekanal der BAB A 602 sowie eine BAB-LWL-Kabelschutzrohranlage (Sechsröhranlage von Wasser- u. Schifffahrtsamt, NGN Fibernetzwerk GmbH und AdB GmbH). Diese sind im Rahmen der Bauausführung so zu sichern, dass ein störungsfreier Betrieb während der gesamten Bauzeit gewährleistet bleibt. Auch die übrigen BAB-Einrichtungen, wie z. B. Stützmauern der Hangbrücke Schweich, sind zu berücksichtigen. Hierzu ist frühzeitig Kontakt mit dem FIT Koblenz, der Autobahnmeisterei Schweich und allen betroffenen Leitungsbetreibern (Wasser- und Schifffahrtsamt, NGN Fibernetzwerk KG) aufzunehmen, damit die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen und Auflagen abgestimmt werden können.

II. Naturschutz

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

1. Für die Baumaßnahme ist eine ökologische Baubegleitung (Umweltbaubegleitung) anzuordnen. Mit dieser ist für die Dauer der Bauabwicklung ein auf dem Gebiet des Naturschutzes erfahrenes Fachbüro zu beauftragen.
2. Die ökologische Baubegleitung hat die Umsetzung der in den Antragsunterlagen dargelegten naturschutzfachlichen Maßnahmen sicherzustellen und nachvollziehbar zu dokumentieren.

III. Wasser

Berechtigten Forderungen der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord – Obere Wasserbehörde** – entsprechend sind folgende Punkte zu beachten:

1. Die Baustelleneinrichtung ist so vorzunehmen, dass eine Grundwassergefährdung ausgeschlossen ist. Auf der Baustelle sind zugelassene Ölbindemittel vorzuhalten.
2. Die für den Baustellenbetrieb benötigten Kraftstoffe und andere benötigte wassergefährdende Flüssigkeiten dürfen nur wie folgt gelagert werden:
 - a) in doppelwandigen Tanks mit Leckanzeigergerät oder

- b) in Lagercontainern über Auffangwannen. Die Wannen müssen das maximal gelagerte Flüssigkeitsvolumen aufnehmen können.
3. Beim Umgang mit wassergefährdenden Flüssigkeiten ist größte Sorgfalt anzuwenden. Abfüllvorgänge dürfen nur über Auffangwannen erfolgen. Betankungen sind ständig zu überwachen.
 4. Reparaturen und Wartungsarbeiten an Arbeitsmaschinen sind mit besonderer Sorgfalt vorzunehmen, um einen Austritt wassergefährdender Flüssigkeiten in den Boden zu vermeiden. Insbesondere sind Auffangwannen unterzustellen oder dichte Folien unterzulegen.
 5. Tritt während der Baumaßnahme ein wassergefährdender Stoff aus, so ist dies unverzüglich der unteren Wasserbehörde, der nächsten allgemeinen Ordnungsbehörde oder der Polizei zu melden, wenn der Stoff in ein Gewässer, eine Abwasseranlage oder in den Boden einzudringen droht.
 6. Die baulichen Anlagen sind im Hinblick auf eine Wiederverwertung geordnet zurückzubauen. Es sind Art und Menge der anfallenden Massen zu ermitteln (z.B. Erdaushub, unbelasteter und belasteter Bauschutt bzw. Straßenaufbruch, Baustellenabfälle sowie schadstoffverunreinigte Massen). Auf das „Vermischungsverbot“ gemäß § 9 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Verwertungsmöglichkeiten bzw. zulässige Entsorgungswege sind vor Baubeginn zu klären.
 7. Die Massen sind - soweit die Wiederverwertung dies erfordert - getrennt zu gewinnen und zwischenzulagern (§ 7 i.V. m. § 45 KrWG).
 8. Mineralische Abfälle der Zuordnungsklasse > Z 1.2 und sonstige gefährliche Abfälle sind auf dichter Fläche oder in dichten Containern niederschlagswassergeschützt zwischenzulagern.
 9. Nicht verwertbare Massen sind ordnungsgemäß auf einer zugelassenen Deponie bzw. Entsorgungsanlage zu beseitigen.
 10. Bei der Verwertung von Boden in technischen Bauwerken sind die diesbezüglichen Vorgaben der EBV - Ersatzbaustoffverordnung (Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke) vom 9. Juli 2021 (BGBl. Nr. 43 vom 16.07.2021 S. 2598) zu beachten.
 11. Bezüglich der Verwertung von Bodenmaterial in bodenähnlichen Anwendungen (Auffüllung von Abgrabungen, Landschaftsbau) sowie zur Herstellung von durchwurzelbaren Bodenschichten darf nur Boden verwendet werden, dessen Schadstoffgehalte die bodenartspezifischen Vorsorgewerte der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) unterschreiten. Der Einsatz von Bauschutt für diese Zwecke ist nicht zulässig.

12. Bei der Verwertung von Straßenaufbruch sind die diesbezüglichen Vorgaben der EBV - Ersatzbaustoffverordnung (Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke) vom 9. Juli 2021 (BGBl. Nr. 43 vom 16.07.2021 S. 2598) zu beachten.
13. Bei der Verwertung von Bauschutt und Recyclingbaustoffen sind die diesbezüglichen Vorgaben der EBV - Ersatzbaustoffverordnung (Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke) vom 9. Juli 2021 (BGBl. Nr. 43 vom 16.07.2021 S. 2598) zu beachten.
14. Es darf nur Niederschlagswasser eingeleitet werden.
15. Die Baumaßnahme ist entsprechend den vorgelegten Antragsunterlagen auszuführen, sofern im Folgenden nichts Gegenteiliges bestimmt wird. Die Ausführungen des Ing. Büro eepi, Luxemburg, vom Juni 2020, sind zu beachten.
16. Die bei den Arbeiten anfallenden Erdmassen (Gründungsarbeiten, Anlegung von Ausgleichsflächen etc.) die über die vorliegende Planung hinausgehen, sind vollständig aus dem Überschwemmungsgebiet entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen zu beseitigen und zu entsorgen. Die Arbeiten sind durch eine fachkundige Person gem. § 103 LWG zu betreuen und zu dokumentieren.
17. Das ermittelte Ausgleichsvolumen ist zeitgleich mit der Baumaßnahme umzusetzen.
18. Bei aufkommendem Hochwasser ist die Baustelle sofort zu sichern. Über die vorhergesagten Wasserstände ist sich von dort zu informieren.
19. Die Niederschlagswassermenge, an den 2 Einleitstellen in die Mosel, wird bei Q15 (1) auf insgesamt 141 l/s begrenzt.
20. Der Vorhabenträger hat sich im Hinblick auf etwaiges Hochwasser und/ oder Eisgang selbst rechtzeitig zu informieren und die evtl. erforderlichen Sicherungsmaßnahmen einzuleiten.
21. Ein Anspruch auf besonderen Hochwasserschutz, Unterhaltungsaufwand oder Ersatz etwaiger Hochwasserschäden gegenüber dem Gewässerunterhaltungspflichtigen wird durch die Zulassung des Bauvorhabens nicht begründet.
22. Die geplante Ausbildung der entwässerungstechnischen Anlagen selbst und deren Funktionstüchtigkeit aus straßenbautechnischer Sicht obliegen der Verantwortlichkeit des Straßenbaulastträgers.

IV. Denkmalschutz

Die Straßenbaudienststelle hat bei der Ausschreibung und Vergabe der Straßenbauarbeiten die bauausführenden Firmen auf die Beachtung der Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes – DSchG - hinzuweisen. Danach ist jeder zu Tage kommende archäologische Fund unverzüglich zu melden und die Fundstelle soweit als möglich unverändert zu lassen. Fundgegenstände sind gegen Verlust zu sichern. Der Beginn der Bauarbeiten ist der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Trier (Ansprechpartner: Dr. Lars Blöck (Kontakt: lars.bloeck@gdke.rlp.de) rechtzeitig anzuzeigen.

Darüber hinaus wird dem Vorhabenträger aufgegeben, zu den notwendigen archäologischen Arbeiten zur Schadensminderung bzw. zum Erhalt der von dem Straßenbauvorhaben berührten, 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.

Seitens der **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (GDKE)**, Außenstelle Trier, Direktion Landesarchäologie, wurde darauf hingewiesen, dass sich in dem für die Baustelleneinrichtung und die Vormontage des Brückenbaus vorgesehenen Areal östlich des nördlichen Brückenkopfes historische Kalkbrennöfen sowie möglicherweise eine römische und eine frühmittelalterliche Fundstelle befinden. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind dort keine Eingriffe in den Boden vorgesehen; die dort geplanten Maßnahmen sind vor Bauausführung mit der GDKE abzustimmen.

Sofern dort Bodeneingriffe erforderlich werden, ist mit der GDKE abzustimmen, ob vorher geophysikalische Prospektionen nach archäologischen Vorgaben durchgeführt werden müssen. Eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt vorbehalten.

Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass in dem Bereich des geplanten südlichen Brückenkopfes ein seit 1927 bekanntes römisches Gräberfeld liegt, von dem sich trotz späterer Überprägungen möglicherweise Reste erhalten haben. In diesem Bereich sind alle Bodeneingriffe in Absprache mit der GDKE, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Trier, durchzuführen.

V. Planänderungen

V.1 Landespflegerische Maßnahme 3 A „Pflanzung von Alleebäumen“:

Die landespflegerische Maßnahme 3 A „Pflanzung von Alleebäumen“ wurde erweitert; bisher war eine Pflanzung von 33 Bäumen vorgesehen, jetzt sind es 68. Die zusätzlichen Baumstandorte sind dem Deckblatt Übersichtslageplan Maßnahmenplan, Unterlage 9.0 A, Blatt Nr. 1 vom 18.12.2023 zu entnehmen (s. Kapitel A, AX, Nr. 10). Die für die Baumpflanzungen benötigten Flächen sind zu erwerben oder zumindest dauerhaft zu beschränken, damit die landespflegerische Maßnahme dauerhaft sichergestellt werden kann. Sofern mit den betroffenen Grundstückseigentümern diesbezüglich keine Einigung erzielt werden kann, bleibt eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

V.2 Gestaltung Moselbrücke:

Die Stützweite der Bogenbrücke wird von den bisher geplanten 120 m auf ca. 130 m vergrößert. Die Gesamtstützweite ist hierdurch nicht betroffen, da die Vorlandbrücke um ca. 20 m verkürzt wird. Statt der bisher geplanten zwei Flusspfeiler ist jetzt nur noch ein Pfeiler im Gewässer erforderlich (s. Deckblattplanunterlagen, insbesondere Unterlage 15 A, Blatt 1 vom 18.12.2023, Kapitel A, AIX, Nr. 31).

V.2 Verlegung Einleitstelle E 1:

Die Einleitstelle E 1 wird geringfügig verlegt (s. Darstellung im Deckblatt zum Lageplan, Unterlage 5 A, Blatt 1 vom 18.12.2023, Kapitel A, AIX, Nr. 2).

V.3 Provisorischer Wendeplatz

In den offen gelegten Planunterlagen ist im Bereich der Parz. Nr. 15/5, Flur 2 der Gemarkung Longuich eine Wendeanlage und eine provisorische Wendeanlage vorgesehen. Die Wendeanlage entfällt und die bisherige „provisorische Wendeanlage“ wird als dauerhafte Wendeanlage hergestellt. Diese Feststellung erfolgt unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass im Rahmen der Entschädigungsverhandlungen keine Gesamtübernahme des dort gelegenen Gewerbebetriebs erfolgt, sondern zur Aufrechterhaltung des Betriebs Ersatzhallen auf dem Betriebsgelände hergestellt werden (s. auch Ausführungen in Kapitel E, EVIII, Nr. 2).

V.4 Radwegeführung

Von Seiten des Straßenbulasträgers wurde zugesagt, die Radwegeführung im Bereich des nördlichen Kreisverkehrsplatzes nicht wie bisher geplant entlang der Mosel, sondern direkt am Widerlager der Moselbrücke vorbei und entlang des Böschungsfußes am Damm zu führen. Seitens der Planfeststellungsbehörde bestehen gegen eine Umsetzung dieser Planänderung im Rahmen der Ausführungsplanung keine Bedenken, wenn die hierfür benötigten Grundstücksflächen auf freiwilliger Basis erworben werden können. Sofern bezüglich des evt. erforderlichen Grunderwerbs keine Einigung erzielt werden kann, bleibt eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

VI. **Weitere Bestimmungen und Auflagen**

1. Der Kreisverwaltung Trier-Saarburg, Untere Straßenverkehrsbehörde, ist der Baubeginn frühzeitig mitzuteilen. Einer berechtigten Forderung des Behindertenbeauftragten der Kreisverwaltung entsprechend wird der Straßenbulasträger verpflichtet, alle Querungsstellen sowie die Gehwege, Radwege, Bushaltestellen und Blinden-Leitsysteme gemäß dem „Leitfaden für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsflächen“ herzustellen.
2. Berechtigten Forderungen der **Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes** (WSV) entsprechend wird der Bulasträger wie folgt verpflichtet:
 - Die Mindestanforderungen an die Brücke nach den Empfehlungen der Moselkommission für künftige Kreuzungsbauwerke der Mosel zwischen Koblenz und Metz sind unbedingt einzuhalten.

- Die Brücke ist außerhalb des Gefährdungsräumens anzuordnen. Der Gefährdungsräum spannt sich in der Höhe bis zu 7,875 m über dem maßgebenden Wasserspiegel bei HSW (Höchster Schifffahrtswasserstand). Bei Brückenteilen innerhalb des Gefährdungsräumens sind diese gemäß dem (mit Schreiben vom 26.09.2013, Az.: 351788.3-213.3-Mo/362-Br 17 übersandten) BMVBS-Erlass vom 02.06.2010, - WS 13/5257.3/1 mit außergewöhnlichen Einwirkungen nach DIN 1055-9, Abschnitt 6.5 zu bemessen und gegen Schiffsanprall zu sichern.
- Der Beginn und das Ende der Bauarbeiten sowie etwaige Planungsänderungen sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mosel-Saar-Lahn (WSA Mosel-Saar-Lahn), Standort Trier, rechtzeitig schriftlich mitzuteilen. Eine Bekanntmachung an die Schifffahrt wird veranlasst.
- Der Einsatz von schwimmenden Fahrzeugen und Geräten während der Bauzeit sowie alle sonstigen Maßnahmen, die möglicherweise den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen, bedürfen der vorherigen Zustimmung durch das WSA Mosel-Saar-Lahn, Standort Trier.
- Die bei den Arbeiten über der Wasserstraße eingesetzten Kräne und ähnliche Geräte dürfen beim Herannahen und Passieren von Schiffen und schwimmenden Fahrzeugen ihre Lasten nicht über der Wasserstraße ausschwenken.
- Bei Schweiß- und Abbrennarbeiten an der Brücke oder an einer Hilfskonstruktion über der Wasserstraße ist unter der Arbeitsstelle eine Abdeckung als Schutz für die Schifffahrt gegen Funken und herabfallende Gegenstände anzubringen. Beim Passieren von Tankschiffen sind diese Arbeiten einzustellen.
- Beim Abbruch der bestehenden Brücke ist durch geeignete Maßnahmen zu gewährleisten, dass keine Teile in die Wasserstraße gelangen.
- Über alle in das Flussbett geratenen Bauteile, Geräte und dergl. ist das WSA Mosel-Saar-Lahn, Standort Trier unverzüglich zu unterrichten. Die Beseitigung der Gegenstände erfolgt auf Kosten des Vorhabenträgers.
- Alle wesentlichen Einzelheiten des Bauverfahrens für den Rückbau und den Neubau der Brücke, die zu Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Bundeswasserstraße Mosel führen können, sind rechtzeitig vor der Ausführung unter Beteiligung der bauausführenden Firmen mit dem WSA abzustimmen.
- Vom Vorhabenträger ist ein Konzept (mit Zeitplan) zur Verkehrssicherung für den Abbruch und den Neubau der Brücke bezüglich der einzelnen Bauablaufphasen zu erstellen und dem WSA zur Genehmigung vorzulegen.
- Um Einschränkungen oder Sperrungen der Fahrrinne zu vermeiden bzw. zu minimieren sind insbesondere die Abbrucharbeiten der die Schifffahrt gefährdenden Teile (Strombrücke) und das Einschwimmen des Stahlüberbaus der neuen Brücke in der jährlichen, von der Moselkommission beschlossenen, Schleusensperre an der Mosel

anzustreben. Besonders der Rückbau der beiden Strompfeiler soll grundsätzlich in der Schleusensperre erfolgen. Als prioritär ist der Rückbau des Pfeilers im Bereich der Fahrrinne vorzusehen.

- Eventuell noch vorhandene Pfeilerstümpfe sind zu beleuchten oder gegebenenfalls mit einer beleuchteten Hindernistonne zu kennzeichnen.
- Die Flusspfeiler der alten Brücke sind restlos aus der Wasserstraße Mosel zu entfernen bzw. mindestens bis 1,00 m unter die Flusssohle zurückzubauen.
- Baubehelfe, wie Spundwände, Ramppfähle oder ähnliches sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos aus der Wasserstraße zu entfernen bzw. mindestens bis 1,00 m unter die Flusssohle zurückzubauen.
- Die Schifffahrtszeichenbeleuchtung mit Pfeileranstrahlung der alten Brücke muss bis zum Rückbau gewährleistet werden. Eine Entfernung der zur Pfeilerkennzeichnung dienenden Radarreflektoren an Spierenauslegern ist während der Bauzeit durch entsprechende vom WSA Mosel-Saar-Lahn, Standort Trier auszulegende Radartonnen zu ersetzen.
- Die Nachtbeleuchtung der Baustelle darf die Schifffahrt nicht blenden, die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen nicht beeinträchtigen und keine Reflexe auf dem Wasser hervorrufen.
- Die zur Verkehrssicherung während der Bauarbeiten erforderliche Aufstellung von Schifffahrtszeichen, Auslegung von Fahrrinnen tonnen und/oder Wahrschauflößen, sowie die Einrichtung eines Wahrschaudienstes hat nach Weisung des WSA Mosel-Saar-Lahn, Standort Trier auf Kosten des Vorhabenträgers zu erfolgen.
- Bei Hochwasser- und Eisgefahr hat der Vorhabenträger im Überschwemmungsgebiet gelagerte bewegliche Sachen gegen Abtreiben zu sichern oder insbesondere, wenn die Gefahr eines Eintreibens in die Wasserstraße besteht, aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.
- Alle durch die Bau- und Montagearbeiten bedingten und für die Schifffahrt wichtigen Hinweise sind dem WSA Mosel-Saar-Lahn, Standort Trier zur Bekanntgabe an die Moselschifffahrt rechtzeitig, d. h. mindestens 15 Tage zuvor, mitzuteilen.
- Bis zur vollständigen Abnahme durch das WSA obliegt dem Vorhabenträger die uneingeschränkte Verkehrssicherungspflicht für den abgesperrten Bereich (Baufeld).
- Die Veränderung bzw. Beseitigung von WSV-Anlagen (z. B. Stromverteilerkasten) und WSV-Leitungen an und in der Brücke (Brückenbeleuchtung etc.) sowie eine evtl. vorgesehene Neuverlegung von Leerrohren und die Festlegung von entsprechenden Schnittstellen am Baukörper zur Anbringung von Schilder- und Leuchtenhalterungen hat in Abstimmung und in Absprache mit dem WSA Mosel-Saar-Lahn, Standort Trier zu erfolgen.

- Das Anbringen und Betreiben der oberstromigen und unterstromigen beleuchteten Schifffahrtszeichen (z. B. A10 oder D1) an der neuen Brücke gem. Anlage 7 Moselschifffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV) sowie der zur Pfeilerkennzeichnung dienenden Radarreflektoren an Spierenauslegern hat in Abstimmung und in Absprache (Weisung) mit dem WSA Mosel-Saar-Lahn, Standort Trier zu erfolgen.
- Sofern eine Straßenbeleuchtung an der Brücke angebracht wird, ist diese so anzubringen, dass keine Blendwirkung für die Schifffahrt eintreten kann. Um eine Blendwirkung sicher auszuschließen, ist rechtzeitig vor Inbetriebnahme der Brücke eine lichttechnische Bemusterung der geplanten Brückenbeleuchtung und der Beleuchtungssituation mit dem WSA Mosel-Saar-Lahn, Standort Trier durchzuführen.
- Die Fahrbahnen der Brücke sind so zu entwässern, dass die Schifffahrt und die Unterhaltung der Wasserstraße nicht beeinträchtigt werden. Schnee und Eis von der Brücke dürfen nicht in die Wasserstraße geworfen werden.
- Bei den jeweils rechts- und linksseitig der Mosel geplanten Einleitungen E1 und E2 der Oberflächenwasser über das Absetzbecken 1 und das Absetzbecken 2 ist jeweils die maximal zulässige Querströmungsgeschwindigkeit im Auslauf des Einleitungsbauwerkes zu beachten. Die Querströmungsgeschwindigkeit ist die quer zur Fließrichtung der Mosel gerichtete Komponente der Einleitungsgeschwindigkeit. Sie ergibt sich aus der Breite der Einleitung in Abhängigkeit von der Manövrierfahrt eines Binnenschiffs bei Begegnungsverkehr. Der Einleitungswinkel zwischen Auslaufachse und Fließrichtung der Mosel soll zwischen 30° und 60° betragen.
- Über die Einleitungsstellen sind noch besondere Planunterlagen mit dem Nachweis der Querströmung vorzulegen.
- Die Rohrenden bzw. die Einleitungs- oder Auslaufbauwerke sind an die Böschungseigung angepasst herzustellen und bei Rohren bis DN 1500 jeweils 3,00 m nach ober- und unterstrom, ab den seitlichen Rohr- bzw. Bauwerkskanten, sowie über dem Scheitel bis zur Böschungsoberkante, mindestens jedoch 1,50 m, durch Steinsatz gegen Wellenschlag und Auskolkung zu sichern. Der Steinsatz ist als rauher Steinsatz mit für den Wasserbau geeigneten Steinen auszuführen, die auf einem geeigneten Filter (z.B. min. 20 cm Kiesschicht Durchmesser 16/32 mm) zu verlegen sind. Im unmittelbaren Rohr- bzw. Bauwerksanschlussbereich und auf der Sohle ist der Steinsatz in Beton zu verlegen. Die Fugen sind so eng herzustellen, dass ein Ausspülen des Kiesfilters verhindert wird. Sie sind mit Oberboden aufzufüllen und anschließend einzusäen.
- Im Baufeld auf der rechten Moselseite verläuft u. a. auch im Bereich der Einleitstelle E 1 in der moselseitigen Böschung die Trasse eines Lichtwellenleiterkabels (LWL) der WSV. Die WSV-eigene LWL-Trasse entlang der Mosel entspricht der LWL-Trasse der Firma NGN Fiber Network KG. Rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten ist eine Einweisung in die Kabeltrasse erforderlich, die auf der Internetseite der Firma

NGN in einem speziellen Portal für Leitungsauskünfte (<https://lgn.trasseninfo.de>) zu beantragen ist.

- Nach der Baumaßnahme muss die Zugänglichkeit des Kabels gewährleistet sein. In Abhängigkeit von den Auswirkungen der Ausbauarbeiten auf das WSV-Kabel ist in Abstimmung mit dem WSA das Kabel zu sichern und ggf. umzulegen.
- Im Moseluferbereich, der von der Baumaßnahme betroffen ist, bestehen verschiedene vertraglich und teilweise auch mit strom- und schiffahrtspolizeilicher Genehmigung geregelte Nutzungen. Beeinträchtigungen und Einschränkungen bei der Ausübung der Nutzungen sind soweit wie möglich zu vermeiden. Soweit eine Nutzung durch die Maßnahmen nicht mehr möglich ist, sind Regelungen mit dem WSA Mosel-Saar-Lahn, Standort Trier und den Pächtern zu treffen. Auf die Auflagenregelung Nr. 7 in Kapitel CVI dieses Beschlusses wird hingewiesen.
- Für alle durch die Ausbaumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommenen WSV-Flächen ist eine Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und dem WSA abzuschließen.
- Alle durch die Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommenen Eigentumsflächen der WSV sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in den ursprünglichen und in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.
- Über die Inanspruchnahme der im Grunderwerbsplan als „dauernd zu beschränkende Flächen“ ausgewiesenen WSV-Eigentumsflächen z.B. durch die Entwässerungsleitungen und Einleitungsbauwerke ist ein privatrechtlicher Nutzungsvertrag mit dem WSA Mosel-Saar-Lahn, Standort Trier abzuschließen.
- Die Ausgleichsmaßnahmen 6 AL zur Ansaat von Flächen und 2 A zur Entwicklung/Wiederherstellung von Gehölzstrukturen auf den WSV-eigenen Moseluferböschungen sind mit dem WSA abzustimmen. Ansprechpartner ist der örtlich zuständige Leiter des Außenbezirkes Detzem, Herr Spaniol, Telefon: 06531 / 96 37-31 oder 0151 / 264 22 - 700 bzw. sein Vertreter, Herr Weber, Telefon: 06507 / 9381-32 oder 0151 / 264 22 – 721.
- Die als Ausgleichsmaßnahme 3 A vorgesehenen Pflanzungen von Alleebäumen am rechten und linken Ufer sind in einem ausreichenden Abstand vom Uferschutzstreifen auszuführen und unter Berücksichtigung der Sichtbeziehungen zu den Schifffahrtszeichen und den Festpunkten der WSV mit den unter Punkt 35 der Stellungnahme der WSV vom 07.06.2021 genannten Vertretern des Außenbezirkes Detzem abzustimmen.
- Bei der Bauausführung beschädigte, überschüttete oder sonst in ihrer Funktion beeinträchtigte Schifffahrtszeichen, Festpunkte der WSV (Polygon- und Hektometerpunkte), Kabelsteine und Grenzpunkte sind durch den Vorhabenträger auf dessen Kosten wiederherzustellen.

