Fernstraßen-Bundesamt

Planfeststellungsbeschluss für die

Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hunsrück-Ost,

BAB 61, Landkreis Bad Kreuznach,

Verbandsgemeinde Langenlonsheim-Stromberg

Betriebskilometer (Betr.-km.) -km 279+960

bis Betr.-km 280+815,

(Fahrtrichtung Venlo)

Abkürzungsverzeichnis

a. a. O.	am angegebenen Ort
(a.) a. R. d. T. (ARdT)	(Allgemein) anerkannte Regeln der Technik
Abs.	Absatz
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
ARS	Allgemeines Rundschreiben
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
Az.	Aktenzeichen
BAB	Bundesautobahn
Banz.	Bundesanzeiger
BauGB	Baugesetzbuch
BaustellV	Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung)
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
Betr.-km	Betriebskilometer
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BImA	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
4. BImSchV	Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen)

16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BKompV	Bundeskompensationsverordnung
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnatur-schutzgesetz)
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BWaldG	Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz)
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa, zirka, annähernd, ungefähr
CO_2	chemische Formel für Kohlenstoffdioxid
dB(A)	Dezibel (Adjusted/Angepasst – Frequenzbewertung A nach DIN IEC 651, Ausgabe Dezember 1981)
DIBt	Deutsches Institut für Bautechnik
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
DIN EN	Deutsches Institut für Normung e.V. Europäische Norm

DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.
einschl.	einschließlich
EuGH	Europäischer Gerichtshof
ERS 2011	Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, März 2011 FGSV Nr. 222
f.	fortfolgender, fortfolgende (Einzahl)
ff.	fortfolgende (Mehrzahl)
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)
FBA	Fernstraßen-Bundesamt
FStrBAG	Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrG a. F.	Bundesfernstraßengesetz in der bis zum 28. Dezember 2023 gültigen Fassung
gem.	gemäß
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
ha	Hektar
i. d. R.	in der Regel
i. S. d.	im Sinne des
i. S. v.	im Sinne von
i. V. m.	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug

KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz)
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
LBM	Landesbetrieb Mobilität
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
Lkw (Lkw1, Lkw2)	Lastkraftwagen (bei schalltechnischer Untersuchung /Berechnung: Lkw1 = Lkw ohne Anhänger oder Bus; Lkw2 = Lkw mit Anhänger oder Sattelzug)
LNatSchG	Landesnaturschutzgesetz Rheinland-Pfalz
LRT	Lebensraumtyp
LWaldG	Landeswaldgesetz Rheinland-Pfalz
LWG	Landeswassergesetz Rheinland-Pfalz
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
NO_2	chemische Formel für Stickstoffdioxid
N_2O	chemische Formel für Distickstoffmonoxid (Lachgas)
Nr.	Nummer
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
ONB	Obere Naturschutzbehörde
OWK	Oberflächenwasserkörper
Pkw	Personenkraftwagen (bei schalltechnischer Untersuchung/Berechnung: Pkw = Pkw und Pkw mit Anhänger und Lieferwagen)
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
RDGEG	Einführungsgesetz zum Rechtsdienstleistungsgesetz
RE2012	Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau

REwS21	Richtlinie für die Entwässerung von Straßen
RLS-19	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
Rn.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
RRB	Regenrückhaltebecken
RROP	Regionaler Raumordnungsplan der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe
s.	siehe
SGD	Struktur- und Genehmigungsdirektion
SGD Nord (WAB)	Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz)
sog.	sogenannte(r)
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm)
T+R	Tank- und Rastanlage
u. a.	unter anderem
UBB	Umweltbaubegleitung
UmwRG	Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz)
UNB	Untere Naturschutzbehörde
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UWB	Untere Wasserbehörde

vgl.	vergleiche
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
V-RL	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VwVfG a. F.	Verwaltungsverfahrensgesetz in der bis zum 31. Dezember 2023 geltenden Fassung
WAB	Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) in der aktuellen Fassung zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses
WRRL	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 (Wasserrahmenrichtlinie)
Z	Zuordnungswert der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
z. B.	zum Beispiel

Inhaltsverzeichnis

A. Entscheidung, Verfügender Teil 1
I. Feststellung des Plans 1
II. Festgestelle Planunterlagen 1
III. Eingeschlossene öffentlich-rechtliche Entscheidungen 5
1. Naturschutzrechtliche Entscheidungen 5
2. Forstrechtliche Entscheidungen 5
IV. Gehobene Wasserrechtliche Erlaubnis mit ihren Nebenbestimmungen 6
1. Einleitung in Gewässer, erlaubte Einleitungsmengen 6
2. Nebenbestimmungen zur Gewässerbenutzung 7
a) Gewässerbenutzung, Betrieb der Abwasseranlage und der Versickerung 7
b) Bauphase 8
c) Hinweise zur Wasserwirtschaft 8
V. Zusagen 9
VI. Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen 9
VII. Nebenbestimmungen 9
1. Allgemeines, Unterrichtungspflichten 9
2. Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz 9
3. Immissionsschutz 11
a) Straßenverkehrslärm 11
b) Baulärm 12
4. Forst 12
5. Bodenschutz, Altlasten und Abfallwirtschaft 13
6. Landwirtschaft 14
7. Ver- und Entsorgungsleitungen 14
B. Sachverhalt und Verfahren 15
I. Sachverhalt 15
II. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens 16
1. Antrag der Vorhabenträgerin auf Planfeststellung 16

2. Auslegung der Unterlagen ... 16
3. Beteiligung von Behörden, der sonstigen Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Vereinigungen sowie der nicht ortsansässigen Betroffenen ... 17
4. Einwendungen und Stellungnahmen ... 19
5. Nachbeteiligung der nicht ortsansässigen Betroffenen ... 20
6. Verzicht auf Erörterung ... 20
C. Entscheidungsgründe ... 20
I. Verfahren ... 21
1. Erforderlichkeit der Planfeststellung ... 21
2. Umfang der Planfeststellung, Konzentrationswirkung ... 21
3. Zuständigkeit ... 21
4. Verfahrensvorschriften, Verzicht auf Erörterungstermin ... 21
II. Umweltverträglichkeitsvorprüfung ... 22
III. Materiellrechtliche Bewertung ... 22
1. Planrechtfertigung ... 23
2. Variantenuntersuchung ... 25
3. Öffentliche und private Belange ... 26
a) Raumordnung, Landes- und Regionalplanung ... 26
aa) Grundwasserschutz ... 26
bb) Wald und Forstwirtschaft ... 27
cc) Erholung und Tourismus ... 27
b) Immissionsschutz ... 28
aa) Lärmschutz ... 28
bb) Luftschadstoffe ... 31
c) Naturschutz und Landschaftspflege ... 32
aa) Eingriffsregelung, §§ 15, 17 BNatSchG ... 32
bb) Artenschutzrechtliche Prüfung ... 35
cc) Landschaftsschutzgebiet ... 41
dd) Umweltschadensgesetz ... 41
d) Klimaschutz ... 41

aa) Ermittlung der Auswirkungen auf den Klimaschutz 43
bb) Bewertung 48
e) Abfall, Bodenschutz und Altlasten 51
aa) Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht 51
bb) Bodenschutz 52
f) Gewässer- und Grundwasserschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse 53
aa) Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung 53
bb) Entwässerung Lärmschutzwand 53
cc) Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis, Einleitungen 54
dd) Bewirtschaftungsziele des § 27 WHG und des § 47 WHG 56
g) Forst 59
h) Ver- und Entsorgungsleitungen 60
i) Landwirtschaft 61
4. Einwendungen von privat Betroffenen 61
a) Einwenderin 1 61
b) Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG 61
5. Stellungnahmen von anerkannten Vereinigungen, Behörden und Träger öffentlicher Belange 63
a) Landesjagdverband 63
b) Zentralstelle der Forstverwaltung 63
c) Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord 64
aa) Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz (WAB) Koblenz 64
bb) Referat 42 Naturschutz (ONB) 65
cc) Referat 43 Bauwesen 65
dd) Referat 41 Raumordnung, Landesplanung 65
d) Kreisverwaltung Bad Kreuznach 66
e) Polizeipräsidium Mainz 66
f) Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz 66
g) Leitungsschutz vorhandener Medien und Leitungsträger 67

aa) Westnetz GmbH 67
bb) NGN Fiber Network KG 67
cc) Deutsche Telekom Technik GmbH TI Niederlassung Südwest 68
dd) GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH 68
6. Eigentum 69
IV. Zusammenfassung/Gesamtabwägung 69
D. Rechtsbehelfsbelehrung 71

A. Entscheidung, Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Auf der Grundlage von § 17 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i. V. m. § 2 Abs. 2 Satz 1 Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz (FStrBAG) i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz[1] (VwVfG) erlässt das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

Der Plan für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Hunsrück-Ost (T+R Hunsrück-Ost) im Zuge der Bundesautobahn (BAB) 61 zwischen den Anschlussstellen Stromberg und Rheinböllen bei Betr.-km 279 + 960 bis Betr.-km 280 + 815 in den Gemarkungen Daxweiler und Stromberg der Verbandsgemeinde Langenlonsheim-Stromberg im Landkreis Bad Kreuznach wird gem. § 17 Abs. 1 FStrG i.V. m. §§ 72 bis 78 VwVfG a. F., gem. den unter A.II. aufgeführten Unterlagen und den in Teil A Nummern III bis VII dieses Beschlusses getroffenen Entscheidungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Erweiterung der Pkw-Stellplätze von 66 auf 89,
- Erweiterung der Lkw-Stellflächen von 59 auf 89,
- Erweiterung der Bus-Stellflächen von 0 auf 10,
- Verlängerung der Sonderparkspur von 360 m auf 365 m,
- Verlegung der Betriebszufahrt und
- Bau eines Regenrückhaltebeckens.

Das im Erläuterungsbericht in Kap 4.12, 4. Absatz genannte, bestehende Regenrückhaltebecken (RRB) ist nicht Gegenstand dieser planrechtlichen Zulassungsentscheidung.

II. Festgestelle Planunterlagen

Sofern nicht anders aufgeführt, haben alle Planunterlagen den Stand vom 21. September 2021. Planunterlagen zur Information tragen die Bemerkung „nachrichtlich“.

[1] Gemäß § 102a VwVfG i. V. m. § 24 Abs. 16 FStrG ist für dieses vor dem ersten Januar 2024 begonnene, aber nicht abgeschlossene Planfeststellungsverfahren das VwVfG in der bis zum 31. Dezember 2023 geltenden Fassung anzuwenden, im Folgenden als VwVfG a. F. bezeichnet.