- Nach der Abnahme sind dem WSA die Baubestandszeichnungen (Ausführungspläne, geprüfte statische Berechnung) und Einmessungspläne nach Absprache in bearbeitbaren digitalen Dateien zu übergeben.
- Es ist vorgesehen, im Bereich der Einleitung am rechten Ufer Grundstücksteilflächen der Bundeswasserstraßenverwaltung dauerhaft zu belasten (Grundbucheintragung). Die für die Eintragung im Grundbuch sowie die erforderlichen katastertechnischen Teilungen der Flurstücke entstehenden Kosten hat der Vorhabenträger zu tragen. Eine Entschädigung erfolgt auf privatrechtlicher Basis.
- Im Bereich des Flurstückes Gemarkung Longuich, Flur 2, Nr. 14 - von dem planungsbedingt eine Teilfläche zum Erwerb vorgesehen ist - verläuft ein LWL Kabel der WSV. Hier ist vor dem Erwerb der Teilfläche auf Kosten des Vorhabenträgers eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Grundbuch zu Gunsten der WSV einzutragen. Der Wert des Grundstückes ist durch einen unabhängigen Gutachter, z.B. Gutachterausschuss, zu ermitteln.

Aufgrund der Ergebnisse des **Radartechnischen Gutachtens** der Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken vom 15.06.2022 ist darüber hinaus Folgendes zu beachten:

- Die neue Straßenbrücke wird einen Abschattungsbereich im Radarbild erzeugen. In diesem Bereich können sich Schiffe befinden, die im Radarbild nicht erkennbar sind. Der Abschattungsbereich wird sich in dem Zeitraum, in dem sich beide Brücken nebeneinander befinden, noch erhöhen. Da es keine technischen Maßnahmen gibt, um dies zu verhindern, ist die Schifffahrt in geeigneter Weise auf die Gefahrenstelle hinzuweisen.
- Für die Radarschifffahrt ist eine Kennzeichnung der Brückenpfeiler zwingend erforderlich. Die bisherige Brücke hatte aus diesem Grund beidseitig Radarreflektoren an Auslegern im Bereich der im Fahrwasser befindlichen Brückenpfeiler. Sobald die neue Brücke parallel dazu errichtet wird, können die stromabwärts befindlichen Radarreflektoren im Radarbild nicht mehr erkannt werden. Während der Bauphase sind die Brückenpfeiler der alten Brücke daher stromabwärts mit Tonnen, auf deren Spitze sich ein Radarreflektor befindet, zu kennzeichnen.

Die Tonnen sollten ca. 50 Meter vor der Außenkante der neuen Brücke in direkter Linie vor den Brückenpfeilern ausgelegt werden, um im Radarbild den Brückenpfeiler eindeutig zu markieren.

Nach dem Rückbau der alten Moselbrücke ist nur die Kennzeichnung des in der Fahrwinne befindlichen Brückenpfeilers beidseits mit Radarreflektoren erforderlich. Die beiden Radarreflektoren sind, wie bei der alten Brücke, mit Auslegern am Brückenpfeiler zu befestigen. Dabei muss sich der Radarreflektor mindestens 12 Meter vor der Brückenaußenkante befinden, er ist entsprechend dem Fahrwasserverlauf auszurichten.

- Es ist vorgesehen, die Brücke als Stabbogenbrücke auszuführen. Auf deren Unterseite können sich durch die Anordnung der Quer- und Längsträger konstruktionsbedingte Hohlkästen ergeben, in denen sich Radarsignale reflektieren und damit störende Streufelder ausbilden können. Dies kann zu gefährlichen Situationen führen.

Zur Verhinderung dieser Effekte ist die Anbringung von mindestens 60 cm hohen Blechen an der Innenseite der Längsträger vorzusehen. Diese Bleche müssen eine Schrägstellung von mehr als 5° gegenüber der Senkrechten haben, um die Bildung von Streufeldern zu verhindern. Das Anbringen der Bleche ist nur direkt über dem Fahrwasserbereich erforderlich.

- Nach der Fertigstellung der Maßnahme ist eine Radarmessfahrt durchzuführen, um eine abschließende, radartechnische Beurteilung der Brücke zu ermöglichen.
3. Einem Hinweis der **Industrie- und Handelskammer Trier** folgend wird der Straßenbaulastträger verpflichtet, die mit der Baumaßnahme einhergehenden Beeinträchtigungen für Verkehrsteilnehmer und Gewerbetreibende auf ein Minimum zu beschränken und die Erreichbarkeit der ortsansässigen Gewerbebetriebe so gut wie möglich zu gewährleisten. Entsprechende Umleitungsstrecken sind rechtzeitig anzukündigen.
 4. Dem Straßenbaulastträger wird aufgegeben, nach dem aktuellen Stand der Technik vermeidbare Einwirkungen auf die Anlieger zu unterlassen und dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) ist zu beachten. Unabhängig davon sind Lärmimmissionen so weit wie möglich zu vermeiden.

Der Straßenbaulastträger hat zugesagt, zum Schutz der Außenanlage (Terrasse) eines Hotels im Bereich des Kreisverkehrsplatzes Schweich während der Bauzeit temporären Lärmschutz zu gewährleisten (s. lfd. Nr. 133 des Deckblatts zum Regelungsverzeichnis, Unterlage 11A, Kapitel A, AIX, Nr. 23 des Beschlusses). Seitens der Planfeststellungsbehörde bestehen hiergegen keine grundsätzlichen Bedenken. Die genaue Lage und Ausgestaltung des Lärmschutzes ist im Rahmen der Bauausführung unter Zugrundelegung der dann tatsächlich auftretenden Belastungen (Lärm- bzw. Staubemissionen) festzulegen. Die Vorgaben der AVV Baulärm sind zu beachten.

5. In den Planunterlagen ist eine temporäre Zufahrt zum Yachthafen/ Campingplatz mit Linksabbiegespur im Zuge der B 53 vorgesehen (s. lfd. Nr. 31 des Deckblatts zum Regelungsverzeichnis, Unterlage 11A, Kapitel A, AIX, Nr. 23 des Beschlusses), die nach Fertigstellung des Ersatzneubaus der Moselbrücke wieder zurückgebaut werden kann. Die Stadt Schweich beabsichtigt, hier in eigener Zuständigkeit eine dauerhafte Zufahrt zum Yachthafen/ Campingplatz mittels Bebauungsplan zu schaffen. Sofern daher bis zum Baubeginn des vorliegend festgestellten Vorhabens ein rechtskräftiger Bebauungsplan vorliegt, kann nach dessen Vorgaben gebaut werden. Voraussetzung hierfür ist je-

doch eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Stadt Schweich und dem Vorhabenträger bezüglich Kostentragung/ Unterhaltung. Sollte ein entsprechender Bebauungsplan nicht vorliegen, verbleibt es bei der in den Planunterlagen vorgesehenen temporären Zufahrt zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Yachthafens/ Campingplatzes während der Bauzeit.

6. Die Planung des Kreisverkehrsplatzes Süd ist rechtzeitig vor Bauausführung mit dem Fernstraßen-Bundesamt abzustimmen.
7. Am linken Moseluferbereich bestehen folgende vertraglich und teilweise auch mit strom- und schifffahrtspolizeilicher Genehmigung geregelte Nutzungen:
 - Anlegestelle bei Mosel-km 178,060
 - Landebrücke für Fahrgastschiffe bei Mosel-km 177,915
 - Landebrücke für Fahrgastschiffe bei Mosel-km 177,820

Wie bereits im Rahmen der Auflagenregelung Nr. 2 in Kapitel C VI dieses Beschlusses festgelegt, sind Beeinträchtigungen und Einschränkungen bei der Ausübung der Nutzungen soweit wie möglich zu vermeiden. Sofern Einschränkungen nicht vermeidbar sind bzw. eine Nutzung der Anlegestellen aufgrund der vorliegend festgestellten Planung künftig nicht mehr möglich ist, sind Regelungen mit dem WSA Mosel-Saar-Lahn, Standort Trier, und den Pächtern zu treffen. Sofern möglich, sind Ersatzanlegestellen bereitzustellen. Falls dies nicht möglich ist, ist der Wegfall der Anlegestelle entsprechend zu entschädigen.

8. Im Anhörungsverfahren wurden Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit der Zufahrt auf die L 145 im Bereich der Parz. Nr. 17/7, Flur 2 der Gemarkung Longuich geäußert. Seitens des Vorhabenträgers wurde im Erörterungstermin zugesagt, im Rahmen der Bauausführung in Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu prüfen, ob hier eine leichte Verschwenkung bzw. eine entsprechende farbliche Gestaltung des Weges/ der Zufahrt möglich ist. Seitens der Planfeststellungsbehörde bestehen dagegen keine Bedenken, sofern etwaiger zusätzlicher Grunderwerb im Einvernehmen mit den betroffenen Eigentümern erfolgen kann. Sollte hier keine Einigung erzielt werden, verbleibt es bei der festgestellten Planung.
9. Nach den Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses kann die Zufahrt des Einwenders Nr. 8 im Bereich des Kreisverkehrsplatzes Nord nicht mehr aufrechterhalten werden (s. lfd. Nr. 37 des Deckblatts zum Regelungsverzeichnis, Unterlage 11A, Kapitel A, AIX, Nr. 23 des Beschlusses). Die entsprechende Sondernutzungserlaubnis des Landesbetriebs Mobilität Trier vom 09.07.2008, Az.: B 752/08 IV/Th, ist zu widerrufen. Die förmliche Widerrufserteilung wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch die zuständige Straßenbaubehörde ausgesprochen.
10. Die Verteilung der Kosten der gemeinschaftlichen Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt Schweich bzw. in der Ortsdurchfahrt Longuich richtet sich nach den „Richtlinien für die

rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen“ (Ortsdurchfahrtenrichtlinien).

Diese Richtlinien gelten bei Gleichheit der zu Grunde liegenden Rechtsvorschriften auch für den Bereich des Landesstraßengesetzes und sind gemäß der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 20.04.2009 (MinBl. 2009 S. 126) - soweit Vorschriften des Landesstraßengesetzes nicht entgegenstehen - für Landes- und Kreisstraßen entsprechend anzuwenden.

Mit der Verbandsgemeindeverwaltung Schweich ist - soweit noch nicht geschehen - rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten eine Vereinbarung abzuschließen, in der die Durchführung aller Maßnahmen, die nach den Ortsdurchfahrtenrichtlinien einer Kostenteilung unterliegen, festgelegt werden. Insbesondere ist dabei die Herstellung bzw. Anpassung der vorgesehenen Gehwege zu regeln.

D Verfahrensbeteiligte

I. Träger öffentlicher Belange

1. **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord**, Ref. 41, Koordinierungsstelle, Stresemannstr. 3-5, 56068 Koblenz
 - Schreiben vom 29.06.2021, Az.: 4270-2124/41
 - E-Mail vom 28.04.2022
 - Schreiben vom 15.02.2024, Az.: 4270-2124/41(s. Auflagenregelung in Kapitel B, Nrn. 8 und 13 sowie Kapitel C, II und III)
2. **Kreisverwaltung Trier Saarburg**, Willy-Brandt-Platz 1, 54290 Trier
 - Schreiben vom 01.07.2021, ohne Aktenzeichen
 - Schreiben vom 27.05.2021 (Untere Wasserbehörde)
 - Schreiben vom 23.06.2021, Az.: 10/104-StIn (Untere Straßenverkehrsbehörde)
 - Schreiben vom 16.06.2021 (Untere Landesplanungsbehörde)
 - Schreiben vom 29.04.2021 (Untere Denkmalschutzbehörde)
 - Schreiben vom 15.05.2021 (Behindertenbeauftragter)(s. Auflagenregelung in Kapitel C, CVI, Nr. 1)
3. **Verbandsgemeinde Schweich**, Brückenstraße 26, 54338 Schweich
 - Schreiben vom 09.06.2021
 - Erörterungstermin am 14.06.2022(s. Auflagenregelungen in Kapitel CV.4, CVI, Nr. 5 sowie Zusatz in Kapitel E, EVIII, Nr. 1.3)
4. **Stadt Schweich**, d. d. Verbandsgemeindeverwaltung Schweich, Brückenstr. 26, 54338 Schweich
 - Schreiben vom 01.06.2021
 - Erörterungstermin am 14.06.2022(s. Auflagenregelung in Kapitel CVI, Nr. 5 sowie Zusatz in Kapitel E, EVIII, Nr. 1.2)
5. **Ortsgemeinde Longuich**, d. d. Verbandsgemeindeverwaltung Schweich, Brückenstraße 26, 54338 Schweich
 - Schreiben vom 05.06.2021
 - Erörterungstermin am 14.06.2022(s. Zusatz in Kapitel E, EVIII, Nr. 1.5)
6. **Ortsgemeinde Kenn**, d. d. Verbandsgemeindeverwaltung Schweich, Brückenstraße 26, 54338 Schweich
 - Schreiben vom 21.05.2021(s. Zusatz in Kapitel E, EVIII, Nr. 1.4)
7. **Autobahn GmbH des Bundes**, Außenstelle Montabaur; C 2 – Straßenverwaltung, Bahnhofplatz 6, 56410 Montabaur

- Schreiben vom 09.07.2021, Az.: MT-C2-21-0110
(s. Auflagenregelung in Kapitel CI sowie Zusatz in Kapitel E, EVIII, Nr. 1.6)
- 8. **Fernstraßen-Bundesamt**, Referat S 1 – Straßenrecht, Friedrich-Ebert-Straße 72-78, 04109 Leipzig
 - Schreiben vom 10.06.2021
(s. Kapitel A, AVII und Auflagenregelung in Kapitel CVI, Nr. 6)
- 9. **Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes**, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mosel-Saar-Lahn, Güterstraße 37, 54295 Trier
 - Schreiben vom 07.06.2021, Az.: 3808S-213.02/0001/TM/PfS/0061/2 – Mo933
 - Erörterungstermin am 14.06.2022
 - Schreiben vom 15.07.2022, Az.: 3808S-213.02/0001/TM/PfS/0061/3 – Mo933
 - Schreiben vom 15.02.2024, Az.: 3808S-213.02/0001/TM/PfS/0061/2 – Mo933

(s. Auflagenregelung in Kapitel CVI, Nr. 2)
- 10. **Generaldirektion Kulturelles Erbe RLP**, Rheinisches Landesmuseum Trier, Weimarer Allee 1, 54290 Trier
 - Schreiben vom 09.06.2021, ohne Aktenzeichen
 - Schreiben vom 01.06.2022

(s. Auflagenregelung in Kapitel CIV)
- 11. **Landwirtschaftskammer RLP**, Gartenfeldstraße 12a, 54295 Trier
 - Schreiben vom 15.04.2021, Az.: 14-06.13
 - Erörterungstermin am 14.06.2022

(s. Zusatz in Kapitel E, EVIII, Nr. 1.1)
- 12. **Industrie- und Handelskammer Trier**, Herzogenbuscher Str. 12, 54292 Trier
 - Schreiben vom 10.06.2021, Az.: Eb

(s. Auflagenregelung in Kapitel CVI, Nr. 3)
- 13. **Verbandsgemeindewerke Schweich**, Brückenstraße 26, 54338 Schweich
 - Schreiben vom 06.04.2021, Az.: Werke/Neubau Moselbrücke Schweich

(s. Auflagenregelung in Kapitel CI)
- 14. **Westnetz GmbH**, Regionalzentrum Trier, Eurener Str. 33, 54294 Trier
 - Schreiben vom 30.04.2021, Az.: DRW/F-TP-TR
 - Erörterungstermin am 14.06.2022

(s. Auflagenregelung in Kapitel CI)
- 15. **Inexio GmbH**, Am Saarlarm 1, 66740 Saarlouis
 - Schreiben vom 12.04.2021, Ticket-Nr. #4791810

(s. Auflagenregelung in Kapitel CI)
- 16. **Stadtwerke Trier Versorgungs-GmbH**, Ostallee 7-13, 54290 Trier
 - Schreiben vom 21.05.2021, ohne Aktenzeichen

(s. Auflagenregelung in Kapitel CI)

17. **Vodafone GmbH/ Vodafone Deutschland GmbH**, Zurmaiener Str. 175, 54292 Trier
 - Schreiben vom 08.06.2021, Az.: Stellungnahme Nr. S01019976
 - Schreiben vom 08.06.2021, Az.: Stellungnahme Nr. S01019961(s. Auflagenregelung in Kapitel CI)
18. **Deutsche Telekom Technik GmbH**, PTI 14, Polcher Str. 15-19, 56727 Mayen
 - Schreiben vom 07.06.2021, ohne Aktenzeichen(s. Auflagenregelung in Kapitel CI)

II. Anerkannte Vereinigungen

1. **Bund für Umwelt und Naturschutz**, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., Hindenburgplatz 3, 55118 Mainz
 - Schreiben der Kreisgruppe Trier-Saarburg vom 06.06.2021, BUND-Az.: 5960-TS-68/35868
2. **Verein für Naturforschung und Landespflege e.V. - Pollichia** -, Haus der Artenvielfalt, Erfurter Str. 7, 67433 Neustadt an der Weinstraße
 - Schreiben der Kreisgruppe Trier-Saarburg vom 06.06.2021, BUND-Az.: 5960-TS-68/35868

III. Privatpersonen

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

E Begründung

I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens

Landesstraßen dürfen gemäß § 5 Abs. 1 LStrG nur gebaut oder geändert 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 § 5 Abs. 1 LStrG. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst kraft seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 i.V.m. § 100 Nr. 2 VwVfG i.V.m. § 4 LVwVfG 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 § 5 Abs. 1 LStrG 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

- Antragstellung

Die Planunterlagen für den Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich im Zuge der Landesstraße Nr. 141 (L 141) sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Trier vom 22.02.2021, Az.: L-11-0042-I/Fr, zur Durchführung des Anhörungsverfahrens und zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugeleitet worden.

- Feststellung der UVP-Pflicht

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

- Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die in Kapitel A, Nrn. AIX, AX und AXI genannten Unterlagen mit Aufstellungsdatum vom 16.09.2020, 17.12.2020 und 01.03.2021 haben in der Zeit vom 12.04.2021 bis 11.05.2021 bei der Verbandsgemeindeverwaltung Schweich 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 11.06.2021 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 Straßenvorhaben unterrichtet und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme.

- Erörterungstermin

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen waren am 14.06.2022 im Bürgerzentrum Schweich Gegenstand einer Erörterung, zu der nach vorheriger fristgerechter schriftlicher Benachrichtigung und rechtzeitiger ortsüblicher Bekanntmachung die Einsprecher sowie die beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange eingeladen worden sind. Das Ergebnis der Erörterung ergibt sich aus der Niederschrift der Anhörungsbehörde vom 22.06.2022.

- Deckblattplanunterlagen

Für verschiedene Änderungen wurden im Jahr 2023 Deckblattplanunterlagen erstellt. (s. hierzu auch Auflagenregelung in Kapitel C, CV - Planänderungen – sowie die Erläuterungen in den „Vorbemerkungen“, Kapitel A, AX, Nr. 1). Die hiervon betroffenen Träger öffentlicher Belange bzw. Privatpersonen wurden gem. § 73 Abs. 8 VwVfG mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 22. Januar 2024 ergänzend beteiligt und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die hier angehaltene Vorgehensweise, statt einer weiteren Offenlage der Deckblattplanunterlagen eine ergänzende Anhörung gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG vorzunehmen, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Sofern Änderungen in Rede stehen, die das Gesamtkonzept der Planung und die Identität des Vorhabens berühren und somit zu einem Vorhaben führen, das nach Gegenstand, Art, Größe und Betriebsweise im Wesentlichen andersartig ist, erfordert dies eine erneute Planauslegung. Die Deckblattplanunterlagen mit Aufstellungsdatum 18.12.2023 betrafen jedoch nicht die Grundkonzeption der vorliegenden Straßenplanung, sondern beschränkten sich im Wesentlichen auf geringfügige Änderungen bzw. Ergänzungen der bereits 2021 offen gelegten Planung. Eine ergänzende Planoffenlage hierzu war daher nicht erforderlich. Es war vielmehr nach § 73 Abs. 8 VwVfG ausreichend, den hiervon Betroffenen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Damit wurde im Übrigen auch den Vorgaben des § 4 LUVPG i.V.m. § 22 UVPD Rechnung getragen.

Die im Rahmen der ergänzenden Anhörung eingegangenen Stellungnahmen wurden in die Abwägung miteinbezogen. Auf die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins konnte verzichtet werden, da im Rahmen der ergänzenden Anhörung zu den Planänderungen keine wesentlich neuen bzw. bisher nicht bekannten Einwendungen geltend gemacht oder Stellungnahmen zu gänzlich neuen Sachverhalten vorgebracht wurden. Dessen ungeachtet erfolgte mit einigen Privatbetroffenen noch eine abschließende Erörterung am 18.04.2024.

- 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.

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

IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung

Die Planfeststellungsbehörde stellt mit diesem Beschluss die umfassende formell-rechtliche und materiell-rechtliche Zulässigkeit der Straßenplanung für den Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich im Zuge der Landesstraße Nr. 141 (L 141) fest.

Die Planung umfasst den Ersatzneubau der Moselbrücke im Zuge der L 141 sowie den Ausbau des vorhandenen Kreisverkehrsplatzes (B 53/ L 141) bei Schweich und die Herstellung eines neuen Kreisverkehrsplatzes bei Longuich (L 145/ L 141).

- Planrechtfertigung/ Erforderlichkeit der Maßnahme

Für das hier planfestgestellte Straßenbauvorhaben „Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich im Zuge der L 141“ besteht eine hinreichende Planungsrechtfertigung. Diese ergibt sich vor allem aus dem schlechten Zustand des vorhandenen Brückenbauwerks (Bauwerk Nr. 6106 533). Die im Jahre 1950 als Bogenbrücke mit aufgeständerter Fahrbahn erbaute Stahlbetonbrücke weist gravierende Schäden im Bereich der Betonkonstruktion auf. Gemäß einem „Gutachten zur Abschätzung der Restnutzungsdauer“ vom November 2011, welches 2018 ergänzt wurde, ist ein Neubau der Brücke zwingend erforderlich.

Hinzu kommt, dass die Brücke zu den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden starke Pendlerströme in Richtung Schweich – Trier und umgekehrt aufweist. Dadurch kann der Verkehr auf den weniger belasteten Zufahrten nicht abfließen, und es kommt zu langen Rückstaus im Bereich der Knotenpunkte L 141/ L 145 bei Longuich und B 53/ L 141 bei Schweich.

Eine Unfallauswertung für die abknickende Vorfahrt am südlichen Brückenkopf bei Longuich weist für den Zeitraum vom 01.01.2005 bis 31.12.2015 insgesamt 18 Unfälle aus, davon ein

Unfall mit Schwerverletzten. Am Kreisverkehrsplatz L 141 / B 53 bei Schweich ereigneten sich im gleichen Zeitraum sogar 29 Unfälle, davon ebenfalls einer mit Schwerverletzten.

Im Rahmen des Brückenneubaus werden beide Knotenpunkte verkehrsgerecht ausgebaut. Der Einmündungsbereich L 141/ L 145 wird zu einem Kreisverkehrsplatz umgestaltet; der bestehende nördliche Kreisverkehrsplatz bei Schweich wird zu einem sog. „Turbo-Kreisverkehrsplatz“ umgebaut. Dadurch wird der Verkehr künftig besser abfließen können und die Rückstaus in den Spitzenstunden werden deutlich verkürzt. Hierdurch ist eine Verbesserung der Verkehrsqualität und damit auch der Verkehrssicherheit zu erwarten.

Es ist ferner vorgesehen, die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger zu verbessern. Derzeit müssen Radfahrer die L 145 ungesichert überqueren und anschließend auf der Fahrbahn die Moselbrücke passieren, weil kein durchgängiger Radweg vorhanden ist. Künftig werden die beidseits der Mosel verlaufenden Radwege verkehrsgerecht über die Anschlussknotenpunkte und die Brücke miteinander verknüpft. Im Bereich der Brücke wird auf der stromabwärts gelegenen Seite ein 3,75 m breiter Rad- und Gehweg hergestellt, auf der stromaufwärts gelegenen Seite ein 2,25 m breiter Gehweg (jeweils inklusive Geländer).

Für die Fußgänger sind bereits heute durchgängige Gehwege vorhanden, es fehlen jedoch sichere Querungsstellen entlang der L 145. Diese werden im Zuge der Baumaßnahme mit den neuen Kreisverkehrsplätzen hergestellt.

Zwischen 2011 und 2012 haben sich im Bereich der bestehenden Brücke mehrere Havarieunfälle ereignet. Ursache hierfür ist das nicht ausreichend breite und hohe Lichtraumprofil der Bundeswasserstrasse. Im Zuge des Ersatzneubaus wird in Abstimmung mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung das erforderliche Lichtraumprofil berücksichtigt.

Es wurden fünf Brückenvarianten untersucht. Im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie wurden die beiden Varianten 3 (Brücke parallel zur Autobahnbrücke A 1) und 4 (parallel zum aktuellen Standort) in ihren Umweltauswirkungen verglichen und die Variante 4 als Vorzugsvariante ermittelt.