Unterlage -Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Seiten-/ Blattzahl	Bemerkung
1-a	Erläuterungsbericht		1-40	
2	Übersichtskarte	1 : 50.000	1	
3	Übersichtslageplan	1 : 10.000	1	
5	Lagepläne			
	Lageplan (gesamte Anlage)	1 : 1.000	0-a	
	Lagepläne	1 : 500	1, 2-a, 3-a	
6	Höhenpläne			
	Höhenplan Fahrgasse Achse 10 bis 13	1 : 1.000/100	1 – 4	
	Höhenplan Wirtschaftsweg Achse 21	1 : 1.000/100	5	
	Höhenplan Anbindung Tankstelle Achse 80	1 : 500/50	6	
	Höhenplan Umfahrung T+R Achse 51	1 : 500/50	7	
8	Entwässerungs-maßnahmen			
8.1	Entwässerungslagepläne	1 : 500	1, 2-a, 3-a	
8.2	Einzugsgebiete Bestand	1 : 1.000	1	nachrichtlich
8.3	Detail Auslauf	1 : 100	1	
8.4	Kanallängsschnitte	1 : 1.000/100	1 – 2	
8.5	Detail Regenrückhaltebecken	1 : 250	1-a	

Unterlage -Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Seiten-/ Blattzahl	Bemerkung
8.6	Längsschnitt Regenrückhaltebecken	1 : 250/25	1	
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen			
9.1	Maßnahmenplan	1 : 1.000	1-a	
9.2-a	Maßnahmenblätter		1-21	
9.3	Tab. Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation			nachrichtlich
10	Grunderwerb			
10.1	Grunderwerbsplan	1 : 1.000	1-b	vom 21.09.2021, überarbeitet am 25.10.2023
10.2	Grunderwerbsverzeichnis		b	vom 21.09.2021, überarbeitet am 25.10.2023
11	Regelungsverzeichnis			
14	Straßenquerschnitt			
14.2	Regelquerschnitte	1 : 50/1 : 25	1– 2	
14.3	Kennzeichnende Querprofile Achse 10	1 : 200	1 – 4	
16	Sonstige Pläne			
16.1	Versorgungsleitungsplan	1 : 1.000	1-a	nachrichtlich
16.2	Bauablaufplan	1 : 750	1	nachrichtlich

Unterlage -Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Seiten-/ Blattzahl	Bemerkung
17	Immissionstechnische Untersuchungen			
17.1-a	Berechnungsergebnis (Schall)			nachrichtlich
17.1	Eingangsdaten Schallberechnung Anlage B: Emissionsberechnung Straßen			
17.2	Berechnungsergebnis (Luftschadstoffe)			nachrichtlich
18	Wassertechnische Untersuchungen			
18.1-a	Erläuterungsbericht – Bilanzierung der abflusswirksamen Flächen – Bemessung RRB – Nachweise nach Merkblatt DWA-M 153			
18.2-a	Fachbeitrag WRRL			
18.3	DIBt–Zulassung Reinigungsanlage			nachrichtlich
19	Umweltfachliche Untersuchungen			
19.1-a	Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht			
19.2	Bestands- und Konfliktplan	1 : 1.000	1-a	nachrichtlich

Unterlage -Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Seiten-/ Blattzahl	Bemerkung
19.3-a	Fachbeitrag Artenschutz gem. § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG			
19.4-a	Formular zur Ermittlung der UVP-Pflicht von Vorhaben, Bundesautobahnen betreffend			nachrichtlich
19.5	Erfassung von Fledermausvorkommen einschl. Höhlenbaumsuche			nachrichtlich
19.6-a	Plausibilitätskontrolle der Daten			nachrichtlich
20-a	Geotechnische Untersuchung			nachrichtlich

III. Eingeschlossene öffentlich-rechtliche Entscheidungen

1. Naturschutzrechtliche Entscheidungen

a) Der mit der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens verbundene Eingriff in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) wird gem. §§ 17 Abs. 1 und 15 BNatSchG i. V. m. §§ 2 Abs. 6 und § 9 Abs. 1 Satz 1 Landesnaturschutzgesetz Rheinland-Pfalz (LNatSchG) im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde, der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Referat 42 (ONB), zugelassen.

b) Der mit diesem Vorhaben verbundene Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ wird gem. § 4 Abs. 3 Landschaftsschutzverordnung Mittelrhein zugelassen.

2. Forstrechtliche Entscheidungen

Die zur Durchführung des Vorhabens notwendigen Rodungen, Aufforstungen und Waldumwandlungen (dauerhaft insgesamt 0,55 ha sowie temporär insgesamt 0,14 ha) werden

gem. § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Satz 5 Landeswaldgesetz Rheinland-Pfalz (LWaldG) unter Beachtung der in A.VII.4. angeordneten Nebenbestimmungen zugelassen.

IV. Gehobene Wasserrechtliche Erlaubnis mit ihren Nebenbestimmungen

1. Einleitung in Gewässer, erlaubte Einleitungsmengen

Der Vorhabenträgerin wird gem. §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) i. V. m. §§ 10, 15 und 19 Abs. 1 WHG und unter Beachtung der in nachfolgender Nr. A.IV.2. formulierten Nebenbestimmungen die gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen Niederschlagswasser von den befestigten Flächen der T+R Hunsrück-Ost (ohne Abfüllbereich der Tankanlage) über die Sedimentationsanlage und das RRB durch Versickern dem Grundwasser beziehungsweise (bzw.) dem Welschbach zuzuführen.

Zu diesem Zweck darf nach Abschluss der Bauarbeiten zur Umsetzung dieses Vorhabens das aus dem im Lageplan, Blatt Nr. 8.1 / 2-a und 3-a, M. 1:500, dargestellten Entwässerungsgebiet stammende Niederschlagswasser wie folgt eingeleitet werden:

Lfd. Nr.	aus	Von der abfluss-wirksamen Fläche A_U	Einleit-menge	Flur	Flurstück	Gemarkung	In den
E1	Graben	0,35 ha	36 l/s	6	18/2	Daxweiler	Welschbach
E2	RRB	3,36 ha	15 l/s	1	12	Stromberg	Welschbach
E3	Graben	0,36 ha	1 l/s	2	20/21	Warmsroth	Welschbach

Koordinaten der Einleitungsstellen und Bauwerke nach UTM /ETRS89:

Lfd. Nr.	Einleitstelle	
	Ostwert	Nordwert
E1	32411627	5535547
E2	32411832	5535357
E3	32411912	5535034

Die Erlaubnis schließt nach § 14 Abs. 2 LWG die Genehmigung nach § 60 Abs. 7 WHG i. V. m. § 62 Abs. 1 LWG zum Bau und Betrieb der Sedimentationsanlage und des RRB mit ein. Bis zur

vollständigen Herstellung der geplanten neuen Entwässerung gelten die alten, höheren Einleitmengen weiter.

2. Nebenbestimmungen zur Gewässerbenutzung

a) Gewässerbenutzung, Betrieb der Abwasseranlage und der Versickerung

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die Vorschriften des WHG und des LWG einschlägig. Darüber hinaus gelten folgende Nebenbestimmungen:

aa) Die Vorhabenträgerin ist für einen sachgerechten Betrieb und eine vorschriftsmäßige Wartung der Sedimentationsanlage und des RRB verantwortlich.

bb) Die Vorhabenträgerin hat die Betriebsanlagen, die für die Oberflächengewässer von Bedeutung sind, einschließlich der Wasserbeschaffenheit, regelmäßig zu überwachen (z. B. durch Sichtkontrolle auf Ölrückstände, Färbung, Trübung, Ablagerungen usw.).

Die Ergebnisse der Eigenüberwachung, einschließlich ausgeführte Wartungs- und Funktionskontrollen, Reparaturen und besondere Vorkommnisse, sind in geeigneter Form zu dokumentieren.

cc) Anfallende Ablagerungen (z. B. Sedimente, Feinstoffe, Schlämme, Algen, Laub, usw.) und Abfälle in den straßenbegleitenden Entwässerungsgräben, Entwässerungsmulden, Absetzbecken und im Regenrückhaltebecken sind in regelmäßigen Abständen zu beseitigen und zu entsorgen.

dd) Die Einleitung des Niederschlagswassers ist nur zulässig, wenn es klar, farblos und geruchlos ist. Das Niederschlagswasser darf grundsätzlich keine Stoffe enthalten, die gem. DWA[2]-Merkblatt M 115, 1 – 3, der Kanalisation fernzuhalten sind.

ee) Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, sind unverzüglich der örtlich zuständigen Unteren Wasserbehörde (UWB) der Kreisverwaltung Bad Kreuznach und der SGD-Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz (WAB) Koblenz, anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.

Spätestens zwei Wochen nach Ende der Störung ist der WAB ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.

ff) Sofern durch die Einleitungen Schädigungen am Gewässerbett entstehen, ist die Vorhabenträgerin für die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes verantwortlich.

[2] Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.

Bei Bedarf ist die Einleitmenge so zu reduzieren, dass sie gewässerverträglich ist und keine Schäden mehr zu erwarten sind.

gg) Die Vorhabenträgerin hat auf ihre Kosten die Einleitungsstelle dem jeweiligen Zustand des Gewässers anzupassen, wenn die Anpassung aus Gründen eines geordneten Wasserhaushaltes notwendig und eine Folge der Änderung des Gewässers auf natürliche Weise oder von wasserwirtschaftlich notwendigen Ausbau- oder Unterhaltungsmaßnahmen ist.

hh) Die Vorhabenträgerin hat die Anlagen so zu sichern, dass nachteilige Wirkungen auf den vom Gewässerunterhaltungspflichtigen zu erhaltenden Zustand ausgeschlossen sind. Sie hat ferner als Eigentümerin dem Unterhaltungspflichtigen für das Gewässer die vermehrten Kosten der Gewässerunterhaltung zu ersetzen, soweit sie durch die Einleitungsstelle bedingt sind.

ii) Die Begehung der Anlage durch die zuständigen Wasserbehörden ist diesen zu Kontrollzwecken erlaubt, § 101 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 bis 6 WHG.

b) Bauphase

aa) Beginn und Ende der Bauarbeiten sowie die Inbetriebnahme des neuen RRB mit der vorgelagerten Sedimentationsanlage sind der örtlich zuständigen UWB der Kreisverwaltung Bad Kreuznach und der WAB Koblenz sowie der Planfeststellungsbehörde schriftlich anzuzeigen.