Eine Alternative zum Ersatzneubau wäre der komplette Wegfall des Brückenbauwerks. Dies kommt jedoch vorliegend nicht in Betracht, da die Moselbrücke eine wichtige Verbindungsfunktion für die Orte in der Region hat. Sie verbindet die südlichen Moselgemeinden Fell, Riol und Longuich mit der Stadt Schweich. Die benachbarten Moselbrücken liegen stromaufwärts bei Trier Ehrang im Zuge der B 52 und stromabwärts bei Mehring im Zuge der Kreisstraße K 85. Die vorhandene Moselbrücke im Zuge der K 80 bei Longuich ist aufgrund des schmalen Brückenquerschnittes nicht als Hauptverkehrsader geeignet. Daher stellt die betrachtete Brücke im Zuge der L 141 eine wichtige Verbindung für den Nahbereich dar.

Die Stadt Schweich ist ein Grundzentrum und besitzt zahlreiche Geschäfte zur Deckung des täglichen Bedarfs, einige weiterführende Schulen und weitere wichtige Einrichtungen mit einer Versorgungsfunktion für die umliegenden Orte. Die Brücke ist Bestandteil der Schulwegeverbindung von Longuich nach Schweich. Insbesondere für die Moselorte Kirsch, Longuich, Riol,

Kenn, Fastrau und Fell ist der Brückenstandort daher von wesentlicher Bedeutung. Ein Wegfall der Brücke hätte schwerwiegende verkehrliche Auswirkungen für die Region und weitere Fahrstrecken zur Folge.

Die vorliegend festgestellte Planung beseitigt die derzeit bestehenden Defizite im Bereich der vorhandenen Brücke und gewährleistet auf Dauer eine sichere Verkehrsbindung über die Mosel im Bereich von Schweich. Auch die bestehenden Knotenpunkte B 53/ L 141 und L 141/ L 145 werden verkehrssicher gestaltet. Damit ist das hier planfestgestellte Vorhaben „Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich“ im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts „vernünftigerweise geboten“.

- Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastung/ Verkehrsprognose

Gegenstand der vorliegend festgestellten Planung ist ein Teilstück der Landesstraße Nr. 141 (L 141), die am südlichen Ortsrand von Schweich an die nördlich der Mosel verlaufende B 53 anbindet, diese quert, über die vorhandene Moselbrücke führt und schließlich am südlichen Moselufer an der parallel zur Bundesautobahn Nr. 602 (A 602) verlaufenden Landesstraße Nr. 145 (L 145) endet. Die Brücke verbindet die Stadt Schweich mit der A 602 und dem ca. 10 km südwestlich gelegenen Oberzentrum Trier.

Von Trier kommend verläuft die L 145 südöstlich der Mosel, entlang der A 602, vorbei an Kenn und Longuich. Die B 53 verläuft aus Richtung Trier, nordwestlich der Mosel, vorbei an den Stadtteilen Biewer und Ehrang, über Schweich und von dort weiter über mehrere Moselgemeinden bis nach Bullay. Die L 141 verbindet über die bestehende Moselbrücke die L 145 und die B 53 miteinander, und führt ihrerseits weiter in die Stadt Schweich. Die L 141 gehört zur Bedarfsumleitungsstrecke der BAB A 1.

Der Moselradweg führt von Schloss Thorn kommend, über Schweich und Longuich weiter bis Koblenz. Bei Schweich führt er über die Moselbrücke. Ein weiterer Radweg quert die L 145 an einer unübersichtlichen Stelle und führt dann weiter entlang der Mosel. Im Rahmen der Neuplanung sollen die Radwege verkehrssicher an die Kreisverkehrsplätze angebunden und über die neue Moselbrücke miteinander verknüpft werden.

Nach dem Entwurf des neuen regionalen Raumordnungsplans Region Trier (Stand: Januar 2014, RROPneu-E) ist die L 141 als regionale Straße ausgewiesen. Straßen für den regionalen Verkehr (Kategorie III) verbinden Grundzentren mit Mittelzentren und Grundzentren untereinander. Darüber hinaus dienen sie der Anbindung von Grundzentren, Zentren überregionaler/ regionaler Erholungsgebiete und von wichtigen Verkehrsverknüpfungspunkten an höher-rangige Verbindungen. Gem. dem regionalen Raumordnungsplan Region Trier 1985, Teilfortschreibung 1995 (RROP) befindet sich die geplante Maßnahme im Schwerpunktbereich der weiteren Fremdenverkehrsentwicklung. Die vorliegend festgestellte Planung wurde mit der SGD Nord als oberer Landesplanungsbehörde abgestimmt und steht mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung in Einklang.

Zur Ermittlung der derzeitigen und zukünftigen Verkehrsbelastung im Zuge der L 141 wurde vom Ingenieurbüro VERTEC im Jahre 2014 die Verkehrsuntersuchung „Neubau L 141, Moselbrücke Schweich“ durchgeführt. Diese Untersuchung wurde im Zuge des weiteren Planungsverfahrens aktualisiert und fortgeschrieben („Aktualisierung Prognose-Planfall 2030“).

Danach wird für die Moselbrücke im Zuge der L 141 für das Prognosejahr 2030 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von ca. 19.000 Kfz/ 24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 440 Fahrzeugen pro 24 h prognostiziert.

Die Ergebnisse und eine detaillierte Ausarbeitung der einzelnen Analysemodelle und Planfälle sind der Unterlage 22, die Bestandteil der offen gelegten Planunterlagen war, zu entnehmen (s. Kapitel A, AX, Nr. 36). Gem. den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung ist aus verkehrplanerischer Sicht ein funktionierendes Verkehrssystem mit leistungsfähigen Knotenpunkten in den Anbindungen an die Moselbrücke nachgewiesen worden.

- Planungsvarianten/ Vorzugsvariante

Im Untersuchungsgebiet wurden fünf Brückenvarianten untersucht:

- Variante 1: Brückenneubau am bestehenden Standort bei Mosel-km 178,10
- Variante 2: Brückenneubau in etwa mittig zwischen der vorhandenen Moselbrücke und der Autobahnbrücke der BAB A 1 bei Mosel-km 177,93
- Variante 3: Brückenneubau in einem Abstand von ca. 25 m parallel zur vorhandenen Autobahnbrücke der BAB A 1 bei Mosel-km 177,77
- Variante 4: Brückenneubau direkt neben der bestehenden Moselbrücke bei Mosel-km 178,1
- Variante 5: Brückenneubau westlich der vorhandenen Moselbrücke bei Mosel-km 178,88 im Bereich der Anschlussstelle A 602 – L 145, Schweich

Weitere Brückenstandorte sind zwischen der Ortslage Schweich-Issel und der bestehenden Moselbrücke nicht möglich, weil zwischen der Autobahn A 602 und der Mosel kein ausreichender Platz für die Anschlussknotenpunkte zur Verfügung steht. Zwischen der Autobahnbrücke der A 1 und der Ortslage Longuich wird die Höhensituation wieder ungünstiger, sodass auch hier kein geeigneter Standort zu finden ist. Der Untersuchungsraum liegt in einem durch Rechtsverordnung festgelegten Überschwemmungsgebiet der Mosel.

Eine detaillierte Beschreibung der untersuchten 5 Varianten ist den S. 8 ff des Erläuterungsberichts, Deckblatt, zu entnehmen (s. Kapitel A, AIX Nr. 1). Nach Abwägung aller Belange stellte sich Variante 4 als Vorzugsvariante heraus und wurde der weiteren Planung zugrundegelegt.

Im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie wurden die beiden Varianten 3 (Brücke parallel zur Autobahnbrücke A 1) und 4 (parallel zum aktuellen Standort) in ihren Umweltauswirkungen

verglichen. Hierbei wurde die Variante 4 als Vorzugsvariante ermittelt, da sich für alle Schutzgüter bei der Variante 3 größere negative Auswirkungen ergeben als bei Variante 4 (vgl. hierzu Unterlage 19.3, Kapitel A, AX Nr. 25).

Die im Erläuterungsbericht und im UVP-Bericht dargelegten Gründe zur Variantenauswahl sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und nachvollziehbar. Im weiteren Verlauf des Anhörungsverfahrens haben sich keinerlei Anhaltspunkte dafür ergeben, dass einer anderen Variante der Vorzug zu geben sei. Die Wahl der Variante 4 als Grundlage für die vorliegend festgestellte Planung ist daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sachgerecht erfolgt.

- Planungskonzeption

Die neue Moselbrücke im Zuge der L 141 wird unmittelbar östlich neben der vorhandenen Brücke im Abstand von rd. 10 – 14 m flussabwärts errichtet. Das Bauwerk erhält eine Gesamtlänge von ca. 212,6 m (Bogenbrücke 132,1 m, Vorlandbrücke 80,5 m).

Der Knotenpunkt L 145 / L 141 am südlichen Brückenkopf wird zu einem Kreisverkehrsplatz umgestaltet. Er erhält einen Außendurchmesser von 38 m mit einer Kreisfahrbahnbreite von 9 m, aufgeteilt in 7 m Fahrbahn und einem 2 m breiten befestigten Innenring zur Abwicklung der Schleppkurven für den Schwerverkehr. Der Anschlussast der L 145 aus Richtung Trier kommend, wird mit einer Ausbaulänge von rund 120 m an den Kreisverkehrsplatz angeschlossen. Durch die Verschiebung des Anschlusspunktes wird eine Angleichung der Böschung zum Moselufer hin notwendig. Der östliche Anschluss der L 145 (aus Richtung Longuich kommend) wird auf einer Ausbaulänge von ca. 55 m an den neuen Kreisverkehrsplatz angeschlossen.

Der bestehende Kreisverkehrsplatz am nördlichen Brückenkopf B 53/ L 141, dessen Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht ist, wird zum Turbo-Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 50 m umgestaltet. Die Anschlussäste der B 53 aus Richtung Mehring werden auf ca. 160 m und aus Richtung Issel auf ca. 80 m der neuen Geometrie des Knotenpunktes angepasst. Die Moselvorlandbrücke erhält eine 2-spurige Zufahrt in den Turbo-Kreisverkehrsplatz.

Die Erneuerung des Anschlussastes der L 141 (Brückenstraße) in Richtung Schweich erfolgt mit einer Ausbaulänge von ca. 40 m. Die Anschlussäste der B 53 und der L 141 (Brückenstraße) erhalten eine Mittelinsel mit einer Mindestbreite von 2,50 m, Zufahrtsspuren in einer Breite von 4,00 m und Ausfahrtsspuren in einer Breite von 4,50 m.

Die Moselbrücke erhält im Bereich der Vorlandbrücke eine zweistreifige Zufahrt von je 4,00 m Fahrbahnbreite zum Kreisverkehrsplatz Nord und eine einstreifige Ausfahrt mit 4,00 m Fahrbahnbreite in Richtung der L 145. Die Richtungsfahrbahnen sind durch eine 1,00 m breite Sperrfläche voneinander getrennt. Die Breite der Kreisfahrbahn des Kreisverkehrsplatzes Nord beträgt 5,00 m und wird in der südlichen Hälfte als Turbokreisel mit einer 5,00 m breiten Zusatzspur ausgebaut.

Im Rahmen des Ersatzneubaus der Moselbrücke Schweich werden auch die im Planungsreich verlaufenden Moselradwege verkehrsgerecht verbunden. Der am südlichen Moselufer verlaufende Moselradweg aus Richtung Longuich kommend wird in Höhe der A 1-Brücke zur L 145 geführt und im weiteren Verlauf als Rad- und Gehwegverbindung mit einem Trennstreifen von 1,25 m parallel zur L 145 in Richtung des Kreisverkehrsplatzes Süd ausgebaut.

Die Radwegeverbindung der L 145 von Kenn wird mit einer Breite von 2,50 m am Kreisverkehrsplatz Süd zur Querungsstelle im Ast Longuich vorbeigeführt. Am Kreisverkehrsplatz verläuft der Geh- und Radweg über die Brücke in einer Breite von ca. 3,50 m in Richtung Schweich. Im weiteren Verlauf, vorbei am Kreisverkehrsplatz Schweich, wird der Geh- und Radweg am südlichen Fahrbahnrand der B 53 entlang in Richtung Mehring zur bestehenden Zufahrt des Campingplatzes ausgebaut und über die Zufahrt mit dem Radfernweg verbunden. Über die Querungshilfe im Ast Richtung Mehring wird der geplante Radweg zudem an das bestehende Radwegenetz der B 53 in Richtung Issel angeschlossen.

Die bestehende Zufahrt zum Campingplatz / Yachthafen kann während der Bauzeit nicht genutzt werden. Zur Erschließung des Campingplatzes und des Yachthafens wird daher an der B 53 bei ca. Station Str.-Km 0,614 eine temporäre Linksabbiegespur auf einer Länge von ca. 115 m hergestellt. Die Stadt Schweich beabsichtigt, hier in eigener Zuständigkeit eine dauerhafte Zufahrt zum Yachthafen/ Campingplatz mittels Bebauungsplan zu schaffen. Auf die Auflagenregelung Nr. 5 in Abschnitt C, CVI dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die bestehenden Busbuchten an der B 53 (Richtung Mehring) und an der L 145 (Trierer Straße) werden im Zuge der Baumaßnahme erneuert und barrierefrei ausgebaut.

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

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst kraft seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 VwVfG auch alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen und Befreiungen. Mit eingeschlossen ist auch die gem. § 9 Abs. 8 FStrG erforderliche Ausnahmegenehmigung für die Errichtung des südlichen Kreisverkehrsplatzes innerhalb der Anbauverbotszone der BAB A 602 gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG. Eine Ausnahme von den Anbauverboten des § 9 Abs. 1 FStrG kann gem. § 9 Abs. 8 FStrG dann erteilt werden, wenn die Durchführung des Anbauverbots im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder wenn das Wohl der Allgemeinheit die Abweichung erfordert. Im vorliegenden Fall ist die Herstellung des Kreisverkehrsplatzes zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich, da hierdurch die Verkehrssicherheit im Einmündungsbereich der Landesstraßen L 145 und L 141 wesentlich erhöht und der Verkehrsfluss verbessert wird. Dem Straßenbaulastträger konnte daher zulässigerweise eine Ausnahmegenehmigung in Kapitel A, AVII, erteilt werden.

Die mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Planung wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde nach Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange als ausgewogen erach-

tet. Die vorliegende Planung ist aufgrund der bereits dargelegten Fakten im Interesse der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten, da sie zur Aufrechterhaltung einer wichtigen Verkehrsverbindung über die Mosel sowie zu einer wesentlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in Privateigentum konnten auf ein zur Verwirklichung der Planungszielsetzung unbedingt erforderliches Mindestmaß reduziert werden. Die vorliegende Planung ist objektiv erforderlich und geeignet, eine bestehende wichtige Verkehrsverbindung über die Mosel auch in Zukunft zu gewährleisten, die derzeit bestehenden mangelhaften Zustände dauerhaft zu beseitigen und so zu einer Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beizutragen.

Einwendungen zu planerischen Belangen

Von der Stadt Schweich, der Verbandsgemeinde Schweich, den Ortsgemeinden Kenn und Longuich, sowie verschiedenen Privatpersonen wurde gefordert, die neue Moselbrücke einschließlich der rechts- und linksseitigen Anbindung an die vorhandene bzw. noch künftig herzustellende Infrastruktur im Bereich der Fuß- und Radwege barrierefrei und kreuzungsfrei auszuführen. Es wurde vorgeschlagen, die Brücke beidseitig (Oberstrom und Unterstrom) jeweils mit Rad- und Fußweg, in zukunftsfähig ausreichender Breite und Gestaltung, zu errichten. Seitens der Stadt Schweich wurde ferner angeregt, die vorgesehene Wegführung zum Stefan-Andres-Schulzentrum/ Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium (DBG) zu überdenken. Die ausgewiesene Route suggeriere zwar in der Theorie Sicherheit für die Schülerinnen und Schüler, die vorwiegend aus Longuich kommen, in der Praxis würde aber kaum ein Schüler über die Brücke fahren, dann flußabwärts entlang der B 53 bis zur derzeitigen Zufahrt zum Fährturn/Campingplatz radeln, um dann wieder flußaufwärts bis zur Unterführung der B 53 bei der Caritas-Sozialstation zu fahren, damit er von dort das Stefan-Andres-Schulzentrum/ DBG erreicht. Hier wurde eine praxisgerechtere Verkehrsführung gefordert, um den Schul(rad)weg sicherer zu machen.

Die Planunterlagen sehen einen 3,75 m breiten Rad- und Gehweg auf der stromabwärts gelegenen Seite der Brücke vor. Auf der stromaufwärts gelegenen Seite ist ein 2,25 m breiter Gehweg vorgesehen (jeweils inklusive Geländer).

Der Straßenbaulastträger hat in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass es aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht erforderlich sei, auch auf der oberstromigen Brückenseite einen Geh- und Radweg herzustellen. Die Forderung nach gemeinsamen Rad- und Gehwegen auf beiden Brückenseiten (mit dann je 3,00 m Breite) sei zwar grundsätzlich nachvollziehbar, ihr könne jedoch schon aus Verkehrssicherheitsgründen aufgrund der gefährlichen Querung am südlichen Kreisverkehrsplatz nicht entsprochen werden. Die Forderung, Radverkehr auch auf der oberstromigen Brückenseite zuzulassen, sei wegen der notwendigen Querung der stark belasteten L 145 am südlichen Kreisverkehrsplatz und des stark belasteten Astes der B 53 (Richtung Issel) am nördlichen Kreisverkehrsplatz weitaus unsicherer, als die geplante unterstromige Variante. Zudem würde die Leistungsfähigkeit des südli-

chen Kreisverkehrsplatzes durch die Querungen, gerade in den Stoßzeiten, negativ beeinträchtigt. Es wurde erläutert, dass der Bau einer Unterführung aus Gründen der Machbarkeit und zusätzlicher Umwegigkeit für die Radfahrer ausscheide.

Bei dem geplanten unterstromigen Rad- und Gehweg am nördlichen Kreisverkehrsplatz könnten Radfahrer/innen den weniger belasteten Ast der B 53 (Richtung Mehring) und der L 141 in Schweich sicherer queren oder den geringfügigen Umweg über die Rampe nehmen, um zur Schule zu gelangen. Aus Sicht des Straßenbaulastträgers sei daher ein einseitiger, unterstromiger Rad- und Gehweg zur Abwicklung des Radverkehrs ausreichend dimensioniert. Die vorgesehene Planung beinhalte ein sicheres Angebot auch für die Schülerverkehre in und aus Richtung des Schul- und Freizeitzentrums. Mit Blick auf die Anregung der Stadt Schweich, die Wegführung zum Stefan-Andres-Schulzentrum/ Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium (DBG) zu überdenken, wurde ausgeführt, dass die wegweisende Beschilderung so angepasst und erweitert wird, dass Schüler/innen, die mit dem Rad über die Moselbrücke zum Schulzentrum fahren, den Weg fahren können, ohne eine klassifizierte Straße zu benutzen. Aber auch wenn die Schüler/innen dieses Angebot nicht annehmen würden und einen direkteren Weg wählen, könnten die Überquerungshilfen im Zuge der B 53 und der L 141 im Bereich der Zufahrten zum nördlichen Kreisverkehrsplatz genutzt werden, um sicher zu dem nördlich der B 53 bereits vorhandenen Geh- und Radweg Richtung Schulzentrum zu gelangen.

Im Erörterungstermin am 14.06.2022 in Schweich wurden die Argumente für und gegen einen weiteren Rad- und Gehweg auf der oberstromigen Seite der neuen Moselbrücke diskutiert. Von Seiten des Straßenbaulastträgers wurde dargelegt, dass der vorgesehene unterstromige Rad- und Gehweg eine komplett sichere Führung des Radfahrer- und Fußgängerverkehrs gewährleisten würde, da keine Straßen gequert werden müssten. Der notwendige Umweg von ca. 200 – 400 m sei minimal und aus Sicherheitsgründen auf jeden Fall zu bevorzugen. Die beiden Kreisverkehrsplätze seien hochbelastet und es wäre unverantwortlich, Radfahrer und Fußgänger über die dortigen Äste zum Queren der Straßen zu leiten. Ein zweiter Radweg auf der oberstromigen Seite wäre wegen der Lage an der Mosel baulich nur schwer umsetzbar. Im Rahmen des Planungsprozesses seien verschiedene Varianten für die Führung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs untersucht worden; unter Sicherheitsaspekten sei die in der vorliegenden Planung gewählte Variante die Beste.

Von Seiten der Einwender wurde argumentiert, dass die vorgesehene Rad- und Gehwegführung vor allem aus Gründen der Umwegigkeit voraussichtlich nicht akzeptiert werden würde. Die Forderung nach Herstellung eines Rad- und Gehwegs auch auf der oberstromigen Seite der Moselbrücke wurde aufrechterhalten.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich im Ergebnis der nachvollziehbaren Argumentation des Straßenbaulastträgers an. Die Forderungen nach Herstellung eines weiteren Rad- und Gehwegs auf der oberstromigen Seite der neuen Moselbrücke werden daher zurückgewiesen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Rad- und Gehwegführung, die in den Planunterlagen vorgesehen ist, ausreichend und geeignet, sowohl den Fußgänger- als auch den Radverkehr sicher abzuwickeln. Derzeit müssen Radfahrer auf der Brücke wegen der

nicht ausreichend breiten Brückenkappen die Fahrbahn benutzen, die dort sehr stark belastet ist. Das neue Brückenbauwerk erhält nun auf der unterstromigen Seite einen 3,75 m breiten Rad- und Gehweg und auf der oberstromigen Seite einen 2,25 m breiten Gehweg (jeweils inklusive Geländer). Fußgänger/innen und Radfahrer/innen werden durch eine geeignete Beschilderung zum Geh- oder Radweg geleitet, so dass eine insgesamt verkehrssichere Lösung angeboten wird. Radfahrer/innen müssen auf der Brücke und für die Verbindungen von der Brücke Richtung Schweich und auf der Longuicher Seite nicht mehr die Fahrbahn benutzen. Die Planung trägt daher zu einer erheblichen Steigerung der Verkehrssicherheit bei.

Gegen die Herstellung eines Rad- und Gehwegs auf der oberstromigen Seite spricht neben den in der Stellungnahme des Straßenbulasträgers genannten Argumenten unter anderem auch die Tatsache, dass die Herstellung einer von den Einwendern im Bereich des südlichen Kreisverkehrsplatzes geforderten Tunnelierung zur Schaffung einer kreuzungsfreien Wegeverbindung für Radfahrer aus Richtung Riol/ Longuich in Richtung Kenn/Trier oder umgekehrt nur mit unverträglich hohem Aufwand zu realisieren wäre.

Gegenüber der heutigen Situation, bei der noch eine Vorlandbrücke existiert, müsste das Widerlager zurückgesetzt und mit dem neuen Kreisverkehrsplatz verschmolzen werden. Selbst wenn man mit einem enormen technischen und wirtschaftlichen Aufwand einen konstruktiven Durchbruch o.ä. schaffen würde, der auch noch wasserschiffahrts- und wasserwirtschaftlich genehmigungsfähig wäre, müsste man mit einer Rampe ca. 7,60 m Höhenunterschied überwinden, was einen erheblichen Umweg nach sich ziehen würde. Eine Radverkehrsführung über die im Zuge der L 145 vorgesehene Überquerungshilfe im extrem verkehrsbelasteten Ast auf der Seite in Richtung Kenn ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit nicht vertretbar. Eine nochmalige Unterführung für Radfahrer könnte theoretisch, wegen der abnehmenden Höhenverhältnisse, nur etwa unterhalb der Überquerungshilfe angeordnet werden, wofür auf der Bergseite bei ca. 6 % Neigung eine über 100 m lange Betonrampe mit Stützmauern rechts und links vorgesehen werden müsste. Selbst wenn man den unwahrscheinlichen Fall unterstellen würde, dass die Autobahn GmbH des Bundes ein solches Bauwerk neben der Schweicher Hangbrücke (A 602) überhaupt dulden würde, entstünde eine „Käfigführung“ der Radfahrer, die mit dem Umweg der neuen Rampe sogar dazu führen dürfte, dass sie gar nicht angenommen würde. Außerdem müsste zusätzlich noch parallel eine Radwegeverbindung „Longuich/ Kirsch – Kenn“ angeordnet werden, wo ohnehin schon kein Freiraum mehr zur Verfügung steht.

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass bei der vorgesehenen plangleichen Führung der Radfahrer unter Nutzung der Überquerungshilfe über den deutlich schwächer belasteten Ast der L 145 auf der Seite Kirsch eine relativ sichere Führung der Radfahrer aus und nach Kenn entsteht. Radfahrer aus Richtung Longuich (inkl. Kirsch), Riol und Fell müssen von und in Richtung Schweich gar keine Überquerungshilfe befahren.

Es ist zwar richtig, dass die in den Planunterlagen vorgesehene Führung des Radverkehrs einen geringfügigen Umweg im Bereich der Rampe „Campingplatz“ vorsieht; dieser Umweg ist jedoch durch den Sicherheitsgewinn gerechtfertigt, der dadurch entsteht, dass keine stark

belasteten Straßen gequert werden müssen. Da von Seiten des Straßenbaulastträgers außerdem geplant ist, die Radwegführung nicht wie bisher geplant entlang der Mosel, sondern direkt am Widerlager vorbei und entlang des Böschungsfußes am Damm zu führen (s. hierzu die entsprechende Auflagenregelung Nr. 4 in Kapitel C, CV dieses Beschlusses), wird die Führung des Radverkehrs im Rahmen der Bauausführung noch optimiert.

Ein zusätzlicher Rad- und Gehweg auf der oberstromigen Seite der neuen Moselbrücke ist daher nicht erforderlich; die diesbezüglichen Forderungen werden zurückgewiesen.

V. Entwässerung/ Gewässerschutz

Im Zuge des Ersatzneubaus der L 141 werden verschiedene wasserwirtschaftliche Maßnahmen erforderlich. Danach stellt sich die Entwässerungssituation wie folgt dar:

Das Straßenoberflächenwasser wird weitestgehend in Bordrinnen gefasst und über Kanäle in die Mosel eingeleitet. Die Nebenstraßen und Wege werden breitflächig über das Bankett entwässert und über die belebte Bodenzone der Versickerung im Moselvorland zugeführt. Das im Süden anfallende Außengebietswasser wird über die v. g. Kanäle abgeleitet. Die im Außengebiet liegende Bundesautobahn A 602 hingegen wird, wie derzeit, direkt in die Mosel entwässert.

Für die Abflussbereiche 1 und 2 rechts- und linksseitig der Mosel ist jeweils eine Einleitstelle geplant (Einleitstellen E1 und E2). Das Straßenabwasser wird vorher jeweils in einem Absetzbecken behandelt (Absetzbecken 1 und 2). Die Einleitungen in die Mosel erfolgen strömungsgünstig, indem die ankommenden Kanäle abgewinkelt werden. Zur Überwindung der Höhenunterschiede zwischen den parallel zur Mosel verlaufenden Straßen und dem Moselvorland sind Absturzschächte vorgesehen (Schächte mit innenliegender Verfallung). Die Abflussbereiche 3 und 4 werden wie bisher an die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen angeschlossen (Übergabepunkte ÜP3 und ÜP4).

Folgende Einzugsgebiete werden breitflächig über das Bankett entwässert: S1.0, S2.01, S2.02, S2.03, S2.04, S2.05, S2.06, S3.0 und S5.0 (Abflussbereich 5).

V.1 Gewässerbenutzung

Die geplante Baumaßnahme beruht auf einem Entwässerungskonzept, das sowohl eine breitflächige Entwässerung über die Bankette als auch eine gesammelte Einleitung über die Einleitstellen E 1 und E 2 in das Oberflächengewässer Mosel beinhaltet. Somit werden die Benutzungstatbestände im Sinne von § 9 WHG erfüllt und bedürfen daher einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

Für die 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, AIV dieses Beschlusses). Die Erlaubnis konnte von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens nach § 12 WHG erteilt wer-

den, da mit dem Straßenbauvorhaben nach Maßgabe der dem Vorhabenträger erteilten Auflagen und Nebenbestimmungen (vgl. Kapitel C, CIII dieses Beschlusses) keine schädlichen Gewässeränderungen 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 Maßnahmen in Schutzgebieten:

Das Straßenbauvorhaben liegt im durch Rechtsverordnung geschützten Überschwemmungsgebiet der Mosel. 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.

Die gem. § 78 Abs. 5 WHG bzw. § 5 Abs. 2 der „Verordnung zur Feststellung des Überschwemmungsgebietes an der Mosel“ erforderlichen Voraussetzungen liegen vor. Die vom Vorhabenträger vorgelegte gutachterliche Untersuchung „Wasserspiegellagenberechnung Mosel“ vom 01.03.2021 kam zu dem Ergebnis, dass keine signifikante Veränderung des Wasserstands und der Abflusssdynamik im Bereich der geplanten Ausbaumaßnahme feststellbar ist. Die für die Planänderung im Bereich der Brücke ergänzend in Auftrag gegebene „Gutachterliche Stellungnahme - Verschiebung Pfeilerstandorte“ vom 09.02.2023 bestätigte, dass durch die geplante Pfeilerverschiebung keine nachteiligen Wasserspiegellagenanhebungen für umliegende Siedlungsflächen verursacht werden. Die geplante Maßnahme steht mit den Regelungen des § 78 WHG im Einklang.

Durch das Vorhaben entsteht zwar ein auszugleichender Retentionsraumverlust von 1.320 m³. Dieser kann jedoch – in Abstimmung mit der SGD Nord, Regionalstelle WAB, der Stadt Trier und der Wasserschiffahrtsverwaltung Trier - im Rahmen der Retentionsmaßnahme „Flussauenkonzept in der Ehranger Flur“ ausgeglichen werden.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Gutachten als sachgerecht und schließt sich ihnen vollinhaltlich an. Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Obere Wasserbehörde, hat mit Schreiben vom 29.06.2021 und 15.02.2024 bei Beachtung einiger Nebenbestimmungen das wasserrechtliche Einvernehmen erteilt. Somit liegt auch die gem. § 5 Abs. 3 der Rechtsverordnung erforderliche Genehmigung der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord für die Anpflanzung von Bäumen vor.

Die erforderlichen Nebenbestimmungen wurden dem Baulastträger in Kapitel C, CIII, verbindlich auferlegt. Im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss konnte daher zulässigerweise eine entsprechende Ausnahmeregelung für die Durchführung des Vorhabens im Überschwemmungsgebiet der Mosel erteilt werden (s. Kapitel A, AIV).

Festgesetzte Wasserschutzgebiete oder Heilquellenschutzgebiete sind nicht betroffen.

V.3 Anlagen 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 notwendige Genehmigung sowohl für die Herstellung des neuen Brückenbauwerks Nr. 6106 650 als auch den Abriss des vorhandenen Bauwerks Nr. 6106 533 im Sinne der vorgenannten Vorschriften erteilt (siehe Kapitel A, AIV, dieses Beschlusses).

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

V.4 Wasserrahmenrichtlinie

1. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Umweltzielen der WRRL und den Bewirtschaftungszielen des WHG

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

1.1 Rechtlicher Rahmen

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

Die in den §§ 27 und 47 WHG normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote wurden zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii, Buchst. b Ziff. I bis iii der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000

zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1 - Wasserrahmenrichtlinie) - WRRL - in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen. Die in den §§ 31 und 47 WHG eröffneten Ausnahmen gehen auf die entsprechenden Ausnahmeregelungen in Art. 4 Abs. 6 bis 8 WRRL zurück. Die Bestimmungen in Art. 4 Abs. 6 WRRL beschreiben Ausnahmen für eine vorübergehende Verschlechterung des Zustandes von Wasserkörpern. Art. 4 Abs. 7 WRRL eröffnet weitergehende Ausnahmen von den in Art. 4 Abs. 1 a) und b) WRRL beschriebenen Umweltzielen.

Die im WHG zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 WRRL normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote sind keine bloßen Zielvorgaben für die Gewässerbewirtschaftung. Sie haben vielmehr verbindlichen Charakter auch für die Zulassung von Vorhaben. Infolgedessen müssen Sie bei der Zulassung eines Projekts - auch im Rahmen der Planfeststellung eines (fern-)straßenrechtlichen Vorhabens nach § 17 FStrG - beachtet werden. Die Genehmigung für ein Vorhaben ist danach - vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme - zu versagen, wenn eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers zu erwarten ist oder der gute Zustand bzw. das gute ökologische Potenzial und der gute chemische Zustand eines Oberflächenwasserkörpers zum maßgeblichen Zeitpunkt nach WRRL nicht erreicht werden können. Gemäß dem in Art. 4 Abs. 1 WRRL und den §§ 27 und 47 WHG normierten Prüfmaßstab liegt eine Verschlechterung des Zustandes vor, wenn sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinn des Anhangs V der WRRL um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Befindet sich die betreffende Qualitätskomponente bereits aktuell in der niedrigsten Stufe, dann stellt jede Verschlechterung dieser Qualitätskomponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers dar.

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

Den vorbeschriebenen gemeinschaftsrechtlichen (Art. 4 WRRL) sowie bundeswasserrechtlichen (§§ 27 ff. und 47 ff. WHG) Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz trägt die vorliegende Zulassungsentscheidung Rechnung. Die Planung verstößt weder gegen das dort normierte Verschlechterungsverbot für Oberflächengewässer und das Grundwasser noch läuft sie dem Verbesserungsgebot für diese Gewässer bzw. das Grundwasser zuwider. Mit Blick auf die konkrete planerische Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens, unter Berücksichtigung der hierbei getroffenen technischen Vorkehrungen sowie unter Beachtung der im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserfachbehörden im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss ergänzend erteilten wassertechnischen Auflagen und Nebenstimmungen sind anlage-, bau- und betriebsbedingte schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässeränderungen auszuschließen. Projektwirkungen, die sich in rechtserheblicher Weise schädlich auf die in Art. 4 WRRL bzw. §§ 27 und 47 WHG benannten Umweltziele auswirken würden, sind

weder in Bezug auf Oberflächengewässerkörper hinsichtlich deren ökologischen und chemischen Zustands noch im Hinblick auf den mengenmäßigen oder chemischen Zustand von Grundwasserkörpern zu erwarten.

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen seines Vorhabens auf die im Planbereich vorhandenen Oberflächengewässer und das Grundwasser hinreichend geprüft. Hierzu kann insbesondere auf das Deckblatt „Wassertechnische Untersuchungen“ vom 18.12.2023 (s. Unterlage 18.1 A, Kapitel A, AX, Nr. 21 dieses Planfeststellungsbeschlusses) sowie die Unterlage 18.2 „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ vom 01.03.2021 (s. Kapitel A, AX, Nr. 22 dieses Beschlusses) verwiesen werden. Dort sind für das Schutzgut Wasser die relevanten Bestandsdaten für die Ermittlung der Umweltauswirkungen dargelegt worden. Die Aufarbeitung der Bestandssituation umfasst eine hinreichende Beschreibung der Bestandssituation, eine Bestandsbewertung, eine Beschreibung der Vorbelastungen und der Wirkfaktoren des Straßenbauvorhabens sowie eine Beschreibung der entsprechenden wassertechnischen (Schutz-)Maßnahmen sowie eine Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens.

In den entwässerungstechnischen Planunterlagen sind noch die „RAS-Ew 2005“ sowie das „Merkblatt DWA-M 153“ erwähnt, die zum Zeitpunkt der Erstellung der Planung gültig waren. Diese wurden jedoch zwischenzeitlich durch die Vorgaben der „Richtlinien für die Entwässerung an Straßen“ (REwS 2021) in Verbindung mit dem „Merkblatt DWA-A-102“ ersetzt. Eine Überprüfung der entwässerungstechnischen Planung durch den Vorhabenträger hat jedoch ergeben, dass durch die Einführung der REwS 21 keine Änderung an dem vorgesehenen Entwässerungskonzept erforderlich ist.

Die durch das Vorhaben betroffenen Wasserkörper (Grund- und Oberflächenwasserkörper) wurden identifiziert. Ebenso wurde auch der Zustand der Oberflächenwasserkörper und des Grundwassers ausreichend beschrieben. Dem Vorhaben liegt auch eine hinreichende Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die im Wirkungsbereich der Planung vorkommenden Oberflächengewässer und das Grundwasser zugrunde.

Nach den Ausführungen im „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ befinden sich im Planungsbereich die Oberflächenwasserkörper „Untere Mosel“ und „Föhrenbach“ sowie der Grundwasserkörper „Mosel, RLP,2“.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass sich für den Oberflächenwasserkörper „Föhrenbach“ keine nachhaltigen Veränderungen ergeben. Bei Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen und Einhaltung der einschlägigen Schutzvorschriften sind keine projektbezogenen Wirkungen auf diesen Oberflächenwasserkörper zu erwarten.

Auch auf den betroffenen Oberflächenwasserkörper „Untere Mosel“ (Fließgewässer) sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten bzw. werden durch die Einrichtung von Absetzbecken und breitflächiger Versickerung ausgeglichen. Das vorliegend festgestellte Vorhaben steht dem Verbesserungsgebot und dem Nicht-Verschlechterungsverbot nicht entgegen. Es werden auch keine Maßnahmen des Bewirtschaftungsplans in ihrer Umsetzung behindert; die Maßnahme steht daher der festgelegten Zielerreichung der Bewirtschaftungsziele nicht entgegen.

Im Hinblick auf den betroffenen Grundwasserkörper „Mosel“ wurde ausgeführt, dass davon auszugehen ist, „dass sich der chemische und mengenmäßige Zustand des betroffenen Grundwasserkörpers „Mosel“ aufgrund der Wirkfaktoren des Vorhabens nicht verschlechtert. Die Zielerreichung ist mengenmäßig bereits erfolgt, chemisch noch nicht erreicht (Zielerreichung voraussichtlich 2027).“

Insgesamt konnte daher festgestellt werden, dass das Vorhaben „L 141, Ersatzneubau Moselbrücke Schweich“ mit den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar ist.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Ergänzend hat die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde dem Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss in Kapitel C, CIII, noch verschiedene Auflagen erteilt.

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

Die Planfeststellungsbehörde erachtet den Fachbeitrag, der die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den wasserrechtlichen Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG sowie der Wasserrahmenrichtlinie bestätigt, als sachgerecht. Diese Bewertung findet im Übrigen auch darin ihre Bestätigung, dass seitens der Oberen Wasserbehörde als zuständiger Wasserfachbehörde das Einvernehmen zu der Planung erteilt wurde. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass durch die Planung keine schädlichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Wasser“ im Sinne von Art. 4 WRRL und der §§ 27 und 47 WHG verursacht werden. Die vorliegende Zulassungsentcheidung trägt den unter vorstehender Nummer 1.1 beschriebenen gemeinschaftsrechtlichen (Art. 4 WRRL) sowie bundeswasserrechtlichen (§§ 27 ff. und 47 ff. WHG) Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz Rechnung. Sie verstößt weder gegen das dort normierte Verschlechterungsverbot für Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper noch läuft sie dem Verbesserungsgebot für diese Wasserkörper bzw. Grundwasserkörper zuwider. Mit Blick auf die konkrete planerische Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens, unter Berücksichtigung der hierbei getroffenen technischen Vorkehrungen sowie unter Beachtung der im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserfachbehörden im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss ergänzend erteilten wassertechnischen Auflagen und Nebenstimmungen sind anlage-, bau- und betriebsbedingte schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen auszuschließen. Projektwirkungen, die sich in rechtserheblicher Weise schädlich auf die in Art. 4 WRRL bzw. §§ 27 und 47 WHG benannten Umweltziele auswirken würden, sind hiernach unter Berücksichtigung des bei dieser Bewertung anzuhaltenden Bewertungsmaßstabes weder in Bezug auf Oberflächenwasserkörper hinsichtlich deren ökologischen

und chemischen Zustands noch im Hinblick auf den mengenmäßigen oder chemischen Zustand von Grundwasserkörpern zu erwarten.

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

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

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

§ 31 WHG eröffnet Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen für Oberflächengewässer. Wird bei einem oberirdischen Gewässer der gute ökologische Zustand nicht erreicht oder verschlechtert sich sein Zustand, verstößt dies gemäß § 31 Abs. 2 WHG nicht gegen die Bewirtschaftungsziele nach den § 27, wenn dies auf einer neuen Veränderung der physischen Gewässereigenschaften oder des Grundwasserstands beruht, die Gründe für die Veränderung von übergeordnetem öffentlichen Interesse sind oder wenn der Nutzen der neuen Veränderung für die Gesundheit oder Sicherheit des Menschen oder für die nachhaltige Entwicklung größer ist als der Nutzen, den die Erreichung der Bewirtschaftungsziele für die Umwelt und die Allgemeinheit hat, die Ziele, die mit der Veränderung des Gewässers verfolgt werden, nicht mit anderen geeigneten Maßnahmen erreicht werden können, die wesentlich geringere nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben, technisch durchführbar und nicht mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden sind und alle praktisch geeigneten Maßnahmen ergriffen werden, um die nachteiligen Auswirkungen auf den Gewässerzustand zu verringern. Hinsichtlich zulässiger Ausnahmen von den in § 47 Abs. 1 WHG für das Grundwasser formulierten Bewirtschaftungszielen verweist § 47 Abs. 3 WHG auf die entsprechende Anwendung der Ausnahmeregelungen für Oberflächengewässer in § 31 Abs. 2 WHG.

Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen kann ein Vorhaben selbst wenn es negative Auswirkungen im Sinne von Art. 4 Abs. 1 a) oder b) der WRRL bzw. der §§ 27 und 47 WHG entfalten würde, dennoch zulässig sein (EuGH Urt. vom 11. September 2012, C-43/10, juris, Rdnr. 67 ff.; Urt. vom 04. Mai 2016, C-346/14, juris, Rdnr. 65). Der europäische Gesetzgeber hat mit der Normierung der vorstehend genannten Ausnahmevoraussetzungen in Art. 4 Abs. 7 WRRL eine mit der Abweichungsprüfung bei erheblichen Eingriffen in europäische Schutzgebiete (Art. 6 Abs. 4 FFG-RL, § 34 BNatSchG) oder der Ausnahmeprüfung nach (Art. 12 bis 16 FFH-RL und Art. 5, 9 Vogelschutz-RL, § 45 Abs. 7 BNatSchG) bei Erfüllung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG vergleichbare Ausnahmeregelung auch für das

Wasserregime geschaffen. Die hierbei anzuhaltenden Voraussetzungen sind vom Prüfungsansatz ähnlich wie bei der Ausnahmeprüfung bei unverträglichen Eingriffen in ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder der Vogelschutz-RL (über Art. 7 FFH-RL) oder einer Ausnahmeprüfung im Artenschutz. Diese Ausnahmeregelungen sind Ausdruck des auch im Gemeinschaftsrecht anerkannten Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, der Eingriffe in die europäischen Umweltschutzgüter prinzipiell dann gerechtfertigt sieht, wenn sie durch entsprechende zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt sind, zumutbare Alternativen nicht zur Verfügung stehen und vor diesem Hintergrund der Eingriff in die Schutzgüter angemessen ist. Dieser Gedanke hat erkennbar auch in der Regelung des Art. 4 Abs. 7 WRRL seinen Niederschlag gefunden. Die Mitgliedstaaten verstoßen nach Art. 4 Abs. 7 WRRL (i.V.m. den entsprechenden Bestimmungen in den §§ 31 Abs. 2 und 47 Abs. 3 WHG) somit nicht gegen Art. 4 Abs. 1 a) und b) WRRL, wenn das Nichterreichen eines guten Grundwasserzustandes, eines guten ökologischen Zustands oder gegebenenfalls eines guten ökologischen Potenzials oder das Nichtverhindern einer Verschlechterung des Zustands eines Oberflächen- oder Grundwasserkörpers die Folge von neuen Änderungen der physischen Eigenschaften eines Oberflächenwasserkörpers oder von Änderungen des Pegels von Grundwasserkörpern ist, oder das Nichtverhindern einer Verschlechterung von einem sehr guten zu einem guten Zustand eines Oberflächenwasserkörpers die Folge einer neuen nachhaltigen Entwicklungstätigkeit des Menschen ist und die folgenden Bedingungen erfüllt sind: Es werden alle praktikablen Vorkehrungen getroffen, um die negativen Auswirkungen auf den Zustand des Wasserkörpers zu mindern. Es werden des Weiteren die Gründe für die Änderungen im Einzelnen dargelegt. Die Gründe für die Änderungen sind von übergeordnetem öffentlichem Interesse und/oder der Nutzen, den die Verwirklichung der in Art. 4 Abs. 1 WRRL genannten Ziele für die Umwelt und die Gesellschaft hat, wird übertroffen durch den Nutzen der neuen Änderungen für die menschliche Gesundheit, die Erhaltung der Sicherheit der Menschen oder die nachhaltige Entwicklung. Schließlich können die nutzbringenden Ziele, denen diese Änderungen des Wasserkörpers dienen sollen, aus Gründen der technischen Durchführbarkeit oder aufgrund unverhältnismäßiger Kosten nicht durch andere Mittel, die eine wesentlich bessere Umweltoption darstellen, erreicht werden.

Diese Ausnahmevoraussetzungen wären bei der vorliegenden Straßenplanung erfüllt. Bei der Konzeption der Planung und ihrer technischen Ausgestaltung wurde darauf geachtet, dass die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Zustand der Oberflächengewässer und des Grundwassers so gemindert werden, dass nachteilige Beeinträchtigungen auf den Gewässerzustand bzw. den Zustand des Oberflächen- und Grundwasserkörpers weitestgehend vermieden werden. Zusammen mit den in diesem Planfeststellungsbeschluss zusätzlich angeordneten Schutzmaßnahmen sind somit alle notwendigen praktischen Vorkehrungen getroffen, damit nachteilige Auswirkungen für Oberflächengewässer und das Grundwasser auf ein unvermeidliches Minimum reduziert werden. Dabei wurden alle Möglichkeiten zur Reduzierung der vorhabenbedingten Auswirkungen ausgeschöpft. Sämtliche von den wasserwirtschaftlichen Fachbehörden als fach- und sachgerecht bewerteten Maßnahmen zum Schutz des Wasserhaushalts wurden bei der Planung aufgegriffen und

sind Regelungsgegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Andere bzw. weitere planerische oder technische Optionen, mit denen die Auswirkungen auf den Gewässerzustand noch besser und noch nachhaltiger kompensiert werden könnten, sind nicht ersichtlich. Die letztlich noch verbleibenden Projektauswirkungen wären nur dann vollständig vermeidbar, wenn man auf die Ausführung des vorliegenden Straßenbauvorhabens gänzlich verzichten würde. Im Hinblick auf die Gründe, die den Straßenbaulastträger zu der hier in Rede stehenden Baumaßnahme bewogen haben, und hinsichtlich deren Einzelheiten wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die entsprechenden Darstellungen im festgestellten Deckblatt zum Erläuterungsbericht (s. Kapitel A, AIX, Nr. 1) sowie auf die diesbezüglichen Feststellungen der Planfeststellungsbehörde in Kapitel E, IV dieses Beschlusses verwiesen. Hiernach erweist sich das Vorhaben als „vernünftigerweise geboten“ und damit als erforderlich. Der Träger der Straßenbaulast hat die Landesstraßen gemäß § 11 Abs. 1 Satz 3 LStrG nach seiner Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Mit dem Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich wird der Straßenbaulastträger diesem gesetzlichen Auftrag gerecht.

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

Somit ist festzustellen, dass das Vorhaben nach Art. 4 Abs. 7 WRRL und den Bestimmungen der §§ 31 Abs. 2 sowie 47 Abs. 3 WHG auch dann zulässig wäre, wenn von einer vorhabenbedingten Verschlechterung von Oberflächengewässern oder des Grundwassers im Planbereich bzw. einem Verstoß gegen das Verbesserungsgebot in Bezug auf diese Gewässerbestandteile im Sinne von Art. 4 Abs. 1 a) und/oder b) WRRL bzw. §§ 27 und 47 WHG auszugehen wäre.

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

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass das Straßenbauvorhaben mit den in Art. 4 Abs. 1 WRRL bzw. §§ 27 und 47 WHG beschriebenen wasserrechtlichen Umwelt- und Bewirtschaftungszielen für Oberflächengewässer und das Grundwasser in Einklang steht. Die Planung verstößt weder gegen die dort normierten Verschlechterungsverbote für Oberflächengewässer und das Grundwasser, noch läuft sie dem Verbesserungsgebot für diese Gewässer

bzw. das Grundwasser zuwider. Überdies wäre das Vorhaben auch gemäß den Ausnahmebestimmungen in Art. 4 Abs. 7 WRRL bzw. der §§ 31 Abs. 2 sowie 47 Abs. 3 WHG zulässig, worauf hier jedoch lediglich vorsorglich hingewiesen wird.

VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)

VI.1 Erläuterungen zur Lärmsituation

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

Rechtsgrundlagen und Berechnungsgrundlagen

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach den gesetzlichen Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Weiterhin ist entsprechend §§ 41 ff BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen darüber hinaus durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen, dass hierdurch keine schädlichen oder erheblich belästigenden Lärmeinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt jedoch nur insoweit, als die Kosten einer Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen dürfen. Für den Fall, dass die in der Rechtsverordnung nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG festzulegenden Immissionsschutzgrenzen dennoch überschritten werden, hat nach § 42 BImSchG der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der Anlage als zumutbar anzusehen ist.

Von der Möglichkeit, Immissionsschutzgrenzen festzulegen, hat der Gesetzgeber mit der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) Gebrauch gemacht. Die 16. BImSchV findet gemäß Artikel 1 § 6 und Artikel 3 der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Immissionsschutzgesetzes vom 04. November

2020 (BGBl. 2020, S. 2334) in ihrer bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren Anwendung, da der Antrag auf Verfahrensdurchführung bereits vor Ablauf des 01. März 2021 gestellt worden ist. Dementsprechend dürfen nach § 2 Abs. 1 der genannten Verordnung beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen die folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

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

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

Weiterhin hat der Ordnungsgeber in § 3 und der dortigen Anlage 1 der 16. BImSchV auch das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel nach Maßgabe der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS 90, Kapitel 4.0 (VkBl. 1990, Nr. 7 vom 14. April 1990 unter lfd. Nr. 79) verbindlich vorgeschrieben. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die hier zu treffende Entscheidung herangezogen werden, sind nach dieser Berechnungsmethode ermittelt worden. Maßgebend für die von dem Vorhaben zu erwartenden Lärmbelastungen ist u.a., welche Verkehrsmengen die L 141 künftig aufweisen wird.

Der Straßenbaulastträger hat die nach Inbetriebnahme der festgestellten Brücke zu erwartenden schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche überprüft. Die Untersuchung der Lärmsituation hat ergeben, dass kein Anlass besteht, dem Straßenbaulastträger die Durchführung aktiver oder passiver Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen, weil die für den Ausbau bestehender Straßen („wesentliche Änderung“ im Sinne von § 41 BImSchG bzw. §§ 1 und 2 der 16. BImSchV maßgeblichen Beurteilungskriterien, nämlich

1. Vorliegen eines erheblichen baulichen Eingriffes und Überschreitung der jeweiligen Immissionsgrenzwerte

und

2. Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A)

nicht erfüllt sind.