Eine formlose Begehung der Anlage durch die Wasserbehörden bleibt ausdrücklich vorbehalten.

bb) Auch bauzeitlich darf die bisherige, höher genehmigte Einleitmenge nicht überschritten werden.

Während der Bauphase sind temporäre Abwasserbehandlungsmaßnahmen sowie vorübergehende Änderungen der Niederschlagswasserableitungen jeweils im Vorfeld rechtzeitig mit der WAB Koblenz abzustimmen.

cc) Nach Fertigstellung ist der WAB Koblenz ein VOB-Abnahmeschein/eine Bauleitererklärung vorzulegen, aus der hervorgeht, dass die Bauarbeiten gem. den geltenden Bestimmungen und gem. der Planung ausgeführt wurden – insbesondere die (Rückhalte-) Volumina entsprechend der Planung hergestellt wurden – und dass die verwendeten Baustoffe der vorgeschriebenen Güte entsprechen. Die Planfeststellungsbehörde ist hierüber gleichzeitig schriftlich zu unterrichten.

c) Hinweise zur Wasserwirtschaft

aa) Die Vorhabenträgerin hat keinen Anspruch auf Warnung bei Hochwasser und/oder Eisgang. Sie hat sich selbst rechtzeitig zu informieren und die evtl. erforderlichen Sicherungsmaßnahmen einzuleiten.

bb) Die OWB verzichtet auf eine wasserbehördliche Bauüberwachung und Bauabnahme gem. § 100 LWG.

cc) Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschl. Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.

V. Zusagen

Zusicherungen bzw. Zusagen, welche die Vorhabenträgerin in ihren schriftlichen Erwiderungen auf Stellungnahmen abgegeben hat, werden für verbindlich erklärt und sind von ihr zu erfüllen, sofern in diesem Planfeststellungsbeschluss nichts Entgegenstehendes geregelt ist. Kommt es im Einzelfall zum Streit über die Aufgabe oder den Inhalt einer Zusicherung bzw. Zusage der Vorhabenträgerin, entscheidet die Planfeststellungsbehörde darüber durch gesonderten Verwaltungsakt.

VI. Entscheidungen über Stellungnahmen und Einwendungen

Die in diesem Verfahren vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht mit dieser Entscheidung entsprochen wurde oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben. Die von Behörden und anderen Stellen geäußerten Forderungen und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

VII. Nebenbestimmungen

1. Allgemeines, Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist dem FBA, Standort Gießen, der Kreisverwaltung Bad Kreuznach und der Verbandsgemeinde Langenlonsheim-Stromberg möglichst frühzeitig, spätestens acht Tage zuvor schriftlich bekannt zu geben.

Die Fertigstellung ist den genannten Stellen spätestens acht Tage nach Beendigung der Bauarbeiten schriftlich mitzuteilen. Ebenso hat eine schriftliche Information zum Termin der Verkehrsfreigabe zu erfolgen.

2. Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

a) Die Ausführungsplanung zu den planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde (Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Referat 42 – Naturschutz – Obere Naturschutzbehörde – ONB) und der Unteren Naturschutzbehörde (Kreisverwaltung Rhein-Hunsrück-Kreis – UNB) abzustimmen.

b) Der Baubeginn der Maßnahme, also bereits der Beginn der Baufeldfreimachung, sowie die voraussichtliche Dauer der Bauarbeiten sind der ONB und der UNB unter Angabe der

bauausführenden Firma und des Bauleiters einschließlich Telefonnummer mindestens eine Woche vorher schriftlich anzuzeigen.

c) Berichts- und Abstimmungspflichten der Umweltbaubegleitung (UBB)

Bei Umsetzung der planfestgestellten naturschutzfachlichen Maßnahmen und zur Einhaltung der Umweltvorschriften ist zu deren Überwachung eine UBB, einschließlich bodenkundlicher Baubegleitung einzusetzen, deren berufliche Qualifikation gegenüber den zuständigen Fachbehörden des Natur-, Boden- und Gewässerschutzes aktenkundig nachzuweisen ist. Die UBB ist gegenüber den zuständigen Naturschutz- und Bodenbehörden jederzeit auskunftspflichtig und informiert diese bei Auftreten unerwarteter Ereignisse während der Bauausführung, die sich nachteilig auf Umweltbelange auswirken können, umgehend. Durch die UBB durchgeführte Kontrollen, Baustellenbesuche und Veranlassungen sind zu dokumentieren; die erstellten Dokumente sind mindestens einmal im Monat der Planfeststellungsbehörde und der ONB vorzulegen.

Unvorhergesehene Ereignisse mit Umweltfolgen sind gesondert unverzüglich mündlich den zuständigen Behörden zu berichten und anschließend schriftlich zu dokumentieren.

Die Kontaktdaten der UBB sind der UNB und der ONB zu übermitteln.

Die UBB umfasst mindestens folgende Aufgaben:

- Mitwirkung bei der für dieses Vorhaben zu erstellenden naturschutzrechtlichen Ausführungsplanung,
- Beteiligung an der Einweisung der am Bau beteiligten Unternehmen und deren Unterrichtung über die Aufgaben und Befugnisse der UBB;
- regelmäßige Teilnahme an Baubesprechungen und naturschutzrelevanten Maßnahmen;
- Überwachung der Einhaltung sämtlicher Nebenbestimmungen und planfestgestellten Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung zum Schutz vor nachteiligen Auswirkungen auf den Naturhaushalt;
- Beteiligung an sämtlichen Abstimmungen mit den zuständigen Naturschutz- und Bodenschutzbehörden, Forstbehörden sowie der zuständigen Wasserbehörde;
- Kontrolle der (rechtzeitigen) Durchführung und der Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen;
- Beteiligung an Maßnahmen des Bodenmanagements (Überwachung von bodenschutzrelevanten Regelungen sowie Behandlung und Verwendung von Böden, Beachtung der Ersatzbaustoffverordnung);
- Beteiligung bei der Aufklärung, Beweissicherung, Beseitigung und ggf. Sanierung unvorhergesehener Umweltschäden und sonstiger Beeinträchtigungen des Naturhaushalts;

- Überwachung der Durchführung der Räumungs- und Rekultivierungsmaßnahmen auf den in Anspruch genommenen Flächen;
- Beteiligung bei der Abnahme der Bauleistungen und Überwachung einer ggf. erforderlichen Nachbesserung;
- regelmäßige schriftlich dokumentierte Berichte (Text, Fotos, kartenmäßige Darstellung) über die umweltrelevanten Bauarbeiten. Die Dokumentation hat möglichst weitgehend auf die jeweils einschlägigen Nebenbestimmungen dieses Beschlusses bzw. die jeweilige Maßnahmenbezeichnung aus dem LBP Bezug zu nehmen. Sie hat sämtliche zusätzlichen Eingriffe in den Naturhaushalt, die nicht Gegenstand des LBP sind, darzustellen und ggf. einen zusätzlichen Kompensationsbedarf festzustellen.

d) Die Vorhabenträgerin hat die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung festgelegten Maßnahmen zur Minderung und zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft im Benehmen mit der UNB auszuführen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugeordneten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Dies schließt auch eine sachgerechte Pflege ein.

e) Soweit nicht anderweitig festgelegt, sind die Pflanzmaßnahmen spätestens in der Pflanzperiode nach Abschluss der Baumaßnahme durchzuführen.

f) Der Rückschnitt und das Entfernen von Gehölzen und Gebüschen ist aus Artenschutzgründen gem. § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG nur im Zeitraum zwischen Anfang Oktober und Ende Februar zulässig. Sofern außerhalb dieses Zeitraums Maßnahmen an Gehölzen vorgesehen sind, muss dies vorher mit der ONB und der Planfeststellungs-behörde abgestimmt werden.

g) Nach Fertigstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist unter Beteiligung der zuständigen UNB eine Ortsbegehung durchzuführen. Es ist ein Begehungsprotokoll zu erstellen. Eine Kopie des Begehungsprotokolls ist der zuständigen UNB auszuhändigen. Im Ergebnis der Ortsbegehung erkannte Mängel sind umgehend zu beseitigen.

h) Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde nach Abschluss aller Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen einen mit Fotografien belegten Bericht vorzulegen, der unter Bezugnahme auf die diesem Beschluss zugrunde liegenden Planunterlagen die einzelnen Maßnahmen, deren Fertigstellung, Unterhaltung sowie die Maßnahmen zu ihrer dauerhaften Sicherung detailliert, inklusive der Zeitpunkte der Herstellung, darstellt.

3. Immissionsschutz

a) Straßenverkehrslärm

Für die entsprechenden planfestgestellten Abschnitte der Auffahrt und der Ausfahrt (vgl. planfestgestellte Unterlage 17.1 Anlage B: Emissionsberechnung Straßen der Pkw-Gassen),

ist ein Straßendeckschichttyp zu wählen, der mindestens folgende Straßendeckschichtkorrekturen erfüllen muss:

Fahrzeuggruppe	Straßendeckschichtkorrektur bei einer Geschwindigkeit von	
	≤ 60 km/h	> 60 km/h
Pkw	- 2,7 dB	- 1,9 dB
Lkw1, Lkw2	- 1,9 dB	-2,1 dB

b) Baulärm

Bei der Bauausführung hat die Vorhabenträgerin die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- und Geräuschimmissionen vom 19. August 1970 (AVV Baulärm) zu beachten und unter Berücksichtigung der örtlichen Situation (Vorbelastung Straßenverkehrslärm der BAB 61), einzuhalten.