Eine „wesentliche Änderung“ liegt auch dann vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht oder von 70/ 60 dB(A) weiter erhöht wird.

Bei der hier vorliegenden Baumaßnahme handelt es sich um einen „erheblichen baulichen Eingriff“. Gem. dem Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchung werden die maßgeblichen Beurteilungspegel an den Berechnungspunkten C1, C2 und S1 - S8 weder um 3 dB(A) erhöht, noch werden Werte von 70 dB(A) am Tag bzw. von 60 dB(A) in der Nacht erreicht. Somit ist für diese Immissionspunkte der Tatbestand der wesentlichen Änderung nicht erfüllt.

Für das Wohnhaus Trierer Straße 4 in Kirsch (Berechnungspunkte K1.1 und K1.2) werden die Beurteilungspegel zwar um mehr als 3 dB(A) erhöht, die dann aber maßgeblichen Grenzwerte (Gewerbegebiet: Tag 69 dB(A), Nacht 59 dB(A)) werden weder erreicht noch überschritten. Das Wohnhaus ist nach den rechtlichen Vorgaben der 16. BImSchV und den Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 zutreffenderweise als Bestandteil des Gewerbegebietes zu beurteilen.

Es besteht daher kein Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen auf Kosten des Straßenbaulastträgers. Einzelheiten sind den beigefügten schalltechnischen Untersuchungsunterlagen zu entnehmen (s. Kapitel A, AX, Nrn. 19 und 20).

Die Planfeststellungsbehörde hat über die Vorgaben der 16. BImSchV hinaus auch den Straßenverkehrslärm unterhalb der dortigen Grenzwerte berücksichtigt. Im Rahmen der Abwägung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte konnte der unterhalb der Grenzwerte verbleibende Verkehrslärm jedoch auch nicht dazu führen, dem Straßenbaulastträger Lärmschutzmaßnahmen aufzuerlegen oder gar gänzlich von der Planung Abstand zu nehmen.

VI.2 Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen

Rechtsgrundlagen und Bewertung der Luftschadstoffbelastung

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

VII. Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes

Bei dem Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich im Zuge der L 141 sind die einschlägigen natur- und umweltschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Dabei ergibt sich folgendes Prüfungssystem:

- Die Eingriffsregelung in §§ 14 – 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6-10 ff. LNatSchG. Die Eingriffsregelung gilt für naturschutzrechtliche Eingriffe vor allem des Fachplanungsrechts.
- Für besonders geschützte Landschaftsteile (z. B. Naturparke, Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, Biosphärenreservate, etc.) sehen die gesetzlichen Bestimmungen in §§ 20 ff. BNatSchG i.V.m. §§ 11 ff LNatSchG besondere Zulassungsanforderungen vor.
- Der gesetzliche Biotopschutz wird in § 30 BNatSchG geregelt.
- Sonderregelungen ergeben sich für Vorhaben, die nach den Bestimmungen des Bundes- bzw. des Landesnaturschutzgesetzes (§§ 32 ff. BNatSchG i.V.m. § 17 f. LNatSchG) Auswirkungen auf Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und europäische Vogelschutzgebiete haben können (Habitat- und Vogelgebietsschutz – Natura 2000).
- Neben den Gebietsschutz für Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Vogelschutzgebiete treten die Anforderungen an den europäischen und nationalen Artenschutz, wie sie sich aus den §§ 44 ff, 67 BNatSchG, Art. 12 bis 16 FFH-RL und Art. 5 bis 7 und 9 VS-RL sowie §§ 22 ff LNatSchG ergeben (Artenschutz).
- Nach den Bestimmungen des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung müssen ferner die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden.
- Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG (§ 9 Abs. 2 LKSG) i.V.m. § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG.

1. Eingriffsregelung

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung beinhaltet ein fünfstufiges Prüfungssystem:

- Das gesetzliche Anforderungsprofil in §§ 14, 15 BNatSchG i.V.m §§ 6-10 ff LNatSchG bezieht sich auf Eingriffe i.S.d. § 14 Abs. 1 BNatSchG bzw. § 6 LNatSchG i.V.m. § 1 Nr. 2 der Landesverordnung über die Bestimmung von Eingriffen in Natur und Landschaft.
- Es besteht die primäre Verpflichtung des Eingriffsverursachers, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) (Vermeidungsgebot).
- Sekundär besteht die Verpflichtung des Eingriffsverursachers, unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (§ 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG).

- Verbleiben Beeinträchtigungen, erfolgt eine bipolare naturschutzrechtliche Abwägung zwischen den für das Vorhaben streitenden Belangen und den beeinträchtigten Naturschutzbelangen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Der Eingriff darf nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege anderen Belangen im Range vorgehen.
- Wird ein Eingriff in Natur und Landschaft zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (Ersatzzahlung; § 15 Abs. 6 BNatSchG, § 7 Abs. 5 LNatSchG).

Nach den Bestimmungen des Bundes- und Landesnaturschutzgesetzes ist der Straßenbaulastträger zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (sog. „Vermeidungsgebot“). Dadurch sollen die Schutzgüter Natur und Landschaft so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden. Es ist jedoch offensichtlich, dass ein Projekt wie der Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich im Zuge der L 141 nicht ohne Eingriffe in Natur und Landschaft verwirklicht werden kann.

Eine vollständige Vermeidung dieser Eingriffe wäre nur unter Verzicht auf das Bauvorhaben zu erreichen. Dies kommt vorliegend nicht in Betracht, da der Ersatzneubau der Moselbrücke objektiv erforderlich ist. Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ in Kapitel E, E IV, dieses Beschlusses verwiesen.

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 Vorhabensträger hat streng darauf geachtet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden werden. Die durch die Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft wurden in der vorliegenden Straßenplanung erfasst und bewertet. Eine detaillierte Beschreibung sowie eine tabellarische Gegenüberstellung der Eingriffe und aller zur Kompensation vorgesehenen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege können den Unterlagen 9.2 A „Maßnahmenblätter, Deckblatt“, 9.2.1 „Ergänzende Beschreibung Maßnahmennummer 5V“ und 9.3 A „Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation“ (s. Kapitel A, AIX, Nrn. 19, 20 und 21 dieses Planfeststellungsbeschlusses) entnommen werden.

Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Kompensationskonzept verfolgten Zielsetzungen zu erfüllen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit

und ihres Zustandes in jedem Einzelfall geeignet, die Wirksamkeit der auf ihnen vorgesehenen Maßnahmen in angemessener Zeit zu gewährleisten. Eine Abstimmung des Fachbeitrags Naturschutz mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde ist erfolgt.

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.

2. Besonders geschützte Landschaftsteile/ Gesetzlich geschützte Biotope

Östlich der A 1 liegt das Landschaftsschutzgebiet „Moselgebiet von Schweich bis Koblenz“, welches durch Verordnung vom 17.05.1979 unter Schutz gestellt wurde. Ferner liegen im Planungsbereich einige biotopkartierte Flächen (Biotopkataster Rheinland-Pfalz) sowie nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen. Diese Flächen werden jedoch durch die Baumaßnahme nicht tangiert.

3. Artenschutz

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

a. Allgemeines

Nach §§ 44 ff BNatSchG i.V.m. § 22 ff LNatSchG ist das Vorhaben hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die in seinem Wirkungsbereich vorkommenden besonderen und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten zu überprüfen. Auf Grund der Vorgaben des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) im Urteil vom 10. Januar 2006 (C-98/03) wurde das Bundesnaturschutzgesetz zum 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2873), in Kraft getreten am 18. Dezember 2007, geändert. Durch diese Neufassung des Bundesnaturschutzgesetzes hat der Bundesgesetzgeber die gemeinschaftsrechtlichen Regelungen zum besonderen Artenschutz, die sich aus der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen vom 21. Mai 1992, ABl. EG Nr. L 206/7) sowie der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten vom 02. April 1979, ABl. EG Nr. L 103) in ihrer jeweils geltenden Fassung ergeben, in das nationale Recht umgesetzt. Auch die aktuell geltende Fassung des Bundesnaturschutzgesetzes enthält entsprechende Bestimmungen zum besonderen Artenschutz.

Die Vorschrift des § 44 BNatSchG normiert artenschutzrechtliche Verbotstatbestände. Nach Abs. 1 (Zugriffsverbote) ist es verboten:

„1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,

3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.“

Artenschutzrechtliche Verbote können sich zudem auch aus § 44 Abs. 2 BNatSchG (Besitzverbote) ergeben. Hiernach ist es auch verboten, Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten in Besitz oder Gewahrsam zu nehmen, in Besitz oder Gewahrsam zu haben oder zu be- oder verarbeiten.

Diese Verbote werden für Eingriffsvorhaben und damit auch für Straßenbauprojekte durch den § 44 Abs. 5 BNatSchG ergänzt; danach gelten die artenschutzrechtlichen Verbote bei nach § 15 Abs. 1 unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft sowie nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässigen Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 S. 1 nur für die in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten, die heimischen europäischen Vogelarten gemäß Art. 1 Vogelschutzrichtlinie sowie für solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 aufgeführt sind. Dabei sind auch die Bestimmungen des § 24 LNatSchG (Nestschutz) zu beachten.

Werden Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 und 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten erfüllt, ist das Vorhaben artenschutzrechtlich grundsätzlich unzulässig. Allerdings können die festgestellten Verbotstatbestände bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen überwunden und trotz der Verbote eine Projektzulassung ausgesprochen werden. Dafür müssen die Ausnahmevoraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

Für die Beurteilung des vorliegenden Straßenbauvorhabens hinsichtlich der besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL und der europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL wurde eine gutachterliche Prüfung gem. § 44 BNatSchG erstellt (s. Kapitel AX Nr. 35 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Diese artenschutzrechtliche Prüfung kam zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der in den Planunterlagen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen

- 2.1 V: Beschränkung der Zeiten für die Baufeldräumung
- 2.2 V: Schutz von Vegetationsbeständen
- 5 V: Abriss der Moselbrücke: Potentielle Fledermausquartiere (vor dem Abriss der Moselbrücke wird diese auf eine Nutzung durch Fledermäuse untersucht)

für keine der relevanten Tier- und Vogelarten Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt sind.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gem. § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG bzw. CEF-Maßnahmen sind vor dem Hintergrund der geringen Eingriffe in die vorhandenen Bestände und der Vorbelastung nicht erforderlich.

Durch die landespflegerische Maßnahme 5 V werden Beeinträchtigungen der Fledermauspopulationen im Plangebiet weitestgehend ausgeschlossen. Da eine Quartiernutzung in Hohlräumen und Spalten der bestehenden Brücke jedoch nicht ausgeschlossen werden kann, ist vorsorglich die CEF-Maßnahme „5 A_{CEF} Fledermauskästen an neuer Brücke“ vorgesehen, d. h. im Bereich der Widerlager oder der ufernahen Brückenpfeiler werden insgesamt 4 Fledermauskästen am neuen Bauwerk vor dem Abriss der alten Brücke angebracht.

Darüber hinaus wurde festgestellt, dass die naturschutzfachlichen Ausnahmevoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG für alle Arten erfüllt wären, da die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen zu keinen signifikanten negativen Auswirkungen auf die jeweiligen Populationen im Naturraum und im Land Rheinland-Pfalz führen würden und zudem im Landschaftspflegerischen Begleitplan für die Arten(gruppen) geeignete kompensatorische Maßnahmen festgesetzt sind. Zumutbare Alternativen, die zu geringeren Beeinträchtigungen führen würden, liegen aus Sicht des Vorhabenträgers nicht vor.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen an. Das Vorhaben ist daher unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten verträglich.

Auch wenn im Rahmen der landespflegerischen Maßnahme 5 V gegebenenfalls Fledermäuse vorübergehend gefangen werden müssen, ist hier nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde das Fangverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Gleiches gilt auch für das Besitzverbot gem. § 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG, welches im Hinblick auf die mit diesen Maßnahmen notwendigerweise verbundene Inbesitznahme der Tiere in Rede stehen könnte. Die Planfeststellungsbehörde vertritt die Auffassung, 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. Im Hinblick auf die zu diesen Fragestellungen derzeit noch bestehenden rechtlichen Unsicherheiten geht die Planfeststellungsbehörde allerdings vorsorglich von der Erfüllung sowohl des Fang- als auch des Besitzverbotes in Bezug auf evt. im Bereich der Moselbrücke vorhandene Fledermäuse aus. Somit wird seitens der Planfeststellungsbehörde vorsorglich unterstellt, dass im Zusammenhang mit der Maßnahme V 5 und dem damit evt. einhergehenden Einfangen und der Inbesitznahme von Fledermäusen der Fangtatbestand gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und der Besitztatbestand gem. § 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG vorliegen. Ebenso unterstellt die Planfeststellungsbehörde, dass - falls nicht alle Exemplare evt. vorhandener Fledermäuse vollständig eingesammelt werden können und ggf. getötet werden könnten - baubedingt auch der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt sein könnte.

Dem Land Rheinland-Pfalz wurde daher vorsorglich in Kapitel A, AVI, eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG sowie höchst vorsorglich eine Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG erteilt. Die hierfür notwendigen gesetzlichen Voraussetzungen liegen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde vor.

Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Voraussetzung für die Zulassung einer Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG entsprechend den Vorgaben des § 45 Abs. 7 BNatSchG sind

im Falle betroffener Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie:

- die Darlegung, dass die Gewährung einer Ausnahme für die Durchführung des Vorhabens zu keiner Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes im Land Rheinland-Pfalz führt bzw. dass sich der jetzige ungünstige Erhaltungszustand im Endergebnis nicht weiter verschlechtern wird und
- keine zumutbaren Alternativen gegeben sind.

im Falle betroffener europäischer Vogelarten:

- die Darlegung, dass die Gewährung einer Ausnahme für die Durchführung des Vorhabens zu keiner Verschlechterung des jetzigen Erhaltungszustandes im Land Rheinland-Pfalz führt und
- keine zumutbaren Alternativen gegeben sind.

Weiterhin müssen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art für das Vorhaben sprechen oder das Vorhaben im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich sein.

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung wurde seitens der Gutachter bestätigt, dass die naturschutzfachlichen Ausnahmeveraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG für alle Arten erfüllt sind, da die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen zu keinen signifikant negativen Auswirkungen auf die jeweiligen Populationen im Naturraum und im Bezugsraum führen würden und zudem im LBP für die jeweils betroffenen Arten(-gruppen) geeignete Maßnahmen festgesetzt sind.

Zumutbare Alternativen, bei denen der mit dem Projekt verfolgte Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden kann, sind vorliegend nicht gegeben.

Das Vorhaben ist darüber hinaus im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich bzw. aus „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ gerechtfertigt. Diese zwingenden Gründe ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst. Auf die entsprechenden Ausführungen „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ in Kapitel E, E IV dieses Beschlusses kann daher zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen werden.

Somit liegen die Voraussetzungen für eine Ausnahmezulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vor. Für die evt. betroffenen Fledermäuse konnte daher zulässigerweise eine vorsorgliche Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt werden. Auch die Erteilung einer (vorsorglichen) Befreiung gemäß § 67 BNatSchG von den Verboten des § 44 BNatSchG wäre als sachgerecht anzusehen, sofern entgegen dem bislang Dargestellten die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG für einzelne Tier- und Vogelarten erfüllt wären und auch keine Ausnahme im Sinne des § 45 BNatSchG zugelassen werden könnte. Auf Grund der mit dem Vorhaben verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen wäre es mit dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens im Sinne des § 67 BNatSchG nicht vereinbar, wenn auf das Vorhaben aus artenschutzrechtlichen Erwägungen verzichtet werden müsste.

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

4. Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)

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

Im unmittelbaren Planungsbereich liegen keine FFH- oder Vogelschutzgebiete.

5. Umweltverträglichkeitsprüfung

Erläuterungen zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens / Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Für das vorliegende Straßenbauvorhaben besteht nach den einschlägigen rechtlichen Vorgaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Eine solche Umweltverträglichkeitsprüfung wurde hier durchgeführt. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss enthält nachfolgend die diesbezüglichen Feststellungen.

5.1 Darstellung der Rechtsgrundlagen

Das europäische Gemeinschaftsrecht formuliert rechtliche Vorgaben für die Feststellung der Umweltverträglichkeit bei der Zulassung bestimmter Vorhaben, namentlich auch bestimmter Straßenbauvorhaben. Die maßgeblichen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts sind in der Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten - der EU-UVP-Richtlinie - vom 27. Juni 1985 (85/337/EWG) in ihrer heute gültigen aktuellen Fassung normiert. Die Vorgaben der EU-UVP-Richtlinie sind im deutschen Recht

umgesetzt. Die entsprechenden nationalen Umsetzungsbestimmungen finden sich bundesrechtlich im Gesetz zur Umsetzung der vorgenannten UVP-Richtlinie vom 12. Februar 1990 (BGBl. I, S. 205), dem UVPG, sowie im rheinland-pfälzischen Landesrecht im Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) vom 22. Dezember 2015 (GVBl. 2015, S. 516) in ihrer jeweils gültigen Fassung. Das UVPG und das LUVPG enthalten - für ihren jeweiligen Anwendungsbereich - die maßgeblichen Bestimmungen für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung bei den von ihnen erfassten Straßenbauvorhaben. Das LUVPG verweist für seinen Anwendungsbereich im Wesentlichen auf die Bestimmungen des UVPG.

5.2 Feststellung der ordnungsgemäßen Anwendung der UVP-Bestimmungen

Bei der vorliegenden Straßenplanung für den Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich im Zuge der Landesstraße Nr. 141 (L 141) sind die rechtlichen Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts und des nationalen Rechts hinsichtlich der Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP) des Straßenbauvorhabens beachtet worden. Das Straßenbauvorhaben wurde uvp-rechtlich zutreffend eingeordnet. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit ist umfassend abgearbeitet worden. Das Verfahren wurde im Einklang mit den maßgeblichen Bestimmungen des UVP-Rechts durchgeführt. Die für das Vorhaben durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung genügt in jeder Hinsicht den Anforderungen des UVP-Rechts.

5.3 Bestehen einer UVP-Pflicht

Die vorliegende Planung sieht den Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich im Zuge der Landesstraße Nr. 141 (L 141) vor. Darüber hinaus erfolgt die Umgestaltung des vorhandenen Kreisverkehrsplatzes in Schweich (B 53/ L 141) sowie die Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich der vorhandenen Kreuzung der L 145 mit der L 141. Für das Bauvorhaben einschließlich der naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden Grundstücke in den Gemarkungen Schweich, Issel, Longuich, Riol und Kenn beansprucht.

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Ersatzneubau einer Landesstraße handelt, unterliegt es gem. § 5 Abs. 6 LStrG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 und § 4 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) und der dortigen Anlage 1 den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Für das Vorhaben besteht gem. § 3 LUVPG keine generelle UVP-Pflicht; zur Prüfung der UVP-Pflichtigkeit wäre grundsätzlich eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles“ durchzuführen. Der Vorhabenträger hat auf diese Vorprüfung verzichtet und unmittelbar die erforderlichen Unterlagen zur Durchführung einer formellen Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt (vgl. hierzu u.a. Kapitel A, AX, Nrn. 25 bis 31 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Es wurde daher eine sogenannte freiwillige UVP i.S.v. § 7 Abs. 3 UVPG durchgeführt. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A, AV die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens festgestellt.

5.4 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegt bestimmten standardisierten Vorgaben. Diese Vorgaben sind im UVPG normiert. Auf das vorliegende, dem Landesstraßenrecht (Landesstraßengesetz) unterliegende Verfahren finden gemäß § 4 Abs. 1 LUVPG die Bestimmungen des UVPG für die Durchführung der UVP entsprechende Anwendung. Die hiernach maßgeblichen rechtlichen Vorgaben für die Durchführung der UVP wurden bei der vorliegenden Planung beachtet.

Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des UVPG auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen dargestellt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden identifiziert, beschrieben und entsprechend bewertet. Die maßgeblichen Erkenntnisse wurden in einem UVP-Bericht nach § 16 UVPG i.V.m. der Anlage 4 des UVPG dargelegt (vgl. Kapitel A, AX, Nr. 25 dieses Beschlusses). Die Unterlagen des Vorhabenträgers entsprachen den Anforderungen des § 16 UVPG, insbesondere enthält der UVP-Bericht (Unterlage 19.3) eine allgemein verständliche Zusammenfassung. Die verfahrensrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls eingehalten worden (Siehe auch Kapitel E III dieses Planfeststellungsbeschlusses). Die Anhörungsbehörde hat den nach § 16 UVPG erforderlichen UVP-Bericht den nach § 17 UVPG zu beteiligten Behörden (Träger öffentlicher Belange) zugeleitet und diese um Stellungnahme gebeten. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat gemäß § 18 UVPG den Vorschriften des § 73 Abs. 3 S. 1 und Abs. 5-7 VwVfG entsprochen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 18 ff UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens in Gestalt der Planoffenlage und der hierbei eröffneten Möglichkeit zur Äußerung. Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Planauslegung) enthielt die in § 19 UVPG verlangten Informationen; die Offenlage der in §§ 16 und 19 UVPG genannten Unterlagen ist erfolgt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG bewertet. Diese Bewertung wird bei der vorliegenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt (§ 25 UVPG).

Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter geprüft. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden ermittelt, beschrieben und entsprechend gewertet. Die festgestellten Planunterlagen beinhalten die entscheidungserheblichen Angaben hinsichtlich der umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Sinne von § 16 UVPG. Diese waren auch Gegenstand der Planoffenlage.

Für verschiedene Änderungen wurden im Jahr 2023 Deckblattplanunterlagen erstellt. (s. hierzu auch Auflagenregelung in Kapitel C, CV - Planänderungen – sowie die Erläuterungen in den „Vorbemerkungen“, Kapitel A, AX, Nr. 1). Die hiervon erstmals oder stärker betroffenen Träger öffentlicher Belange bzw. Privatpersonen wurden gem. § 73 Abs. 8 VwVfG ergänzend beteiligt und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die hier angehaltene Vorgehensweise, statt einer weiteren Offenlage der Deckblattplanunterlagen eine ergänzende Anhörung gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG vorzunehmen, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierzu auf die Ausführungen in Kapitel E, III (Verfahren) verwiesen. Von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit konnte auch gem. § 4 LUVPG i.V.m. § 22 Abs. 2 UVPG abgesehen werden, weil zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen mit der Deckblattplanung nicht einhergegangen sind und die damit verbundenen Umweltauswirkungen durch die vom Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen ausgeschlossen werden.

Der UVP-Bericht stellt zugleich auch die „Zusammenfassende Darstellung“ nach § 24 UVPG dar. Da im Rahmen der Planoffenlage 2021, im Erörterungstermin am 14.06.2022 sowie im Rahmen der ergänzenden Anhörung im Januar 2024 keine wesentlichen neuen umweltrelevanten Gesichtspunkte vorgebracht wurden bzw. erkennbar geworden sind, haben sich an der Einschätzung zur Umweltverträglichkeit der Maßnahme auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens keine grundlegenden Änderungen ergeben. Somit kann bezüglich der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG sowie der abschließenden Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde maßgeblich auf die Erkenntnisse der vorausgegangenen Zusammenfassung nach § 16 UVPG sowie auf den sonstigen Akteninhalt mit UVP-Bezug verwiesen werden. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sind in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen und wurden gemäß § 25 UVPG bei der Planfeststellungsentscheidung in dem rechtlich gebotenen Umfang berücksichtigt. Die Zulassungsentscheidung umfasst auch noch die erforderlichen weiteren Angaben gem. § 26 ff UVPG.

Unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie einer fachgerechten Umsetzung und nachgewiesenen Funktionalität der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden durch den Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich keine erheblichen Umweltauswirkungen verursacht. Auf die dem Straßenbaulastträger im Zusammenhang mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung zusätzlich auferlegten Maßnahmen in Kapitel C, CII dieses Beschlusses wird ergänzend hingewiesen. Das planfestgestellte Vorhaben erweist sich danach als umweltverträglich.

Das geschilderte Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung und die diesbezüglichen Bewertungen der Planfeststellungsbehörde stehen im Einklang mit den Anforderungen des UVP-Rechts. Die Zulassung des Vorhabens begegnet daher auch unter uvp-rechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

In diesem Zusammenhang wurden auch die Themen „Schutz des Klimas“ und „Anpassung an den Klimawandel“ seitens der Planfeststellungsbehörde in den Blick genommen. Beide Punkte sind erklärte Ziele der Bundesregierung und auch der rheinland-pfälzischen Landesregierung. Dies ist - abgesehen vom UVPG - bundesrechtlich im Klimaschutzgesetz des Bundes (KSG) und auch im Landesrecht von Rheinland-Pfalz im Landesklimaschutzgesetz (LKSG) dokumentiert.

Nach § 1 KSG in seiner aktuell gültigen Fassung bezweckt dieses Gesetz auf der Grundlage der Verpflichtungen nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Bis zum Jahr 2045 sollen die Treibhausgasemissionen so weit gemindert werden, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird (§ 3 Abs. 2 KSG). Gemäß § 13 Abs. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen werden durch das KSG oder aufgrund dieses Gesetzes nicht begründet. Das LKSG Rheinland-Pfalz verfolgt gemäß seinem § 1 den Zweck, den Klimaschutz in Rheinland-Pfalz in Ergänzung nationaler, europäischer und internationaler Anstrengungen durch einen angemessenen Beitrag des Landes nachhaltig zu verbessern. Gemäß § 6 Abs. 1 LKSG sind die wesentlichen Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Erreichung der Gesetzesziele in einem Klimaschutzkonzept darzustellen. Soweit die Belange des Klimaschutzes ausdrücklich oder im Rahmen öffentlicher Belange bei Entscheidungen der öffentlichen Stellen zu berücksichtigen sind, finden die Vorschriften des LKSG unter Berücksichtigung der fachgesetzlichen Abwägungssystematik ergänzende Anwendung (§ 2 Satz 2 LKSG). Überdies bestimmt das Landesrecht in § 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG, dass die Belange des Klimaschutzes bei allem Handeln öffentlicher Stellen zu berücksichtigen sind.