4. Forst

a) Von der Genehmigung zur Waldumwandlung darf erst Gebrauch gemacht werden, wenn das beabsichtigte Vorhaben auf der Fläche zulässig ist. Der beabsichtigte Beginn der Waldumwandlung ist dem Forstamt Soonwald (Untere Forstbehörde) sowie der Zentralstelle der Forstverwaltung (Obere Forstbehörde) rechtzeitig, mindestens aber einen Monat vor Beginn, schriftlich mitzuteilen.

b) Im Rahmen der Ausführungsplanung ist ein Zeitraum für die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege der Maßnahme A3 in Abstimmung mit der Unteren Forstbehörde festzulegen; das Abstimmungsergebnis ist der Planfeststellungsbehörde schriftlich zu übermitteln.

c) Als Beginn der Waldumwandlung ist das Herbeiführen der anderen Nutzungsart durch Rodung von Wurzelstöcken anzusehen. Dabei sind die Maßnahmenflächen in einem Lageplan darzustellen sowie digital in geeigneter Form zu übergeben. Nach erfolgten Maßnahmen und Abnahme ist für die forstlichen Maßnahmenflächen ein Aufmaß zu fertigen und in digital verarbeitbarer Form an die Untere Forstbehörde zu übergeben.

d) Die Auswahl der Baumarten für die vorgesehenen Pflanzungen ist vor der Erstellung des Bepflanzungsplans mit der Unteren Forstbehörde abzustimmen.

e) Die Pflanzungen sind bei Erfordernis gegen Wildverbiss mit einem hasendichten Wildschutzzaun von 1,60 m bzw. 2,00 m Höhe, in Abhängigkeit der vorkommenden Schalenwildarten (Rehwild = 1,60 m; Damwild, Rotwild, Muffelwild = 2,00 m), zu schützen. Nach dem Erreichen des Stadiums einer gesicherten Kultur ist der Wildschutzzaun zurückzubauen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

f) Nach der Pflanzung ist eine regelmäßige Kulturpflege und Nachbesserung von Pflanzenausfällen durchzuführen, solange bis die Kultur durch die Untere Forstbehörde als gesichert angesehen werden kann.

g) Die Verkehrssicherung der geplanten Ausgleichsmaßnahme A5 gegenüber der T+R Hunsrück-Ost hat durch die Vorhabenträgerin zu erfolgen (z. B. Entfernung herüberhängender Äste usw.).

5. Bodenschutz, Altlasten und Abfallwirtschaft

a) Für die Entsorgung (Verwertung bzw. Beseitigung) sämtlicher anfallender Aushub- und Abbruchmaterialien ist ein Konzept zu erstellen. Darin sind Aussagen zu Menge, Art, stofflicher Beschaffenheit und zur vorgesehenen Verwertung oder Entsorgung anfallender Aushubüberschussmassen zu treffen. Über dessen Inhalt ist mit der örtlich zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde das Benehmen herzustellen. Die Ersatzbaustoffverordnung ist zu beachten.

b) Anfallende Abfälle sind in entsprechend zugelassenen Anlagen zu entsorgen. Eine Zwischenlagerung des Abfalls, die über die nach Ziff. 8.12 im Anhang der 4. BImSchV genehmigungsfreie Lagerung auf dem Gelände der Entstehung bis zum Einsammeln hinausgeht, darf nicht erfolgen. Der am Standort selbst nicht wieder einsetzbare Bodenaushub ist einer geeigneten Nutzung zuzuführen. Die Beseitigung von unbelastetem Boden ist nicht zulässig. Bei Eingriffen in den Baugrund sind grundsätzlich die einschlägigen Regelwerke (u. a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054) zu berücksichtigen.

c) Um Bodenverdichtungen außerhalb der Parkplatzausbauflächen zu vermeiden, sind, soweit möglich, vorhandene Straßen und Wege für die Zuwegungen zu nutzen. Für Baustelleneinrichtungsflächen sollen möglichst bereits befestigte Flächen genutzt werden. Sollte dies nicht möglich sein, ist der Boden durch Auslegen von Lastverteilungsplatten vor Beschädigung und Verdichtung zu schützen.

d) Bei der Zwischenlagerung ist das Bodenmaterial vor Verdichtung und Vernässung zu schützen. Die Lager für den humosen Oberboden sind auf eine Höhe von 2 m, die des Unterbodens auf 3 m zu begrenzen. Ein Befahren der Bodenmieten oder die Nutzung als Lagerfläche für Baumaterial sind unzulässig.

e) Sollte es zu einer Lagerungsdauer von mehr als zwei Monaten während der Vegetationszeit kommen, ist eine Zwischenbegrünung der Bodenmieten vorzusehen, um Erosion zu vermeiden und das Bodengefüge zu schützen. Die Ansaat ist entsprechend nach DIN 18917 durchzuführen. Mieten sind so anzulegen, dass Oberflächenwasser ungehindert abfließen kann und sich kein Einstau am Fuß der Mieten bildet.

f) Nach Abschluss der Baumaßnahmen sind alle bauzeitlich genutzten Flächen zur Rekultivierung aufzulockern und vegetationsfähig wiederherzustellen.

g) Auf Flächen, die im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen mit der Zielsetzung der Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen entsiegelt werden, ist die Funktionsfähigkeit des Bodens wiederherzustellen.

h) Zur Einhaltung bodenschutztechnischer Auflagen hat die Vorhabenträgerin die UBB mit einzusetzen, vgl. Nebenbestimmung A.VII.2.c). Um Bodenschäden zu minimieren, haben die Bodenarbeiten nach DIN 18300 Erdarbeiten, DIN 18915 Bodenarbeiten, DIN 19639 Bodenschutz und DIN 19731 Verwertung von Bodenmaterial zu erfolgen.

6. Landwirtschaft

a) Die kontinuierliche Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen ist auch während der Bauausführung sicherzustellen (Erläuterungsbericht, 1.2 Straßenbauliche Beschreibung).

b) Die vom Bundesministerium 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" sowie die „Ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege“, Stand September 2003, herausgegeben von der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Arge Landentwicklung, sind bei der Planung, Förderung und Ausführung ländlicher Wege innerhalb und außerhalb der Ländlichen Bodenordnung, auch als Folgemaßnahmen beim Bau öffentlicher Straßen, zu beachten.

7. Ver- und Entsorgungsleitungen

a) Bei Arbeiten an oder in der Nähe von Leitungen sind die a. a. R. d. T., bestehende Verträge sowie in technischer Hinsicht die einschlägigen Merkblätter der Leitungsunternehmen zu beachten.

b) Vor Beginn der Bauarbeiten ist der aktuelle Leitungsbestand der Anlagenbetreiber abzufragen, ggf. ist die genaue Lage der Leitungen durch Probeaufgrabungen oder andere technische Ortungsmaßnahmen festzustellen. Sicherungs- und Schutzauflagen für bestehende Anlagen, die nicht umgebaut werden sollen, sind mit dem jeweiligen Anlagenbetreiber abzustimmen. Die Hinweise in den Stellungnahmen der jeweiligen Anlagenbetreiber zum Prozedere (Auskünfte der Netz- bzw. Leitungsbetreiber) bzw. zu den jeweiligen Ansprechpartnern sind zu beachten, siehe hierzu unter C.III.3.h).

c) Die Anlagenbetreiber sind über den Baubeginn vorher schriftlich zu informieren, die jeweils gesetzten Fristen sind dabei zu beachten. Die erforderlichen Änderungen und Verlegungen von Leitungen und Kabeln und sonstigen Anlagen sind in Abstimmung mit den betroffenen Anlagenbetreibern durchzuführen.

d) Bestehende Leitungen dürfen erst unterbrochen werden, soweit ersatzweise installierte Leitungen die Funktion übernehmen oder der betroffene Leitungs- bzw. Medienträger der Unterbrechung zugestimmt hat. Die in den Stellungnahmen enthaltenen Hinweise zu Arbeiten im Umkreis der Ver- und Entsorgungsleitungen, zu Bestimmungen über zulässige Arbeitshöhen und Mindestabstände sind einzuhalten.

e) Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen sind durch geeignete Baumaßnahmen zu vermeiden. Versorgungsleitungen sind, soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, in Absprache mit den Leitungseigentümern und gem. deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern. Die bestehenden vertraglichen Regelungen zwischen den Leitungseigentümern und der Autobahn GmbH des Bundes sind zu beachten. Die Vorhabenträgerin hat die Planung der angepassten Zuwegungen betroffenen Spartenträgern rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen und etwaige Sicherungsmaßnahmen abzustimmen.

B. Sachverhalt und Verfahren

I. Sachverhalt

An der BAB 61 befindet sich ca. 2,5 km nordwestlich der AS Stromberg in Richtung Koblenz von Betr.-km 279 + 960 bis Betr.-km 280 + 815 die T+R Hunsrück-Ost. Die vorliegende Planung umfasst die Erweiterung dieser bestehenden Anlage.

Auf Basis der im Jahr 2018 für das deutsche Autobahnnetz durchgeführten Erhebung zur Auslastung der Lkw-Stellplätze auf Rastanlagen an Autobahnen und Autohöfen und des im Zuge dieser Erhebungen festgestellten Lkw-Stellplatzbedarfs wurde für den Betrachtungsabschnitt der BAB 61 vom Autobahnkreuz (AK) Koblenz bis zum Autobahndreieck (AD) Nahetal in Fahrtrichtung Nord ein Fehlbestand von insgesamt 131 Lkw-Stellplätzen für das Prognosejahr 2030 ermittelt. Die Erweiterung erfolgt zur Verbesserung des Stellplatzangebotes an der BAB 61 im genannten Abschnitt.

Die vorliegende Planung ist Teil eines Gesamtkonzepts zur sukzessiven Beseitigung des Stellplatzmangels entlang der BAB 61. Das Konzept sieht hierzu eine Verteilung von neu zu schaffenden Stellplätzen auf sieben verschiedene Parkplatzanlagen entlang der BAB 61 in diesem Abschnitt vor. Für die T+R Hunsrück-Ost ist eine Erweiterung von derzeit 59 Lkw-Stellplätzen auf insgesamt 89 Lkw-Stellplätze vorgesehen, auch die Anzahl der Pkw-Stellplätze wird um 23 Stellplätze erhöht, außerdem werden 10 Stellplätze für Busse entstehen.

Die Entwässerung der T+R Hunsrück-Ost wird neu geordnet, das anfallende Niederschlagswasser wird größtenteils in ein neu zu errichtendes RRB mit zusätzlichem Absetzbecken geleitet und von dort aus versickert bzw. dem Welschbach zugeführt.

Zur Lärmminderung wird im Bereich der Lkw-Stellplätze eine 535 m lange und 4 m hohe Lärmschutzwand errichtet, damit für die Berufskraftfahrenden in den Ruhezeiten eine Erholungsfunktion gegeben ist.

An Baumaßnahmen sind im Wesentlichen vorgesehen:

- Erweiterung der Pkw-Stellplätze von 66 auf 89,
- Erweiterung der Lkw-Stellplätze von 59 auf 89,
- Erweiterung der Bus-Stellplätze von 0 auf 10,
- Verlängerung der die Sonderparkspur von 360 m auf 365 m,
- Verlegung der Betriebszufahrt,

- Bau eines Regenrückhaltebeckens mit Sedimentationsanlage,
- Errichtung einer 4,00 m hohen und ca. 535 m langen Lärmschutzwand.

Geplant ist die Neuordnung der Parkstände, die Trennung der Pkw- und Lkw-Parkfläche sowie der Gehwegführungen zu den Pkw-Stellplätzen. Die Länge der Baumaßnahme entlang der BAB 61 beträgt 0,855 km.