Die im KSG gesetzlich normierte Verpflichtung zur Herstellung von Klimaneutralität und der Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes genießt keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen. Dementsprechend fordern die Bestimmungen des § 13 Abs. 1 KSG und §§ 2 Satz 2 i.V.m. 9 LKSG zwar eine Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes, sie verleihen ihm aber keinen Vorrang vor anderen Belangen. Es ist daher weder aus dem KSG noch dem LKSG ein Verzicht auf bzw. ein Verbot von Straßenbaumaßnahmen abzuleiten. Das Gebot, die Belange des Klimaschutzes und die Auswirkungen auf das (globale) Klima zu berücksichtigen, bedeutet nicht, dass jedwede Emission von Treibhausgasen verboten wäre. Dementsprechend beschreiben weder das KSG noch das LKSG konkrete Ver- oder Gebote in Bezug auf den Bau von Straßen. Die vorgenannten Bestimmungen normieren zwar eine Berücksichtigungspflicht für Abwägungsentscheidungen. Eine Verbotsnorm stellt dies allerdings nicht dar. Weder das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 noch das von der rheinland-pfälzischen Landesregierung auf Grundlage von § 6 Abs. 1 LKSG erstellte Klimaschutzkonzept des Landes Rheinland-Pfalz enthalten irgendwelche Vorgaben für den Bau von Straßen im Allgemeinen und auch nicht für die vorliegende Planung im Besonderen. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass im Rahmen der planerischen Abwägung dem gewichtigen öffentlichen Interesse am Bau einer Straße in der Abwägung mit dem Belang des Klimaschutzes Vorrang eingeräumt werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt in ihrer Abwägung zu der Überzeugung, dass die hier zur Planfeststellung vorgelegte Planung auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimas bzw. des Klimaschutzes antragsgemäß festgestellt werden kann. Der vorliegend festgestellte Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich führt nicht dazu, dass die Ziele des nationalen und

rheinland-pfälzischen Klimaschutzgesetzes nicht erreicht werden können. Das Vorhaben widerspricht daher nicht den öffentlichen Interessen des Klimaschutzes.

Natur- und umweltschutzrechtliche Gesamtbewertung

Die natur- und umweltschutzrechtliche Zulässigkeit der vorliegenden Planung ergibt sich aus den vorstehenden Darstellungen der Planfeststellungsbehörde. Die einschlägigen natur- und umweltschutzrechtlichen Vorgaben wurden beachtet. Die Planung ist vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung, der artenschutzrechtlichen Vorgaben sowie der Vorschriften zum Habitat- und Vogelschutz zulässig. Sie steht auch im Einklang mit den Anforderungen des UVP-Rechts. Die Zulassung des Vorhabens begegnet daher unter natur- und umweltschutzrechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen

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

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

1. Träger öffentlicher Belange

1.1 Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz

Die Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz (LWK) hat grundsätzlich keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert, lehnte jedoch die geplante Ausgleichsmaßnahme 1 E aufgrund der Hochwertigkeit der Fläche und dem Flächendruck in der Region aus agrarstruktureller Sicht ab. Die Straßenbaubehörde wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass sich gem. der durchgeführten Biotoptypenkartierung im Bereich der geplanten Kompensationsmaßnahme 1 E eine intensiv genutzte Wiese (Biotoptypenschlüssel EAO stK) befindet. Die Wiese liegt im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet, in der Nähe zweier Gewässer.

Durch die Maßnahme 1 E sei vorgesehen, das Bodenpotential durch extensive Nutzung zu verbessern. Die extensive Bewirtschaftung solle dazu beitragen, dass in Gewässernähe und besonders in Überschwemmungsgebieten die Nitrat- und die Spritzmittelbelastung im Bereich von Oberflächengewässern und grundwassernahen Böden unterbunden wird, um das dortige Bodenpotential in seiner ursprünglichen Form zu erhalten. Es wurde darauf hingewiesen, dass

die Fläche der Landwirtschaft grundsätzlich nicht verloren geht. Eine Verpachtung sei möglich, wenn der pachtende Landwirt einer Bewirtschaftung (Mahd) analog dem PAULa-Programm „artenreiches Grünland“ zustimmt.

Im Erörterungstermin wurde die Maßnahme 1 E an der vorgesehenen Stelle von der Landwirtschaftskammer weiterhin abgelehnt.

Die Maßnahme 1 E „Extensivierung der Grünlandnutzung“ ist als Ersatz für die baubedingte Versiegelung biologisch aktiver und belebter Bodenflächen durch Überbauung vorgesehen. Die dafür benötigten Flächen befinden sich teilweise im Eigentum der Stadt Schweich und teilweise in Privateigentum. Die Maßnahme E 1 ist Bestandteil des mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion als Oberer Naturschutzbehörde abgestimmten Kompensationskonzeptes.

Die Planfeststellungsbehörde hält an der Maßnahme E 1 an der vorgesehenen Stelle fest. Die Maßnahme ist unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten geeignet, den vorgesehenen Eingriff durch die Versiegelung zu kompensieren. Auch die hierfür vorgesehene Fläche ist in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde als geeignet einzustufen. Weiterhin zu berücksichtigen ist die Tatsache, dass sich weder einer der Eigentümer der von der Maßnahme E 1 betroffenen Flächen noch ein etwaiger Pächter gegen die vorgesehene Maßnahme an dieser Stelle ausgesprochen hat. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass eine Bewirtschaftung der Fläche bei Beachtung bestimmter Auflagen auch weiterhin grundsätzlich möglich ist, sofern dies seitens des Eigentümers/ Pächters gewünscht ist, hält die Planfeststellungsbehörde an der in den Planunterlagen vorgesehenen Maßnahme 1 E fest. Die Bedenken der Landwirtschaftskammer konnten insoweit nicht dazu führen, die Planung in diesem Punkt zu ändern.

1.2 Stadt Schweich

Die Stadt Schweich hat im Anhörungsverfahren gefordert, die neue Moselbrücke nicht nur mit einem unterstromigen Rad- und Gehweg zu bauen, sondern auch auf der oberstromigen Seite einen Rad- und Gehweg vorzusehen. Ferner wurde angeregt, die vorgesehene Wegführung zum Stefan-Andres-Schulzentrum/ Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium (DBG) zu überdenken. Darüber hinaus bekundete die Stadt Schweich Interesse an einer alternativen, dauerhaften Zufahrt von der B 53 zum Campingplatz/ Fährturn am Moselufer.

Zu der Forderung nach Herstellung eines oberstromigen Rad- und Gehwegs sowie der Änderung der Wegführung der Radfahrer wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, E IV, Punkt „Einwendungen zu planerischen Belangen“ verwiesen.

Bezüglich der Zufahrt von der B 53 zum Yachthafen/ Campingplatz ist festzuhalten, dass diese in den Planunterlagen als temporäre Ersatzzufahrt mit Linksabbiegespur im Zuge der B 53 vorgesehen ist (s. lfd. Nr. 31 des Deckblatts zum Regelungsverzeichnis, Unterlage 11 A, Kapitel A, AIX, Nr. 23 des Beschlusses). Aus Sicht des Vorhabenträgers ist sie erforderlich, um

die Erschließung während der Bauzeit, in der Yachthafen und Campingplatz nicht über die vorhandene Zuwegung angefahren werden können, sicherzustellen. Nach Fertigstellung des Ersatzneubaus der Moselbrücke kann die bereits vorhandene Zuwegung wieder genutzt und die Ersatzzufahrt zurückgebaut werden.

Über den Wunsch der Stadt Schweich nach einer dauerhaften Zufahrt kann im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht entschieden werden. Sofern die Stadt Schweich in eigener Zuständigkeit eine dauerhafte Zufahrt zum Yachthafen/ Campingplatz im Zuge der B 53 mittels Bebauungsplan schaffen möchte, spricht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedoch grundsätzlich nichts dagegen. Auf die Regelung in Kapitel C, CVI, Nr. 5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

1.3 Verbandsgemeinde Schweich

Die Verbandsgemeinde Schweich hat im Anhörungsverfahren verschiedene Anregungen und Forderungen vorgetragen, denen größtenteils durch entsprechende Zusagen in der Stellungnahme des Straßenbaulastträgers entsprochen werden konnte. Dies wurde im Erörterungstermin von den Vertretern der Verbandsgemeinde bestätigt. Offen blieb lediglich noch die Forderung, die neue Moselbrücke nicht nur mit einem unterstromigen Rad- und Gehweg zu bauen, sondern auch auf der oberstromigen Seiten einen Rad- und Gehweg vorzusehen. Dieser Forderung kann jedoch nicht entsprochen werden. Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, E IV, Punkt „Einwendungen zu planerischen Belangen“ verwiesen.

1.4 Ortsgemeinde Kenn

Die Ortsgemeinde Kenn forderte im Anhörungsverfahren, die neue Moselbrücke nicht nur mit einem unterstromigen Rad- und Gehweg zu bauen, sondern auch auf der oberstromigen Seiten einen Rad- und Gehweg vorzusehen. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Ausbau des Fuß- und Radwegs zwischen Kenn und Schweich insbesondere im Bereich des südlichen Kreisverkehrsplatzes (L 145) erfolgen sollte.

Den Forderungen kann nicht entsprochen werden. Die in den Planunterlagen vorgesehene Rad- und Gehwegführung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend und verkehrssicher. Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, E IV, Punkt „Einwendungen zu planerischen Belangen“ verwiesen.

1.5 Ortsgemeinde Longuich

Die Ortsgemeinde Longuich hat im Anhörungsverfahren gefordert, die neue Moselbrücke nicht nur mit einem unterstromigen Rad- und Gehweg zu bauen, sondern auch auf der oberstromigen Seiten einen Rad- und Gehweg vorzusehen. Ferner wurde angeregt, die vorgesehene

Wegeführung im Bereich des nördlichen Kreisverkehrsplatzes zu überdenken. Für die Gestaltung der Rad- und Gehwegführung im Bereich des südlichen Kreisverkehrsplatzes wurden verschiedene Änderungsvorschläge gemacht. Darüber hinaus wurde empfohlen, die Wegeführung des Moselradweges auf Longuicher Seite entlang des dortigen Sägewerkes vorzusehen und die heutige Zufahrt nicht zu schließen. Bei der Planung sollte des weiteren berücksichtigt werden, dass der erforderliche Winterdienst der Geh- und Radwege maschinell durchgeführt werden kann. Eine Beleuchtung der Geh- und Radwege wurde ebenfalls gefordert.

Zu den Forderungen nach Herstellung eines oberstromigen Rad- und Gehwegs, der Änderung der Wegeführung der Radfahrer im Bereich des nördlichen Kreisverkehrsplatzes sowie der Änderungsvorschläge im Bereich des südlichen Kreisverkehrsplatzes wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, E IV, Punkt „Einwendungen zu planerischen Belangen“ verwiesen.

Bezüglich der Rad- und Gehwegbreite hat der Straßenbaulastträger in seiner Stellungnahme zugesagt, dass diese eine ausreichende Breite haben werden, damit der Winterdienst maschinell ausgeführt werden kann. Eine Beleuchtung der Geh- und Radwege wurde dagegen nicht für erforderlich gehalten. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Ortsgemeinde Longuich die Beleuchtung in Eigenregie herstellen lassen und unterhalten kann, sofern sie diese Forderung weiterhin aufrechterhält.

Da die Ortsgemeinde Longuich diese Forderung im Erörterungstermin am 14.06.2022 in Schweich nicht mehr ausdrücklich aufrechterhalten hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich der Einwand durch die Stellungnahme des Straßenbaulastträgers, die der Ortsgemeinde zusammen mit der Einladung zum Erörterungstermin übersandt wurde, erledigt hat.

1.6 Autobahn GmbH des Bundes

Die Autobahn GmbH des Bundes hat mit Schreiben vom 09.07.2021 verschiedene Punkte angesprochen, deren Beachtung dem Straßenbaulastträger in Kapitel C, CI und CVI, Nr. 6 auferlegt wurde. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass die Ersatzmaßnahmen 1 E und 2.1 E direkt an die Grundstücksgrenze der Moselbrücke der BAB 1 heranreichen. Um eine reibungslose Unterhaltung der Brücke zu gewährleisten und ausreichend Arbeitsraum für ggf. erforderliche Instandhaltungsarbeiten zu haben, sollte hier zwischen den Maßnahmengrenzen und dem BAB-Grundstück mindestens 5 m als Pufferabstand verbleiben.

Der Straßenbaulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass die Konzeption der Ersatzmaßnahmen 1 E (Extensivierung der Grünlandnutzung) und 2.1 E (Erhalt der Feuchtbrache) etwaigen Unterhaltungs- und Instandhaltungsarbeiten an der Autobahnbrücke nicht entgegensteht. Die Einhaltung eines Pufferabstandes von mindestens 5 m zwischen den geplanten Maßnahmenflächen und dem Grundstück der Autobahn (Gemarkung Schweich, Flur 68, Flurstück 234/14) sei daher nicht erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Straßenbaulastträgers an. Da im übrigen kein Vertreter der Autobahn GmbH am Erörterungstermin am 14.06.2022 in

Schweich teilgenommen hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass mit den Ausführungen in der Stellungnahme des Straßenbaulasträgers, die der Autobahn GmbH zusammen mit der Einladung zum Erörterungstermin übersandt wurde, Einverständnis besteht.

2. Privatbetroffene

Die meisten Privatbetroffenen haben im Rahmen des Anhörungsverfahrens Einwendungen mit im wesentlichen gleichen Inhalt vorgetragen. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Forderung, nicht nur auf der unterstromigen Seite der Moselbrücke einen Rad- und Gehweg vorzusehen, sondern auch auf der oberstromigen Seite. Dieser Forderung konnte nicht entsprochen werden. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Kapitel E, E IV, Punkt „Einwendungen zu planerischen Belangen“ dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

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

Einwender Nr. 1:

Dem Einwand wurde durch die Aufnahme der Auflagenregelung Nr. 8 in Kapitel C, VI entsprochen.

Einwender Nr. 2:

Dem Einwand wurde durch die Aufnahme der Auflagenregelung Nr. 1 in Kapitel C, VI entsprochen.

Einwender Nr. 3:

Einwender Nr. 3 ist als Anlieger durch die geplante Maßnahme betroffen. Gegen das Vorhaben an sich bestehen keine Bedenken, es wurde jedoch gefordert, die derzeit als provisorische Zufahrt vorgesehene Anbindung von der B 53 zum Campingplatz/ Hafengelände als dauerhafte Zufahrt vorzusehen. Ferner wurde auf verschiedene Nachteile hingewiesen, die aufgrund der vorgesehenen Planung entstehen und die gem. der genauen Aufstellung im entsprechenden Gutachten von Herrn Dr. Heinrich Lang vom März 2020 entschädigt werden müssen.

Straßenbaubedingt ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die in den Planunterlagen vorgesehene provisorische Zufahrt ausreichend. Es bestehen jedoch keine Bedenken gegen eine dauerhafte Zufahrt, sofern diese in eigener Zuständigkeit durch die Stadt Schweich umgesetzt wird. Auf die Auflagenregelung in Kapitel C, CVI, Nr. 5 wird hingewiesen.

Über die Entschädigungsforderungen kann im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden. Wie in Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt wurde, gehören Entschädigungsansprüche nicht zu den in diesem Beschluss zu regelnden öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den vom Plan Betroffenen. Die rechtliche Trennung des Entschädigungs- und Planfeststellungsverfahrens macht es deshalb notwendig, diese Einwendungen und Forderungen sowie die hieraus resultierenden Ansprüche auf die mit eigenen Rechtsmitteln ausgestattete gesonderte Regelung der Entschädigung zu verweisen.

Einwender Nr. 4:

Einwender Nr. 4 hat im Anhörungsverfahren als Grundeigentümer Einwendungen gegen die Planung erhoben. Er sprach sich gegen die Festsetzung einer Bautabuzone auf seinem Grundstück aus, da eine solche Festsetzung zukünftig jede bauliche Nutzung des Grundstücks verhindern würde. Ferner befürchtete er, dass die derzeitige Zufahrt über die Trierer Straße aufgrund der vorgesehenen Planung steiler ausgestaltet wird und dann nicht mehr verkehrssicher sei. Er bemängelte, dass kein ausreichender Lärmschutz vorgesehen sei und dass es durch die steigenden Verkehrszahlen auf der Trierer Straße zu einer höheren Lärm- und Immissionsbelastung kommen wird. Hier seien entsprechende Maßnahmen vorzusehen, um die Beeinträchtigungen zu verhindern bzw. auszugleichen. Auch für die während der Bauzeit entstehenden Lärm- und Staubbelastungen müssten entsprechende Ausgleichsmaßnahmen erfolgen. Darüber hinaus hat Einwender Nr. 4 als Geschäftsführer eines Gewerbebetriebs Einwendungen erhoben.

Die Einwendungen sind unbegründet und werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch entsprechende Auflagenregelungen in Kapitel C dieses Beschlusses entsprochen werden konnte.

Das im Eigentum des Einwenders Nr. 4 stehende Grundstück wird durch die vorliegend festgestellte Planung nicht in Anspruch genommen. Bei den dort als Bautabuflächen ausgewiesenen Flächen handelt es sich lediglich um Bereiche, die im Zuge der Baumaßnahme vom Straßenbaulastträger nicht in Anspruch genommen werden dürfen. Eine Beschränkung für den Eigentümer ist damit nicht verbunden.

Die Steigung im Bereich der Ein- und Ausfahrt auf die Trierer Straße bleibt wie bisher; eine Verschlechterung der Sichtverhältnisse ist nicht zu befürchten. Der Straßenbaulastträger hat darüber hinaus im Erörterungstermin zugesagt, im Rahmen der Bauausführung in Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu prüfen, ob hier eine leichte Verschwenkung bzw. eine entsprechende farbliche Gestaltung des Weges/ der Zufahrt möglich ist (s. Auflagenregelung in Kapitel C, CVI, Nr. 8).

Die schalltechnischen Untersuchungen für die Maßnahme haben ergeben, dass im Bereich des Wohnhauses Trierer Str. 4 die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte weder erreicht noch überschritten werden. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht daher nicht. Da das Wohnhaus des Einwenders Nr. 4 von der L 141 und der L 145 sehr viel weiter entfernt liegt, besteht auch für dieses Gebäude kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Hinsichtlich der geforderten Ausgleichsmaßnahmen für Belastungen während der Bauzeit, wurde der Straßenbaulastträger verpflichtet, während der Bauausführung durch geeignete Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass Staubemissionen durch Bautätigkeit oder Fahrbetrieb soweit wie möglich vermieden bzw. minimiert werden (s. Auflagenregelung in Kapitel C, CVI, Nr. 4).

Zu den Einwendungen bezüglich des Gewerbebetriebs wird auf die Ausführungen unter Einwender Nr. 7 verwiesen.

Einwender Nr. 5:

Einwender Nr. 5 hat im Anhörungsverfahren als grundstücksbetroffener Eigentümer Einwendungen gegen die Planung erhoben, da die Auswirkungen der Planung auf sein Wohnhaus einschließlich Garage, Terrasse und Garten überhaupt nicht berücksichtigt worden seien. Durch das Heranrücken der Fahrbahn in Form eines Kreisverkehrsplatzes wird eine erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung befürchtet, dementsprechend wurden Lärmschutzmaßnahmen gefordert. Der derzeit in Richtung Trierer Straße vorhandene Erdwall zwischen Grundstücksgrenze und Straße soll auch in der neuen Planung vorgesehen werden und zwar mindestens mit den gleichen Abmessungen wie derzeit (Bestandsschutz).

Ferner wurden die der Planung zugrundegelegten Verkehrszahlen angezweifelt; die Datengrundlage, die zur Verkehrsprognose herangezogen wurde, sei nicht ausreichend und veraltet. Es sei von einer erheblich höheren Verkehrsbelastung auszugehen; demzufolge seien auch die errechneten Immissionswerte fehlerhaft.

Weiterhin wurde moniert, dass die Lärmbelastung nicht im Hinblick auf die tatsächliche Situation des unter der Brücke liegenden Wohnhauses berechnet worden sei. Aufgrund der Lage müsse nicht nur der allgemein berechnete Verkehrslärm der Brücke berücksichtigt werden, sondern zusätzlich der Lärm der aus Richtung Longuich kommenden Fahrzeuge.

Auch die angenommenen Grenzwerte seien falsch, da man aufgrund der tatsächlichen Nutzung von einem Mischgebiet und nicht von einem Gewerbegebiet ausgehen müsste. Die dann maßgeblichen Grenzwerte von 64/54 dB(A) würden überschritten, so dass ein Anspruch auf Lärmschutz bestehe.

Ferner wurde ein Sichtschutz auf der Brücke sowie ein Schutz des Grundstücks z.B. vor herabfallenden Gegenständen oder Müll gefordert.

Es wurde darauf hingewiesen, dass der Kreisverkehrsplatz Süd künftig deutlich höher liegen würde als die jetzige Brücke und durch den Radweg im Bereich Trierer Straße und Kreisverkehrsplatz dichter an das Wohnhaus heranrücken würde. Die Auswirkungen für das Gebäude und die Grundstückssituation seien überhaupt nicht berücksichtigt worden. Es

wurden geeignete Stützmaßnahmen für das vom Wohnhaus Richtung Trierer Straße hin ansteigende Grundstück gefordert. Ferner müsse das Grundstück weiter begehbar und pflegbar bleiben, insbesondere dürfe die vorhandene Steigung nicht noch steiler werden. Darüber hinaus sei darauf zu achten, dass die vorgesehene Angleichung an das Gelände sowohl mit Stützkörpern als auch mit Böschungen sich nicht nachteilig auf das Grundstück auswirkt. Der vorhandene Hang dürfe nicht steiler werden.

Einwender Nr. 5 befürchtete ferner, dass durch die Höherlegung von Brücke, Kreisverkehrsplatz und Straße große Bereiche des Grundstücks stark verschattet würden. Dies könnte negative Auswirkungen auf die Gebäudesubstanz haben, insbesondere bestünde die Gefahr von Schimmelbildung. Hier wurden entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung gefordert. Der geplante Wegfall der Terrasse sowie der zum Wohnhaus gehörenden Garage wurde abgelehnt.

Ferner wurde gefordert, die Kanalführung der Straßenabwässer zu ändern und die geplante Leitung bzgl. Punkte R1.4 bis R1.2 außerhalb des Grundstücks des Einwenders Nr. 5 zu verlegen. Auch die geplante Einleitstelle E1 wurde abgelehnt.

Einwender Nr. 5 forderte auch einen Ausgleich für den Wertverlust seines Grundstücks, der durch das Heranrücken der Brücke entstehen würde.

Darüber hinaus wurde gefordert, dass die geplante Wendeanlage für LKW ausschließlich auf Betriebsgelände und nicht auf dem Grundstück des Einwenders Nr. 5 angelegt wird. Ferner wurde befürchtet, dass die derzeitige Zufahrt über die Trierer Straße aufgrund der vorgesehenen Planung steiler ausgestaltet wird und dann nicht mehr verkehrssicher sei. Hier wurden entsprechende Maßnahmen gefordert, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und eine verkehrssichere Ausgestaltung des Kreuzungsbereiches auch im Hinblick auf den Radweg zu erreichen.

Für die Zeit der Bauphase wurde angemessener Lärmschutz gefordert; es sollten Regelungen aufgestellt werden, die die Bauarbeiten soweit begrenzen, dass eine Nachtruhe, sowie Sonn- und Feiertagsruhe eingehalten wird. Ferner wurde für die Phasen überdurchschnittlichen Baulärms, z.B. beim Abbruch der Brücke, eine Ersatzunterkunft verlangt. Zusätzlich wurde ein angemessener Staubschutz sowie Maßnahmen gefordert, die die entstehenden Erschütterungen für das Gebäude minimieren und Schäden vermeiden. Auch Maßnahmen zur Vermeidung von nicht hinnehmbaren Belästigung durch Ausleuchten der Baustelle müssten getroffen werden. Für die Inanspruchnahme des Grundstücks von Einwender Nr. 5 für die Baustelleneinrichtung sei eine Entschädigung zu zahlen. Darüber hinaus hat Einwender Nr. 5 als Geschäftsführer eines Gewerbebetriebs Einwendungen erhoben.

Die Einwendungen sind unbegründet und werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Deckblattplanung oder entsprechende Auflagenregelungen in Kapitel C dieses Beschlusses entsprochen werden konnte. Durch die Deckblattplanung wurde der Forderung nach Verlegung der Entwässerungsleitung bzw. der Einleitstelle E 1 entsprochen (s. Deckblatt zum Lageplan, Unterlage 5A, Blatt Nr. 1; Kapitel A, AIX, Nr. 2 dieses Beschlusses). Den Forderungen nach angemessenem Schutz vor Lärm- bzw. Staubentwicklung im Rahmen der

Bauphase konnte durch die Auflagenregelung Nr. 4 in Kapitel C, CVI, dieses Beschlusses Rechnung getragen werden.

Zu den übrigen von Einwender Nr. 5 angesprochenen Punkten wird seitens der Planfeststellungsbehörde auf Folgendes hingewiesen:

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen für das Wohnhaus Trierer Str. 4 besteht nicht. Die schalltechnischen Untersuchungen für die Maßnahme haben ergeben, dass dort die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete weder erreicht noch überschritten werden (s. Unterlage 17, Kapitel A, AX, Nr. 19). Selbst wenn im vorliegenden Fall - wie von Seiten des Einwenders Nr. 5 gefordert - ein Mischgebiet angenommen würde, würden die dann maßgeblichen Grenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht noch immer nicht überschritten. Auf die Ausführungen in Kapitel E, VI, wird ergänzend verwiesen.

Zu der Forderung nach der Berücksichtigung von sog. „Summenpegeln“ ist darauf hinzuweisen, dass bei der Prüfung und rechtlichen Bewertung von Verkehrslärmauswirkungen die einzelnen Verkehrswege gemäß den rechtlichen Vorgaben der §§ 41 ff. BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV getrennt zu betrachten und zu bewerten sind. Eine straßenübergreifende Summenpegelbetrachtung ist nur dann geboten, wenn durch die Gesamteinwirkung des entstehenden Lärms mehrerer Verkehrswege ein Lärmniveau erreicht wird, bei dem Gesundheitsgefährdungen (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) bzw. Eigentumsbeeinträchtigungen (Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG) ausgelöst werden. Hier werden nach der Rechtsprechung des BVerwG Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht angehalten. Gem. dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung liegen die Prognosewerte im Bereich des Wohnhauses Trierer Straße Nr. 4 weit unter diesen Werten.

Der derzeit in Richtung Trierer Straße vorhandene Erdwall zwischen Grundstücksgrenze und Straße bleibt erhalten.

Die der Planung zugrundeliegenden Verkehrszahlen wurden sachgerecht ermittelt und sind ausreichend aktuell. Die Verkehrsuntersuchung vom 01.02.2021 (s. Kapitel A, AX, Nr. 36) legt den Prognosehorizont 2030 zugrunde und berücksichtigt alle für das Verkehrsaufkommen relevanten strukturellen Entwicklungen. Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Es besteht kein Anlass, an den dort ermittelten Verkehrszahlen oder an der zugrundeliegenden Methodik zu zweifeln.

Die Forderung nach einem möglichen Sichtschutz bzw. Schutz vor herabfallenden Gegenständen auf der Brücke wurde im Erörterungstermin diskutiert. Seitens des Baulastträgers wurde darauf hingewiesen, dass die Anbringung eines Netzes o.ä. nicht möglich sei. Es könne jedoch geprüft werden, ob in dem Bereich, wo die Straße bzw. der Kreisverkehrsplatz am Betriebsgelände vorbeiführt, ein Plexiglasgeländer angebracht werden kann. Seitens der Planfeststellungsbehörde wird darauf hingewiesen, dass grundsätzlich keine Verpflichtung des Baulastträgers besteht, entsprechende Vorkehrungen für ein etwaiges Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern vorzusehen. Gegen eine entsprechende freiwillige Maßnahme des Baulastträgers bestehen jedoch keine Bedenken, sofern dies im Zuge der Bauausführung möglich ist.

Bezüglich der Forderung, dass das Grundstück weiterhin begehbar und pflegbar bleiben müsse und insbesondere die vorhandene Steigung nicht noch steiler werden dürfe, wurde seitens des Straßenbaulastträgers in seiner Stellungnahme zugesagt, dass die Wiederherstellung der Böschungsflächen in Abstimmung mit dem Eigentümer erfolgen wird.

Bedenken des Einwenders Nr. 5 bezüglich einer stärkeren Verschattung seines Grundstücks und dadurch verursachter negativer Auswirkungen auf die Gebäudesubstanz werden seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Der Straßenbaulastträger hat überzeugend dargelegt, dass hinsichtlich des Schattenwurfs durch die Höherlegung von Brücke, Kreisverkehrsplatz und Straße keine Verschlechterung im Vergleich zur derzeitigen Situation eintreten wird.

Die Bedenken des Einwenders Nr. 5 bezüglich der Verkehrssicherheit im Bereich der Ein- und Ausfahrt auf die Trierer Straße werden seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Bereits heute trifft die Zufahrt auf einen Gehweg, der im Zuge des Bauvorhabens zu einem Rad- und Gehweg ausgebaut wird. Dieser dient der Entflechtung des Verkehrs und ist daher aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zwingend erforderlich. Die angesprochene Steigung im Bereich der Ein- und Ausfahrt auf die Trierer Straße bleibt wie bisher. Aufgrund der wegfallenden Bäume und der Verbreiterung des Gehweges zu einem Rad- und Gehweg werden sich die Sichtverhältnisse in diesem Bereich sogar verbessern. Zusätzlich wurde seitens des Straßenbaulastträgers im Erörterungstermin zugesagt, im Rahmen der Bauausführung in Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu prüfen, ob hier eine leichte Verschwenkung bzw. eine entsprechende farbliche Gestaltung des Weges/ der Zufahrt möglich ist (s. Auflagenregelung in Kapitel C, CVI, Nr. 8).

Zu den Forderungen nach einer Entschädigung für die Inanspruchnahme des Grundstücks für die Baustelleneinrichtung ist darauf hinzuweisen, dass es sich hierbei um entschädigungsrechtliche Fragen handelt, die in einem gesonderten, sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Entschädigungsverfahren geregelt werden. Gleiches würde für etwaige Wertminderungen gelten. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass der hier festgestellte Ersatzneubau der Moselbrücke zu einer Wertminderung der vorhandenen Immobilien bzw. Grundstücke führen wird. Sofern solche Wertminderungen gleichwohl festzustellen wären, wären die diesbezüglichen Forderungen in das Entschädigungsverfahren zu verweisen.

Zu den Einwendungen bezüglich des Gewerbebetriebs wird auf die Ausführungen unter Einwender Nr. 7 verwiesen.

Einwender Nr. 6:

Einwender Nr. 6 hat als grundstücksbetroffener Eigentümer Einwendungen gegen die Planung erhoben, da das betroffene Grundstück sowohl von einem Gewerbebetrieb als auch privat als Zufahrt genutzt wird. Auf die Einwendungen des Gewerbebetriebs wurde Bezug genommen. Die geplante Grundstücksinanspruchnahme wurde abgelehnt, da aufgrund der Planung die direkte Zufahrt vom Grundstück auf die Trierer Straße wegfallen würde. Ferner würde die derzeitige Planung eine steilere Steigung im Bereich der Ein- und Ausfahrt vorsehen. Es wurde

gefordert, die Planung dergestalt zu ändern, dass alle ausfahrenden Fahrzeuge (Pkw und Lkw) den Straßenbereich und die Verkehrssituation gut einsehen können. Die Steigung müsse so ausgelegt werden, dass der vorhandene Schwerlastverkehr diese problemlos bewältigen kann. Außerdem müssten bauliche Maßnahmen vorgesehen werden, die eine verkehrssichere Ausgestaltung des Kreuzungsbereiches insbesondere für Radfahrer sicherstellen.

Der vorgesehenen Festsetzung einer Bautabuzone wurde widersprochen, da sie nicht erforderlich und nicht verhältnismäßig sei und den Wert des Grundstücks beeinträchtigen würde.

Die Einwendungen von Einwender Nr. 6 sind unbegründet und werden zurückgewiesen. Die vorgesehene Teilinanspruchnahme im Bereich des im Eigentum von Einwender Nr. 6 stehenden Grundstücks erfolgt nur vorübergehend während der Bauausführung; danach steht das Grundstück wieder vollumfänglich zur Verfügung. Bei den im Bereich des Grundstücks als Bautabuflächen ausgewiesenen Flächen handelt es sich lediglich um Bereiche, die im Zuge der Baumaßnahme vom Straßenbaulastträger nicht in Anspruch genommen werden dürfen. Eine Beschränkung für den Eigentümer ist damit nicht verbunden. Die geringfügige dauerhafte Inanspruchnahme im Bereich der Zufahrt zur Trierer Straße betrifft kein im Eigentum von Einwender Nr. 6 stehendes Grundstück.

Die Bedenken des Einwenders Nr. 6 bezüglich der Verkehrssicherheit im Bereich der Ein- und Ausfahrt auf die Trierer Straße werden seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Bereits heute trifft die Zufahrt auf einen Gehweg, der im Zuge des Bauvorhabens zu einem Rad- und Gehweg ausgebaut wird. Dieser dient der Entflechtung des Verkehrs und ist daher aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zwingend erforderlich. Die angesprochene Steigung im Bereich der Ein- und Ausfahrt auf die Trierer Straße bleibt wie bisher. Aufgrund der wegfallenden Bäume und der Verbreiterung des Gehweges zu einem Rad- und Gehweg werden sich die Sichtverhältnisse in diesem Bereich sogar verbessern. Darüber hinaus wurde seitens des Straßenbaulastträgers im Erörterungstermin zugesagt, im Rahmen der Bauausführung in Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu prüfen, ob hier eine leichte Verschwenkung bzw. eine entsprechende farbliche Gestaltung des Weges/ der Zufahrt möglich ist (s. Auflagenregelung in Kapitel C, CVI, Nr. 8).

Zu den Einwendungen bezüglich des Gewerbebetriebs wird auf die Ausführungen unter Einwender Nr. 7 verwiesen.

Einwender Nr. 7:

Einwender Nr. 7 hat im Anhörungsverfahren Einwendungen erhoben, da durch die vorliegende Planung eine Existenzgefährdung des Gewerbebetriebes befürchtet wird. Die vorgesehene Inanspruchnahme von Grundstücken wurde abgelehnt. Dies gelte auch für die vorübergehende Inanspruchnahme für die Baustelleneinrichtung während der Bauphase. Darüber hinaus wurde vorgetragen, dass aufgrund der Planung eines Radweges an der

Trierer Straße die einzig verbleibende Grundstückszufahrt in Anspruch genommen würde. Dieser Inanspruchnahme wurde daher grundsätzlich widersprochen.

Ferner wurde gefordert, die Kanalführung der Straßenabwässer zu ändern und die geplante Leitung bzgl. Punkte R1.4 bis R1.2 sowie die Einleitstelle E 1 zu verlegen. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrssicherheit im Hinblick auf den am Betriebsgelände verlaufenden Radweg nicht sichergestellt sei, da der Radweg die einzige noch vorhandene Betriebszufahrt kreuzen wird. Ohne Unterbrechung des Radweges und entsprechende bauliche Vorrichtungen würde ein erhebliches Unfallrisiko aufgrund des Zusammentreffens von Fahrrädern und Holz-Lkw bestehen.

Die Festsetzung einer Bautabuzone auf Teilflächen der Grundstücke wurde abgelehnt, da sie nicht erforderlich und nicht verhältnismäßig sei und den Wert der Grundstücke beeinträchtigen würde.

Einwender Nr. 7 wies darauf hin, dass der Kreisverkehrsplatz Süd deutlich höher liegen würde als die jetzige Brücke und durch den Radweg im Bereich Trierer Straße und Kreisverkehrsplatz dichter an das Betriebsgelände heranrücken würde. Die Auswirkungen auf das Betriebsgelände seien nicht berücksichtigt worden. Darüber hinaus wurden weitere Vorkehrungen zum Schutz des Betriebsgeländes z.B. vor herabfallenden Gegenständen oder Müll gefordert. Ferner wurde eine stärkere Verschattung von Grundstücksteilen befürchtet; hier müssten entsprechende Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen werden.

Für die nah an der Brücke gelegenen Büroräume wurden Lärmschutzmaßnahmen insbesondere für die Bauzeit gefordert. Kritisiert wurde ferner, dass keine Maßnahmen vorgesehen seien, die sicherstellen können, dass während der Bauarbeiten keine Beeinträchtigungen des Gewerbebetriebs erfolgen. Auch sei keine Entschädigung für die Ausfallzeiten z. B. durch entstehenden zeitlichen Mehraufwand vorgesehen.

Die Einwendungen sind unbegründet und werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch entsprechende Zusagen des Straßenbaulastträgers, die Deckblattplanung oder entsprechende Auflagenregelungen in Kapitel C dieses Beschlusses entsprochen werden konnte.

Der Forderung nach Verlegung der Entwässerungsleitung bzw. der Einleitstelle E 1 wurde durch die Deckblattplanung entsprochen (s. Deckblatt zum Lageplan, Unterlage 5A, Blatt Nr. 1; Kapitel A, AIX, Nr. 2 dieses Beschlusses).

Bei den als Bautabuflächen ausgewiesenen Flächen handelt es sich lediglich um Bereiche, die im Zuge der Baumaßnahme vom Straßenbaulastträger nicht in Anspruch genommen werden dürfen. Eine Beschränkung für den Eigentümer ist damit nicht verbunden.

Die Bedenken des Einwenders Nr. 7 bezüglich der Verkehrssicherheit im Bereich der Ein- und Ausfahrt auf die Trierer Straße werden seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Bereits heute trifft die Zufahrt auf einen Gehweg, der im Zuge des Bauvorhabens zu einem Rad- und Gehweg ausgebaut wird. Dieser dient der Entflechtung des Verkehrs und ist daher aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zwingend erforderlich. Die

angesprochene Steigung im Bereich der Ein- und Ausfahrt auf die Trierer Straße bleibt wie bisher. Aufgrund der wegfallenden Bäume und der Verbreiterung des Gehweges zu einem Rad- und Gehweg werden sich die Sichtverhältnisse in diesem Bereich sogar verbessern. Seitens des Straßenbaulastträgers wurde darüber hinaus im Erörterungstermin zugesagt, im Rahmen der Bauausführung in Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu prüfen, ob hier eine leichte Verschwenkung bzw. eine entsprechende farbliche Gestaltung des Weges/ der Zufahrt möglich ist (s. Auflagenregelung in Kapitel C, CVI, Nr. 8).

Die Forderung nach einem möglichen Sichtschutz bzw. Schutz vor herabfallenden Gegenständen auf der Brücke wurde im Erörterungstermin diskutiert. Seitens des Baulastträgers wurde darauf hingewiesen, dass die Anbringung eines Netzes o.ä. nicht möglich sei. Es könne jedoch geprüft werden, ob in dem Bereich, wo die Straße bzw. der Kreisverkehrsplatz am Betriebsgelände vorbeiführt, ein Plexiglasgelenker angebracht werden kann. Seitens der Planfeststellungsbehörde wird darauf hingewiesen, dass grundsätzlich keine Verpflichtung des Baulastträgers besteht, entsprechende Vorkehrungen für ein etwaiges Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern vorzusehen. Gegen eine entsprechende freiwillige Maßnahme des Baulastträgers bestehen jedoch keine Bedenken, sofern dies im Zuge der Bauausführung möglich ist.

Bedenken des Einwenders Nr. 7 bezüglich einer stärkeren Verschattung von Grundstücksteilen werden seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Der Straßenbaulastträger hat überzeugend dargelegt, dass hinsichtlich des Schattenwurfs durch die Höherlegung von Brücke, Kreisverkehrsplatz und Straße keine Verschlechterung im Vergleich zur derzeitigen Situation eintreten wird.

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen für das Wohnhaus Trierer Str. 4 besteht nicht. Die schalltechnischen Untersuchungen für die Maßnahme haben ergeben, dass dort die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete weder erreicht noch überschritten werden (s. Unterlage 17, Kapitel A, AX, Nr. 19). Ein angemessener Schutz vor Lärm- bzw. Staubentwicklung im Rahmen der Bauphase wird durch die Auflagenregelung Nr. 4 in Kapitel C, CVI, dieses Beschlusses sichergestellt.

Zur Beurteilung einer möglichen Existenzgefährdung wurde für den Betrieb ein entsprechendes Gutachten durch einen unabhängigen Sachverständigen erstellt. Dieses Gutachten wurde dem Einwender zur Verfügung gestellt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass der vorgesehene Wegfall von zwei Lagerhallen zu einer Existenzgefährdung des Betriebes führen kann. Seitens des Gutachters wurden verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt, wie eine mögliche Existenzgefährdung abgewendet werden könnte. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird auf die Wiedergabe der Einzelheiten des Sachverständigengutachtens an dieser Stelle verzichtet.

Im weiteren Verfahrensverlauf fanden neben dem Erörterungstermin mehrere Gespräche zwischen dem Straßenbaulastträger, den Einwendern sowie dem Gutachter statt. Es konnte eine Lösungsvariante ermittelt werden, die die Wiederherstellung der wegfallenden Lagerhallen auf dem Betriebsgrundstück des Einwenders Nr. 7 vorsieht und durch die die Existenzgefährdung

des Betriebes abgewendet werden kann. Diesbezügliche Einzelheiten sind im Rahmen des Entschädigungsverfahrens zu klären.

Zusätzlich soll die in der ursprünglichen Planung noch als provisorisch vorgesehene Wendeanlage als dauerhafte Lösung vorgesehen werden. Dies erfolgt jedoch unter dem Vorbehalt, dass im Verlauf der entsprechenden Entschädigungsverhandlungen auch diese Lösung zur Abwendung der Existenzgefährdung des Gewerbebetriebes von Einwender Nr. 7 zum Tragen kommt (s. Auflagenregelung in Kapitel C, CV.3). Sollte sich im Verlauf der Verhandlungen herausstellen, dass die dafür aufzuwendenden Kosten den Gesamtwert des Betriebes übersteigen, müsste diese Lösung zugunsten einer Gesamtübernahme des Betriebes zurückstehen. Die geforderte Verlegung der Entwässerungsleitung sowie der Einleitstelle E 1 wurde bereits im Rahmen der 2023 erstellten Deckblattplanung berücksichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das erstellte Gutachten als sachgerecht und schließt sich ihm vollinhaltlich an. Aufgrund der darin aufgezeigten Lösungsmöglichkeiten ist davon auszugehen, dass eine Existenzgefährdung des Betriebes abgewendet werden kann. Die nach Erstellung des Gutachtens durchgeführten Besprechungen sowie weitere detaillierte Untersuchungen des Straßenbulasträgers haben gezeigt, dass die nun in Rede stehende Lösungsvariante (Wiederherstellung der Lagerhallen auf dem Betriebsgrundstück) planerisch umsetzbar und auch bauplanungsrechtlich genehmigungsfähig wäre. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass die Existenzgefährdung des Betriebes von Einwender Nr. 7 abgewendet werden kann.

Sollte dies jedoch wider Erwarten nicht gelingen oder aus tatsächlichen und/ oder rechtlichen Gründen ausgeschlossen sein, würde dies der Planfeststellung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme dennoch nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit an dem Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich im Zuge der L 141 unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung dem entgegenstehendem Interesse des Inhabers des betroffenen Gewerbebetriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. In diesem Falle wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche bis zu einem Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes reichen.

Die in den Planunterlagen vorgesehene Inanspruchnahme der im Eigentum des Einwenders Nr. 7 stehenden Grundstücke ist größtenteils für die Herstellung der Brücke bzw. des Kreisverkehrsplatzes Süd sowie des Rad- und Gehwegs im Zuge der L 145 erforderlich. Ein geringer Teil der Flächen wird für die Herstellung von landespflegerischen Kompensationsmaßnahmen benötigt. Auf die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen von Einwender Nr. 7 kann nicht verzichtet werden, da sie für eine ordnungsgemäße Umsetzung der Planung erforderlich ist.

Die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen

des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe vermögen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Dies gilt nicht nur für die notwendige Grundstücksinanspruchnahme zum Bau der Fahrbahn selbst, sondern auch für die Umsetzung der naturschutzfachlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen, da diese die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft bilden. Im vorliegenden Verfahren wurde die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Bau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich und geeignet, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Dies gilt auch für die hier konkret in Rede stehenden Grundstücke und die darauf zur Umsetzung vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen. Sie sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme ist daher zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme erforderlich.

Die Einwendungen von Einwender Nr. 7 konnten daher nicht dazu führen, von der Planung Abstand zu nehmen. Sie werden daher – soweit ihnen nicht durch die Zusagen des Straßenbaulastträgers, die Deckblattplanunterlagen sowie entsprechender Auflagenregelungen in Kapitel C dieses Planfeststellungsbeschlusses entsprochen werden konnte – zurückgewiesen. Sofern Forderungen im Zusammenhang mit der Entschädigung betroffen sind, werden diese in das sich der Planfeststellung anschließende Entschädigungsverfahren verwiesen. Wie in Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt wurde, gehören Entschädigungsansprüche nicht zu den in diesem Beschluss zu regelnden öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den vom Plan Betroffenen. Die rechtliche Trennung des Entschädigungs- und Planfeststellungsverfahrens macht es deshalb notwendig, diese Einwendungen und Forderungen sowie die hieraus resultierenden Ansprüche auf die mit eigenen Rechtsmitteln ausgestattete gesonderte Regelung der Entschädigung zu verweisen.

Einwender Nr. 8:

Die Einwendungen von Einwender Nr. 8 richten sich gegen den geplanten Wegfall einer Zufahrt vom Kreisverkehrsplatz Nord zu den gewerblich genutzten Grundstücken des Einwenders. Für die Zufahrt besteht eine widerrufliche Sondernutzungserlaubnis gemäß §§ 8, 8a FStrG vom 09.07.2008.

Es wurde dargelegt, dass die Grundstücke hauptsächlich über diese Zufahrt befahren werden, insbesondere von der aus Richtung Süden kommenden Kundschaft. Durch diese gute Anbindung müssten Kunden nicht in die Stadt Schweich hineinfahren, sondern könnten durch den am Ortseingang gelegenen Kreisverkehrsplatz sofort auf den Parkplatz auffahren. Es käme dadurch auch auf dem Parkplatz zu einer günstigen Entzerrung des Verkehrs, der sich nicht auf eine Zufahrt beschränkt. Es wurde kritisiert, dass sich die Attraktivität und die günstige Lage des Parkplatzes durch den geplanten Wegfall der Zufahrt enorm verringern würde. Darüber hinaus wurde befürchtet, dass der Hauptmieter der Flächen vertragliche Ansprüche gegen den Einwender geltend machen könnte, wenn die seit vielen Jahren bestehende Zufahrt nicht mehr genutzt werden kann.

Durch den Wegfall der Zufahrt sei ferner eine erhebliche Verkehrsverlagerung auf die Brückenstraße und die Straße „Zum Schwimmbad“ zu erwarten, da die Besucher, die die Grundstücke aus Richtung Süden anfahren wollen, nicht mehr direkt aus dem Kreisverkehr auf den Parkplatz fahren können, sondern erst durch den Ort fahren müssen. Dadurch würde die Hauptstraße der Stadt Schweich in erheblichem Umfang mehr belastet. Gerade in den Stoßzeiten sei daher ein Rückstau auf der Brückenstraße zu erwarten.

Seitens des Einwenders wurde auch dargelegt, dass die vorgenommene Variantenprüfung defizitär sei. Die Wahl der Vorzugsvariante 4 wurde zwar nicht in Frage gestellt, es hätte jedoch erkannt werden müssen, dass die vorgesehene Knotenpunktumgestaltung im Bereich des Kreisverkehrsplatzes Nord auch mit Beibehaltung der Zufahrt realisiert werden könnte. Nach Auffassung des Einwenders durfte die Zufahrt nicht gestrichen werden, ohne eine entsprechende Alternative aufzuzeigen, wie der Verkehr, der derzeit die Zufahrt vom Kreisverkehrsplatz zum Parkplatz nutzt, zukünftig sicher und verkehrstechnisch sinnvoll geleitet werden soll. Es wurde gefordert, die bestehende Zufahrt beizubehalten.

Der Straßenbaulastträger hat in seiner Stellungnahme dargelegt, dass der Verkehr über den heute vorhandenen Kreisverkehrsplatz nicht mehr mit ausreichender Verkehrsqualität bewältigt werden kann und auf einen entsprechenden Leistungsfähigkeitsnachweis im Rahmen einer 2015 erfolgten Verkehrsuntersuchung hingewiesen. Schon aufgrund dessen hätte die erteilte Sondernutzungserlaubnis zu Gunsten der Verkehrsqualität und –sicherheit seitens des Baulastträgers aufgehoben werden müssen, unabhängig von der jetzt geplanten Brückenbaumaßnahme.

Im Rahmen der jetzt vorgelegten Planung sei untersucht worden, wie die Verkehrsabläufe nachhaltig verbessert werden können. Es wurde dargelegt, dass für den Umbau von Knotenpunkten mit Kapazitätsengpässen Turbokreisverkehrsplätze empfohlen werden. Hierbei handelt es sich gem. einer Definition aus einem Arbeitspapier der

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen um einen „...(abschnittsweise) mehrstreifigen Kreisverkehr, bei dem durch Vorsortierung in den Kreiszufahrten und Ansetzen neuer Fahrstreifen an der Innenseite der Kreisfahrbahn Fahrstreifenwechsel auf der Kreisfahrbahn ... und Fahrwegüberschneidungen in den Kreisausfahrten vermieden werden sollen.“ Nach diesem Arbeitspapier ergibt sich ein wesentlicher Einsatzbereich bei starken, über Eck geführten Verkehrsströmen. Turbokreisverkehre zeigen gegenüber anderen Kreisverkehrstypen Vorteile bei starken Abbiegeverkehren, die zumindest abschnittsweise zweistreifige Führungen notwendig machen.

Im Hinblick auf die vorliegende Planung wurde erläutert, dass durch die geplante zweispurige Zufahrt aus Richtung Moselbrücke kommend, die Hauptverkehrsströme (Richtung Issel/ Baugebiet Ermesgraben und Brückenstraße) vorsortiert werden. Eine weitergehende zweistreifige Ausführung sei schon deshalb kaum umsetzbar, weil für den Umbau des Kreisverkehrs am nördlichen Brückenkopf nur sehr begrenzte Flächen zur Verfügung stehen. Bei der gewählten Knotenpunktform handelt es sich um eine abgewandelte Form eines klassischen Turbokreisverkehrs, die unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Fläche den örtlichen verkehrlichen Belangen gerecht wird und die Verkehrsqualität im Knotenpunkt erheblich steigert (Qualitätsstufe B mit 15% Kapazitätsreserve).