Die weiteren Einzelheiten der Baumaßnahme sind in den genehmigten Unterlagen beschrieben und planerisch dargestellt. Hierauf wird ergänzend Bezug genommen.

II. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

1. Antrag der Vorhabenträgerin auf Planfeststellung

Die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) als Trägerin der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung West, Außenstelle Montabaur (Vorhabenträgerin), hat am 30. September 2021 dem FBA, Standort Gießen, als zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde den Plan für das unter Kapitel B.I. beschriebene Vorhaben vorgelegt und die Planfeststellung beantragt.

Die Unterlagen sind von der Vorhabenträgerin ergänzt und am 14. Februar 2022 bzw. 8. März 2022 wieder vorgelegt worden. Die Ergänzungen haben Höhenlinien im Bereich der neuen Einleitstelle E2 sowie die Kennzeichnung bereits überarbeiteter Pläne mit Index „a“ im Schriftfeld der Planunterlagen betroffen.

2. Auslegung der Unterlagen

Für das Vorhaben ist gem. § 17 Abs. 1 Satz 5 FStrG a. F.[3] i. V. m. §§ 73 ff. VwVfG a. F. das Anhörungsverfahren durchgeführt worden.

Die Planunterlagen sind auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Verbandsgemeinde Langenlonsheim-Stromberg ausgelegt worden. Sie konnten in der Zeit vom 11. April 2022 bis einschließlich 10. Mai 2022 während der Dienststunden allgemein eingesehen werden (§ 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG a. F.). Zudem konnten die Planunterlagen und der Inhalt des Bekanntmachungstextes auf der Internetseite des FBA eingesehen werden (§ 27a VwVfG a. F.).

Die Zeit und der Ort der Auslegung sind rechtzeitig im Mitteilungsblatt der Verbandsgemeinde Langenlonsheim-Stromberg vom 8. April 2022 ortsüblich bekannt gemacht worden (§ 73 Abs. 5 VwVfG a. F.).

In der Bekanntmachung ist beschrieben worden, bei welchen Stellen innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Frist, dies war im vorliegenden Fall der 24. Mai 2022, Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden konnten.

[3] Bundesfernstraßengesetz in der bis zum 28. Dezember 2023 gültigen Fassung.

Es ist zudem darauf hingewiesen worden, dass Einwendungen auch in qualifizierter elektronischer Form erhoben werden können.

Hinweise, dass Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind (§ 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG a. F.) sowie Einwendungen, die per einfacher E-Mail erhoben wurden, nicht rechtswirksam sind, waren in der Bekanntmachung ebenfalls enthalten.

Zusätzlich ist das Veröffentlichungsschreiben auf der Internetseite des FBA veröffentlicht worden. Mit dem im Auslegungsschreiben angegebenen Link konnten die Auslegungsunterlagen während der Auslegungszeit vom BSCW-Server abgerufen werden.

3. Beteiligung von Behörden, der sonstigen Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Vereinigungen sowie der nicht ortsansässigen Betroffenen

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TöB), deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, haben von der Anhörungsbehörde die Möglichkeit zur Stellungnahme erhalten. Hierzu sind ihnen die Antragsunterlagen mit Schreiben vom 7. April 2022 nebst Planung auf DVD zugesendet worden. Zusätzlich hat die Möglichkeit bestanden, auf die Unterlagen im Internet zuzugreifen. Um Stellungnahme bis zum 18. Mai 2022 ist gebeten worden (§ 73 Abs. 2 und 3a VwVfG).

Dabei ist darauf hingewiesen worden, dass Einwendungen innerhalb der gesetzlichen Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG a. F. zu erheben sind. Der Ordner mit den Auslegungsunterlagen blieb für die Behörden und TöB auch nach dem 18. Mai 2022 im Internet digital zugänglich.

Folgende TöB wurden um Stellungnahme gebeten:

TöB-Nr.	Bezeichnung
1	Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord
2	Zentralstelle der Forstverwaltung
3	Kreisverwaltung Bad Kreuznach
9	Polizeipräsidium Mainz
10	Landesamt für Geologie und Bergbau
12	Dienstleistungszentrum ländlicher Raum Rheinhessen-Nahe-Hunsrück
14	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
16	Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG
18	Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz

TöB-Nr.	Bezeichnung
19	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat Infra I 3
20	Toll Collect GmbH
21	Bundesamt für Güterverkehr
24	CREOS Deutschland GmbH
25	Westnetz GmbH
26	Deutsche Telekom Technik GmbH, TI Niederlassung Südwest
27	NGN Fiber Network KG
28	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA)
23	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH

Die nach § 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz (UmwRG) anerkannten Vereinigungen sind durch die Anhörungsbehörde über die Auslegung des Plans informiert worden (Schreiben vom 4. April 2022); dem Schreiben war der Text der ortsüblichen Bekanntmachung der Verbandsgemeinde Langenlonsheim-Stromberg beigefügt. Auf diese Weise haben sie im Rahmen des § 63 BNatSchG Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Folgende anerkannte Vereinigungen wurden angeschrieben:

Lfd.-Nr.	Name der anerkannten Vereinigung
1	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
2	Deutscher Gebirgs- und Wanderverein, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
3	Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz e.V. (GNOR)
4	Landes-Aktions-Gemeinschaft Natur und Umwelt Rheinland-Pfalz e.V.
5	Landesfischereiverband Rheinland-Pfalz e.V.
6	Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V.
7	Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.

Lfd.-Nr.	Name der anerkannten Vereinigung
8	NaturFreunde Rheinland-Pfalz e.V.
9	POLLICHIA, Verein für Naturforschung und Landespflege e.V.
10	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
11	Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Landesverband Rheinland-Pfalz
12	Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Naturschutz e.V.

4. Einwendungen und Stellungnahmen

Während der gesetzten Frist sind insgesamt 20 Stellungnahmen von Behörden, weiteren TöB sowie anerkannten und sonstigen Vereinigungen abgegeben worden. Es ist eine Einwendung eines privat Betroffenen erhoben worden. Die Einwendung und die Stellungnahmen sind vom FBA zur Erwiderung an die Vorhabenträgerin übersandt worden. Mit E-Mail vom 9. August 2022 hat die Vorhabenträgerin der Anhörungsbehörde die Erwiderungen zu der Einwendung und den Stellungnahmen vorgelegt. Weitere bzw. ergänzende Erwiderungen sind am 22. August 2022, 23. September 2022, 20. Oktober 2022, 28. November 2022 sowie am 16. Januar 2023 vorgelegt worden.

Folgende TöB haben in ihrer Stellungnahme Betroffenheiten geäußert bzw. Forderungen gestellt:

TöB-Nr.	Bezeichnung
1	Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord
2	Zentralstelle der Forstverwaltung
3	Kreisverwaltung Bad Kreuznach
9	Polizeipräsidium Mainz
16	Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG
18	Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz
25	Westnetz GmbH
26	Deutsche Telekom Technik GmbH, TI Niederlassung Südwest
27	NGN Fiber Network KG
23	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH

In vorstehender Tabelle nicht aufgeführte TöB haben keine Stellungnahmen abgegeben bzw. nur Hinweise gegeben oder Forderungen zur Ausführungsplanung gestellt (z. B. rechtzeitig vor Baubeginn unterrichtet zu werden), jedoch keine Bedenken vorgetragen bzw. keine Forderungen zu den Planinhalten gestellt.

Auf Grund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. Mai 2022 - Az. 9 A 7.21 - (Nordverlängerung A 14, VKE 2.2) hat die Planfeststellungsbehörde am 2. Dezember 2022 die Vorhabenträgerin per E-Mail gebeten, Aussagen zum Klimaschutz zu treffen. Am 23. Dezember 2022 legte die Vorhabenträgerin eine entsprechende Betrachtung vor.

5. Nachbeteiligung der nicht ortsansässigen Betroffenen

Da eine Benachrichtigung der nicht ortsansässigen Betroffenen gem. § 73 Abs. 5 Satz 3 VwVfG a. F. über die Auslegung nicht erfolgte, sind die (beiden) nicht ortsansässigen Grundbetroffenen mit Schreiben vom 17. Juli 2023 über das Vorhaben benachrichtigt worden. Sie haben Gelegenheit zur Einwendung bis zum 9. September 2023 bei der Anhörungsbehörde oder der Verbandsgemeinde Langenlonsheim-Stromberg erhalten. Den Schreiben hat ein Datenträger (DVD) beigelegen, der die Auslegungsunterlagen in digitaler Form sowie als Anhang den Bekanntmachungstext vom 31. März 2023 enthielt. Auf die Hinweise des Bekanntmachungstextes ist in dem Schreiben vom 17. Juli 2023 verwiesen worden. Zusätzlich ist in diesem Schreiben bekannt gegeben worden, dass die Planunterlagen im Internetauftritt des FBA abrufbar sind und nach vorheriger Terminabsprache auch in schriftlicher Form vom 24. Juli bis 23. August 2023 bei der Anhörungsbehörde und der Verbandsgemeinde Langenlonsheim-Stromberg eingesehen werden können.

Eine Einwendung ist am 4. September 2023 beim FBA eingegangen.

6. Verzicht auf Erörterung

Die Anhörungsbehörde hat auf Grundlage des § 17a Nr. 1 Satz 1 FStrG a. F. i. V. m. § 73 Abs. 6 VwVfG a. F. von der Durchführung eines Erörterungstermins abgesehen. Hierüber wurden die unter 4. genannten TöB sowie die Vereinigung lfd.-Nr. 6 unter 3. am 17. Februar 2023 per E-Mail benachrichtigt. Auf eine Erörterung mit der nachbeteiligten Einwenderin ist ebenfalls verzichtet worden.

C. Entscheidungsgründe

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die festgestellte Planung berücksichtigt die im FStrG und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote. Dazu im Einzelnen:

I. Verfahren

1. Erforderlichkeit der Planfeststellung

Gem. § 17 FStrG bedürfen der Bau neuer oder die Änderung bestehender Bundesfernstraßen der Planfeststellung. Zu den Bundesfernstraßen gehören auch die Tank- und Rastanlagen, diese sind als Nebenbetriebe Bestandteil der Bundesautobahn (§§ 1 Abs. 4 Nr. 5, 15 Abs. 1 FStrG).[4]

2. Umfang der Planfeststellung, Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird – mit Ausnahme der wasserrechtlichen Erlaubnis nach dem WHG, die gesondert im Beschluss enthalten ist – die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§§ 1 Abs. 1, 75 Abs. 1 VwVfG).

Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Trägerin des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

3. Zuständigkeit

Das FBA ist für dieses Straßenbauvorhaben zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde (§ 17 Abs. 1 FStrG i. V. m. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 und Abs. 2 FStrBAG). Diese Zuständigkeit ergibt sich einerseits aus dem Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens nach dem 1. Januar 2021 (§ 3 Abs. 2 FStrBAG) sowie dem durch das Land Rheinland-Pfalz nicht ausgeschöpften Antragsrecht, über straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren in eigener Zuständigkeit zu entscheiden (§ 3 Abs. 3 Satz 1 FStrBAG).

4. Verfahrensvorschriften, Verzicht auf EÖT

Das FBA, Standort Gießen, hat das Planfeststellungsverfahren nach den Bestimmungen des FStrG und des VwVfG durchgeführt. Das Anhörungsverfahren wurde gem. § 73 VwVfG a. F. durchgeführt.

Ein Erörterungstermin fand nicht statt.

Gem. § 17a Nr. 1 Satz 1 FStrG a. F. i. V. m. § 73 Abs. 6 VwVfG a. F. kann auf die Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins verzichtet werden. Ein Erörterungstermin soll im Rahmen der

[4] BVerwG, Urteil vom 25. März 2015, Az. 9 A 1.14, NVwZ 2015, S. 1218.

sog. Befriedungsfunktion möglichst zu einer Einigung mit den vom Plan Betroffenen beitragen.[5] Über den Verzicht hat die Anhörungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden.

Eine Erörterung war im vorliegenden Verfahren nicht erforderlich, da der Sachverhalt auf Grund der vorgelegten Planunterlagen sowie der eingegangenen Stellungnahmen im schriftlichen Verfahren geklärt war (siehe hierzu Kap. B.II.4). Mit einem zusätzlichen Erkenntnisgewinn im Rahmen eines Erörterungstermins war für die Planfeststellungsbehörde nicht zu rechnen und ein weiterer zweckdienlicher Dialog zwischen den Beteiligten war nicht zu erwarten.

Infolgedessen hat die Planfeststellungsbehörde nach Ausübung pflichtgemäßen Ermessens mit Rücksicht auf Art und Umfang des Vorhabens, des Ergebnisses des schriftlichen Anhörungsverfahrens und im Hinblick auf den Sinn und Zweck eines Erörterungstermins in sachgemäßer Ermessensausübung von der Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins abgesehen.

Auch die aufgrund der Nachanhörung einer Einwenderin erfolgte Planänderung zu ihren Gunsten (Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis) machte einen Erörterungstermin nicht erforderlich. Die Einwenderin wurde durch die Planänderung begünstigt und nicht erstmals oder stärker als bisher berührt, vgl. § 73 Abs. 8 VwVfG a. F. i. V. m. § 17a Nr. 2 FStrG a. F.

II. Umweltverträglichkeitsvorprüfung

Für das o. g. Vorhaben wurde festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gem. § 2 Abs. 4 Nr. 2 lit b UVPG, das der allgemeinen Vorprüfung gem. §§ 7 und 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, Abs. 4 UVPG unterliegt, da es die Änderung einer Bundesautobahn zum Gegenstand hat.

Das begründete Ergebnis der UVP-Vorprüfung wurde am 31. März 2022 im Umweltprüfungsportal des Bundes veröffentlicht. Die Veröffentlichung wurde durch eine Klimabetrachtung vom 5. April 2023 ergänzt, die ebenfalls im Umweltprüfungsportal des Bundes veröffentlicht wurde.

III. Materiellrechtliche Bewertung

Gemäß § 102a Satz 1 VwVfG i. V. m. § 24 Abs. 16 FStrG ist für dieses vor dem ersten Januar 2024 begonnene, aber nicht abgeschlossene Planfeststellungsverfahren das VwVfG in der bis zum 31. Dezember 2023 geltenden Fassung anzuwenden (VwVfG a. F.).

[5] Vgl. BVerwG, Beschluss vom 28. März 2020 – 4 VR 5.19.

1. Planrechtfertigung

Die Planung ist vernünftiger Weise geboten. Die Erweiterung der T+R Hunsrück-Ost sowie die Maßnahmen zum Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft sind gemessen an den Zielen des FStrG grundsätzlich erforderlich und in der vorgesehenen Form zweckmäßig. Die Erweiterung der T+R Hunsrück-Ost stimmt mit den fachplanungsrechtlichen und sonstigen Zielen des FStrG überein. Der Bedarf für die beantragten Erweiterung ist gegeben. Dieser Feststellung liegen folgende Erwägungen zugrunde:

a) Notwendigkeit der Planrechtfertigung

Jede hoheitliche, gemeinnützige Planung bedarf der Planrechtfertigung, weil durch sie Eigentumsrechte beeinträchtigt oder sogar entzogen werden können. Eine fernstraßenrechtliche Planung ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben aufgrund der vom FStrG vorgegebenen Ziele ein Bedarf besteht. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit eines Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist[6]. Entspricht das Vorhaben den Zielen des Fachplanungsgesetzes, hier des FStrG, ist damit gleichzeitig davon auszugehen, dass das Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit dient.

b) Bedarfsnachweis

aa) Fachrechtliche Ziele

Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind Bundesfernstraßen – zu diesen gehören auch deren Nebenbetriebe gem. §§ 1 Abs. 4 Nr. 5, 15 Abs. 1 FStrG – grundsätzlich in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Nebenbetriebe dienen u. a. der Bereitstellung von Stellplätzen für Erholungs- und Ruhezeiten, insbesondere auch für die gesetzlich vorgeschriebenen Stand- und Ruhezeiten des Fahrpersonals der Lkw. Sie haben daher eine hohe Bedeutung für die Leichtigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs. Zur Gestaltung der Rastanlagen wurden verbindliche Empfehlungen erstellt (ERS 2011)[7]. Danach sollen auf bewirtschafteten Rastanlagen Parkmöglichkeiten für Motorräder, Pkw, Pkw mit Anhänger, Wohnmobile, Busse, sowie Lkw, Last- und Sattelzüge zur Verfügung stehen. Die ERS 2011 gibt klare Anordnungen und Gliederungen von Fahrgassen, Parkständen, Trennflächen und Gehwegführungen vor, durch die Gefahrenlagen vermieden werden.

[6] Vgl. BVerwGE, 56, 110, 118 f.; BVerwGE 107, 142, 145.
[7] Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, März 2011 FGSV Nr. 222.

bb) Eignung des Vorhabens zur Zielerreichung

(1) Aktuelle Situation

Derzeit sind die vorhandenen Lkw-Stellplätze nicht ausreichend.

Lkw-Fahrende müssen die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhepausen einlegen und parken notgedrungen am Rande der Ein- und Ausfädelstreifen oder auf den Fahrgassen und lösen damit erhebliche Verkehrsgefährdungen aus. Darüber hinaus fahren viele Lkw-Fahrende auf der Suche nach Parkmöglichkeiten auch von der BAB ab und belasten dadurch unnötig das nachgeordnete Straßennetz. Es ist Aufgabe der Vorhabenträgerin, diese Verkehrsgefährdungen zu beseitigen und ausreichend Parkraum zu schaffen.

(2) Planungsziel

Grundlage für den Ausbau der T+R Hunsrück-Ost bildet das Netzkonzept zum Lkw-Parken des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Auf Basis der im Jahr 2018 für das deutsche Autobahnnetz durchgeführten Erhebung zur Auslastung der Lkw-Stellplätze auf Rastanlagen an Autobahnen und Autohöfen und des im Zuge dieser Erhebungen festgestellten Lkw-Stellplatzbedarfs wurde für den Betrachtungsabschnitt der BAB 61 vom AK Koblenz bis zum AD Nahetal in Fahrtrichtung Nord ein Fehlbestand von insgesamt 131 Lkw-Stellplätzen für das Prognosejahr 2030 ermittelt. Das beschriebene Stellplatzdefizit für Lkw entlang der BAB 61 im betrachteten Abschnitt soll durch den Ausbau mehrerer Rastanlagen verringert werden. Näheres hierzu siehe im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage Nr. 1a, am angegebenen Ort (a. a. O.) Kap 2.1.

Die Neugestaltung der Stell- und Ruheflächen erfolgt unter Beachtung der ERS 2011, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

(3) Bedarfsdeckung durch das Vorhaben

Der Ausbau der T+R Hunsrück-Ost stellt einen notwendigen und wichtigen Baustein des Konzepts zur Verringerung des Stellplatzdefizites für den betrachteten Abschnitt der BAB 61 dar.

Für die T+R Hunsrück-Ost ist eine Erweiterung von derzeit 59 Lkw-Stellplätzen auf insgesamt 89 Lkw-Stellplätze vorgesehen, die Anzahl der Pkw-Stellplätze wird um 23 Stellplätze erhöht, außerdem werden 10 Stellplätze für Busse entstehen.

Durch den Ausbau der T+R Hunsrück-Ost wird die potenziell hohe Unfallgefahr durch verkehrswidrig abgestellte Lkw erheblich reduziert. Durch das Vorhaben werden die Zufahrts-, Abfahrts- und Parkbereiche im nachgeordneten Netz entlastet. Die Schaffung von Busstellplätzen, die Umgestaltung der Ruhezonen und die unter Beachtung der ERS 2011 geplante klare Trennung von Lkw-/Bus- und Pkw-Verkehr erhöht zudem die Sicherheit für Fußgänger. Mit der Schaffung neuer Stellplatzkapazitäten wird neben der allgemeinen Parkplatzsituation somit auch die Verkehrssicherheit erheblich verbessert.

(4) Enteignungsrechtliches Gemeinwohlinteresse

Das Vorhaben entspricht den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG. Wenn für die geplante Maßnahme auf Privateigentum zurückgegriffen werden muss, so geschieht dies nicht, um staatliches Vermögen zu mehren, sondern um die Verkehrssicherheit zu steigern. Die vorliegende gemeinnützige bundesstraßenrechtliche Planung ist somit auch im Hinblick auf die eigentumsrechtlichen Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG gerechtfertigt.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange rechtfertigen damit grundsätzlich auch die Inanspruchnahme von privatem Eigentum und die sonstigen Auswirkungen beispielsweise auf Natur und Landschaft.

Die Planfeststellungsbehörde ist aus den vorstehenden Gründen zu dem Ergebnis gelangt, dass das Vorhaben erforderlich ist.

2. Variantenuntersuchung

Aus dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot ergibt sich auch die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen.[8]

Ein Verzicht auf das Vorhaben (”Null-Variante”) wäre nicht vertretbar, weil die bestehenden Gefahren hierdurch nicht beseitigt werden könnten.

Für die geplante Erweiterung der T+R Hunsrück-Ost werden im Vergleich zu einem Neubau an einem anderen Standort entlang der BAB 61 erheblich weniger Grundstücksflächen beansprucht. Durch die Vorbelastung der bereits bestehenden T+R fallen die Eingriffe in Natur und Landschaft geringer aus. Daher stellt ein Ausbau einer vorhandenen Rastanlage und die mögliche Nutzung der bereits vorhandenen weiteren Infrastruktur den geringeren naturschutzfachlichen Eingriff und damit grundsätzlich die vorzugswürdige Lösung dar.

Da die vorhandene Struktur der T+R grundsätzlich erhalten bleibt, wurden keine unterschiedlichen Varianten, sondern lediglich Details im Ausbaustandard untersucht. Die vorhandenen Gebäude von Tankstelle und Raststätte ließen eine Erweiterung nur nordwestlich der Raststätte zu. Alle Fahrgassen und Parkflächen werden nun in Längsrichtung parallel zur BAB angelegt. Dadurch konnten Eingriffe in Gehölz- und Grünflächen auf ein Minimum reduziert sowie die Verkehrssicherheit gesteigert werden. Das Standortkonzept für die Erweiterung ist mit dem damaligen BMVI (heute BMDV) abgestimmt worden. Der Planfeststellungsbehörde drängen sich keine günstigeren, weniger belastenden Varianten auf.

[8] BVerwG, Beschluss vom 24. April 2009, Az. 9 B 10.09 = NVwZ 2009, S. 986.

3. Öffentliche und private Belange

a) Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das Vorhaben steht mit den Zielen von Raumordnung und Landesplanung im Einklang.

Gem. § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Satz 2 Raumordnungsgesetz (ROG) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen die Ziele der Raumordnung zu beachten. Maßgeblich sind insofern der Regionale Raumordnungsplan der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe 2014 (RROP) in der Fassung der zweiten Teilfortschreibung von 2022 sowie der rechtskräftige (regionale) Flächennutzungsplan.

Die untere Landesplanungsbehörde, Kreisverwaltung Bad Kreuznach, hat in ihrer Stellungnahme vom 11. Mai 2022 keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht und betont, dass der rechtskräftige Flächennutzungsplan das Plangebiet als Straßenverkehrsfläche darstellt.

In ihrer Stellungnahme vom 31. Mai 2022 hat die zuständige Raumordnungsbehörde, Referat 41, Raumordnung, Landesplanung in der SGD-Nord, sinngemäß festgestellt, dass aus ihrer Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben bestünden, sofern die für das Plangebiet maßgeblichen Ziele des ROPP Beachtung bzw. die für das Plangebiet maßgeblichen Grundsätze Berücksichtigung fänden. Diese betreffen Aspekte des Grundwasserschutzes, des Waldes und der Forstwirtschaft sowie der Erholung und des Tourismus.

Nach dem RROP handelt es sich bei der BAB 61 um eine Straßenverbindung der Kategorie I, die als Teil des funktionalen Straßennetzes einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch für den großräumigen Verkehr zwischen den Oberzentren und den Verdichtungsräumen sowie vergleichbaren Räumen außerhalb der Landesgrenzen ermöglichen soll (Ziel Z_N 137 des RROP). Nach dem Grundsatz G 140 des RROP leisten die Straßenverbindungen des funktionalen Straßennetzes einen wichtigen Beitrag zur Sicherung und Weiterentwicklung gleichwertiger Lebensbedingungen in der Region, weshalb sie ihrer jeweiligen Funktion entsprechend leistungsgerecht modernisiert und ausgebaut werden, wobei der Ausbau den Vorrang vor dem Neubau genießt. Die T+R Hunsrück-Ost ist als Nebenbetrieb i. S. d. § 15 Abs. 1 FStrG Bestandteil der BAB 61 (vgl. § 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG) und damit zugleich Bestandteil des funktionalen Straßennetzes im Sinne des RROP. Ihr bedarfsorientierter Ausbau beachtet das Ziel Z_N 137 des RROP und berücksichtigt zugleich den Grundsatz G 140 des RROP.

aa) Grundwasserschutz

Entgegen der Darstellung der zuständigen Raumordnungsbehörde wird durch das Vorhaben kein Vorranggebiet Grundwasserschutz tangiert. Das einzig in Frage kommende, 2,5 km² große Vorranggebiet Grundwasserschutz liegt rund 600 m nord-westlich und damit außerhalb des Plangebiets. Folglich ist Ziel Z 64 des RROP nicht betroffen.

Auch kann dem Vorhaben nicht seine zentrale Lage innerhalb des mit rund 100 km² Ausdehnung großräumigen Vorbehaltsgebiets Grundwasserschutz entgegengehalten werden. Insbesondere ist das Vorhaben mit Grundsatz G 66 des RROP vereinbar, wonach

raumbedeutsame Maßnahmen und Vorhaben innerhalb von Vorbehaltsgebieten zulassungsfähig sind, sofern sie mit dem vorsorgenden Grundwasserschutz in Einklang gebracht werden können, d.h. nachteilige Veränderungen der Wasserressourcen in quantitativer oder qualitativer Hinsicht nicht zu besorgen sind. Wie die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung nachvollziehbar dargelegt hat, sind von der geringflächigen Erweiterung der T+R Hunsrück-Ost keine nachteiligen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper zu erwarten; in quantitativer Hinsicht, da durch die geringe Neuversiegelung (9.198 m²) ein relevanter Einfluss des Vorhabens auf die Grundwasserneubildung in der Region mit einem zusammenhängenden GWK vom 134,9 km² Ausdehnung auszuschließen ist; in qualitativer Hinsicht, da durch die Reinigungsleistung der über die Bodenpassage erfolgenden Versickerung eine negative Beeinflussung des chemischen Zustands des Grundwassers auszuschließen ist.

bb) Wald und Forstwirtschaft

Unabhängig davon, ob das Plangebiet an das nord-östlich gelegene, rund 2,2 km² große Vorranggebiet Wald angrenzt (so die Ansicht der zuständigen Raumordnungsbehörde) oder aber noch im Randbereich desselbigen liegt, hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass das Vorhaben aufgrund der geringen Flächeninanspruchnahme (5.513 m²) im Randbereich des Vorranggebiets sowie aufgrund der naturnahen Waldbewirtschaftung und Aufforstung mit standortgerechten Laubhölzern mit den raumbedeutsamen Funktionen des Waldes vereinbar ist (Ziel Z 89 des RROP).

cc) Erholung und Tourismus

Das Plangebiet liegt in einem Vorbehaltsgebiet Erholung und Tourismus. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass das Vorhaben den hierfür geltenden Grundsatz G 105 des RROP berücksichtigt. Durch die flächensparsame Planung werden Gebiete mit günstigen heil- und bioklimatischen Bedingungen (Waldflächen, siehe soeben unter bb)) nur in unerheblichem Umfang und nur im Randbereich beansprucht. Die aufgrund der ursprünglichen T+R bestehende Vorbelastung wird durch die Erweiterung nicht erhöht. Es ist weder eine Zunahme der Verkehrsdichte auf dem betroffenen Autobahnabschnitt noch eine zusätzliche Zerschneidungswirkung zu besorgen. Der hohe Erlebniswert der Landschaft bleibt mithin bestehen.

Die Planfeststellungsbehörde ist vor diesem Hintergrund der Überzeugung, dass das vorliegende Ausbauvorhaben insgesamt mit den öffentlichen Belangen der Raumordnung vereinbar ist.

b) Immissionsschutz

aa) Lärmschutz

(1) Straßenverkehr

Das festgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Lärm vereinbar.

Die Voraussetzungen für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge liegen nicht vor.

(a) Ortsgemeinde Daxweiler

Gem. § 41 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) dann vor, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort um mindestens 3 dB(A) erhöht wird oder der Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Gem. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Art der Anlage oder des Gebiets	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4. in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Tabelle 3: Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV

Die schalltechnische Untersuchung (vgl. ‚Berechnungsergebnis (Schall)', nachrichtliche Unterlage 17.1) zeigt, dass durch die Erweiterung der T+R Hunsrück-Ost im Prognosejahr 2030 an keinem Gebäude der nächstgelegenen Ortsgemeinde Daxweiler eine wesentliche Änderung gem. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV zu erwarten ist. Aufgrund des vorgesehenen punktuellen Einsatzes von lärmreduzierenden Straßendeckschichttypen ergibt sich eine rechnerische Pegelreduzierung von maximal 0,5 dB(A) (durchschnittlich 0,1 bis 0,4 dB(A)). Pegelerhöhungen auf mindestens

70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht, sowie Pegelerhöhungen bereits bestehender Überschreitungen von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht, sind ausgeschlossen.

Gem. den Prognosedaten auf Grundlage der Eckziffernprognose 2011 für das Jahr 2030 (vgl. Nr. 2.4.2 im planfestgestellten Erläuterungsbericht) ist zu erkennen, dass im Vergleich zur ursprünglichen Prognose der DTV auf 61.947 Kfz/24 h steigt, wovon Schwerverkehrsanteile sowohl am Tag (von Lkw1 2,2% bzw. Lkw2 15,1% auf Lkw1 2,4% bzw. Lkw2 16,6%) als auch in der Nacht (von Lkw1 5,3% bzw. Lkw2 36,0% auf Lkw1 5,6% bzw. Lkw2 36,4%) steigen. Insgesamt führt dies zu einer Erhöhung der Emissionen zwischen ca. 1 dB(A) und ca. 4 dB(A) der einzelnen Abschnitte und Fahrzeuggruppen. Unter dem Blickwinkel der Gesamtlärmbetrachtung wurden Überschreitungen der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) in der Nacht für den Prognose-Nullfall 2030 mit einem Maximalpegel von 66 dB(A) festgestellt. Jedoch erzeugt die o. g. vorgesehene lärmreduzierende Straßendeckschichttyp eine Lärmreduzierung von 0,3 dB(A) bis 0,4 dB(A) in den Bereichen der nächtlichen Überschreitung der Gesundheitsgefährdungs-schwelle und trägt somit zu keiner Verschlechterung des Gesamtlärmverhältnisses bei.

Da sich die Angaben zur Straßendeckschicht in „Tabelle 6: Straßenoberflächenkorrektur“ und der nachrichtlich beigefügten Planunterlage „Berechnungsergebnis Schall“ sowie der Anlage B: „Emissionsberechnung Straßen der Pkw- Gassen“ widersprechen, wurde in Nebenbestimmung A.VI.4.a) vorgegeben, welche Straßendeckschichttypen für den Ausbau der Auffahrt und der Ausfahrt zu wählen sind.