Ferner wurde dargelegt, dass Turbokreisverkehre ausschließlich an drei- und vierarmigen Knotenpunkten anwendbar sind. Hätte der geplante Turbokreisverkehr mehr als vier Knotenpunktarme, würde sich die erforderliche Vorsortierung der Fahrzeugströme in den Kreiszufahrten in der Regel über die wegweisende Beschilderung nicht mehr begreifbar darstellen lassen. An Turbokreisverkehren haben Kraftfahrer im Gegensatz zu einstreifigen Kreisverkehren eine deutlich komplexere Fahraufgabe zu bewältigen (Vorsortierung/Orientierung). Hinzu kommen hohe Verkehrsstärken, wodurch die Fahraufgabe ebenfalls schwieriger wird. Seitens des Baulastträgers wird daher die Schließung der Zufahrt vom Kreisverkehrsplatz zu den gewerblich genutzten Grundstücken des Einwenders Nr. 8 zum Zwecke der besseren Begreifbarkeit und somit im Interesse der Verkehrssicherheit als zwingend notwendig erachtet. Dies wurde anhand einer Visualisierung verdeutlicht.

In Bezug auf die Sondernutzungserlaubnis wurde dargelegt, dass diese im Jahre 2008 unter anderem mit dem Hintergrund erteilt wurde, die Ortslage Schweich von dem Linksabbiegeverkehr zum Gewerbebetrieb des Einwenders Nr. 8 zu entlasten. Es wurde allerdings darauf hingewiesen, dass zum damaligen Zeitpunkt keine verkehrgefährdenden Störungen aufgrund des Abbiegeverkehrs zum Parkplatz dokumentiert waren. Maßgeblich für die Entscheidung seien die damaligen Verkehrsverhältnisse und die Abwägung im Rahmen der Ermessensausübung gewesen. Beeinträchtigungen bzw. Störungen des fließenden Verkehrs durch den hinzukommenden Abfahrtsast im Kreisverkehrsplatz wurden als geringfügig eingeschätzt und erschienen zum damaligen Zeitpunkt aus verkehrlicher Sicht vertretbar.

Durch die jetzt geplante Umgestaltung des Kreisverkehrsplatzes zu einem Turbokreisverkehr hat sich die Situation grundlegend geändert. Künftig wird der Verkehrsteilnehmer in seiner Aufmerksamkeit erheblich mehr gefordert, dadurch steigt das Risiko von Fehlentscheidungen

und damit einhergehend das Unfallrisiko. Neben der komplexeren Beschilderung des Kreisverkehrsplatzes, die zu einer schwierigeren Verständlichkeit der Kreuzungsanlage führt, wird sich künftig die Fahrweise und die Fließgeschwindigkeit des Verkehrs im Kreisverkehrsplatz ändern. Die Komplexität der Kreuzungsanlage erfordert, dass die Kreuzungsanlage von jeglichen störenden Einflüssen entlastet wird, da andernfalls die Funktionsfähigkeit der Kreuzungsanlage in Frage gestellt wird und letztlich die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährdet wird.

Im Hinblick auf die Sondernutzungserlaubnis wurde erläutert, dass diese unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs erteilt worden sei und sich der Erlaubnisnehmer insofern grundsätzlich nicht auf den Bestandsschutz (Vertrauensschutz) der Erlaubnis berufen könne. Der Widerruf erfordere sachbezogene, straßenrechtliche Gründe. Diese seien vorliegend gegeben, da sich die Rahmenbedingungen nachträglich geändert haben und ein Festhalten am Bestand der Ausfahrt zu einem die Funktionsfähigkeit des Turbokreisverkehrsplatzes in Frage stellen würde und zum anderen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Turbokreisel dauerhaft gefährdet würde. Bei der Interessensabwägung sei insbesondere zu berücksichtigen, dass bedeutende Rechtsgüter (Leben, Leib und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sowie erhebliche Sachwerte) durch den Fortbestand der Ausfahrt gefährdet seien, die gegenüber dem wirtschaftlichen Interesse des Einwenders in Bezug auf eine gesteigerte Attraktivität seines Gewerbebetriebes durch eine komfortable Verkehrsanbindung deutlich überwiegen würden. Weder die Veränderung der Lage der Zufahrt, noch sonstige Auflagen oder Bedingungen seien geeignet, die Gefährdung bzw. die Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf ein bedenkenloses Maß zu reduzieren. Die Sondernutzungserlaubnis sei daher im Interesse der Erhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu widerrufen und könne nicht erneut erteilt oder in Aussicht gestellt werden.

Die Bedenken, dass der Wegfall der Zufahrt zu einem Rückstau im Einfahrtsbereich des Parkplatzes führen könnte, wurden seitens des Straßenbaulastträgers nicht geteilt, zumal diese weder durch ein Verkehrsgutachten noch durch sachlich nachvollziehbare Daten/Fakten bewiesen wurden. Die Erschließung der gewerblich genutzten Grundstücke des Einwenders sei auch weiterhin über die Brückenstraße und die Straße „Zum Schwimmbad“ gesichert.

Im Erörterungstermin wurden seitens des Einwenders nochmals die schriftlich vorgetragene Gründe erläutert, die nach seiner Auffassung für eine Aufrechterhaltung der Zufahrt sprechen. Es wurde insbesondere kritisiert, dass im Rahmen der vorliegenden Planung keine Varianten geprüft worden seien, um die jetzt wegfallende Zufahrt an anderer Stelle zu ersetzen. Ferner enthalte die Verkehrsuntersuchung keine Prüfung dahingehend, ob durch den Wegfall der Zufahrt nicht ein Rückstau im Bereich der Brückenstraße durch Linksabbieger zum Parkplatz des Einwenders verursacht würde. Außerdem sei die Verkehrsuntersuchung in der Bekanntmachung bei den relevanten Planunterlagen nicht aufgelistet worden.

Vom Vorhabenträger wurde nochmals erläutert, dass die Sondernutzungserlaubnis für die Zufahrt auf Widerruf erteilt worden sei und dass diese widerrufen werden könne, sobald sich die

Verkehrssituation ändert. Aus diesem Grund sei auch keine detaillierte Variantenuntersuchung für eine etwaige Ersatzzufahrt erfolgt, zumal der Gewerbebetrieb über weitere Zufahrten angefahren werden kann.

Die Einwendungen des Einwenders Nr. 8 sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet und werden daher aus folgenden Gründen zurückgewiesen:

Für die in Rede stehende Zufahrt wurde am 09.07.2008 eine Sondernutzungserlaubnis gem. §§ 8, 8a FStrG erteilt. Diese wurde - im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben des § 8 Abs. 2 FStrG - „auf jederzeitigen Widerruf“ erteilt. In Nr. 14 der Nebenbestimmungen wurde - entsprechend der gesetzlichen Regelung in § 8 Abs. 8 FStrG - ausdrücklich festgelegt, dass im Falle des Widerrufs der Erlaubnis oder bei Sperrung, Änderung oder Einziehung der Straße kein Ersatzanspruch gegen den LBM besteht.

Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses konnte daher zulässigerweise eine Regelung zum Widerruf der Sondernutzungserlaubnis aufgenommen werden (s. Kapitel C, CVI, Nr. 9). Die im Rahmen der vorliegenden Planung vorgesehene Umgestaltung des Kreisverkehrsplatzes Nord zu einem „Turbokreisverkehrplatz“ ist aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich. Aufgrund der künftigen Funktion und Ausgestaltung dieses Kreisverkehrsplatzes kann die derzeitige Zufahrt zum Parkplatz des Einwenders Nr. 8 aus Verkehrssicherheitsgründen nicht weiter aufrechterhalten werden. Neben der komplexeren Beschilderung des Kreisverkehrsplatzes, die zu einer schwierigeren Verständlichkeit der Kreuzungsanlage führt, wird sich künftig die Fahrweise und die Fließgeschwindigkeit des Verkehrs im Kreisverkehrsplatz ändern. Der Verkehrsteilnehmer wird daher in seiner Aufmerksamkeit erheblich mehr gefordert. Die Kreuzungsanlage ist daher von jeglichen störenden Einflüssen zu entlasten, da andernfalls die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährdet wird. Zur weiteren Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in der Stellungnahme des Straßenbaulasträgers, denen sich die Planfeststellungsbehörde vollinhaltlich anschließt, sowie auf die entsprechenden Ausführungen in Kapitel E, E IV „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ verwiesen.

Der in Rede stehende Parkplatz ist im übrigen auch nach dem Wegfall der Zufahrt aus dem Kreisverkehrsplatz weiterhin problemlos über die Brückenstraße sowie über die Straße „Zum Schwimmbad“ zu erreichen. Aufgrund dieser ausreichenden Erschließung war es auch nicht erforderlich, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Varianten für die Schaffung einer Ersatzzufahrt zu prüfen (vgl. § 8a, Abs. 4, Satz 3 FStrG). Das in Rede stehende Grundstück ist auch bei einem Wegfall der Zufahrt aus dem Kreisverkehrsplatz ausreichend erschlossen.

Die Bedenken des Einwenders im Hinblick auf einen möglichen Rückstau im Bereich der Brückenstraße werden seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Die Verkehrsuntersuchung hat eindeutig belegt, dass der vorgesehene Kreisverkehrsplatz Nord künftig eine ausreichende Qualitätsstufe B mit einer deutlichen Kapazitätsreserve von ca. 15 % aufweist. Weiterhin wurde folgendes Fazit festgestellt: „Die

Rückstauwahrscheinlichkeit ergibt ebenfalls keine zu erwartenden Konflikte.“ (s. hierzu Unterlage 22, Kapitel A, AX, Nr. 36).

Die Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22) war Bestandteil der offen gelegten Planung. Seitens des Einwenders wurde bemängelt, dass diese in der Bekanntmachung bei den relevanten Planunterlagen nicht aufgelistet worden sei. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass es sich nach dem Wortlaut der Bekanntmachung bei der Auflistung der dortigen Planunterlagen nur um eine exemplarische Benennung einiger Unterlagen, die für die Beurteilung der Umweltauswirkungen besonders relevant sind, handelte:

„Der Plan besteht insbesondere aus folgenden, auch für die Beurteilung der Umweltauswirkungen maßgeblichen Planunterlagen sowie das Vorhaben betreffenden entscheidungserheblichen Berichten und Empfehlungen:“

Eine Auflistung der kompletten Planunterlagen im Bekanntmachungstext ist rechtlich nicht erforderlich.

Soweit seitens des Einwenders befürchtet wurde, dass der Hauptmieter der Flächen evt. vertragliche Ansprüche gegen ihn geltend machen könnte, sofern die derzeitige Zufahrt über den Kreisverkehrsplatz nicht mehr genutzt werden kann, wird seitens der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um privatrechtliche Ansprüche handelt. Hinzu kommt, dass die Sondernutzungserlaubnis von Anfang an nur auf Widerruf erteilt worden ist, so dass nicht von einem dauerhaften Bestand ausgegangen werden konnte.

Abschließend kann daher festgehalten werden, dass die im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses vorgesehene Regelung zum Widerruf der Sondernutzungserlaubnis für die Zufahrt im derzeitigen Kreisverkehrsplatz Nord zum Gewerbebetrieb des Einwenders Nr. 8 zulässigerweise erfolgen konnte. Die diesbezüglichen Einwendungen waren zurückzuweisen.

3. Anerkannte Vereinigungen (z. B. Naturschutzvereine)

3.1 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND):

Die Kreisgruppe Trier-Saarburg des BUND hat mit Schreiben vom 06.06.2021 gemeinsam mit der Pollichia zu der vorliegenden Planung Stellung genommen. Die Notwendigkeit der Maßnahme wurde anerkannt, hinsichtlich einzelner Punkte wurde jedoch eine Nachbesserung der Planung gefordert.

Für den Baum- und Strauchbestand, der durch die Maßnahme weichen muss, wurde eine detaillierte Bestandserfassung mit kartographischer Darstellung gefordert (Art, Alter, Umfang und ökologische Bedeutung – Biotopbaum/-Strauch). Der Ausgleich soll bei entsprechendem Baumbestand im Verhältnis 1:10 erfolgen. Ferner seien auch ehemalige Kompensationsmaßnahmen betroffen; neben dem Verlust des Baum- und Heckenbestands sei dieser Verlust ebenfalls in einem entsprechenden Verhältnis zu kompensieren.

Es wurde moniert, dass die Datenerhebung schon einige Zeit zurückliege, so dass vor dem Beginn nochmals eine artenschutzrechtliche Prüfung, am Besten in einer ökologischen Baubegleitung, stattfinden müsste (Lebensraum Avifauna und Fledermäuse). Die Ersatzmaßnahmen (Aufhängen von Fledermauskästen und Nisthilfen als Ersatz) sollten frühzeitig angegangen werden. Sofern sich Änderungen im Bestand oder in der Situation vor der Baumaßnahme ergeben würden, sollten die Maßnahmen entsprechend angepasst werden (Erhöhung der Anzahl der Kästen).

Darüber hinaus wurde gefordert, auch den Abbruch der alten Brücke nach artenschutzrechtlichen Bestimmungen anzugehen (Festlegen eines Zeitfensters mit Vergrämungsaktionen für Vögel und Fledermäuse). Sofern Zugvögel wie u.a. Schwalben betroffen sind, soll der Abbruch auf Zeiten festgelegt werden, wenn die Zugvögel nicht mehr vor Ort sind. Da auch in Auebereiche eingegriffen wird (Weichholzaue als Lebensraum des Jahres 2021), sollten auch hier Verbesserungs- und Entwicklungsmaßnahmen in der Aue des Föhrenbaches eingeleitet werden. Es wurde darauf hingewiesen, dass in biotopkartierte Bereiche eingegriffen wird. Dies sei auch dahin auszugleichen, dass die Biotope entsprechend den vorgegebenen Zielen erhalten und weiterentwickelt werden.

Zusammenfassend wurde gefordert, dass im Vorfeld Ersatzlebensräume geschaffen werden sollten, wie teilweise beschrieben (Aufhängen von Fledermauskästen, Nisthilfen). Ferner sei es notwendig, eine ökologische Baubegleitung festzuschreiben. Aufgrund der bereits weit zurückliegenden Erfassungsarbeiten Vögel und Fledermäuse sollten im Vorfeld nochmals Prüfungen zum Vorkommen der Fauna, z.B. im Rahmen der ökologischen Baubegleitung durchgeführt werden.

Es wurde gefordert, Kompensationsmaßnahmen für folgende Eingriffe festzuschreiben:

- Verlust von Retentionsraum
- Verlust von Auebereichen
- Verlust von Lebensräumen und Biotopen (insbesondere von biotopkartierten Flächen)
- Verlust von Baum- und Strauchbestand

- Aufbau von Vernetzungsstrukturen (Leitlinien für Vögel und Fledermäuse)
- Ersatz von Verlusten von alten Kompensationsmaßnahmen (mehrfacher Ausgleich).

Der Straßenbaulastträger hat in seiner Stellungnahme u. a. Folgendes ausgeführt:

Zu „Verlust von Baum- und Strauchbestand/ Betroffenheit von ehemaligen Kompensationsmaßnahmen“:

Im Hinblick auf die Bäume wurde die Biotoptypenkartierung um die Zusatzcodes zur Baumart und zum Brusthöhendurchmesser ergänzt, um einen Bezug zum Alter der Bäume herzustellen. In diesem Zusammenhang kam ein Bewertungsschema zum Einsatz, das die Einstufung der Merkmale CO₂-Bindung, Lokalklima, Landschaftsbild und Habitatpotential berücksichtigt. Betroffene Einzelbäume sind im Bestands- und Konfliktplan kartographisch dargestellt. In Absprache mit der Oberen Naturschutzbehörde wurde, bezogen auf den jeweils entfallenden Einzelbaum, ein Kompensationsverhältnis festgelegt.

Die übrigen Gehölze wurden im Rahmen der Biotoptypenkartierung erfasst. Sofern diese Gehölze wegfallen, wurden diese bei der allgemeinen Bilanzierung berücksichtigt (s. Unterlage 9.3 A). Dies trifft auch für die Kompensation der vorhandenen Kompensationsflächen zu. Diese wurden, neben anderen Konflikten, bei den Maßnahmen 2.1 E und 2.2 E berücksichtigt.

Zu „Datenerhebung/ erneute artenschutzrechtliche Prüfung/ frühzeitige Ersatzmaßnahmen“:

Das Planfeststellungsverfahren wurde im Februar 2021 eingeleitet. Keine der aufgeführten Planunterlagen (Unterlage 19.5, 19.4 und 19.4.2) waren zu diesem Zeitpunkt älter als 5 Jahre. Wie bereits in der Unterlage 19.1 A, Deckblatt LBP unter Punkt 5.2 „Maßnahmenübersicht“ im Hinblick auf den Abriss der Moselbrücke bei Maßnahme 5 V formuliert, ist eine Umweltbaubegleitung durch eine Fledermauskundige Person erforderlich.

Dies trifft auch auf die Maßnahme 5ACEF zu, die das Anbringen von Fledermauskästen als CEF- Maßnahme beschreibt. Im Hinblick auf die Avifauna ergaben sich über die Einhaltung der Rodungszeiten gem. § 39 (5) BNatSchG im Artenschutzgutachten keine weiteren Maßnahmenhinweise.

Zu „Abbruch der alten Brücke/ Beachtung der artenschutzrechtlichen Bestimmungen“:

Die artenschutzrechtlichen Bestimmungen wurden bei der Aufstellung des Bauzeitenplanes (Unterlage 16.3) berücksichtigt. Unter den Bauphasen sind die Vorgaben zur Landespflege eingetragen.

Zu „Eingriff in Auebereiche“:

Laut Geoportal der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz (LANIS) wird der Föhrenbach von einer bestehenden Kompensationsfläche aus der Kompensationsverpflichtung für die Bebauung „Im Flürchen in Schweich“ flankiert (EIV-235006-0291). In diesem Zusammenhang bestehen für den Föhrenbach bereits Vorschläge für Verbesserungs- und

Entwicklungsmaßnahmen. Die dem Föhrenbach nahegelegene Maßnahme 2.2 E, als Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens, trägt aber im Hinblick auf die Reduzierung der Bestände des Sachalin-Staudenknöterichs auch direkt zur Verbesserung im Bereich der Aue des Föhrenbaches bei.

Zu „Eingriff in biotopkartierte Bereiche“:

Im Geoportal der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz (LANIS) sind innerhalb der Baufeldgrenze keine biotopkartierten Bereiche angegeben.

Die v.g. Stellungnahme des LBM Trier wurde dem BUND sowie der Pollichia zusammen mit der Einladung zum Erörterungstermin übersandt. Da weder ein Vertreter des BUND noch der Pollichia am Erörterungstermin teilgenommen hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass grundsätzlich mit den Ausführungen der Straßenbaudienststelle Einverständnis besteht. Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Einwendungen des BUND bzw. der Pollichia aus folgenden Gründen zurückgewiesen:

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Straßenbaudienststelle vollinhaltlich an, da sie diese als zutreffend und sachgerecht erachtet. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass die durch die vorliegende Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig kompensiert werden; auf die diesbezüglichen Ausführungen in Kapitel E, VII wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Auch der entstehende Retentionsraumverlust wird ausgeglichen (s. hierzu die entsprechenden Ausführungen in Kapitel E, V). Eine ökologische Baubegleitung wurde dem Straßenbaulasträger auferlegt (s. Auflage in Kapitel C, CII, Nr. 2 dieses Beschlusses).

Zu dem Punkt „Verlust des Baum- und Strauchbestands“ wird darauf hingewiesen, dass die ursprünglich offen gelegte Planung insoweit ergänzt wurde, dass die landespflegerische Maßnahme 3 A „Pflanzung von Alleebäumen“ anstelle von bisher 33 jetzt 68 Baumpflanzungen vorsieht (s. hierzu auch Auflageregelung in Kapitel C, CV des Beschlusses sowie die entsprechende Deckblattplanung, insbesondere Unterlage 9.0 A, Blatt Nr. 1, Kapitel A, AX, Nr. 10).

Die Planung für das Vorhaben genügt insgesamt den natur- und umweltschutzrechtlichen Anforderungen. Der verursachte Eingriff in Natur und Landschaft beschränkt sich auf den unbedingt erforderlichen Umfang und wird nach Maßgabe des Fachbeitrages Naturschutz durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Ferner wird durch das vorgesehene Vermeidungs- und Kompensationskonzept sowie die im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss angeordneten Nebenbestimmungen gewährleistet, dass die im Vorhabengebiet befindlichen besonders geschützten Arten nicht beeinträchtigt werden.

Die Einwendungen des BUND und der Pollichia werden daher zurückgewiesen.

3.2 Verein für Naturforschung und Landespflege e.V. - Pollichia -

Die Kreisgruppe Trier-Saarburg der Pollichia hat mit Schreiben vom 06.06.2021 gemeinsam mit dem BUND zu der vorliegenden Planung Stellung genommen. Auf die Ausführungen unter vorstehendem Punkt 3.1 wird daher verwiesen.

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

Die in den Kapiteln B und C angeordneten allgemeinen und besonderen Nebenbestimmungen sind gem. § 1 LVwVfG i.V.m. §§ 36 Abs. 1 und 2 bzw. 74 Abs. 2 VwVfG zulässig und erforderlich, da sie sicherstellen, dass die beantragte straßenrechtliche Planung gemäß § 5 LStrG im Einklang mit den einschlägigen gesetzlichen Regelungen des Planfeststellungsrechts, des Naturschutzrechts, des Immissionsschutzrechts, des Wasserrechts, des Forstrechts und anderer zu beachtender fachrechtlicher Bestimmungen und unter Wahrung schutzwürdiger Belange und Rechte Dritter festgestellt werden kann.

X. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde

Die vorliegende Planung ist von einem überwiegenden öffentlichen Interesse getragen. Ihr stehen weder Planungsleitsätze noch sonstige in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die festgestellte Planung erweist sich auch im Hinblick auf die in die Abwägung einzustellenden öffentlichen und privaten Belange als abwägungsfehlerfrei. Für den Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich im Zuge der Landesstraße Nr. 141 (L 141) 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 (s. hierzu insbesondere den UVP-Bericht, Unterlage 19.3, Kapitel AX, Nr. 25 dieses Beschlusses).

Der durch die Realisierung des Vorhabens erfolgende Eingriff in Natur und Landschaft beschränkt sich auf den unbedingt erforderlichen Umfang. Der Eingriff wird nach Maßgabe des Fachbeitrages Naturschutz durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Durch ein Vermeidungs- und Kompensationskonzept sowie die im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss angeordneten Nebenbestimmungen wird zudem gewährleistet, dass die im Vorhabengebiet befindlichen besonders geschützten Arten nicht beeinträchtigt werden. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000 Gebieten sind auszuschließen.

Unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärmschutzes besteht 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; dem Straßenbaulastträger mussten daher keine speziellen Schutzmaßnahmen aufgegeben werden.

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

Bei einer Gesamtbetrachtung der Wirkungen der Maßnahme ist der hiermit verfolgte Zweck der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber den Belangen des Naturschutzes, des Wasserhaushaltes und des Lärmschutzes wegen der nach Durchführung von Vermeidungs-, Sicherungs-, Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen verbleibenden allenfalls geringfügigen Beeinträchtigung dieser Belange vorrangig. Die Abwägung der durch das Gesamtvorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange führt deshalb zum Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Planfeststellung des Ersatzneubaus der Moselbrücke Schweich im Zuge der L 141 vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt daher zu der Bewertung, dass der Ersatzneubau der Moselbrücke Schweich im Zuge der Landesstraße Nr. 141 (L 141) zulässigerweise realisierbar ist.

F Allgemeine Hinweise

I. Allgemeine Hinweise

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist der Landesbetrieb Mobilität Trier, Dasbachstr. 15c, 54292 Trier.
2. Zuständige Obere Wasserbehörde, wasserwirtschaftliche Fachbehörde, Obere Naturschutzbehörde und Enteignungsbehörde ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Stresemannstr. 3-5, 56068 Koblenz.
3. Zuständige Behörde für die Ausführung des Gesetzes zum Schutz des Bodens (BBodSchG) sowie des Landesbodenschutzgesetzes (LBodSchG) ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz.
4. Die straßengesetzlichen Voraussetzungen im Sinne von Kapitel B, Nr. 9 ergeben sich aus § 39 LStrG, § 8 a Abs. 4 FStrG.

II. Hinweis auf Auslegung und Zustellung

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

Weitere Ausfertigungen dieses Beschlusses und die in Kapitel A, Nr. AIX, AX und AXI genannten Unterlagen werden darüber hinaus nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Verbandsgemeindeverwaltung Schweich, Brückenstraße 26, 54338 Schweich zwei Wochen lang zur Einsichtnahme ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegung gilt der Planfeststellungsbeschluss gegenüber denjenigen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Hierauf ist in der ortsüblichen Bekanntmachung ausdrücklich hinzuweisen.

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

G Rechtsbehelfsbelehrung

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

Die Klage muss die Klägerin oder den Kläger, den Beklagten (das Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, dieser vertreten durch den Geschäftsführer, Friedrich-Ebert-Ring 14-20, 56068 Koblenz), und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn die Klägerin oder der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung der Klägerin oder des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

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

Beglaubigt:


(Marion Brinkhaus)



In Vertretung:

gez.:

(Dr. Markus Rieder)

Leiter der Planfeststellungsbehörde