(b) Lkw- Stellplätze

Hinsichtlich des Schutzes des Lkw-Stellplätze bzw. Lkw-Fahrenden gelten die Vorgaben des Allgemeinen Rundschreibens (ARS Nr. 17/2021) des damaligen BMVI an die Autobahn GmbH des Bundes (Az.: StB 27/7437.2/3-053301125) vom 19. Juli 2021. Laut ARS 17/2021 ist das Ziel die Einhaltung eines nächtlichen Beurteilungspegels von 65 dB(A), bei einer Bemessungshöhe des Immissionsorts von 3 m über Grund. Aus wirtschaftlichen Gründen soll eine nur für die Lkw-Immissionsorte errichtete Lärmschutzwand in der Regel (i. d. R.) eine Höhe von 6 m nicht überschreiten.

Da der Schutz der Lkw-Fahrenden aufgrund der fehlenden Voraussetzungen des Vorhabens nicht im Rahmen der Lärmvorsorge oder Lärmsanierung vorgenommen werden kann, erfolgt die Planung einzig unter dem Gesichtspunkt des Schutzes der Lkw-Fahrenden. Zu deren Schutz soll eine 5 m hohe, zu beiden Seiten mit 3 dB(A) reflektionsmindernde Lärmschutzwand auf einer Länge von 483 m errichtet werden. Dies führt dazu, dass der gesamte zukünftige Park-bereich der T+R in bis zu 3 m Höhe nächtliche Beurteilungspegel unter 65 dB(A) zu erwarten hat.

(2) Baulärm

Bei der Durchführung der Baumaßnahme können konfliktverursachende Wirkungen durch Baulärm teilweise auftreten. Deshalb besteht für die Vorhabenträgerin die Verpflichtung, bei der Bauausführung die AVV-Baulärm – und die 32. BImSchV als (allgemein) anerkannte Regeln der

Technik (a. a. R. d. T.) zu beachten und die Einhaltung der technischen Regelwerke, unter den gegebenen Vor-Ort-Bedingungen, entsprechend sicherzustellen.

Dies beruht auf dem hierfür einschlägigen § 22 Abs. 1 BImSchG. Als Anforderungen an Errichtung und Betrieb der nicht genehmigungsbedürftigen Anlage „Baustelle“ sind nach § 22 Abs. 1 BImSchG die nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen und damit auch Baustellen so auszurichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare Umweltauswirkungen verhindert und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Bei Baulärm hat die Vorhabenträgerin insbesondere auf die Intensität, die Dauer und den Zeitraum der Arbeiten (Nachtzeit, Wochenende) zu achten. Durch zeitliche Beschränkungen kann eine Verminderung schädlicher Einwirkungen erreicht werden. Eine wesentliche Rolle spielen auch die Vorbelastung bzw. Fremdbelastung und die bauordnungsrechtliche Qualifizierung des Gebiets, in dem sich die Baustelle befindet. Auch wenn nicht allein durch die Einhaltung der in der 32. BImSchV vorgegebenen Regelungen automatisch der Schutz der Betroffenen vor schädlichen Umwelteinwirkungen gesichert wird, so wird doch durch den Einsatz lärmarmer Baugeräte, Baumaschinen und Fahrzeuge eine bessere Einhaltung der Zumutbarkeitsgrenze (Nicht-Überschreiten der Erheblichkeit) bewirkt.

Die nächstgelegene Nachbarschaft der T+R Hunsrück-Ost befindet sich in einer Entfernung von ca. 900 m nordwestlich der Anlage. Dabei handelt es sich um die Ortsgemeinde Daxweiler. I. d. R. geht man bei einem solch großen Abstand der Immissionsorte vom Emissionsort Baustelle und bei baustellenüblichen anzunehmenden Emissionsgeräuschpegeln von 110 dB(A) bis 120 dB(A) von einer Richtwerteinhaltung bei freier Schallausbreitung (Mindestabstand zu Mischgebieten 200 m, zu allgemeinen Wohngebieten 350 m) aus. Für mögliche Immissionsorte auf dem Gelände der T+R Hunsrück-Ost (z. B. Büros des Rasthofs und des Tankanlagenbetriebs) liegt die vorhandene Vor- bzw. Fremdbelastung durch den betriebsbedingten Verkehrslärm der direkt angrenzenden BAB 61 schon über 65 dB(A) am Tag und in der Nacht. Folglich kann man davon ausgehen, dass die anstehenden Bauarbeiten (Erdbewegungen, Parkplatz- und Straßenbauarbeiten, Bau der Lärmschutzwand etc.) aufgrund der hohen Vor- bzw. Fremdbelastung in einem zumutbaren Rahmen ausgeführt werden können. Idealerweise sollte der Bau der Lärmschutzwand gleich zu Beginn der Bauarbeiten erfolgen, sodass nach Fertigstellung der Lärmschutzwand der Lärm der Vor- bzw. Fremdbelastung sich mit niedrigeren Pegelniveaus auf die vorhandenen Immissionsorte der T+R auswirkt.

Entsprechend wurde der Vorhabenträgerin unter A.VII.3.b) auferlegt, zum Schutz vor Baulärm die Einhaltung der in der AVV-Baulärm enthaltenen Richtwerte für Emissionen zu gewährleisten.

(3) Baubedingter Verkehrslärm

Baubedingter Verkehrslärm, welcher i. d. R. außerhalb der Regulierungen des § 14 Abs. 6 FStrG erst ab Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht vermindert werden soll, ist bei Durchführung der Baumaßnahmen zur Erweiterung der

T+R Hunsrück-Ost nicht zu erwarten. Die Abwicklung des Baustellenverkehrs soll direkt über die BAB 61 erfolgen, sodass sich der baustellenzurechenbare Transportfahrzeuglärm beim Auffahren auf die BAB 61 komplett im allgemeinen Straßenverkehrslärm auflöst. Weiter ist keine baustellenbedingte Verkehrsumlenkung in abwägungsrelevanter Nähe zu entsprechenden Immissionsorten geplant.

bb) Luftschadstoffe

Die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Schadstoffimmissionen führen nicht zu unzumutbaren Auswirkungen auf Menschen und Tiere und auch nicht zu unvertretbaren Belastungen des Bodens. Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffemissionen sind nicht erforderlich.

Auf Grund von § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG wurde die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) erlassen. Die 39. BImSchV dient der Umsetzung europäischer Richtlinien über die Luftqualität und legt für verschiedene Luftschadstoffe Immissionsgrenzwerte fest. Die bei der Straßenplanung zu berücksichtigenden Werte sind als fachplanerische Zumutbarkeitsgrenzen im Sinne von § 74 Abs. 2 VwVfG a. F. von Bedeutung.

Bei der hier planfestgestellten Erweiterung der T+R Hunsrück-Ost wurde die Luftschadstoff-konzentration mit Hilfe der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“ ermittelt. In Entfernungen von mehreren hundert Metern wird die Immissionssituation zumeist durch die Emissionen des fließenden Verkehrs der angrenzenden BAB geprägt. Die einzelnen Zu- und Abfahrten, Fahrgassen und Stellplätze der T+R tragen nur einen sehr geringen Anteil dazu bei.

Die Vorhabenträgerin hat in den vorgelegten Unterlagen, im Zuge einer überschätzenden Worst-Case-Betrachtung, die zu erwartende Schadstoffbelastung für einen fiktiven, 200 Meter vom Fahrbahnrand der BAB 61 entfernten, Immissionsort ermittelt. Diese Methode wurde im Hinblick darauf gewählt, dass die nächstgelegene Bebauung mehr als 200 m (Vorgabe der RLuS 2012: ≤ 200 m) von der BAB entfernt ist (hier ca. 900 m), da sich aus den ermittelten Schadstoff-konzentrationen Schlussfolgerungen und Tendenzen hinsichtlich Einhaltung / Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für die weiter entfernten Immissionsorte ableiten lassen (vgl. die Ausführungen der luftschadstofftechnischen Untersuchung, nachrichtlich planfestgestellte Unterlage 17.2). Die gewählte Methode ist daher nicht zu beanstanden.

Für die Ermittlung der Schadstoffbelastung wurden die Verkehrsbelastungen und Lkw-Anteile für das Prognosejahr 2030 zugrunde gelegt. Für die Berechnung der NO_2-Konzentration wurde ein Chemiemodell angewendet, in welches eine Ozon-Hintergrundbelastung in Höhe von rund 15µg/m3 einfloss. Für die Feinstaubkonzentrationen wurden für PM10 15 µg/m3 und PM2,5 10µg/m3 als Hintergrundbelastung angenommen.

Wie sich aus der luftschadstofftechnischen Untersuchung ergibt, werden an den gewählten Immissionsorten im Nahbereich der BAB 61 die zulässigen Immissionsgrenzwerte vollständig

eingehalten. Die maximale Auslastung der Immissionsgrenzwerte bei einem Abstand von 200 m vom Fahrbahnrand der BAB 61 beträgt für die NO_2-Gesamtkonzentration 76%, PM10-Gesamtkonzentration 43% und PM2,5-Gesamtkonzentration 48%. Der mit der RLuS 2012 nicht quantifizierbare Anteil der T+R ist darin, im Sinne einer weiteren überschätzenden Worst Case-Betrachtung, in der Annahme der kompletten Rastanlagen-Verkehrsumlegung auf die am nächsten zur Bebauung gelegenen Trasse, enthalten. Die hier getroffene Bewertung behält auch unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrszahlen aus dem Jahr 2030 ihre Gültigkeit, da die Immissionsgrenzwerte im Prognosejahr 2025 so deutlich unterschritten werden, dass auch unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrserhöhung keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

c) Naturschutz und Landschaftspflege

aa) Eingriffsregelung, §§ 15, 17 BNatSchG

Der mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft wird gemäß §§ 17, 17c FStrG i. V. m. §§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG a. F. und i. V. m. §§ 17, 15 BNatSchG und der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) zugelassen, denn das planfestgestellte Vorhaben ist auch angesichts der Erfordernisse der Eingriffsregelung gerechtfertigt.

Gem. § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG i. V. m. §§ 1, 2 Abs. 2 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen, insbesondere durch das Verbot der Schädigung der Allgemeingüter Natur und Landschaft u. a. in den Regelungen der §§ 13 ff. des BNatSchG, der Eingriffsregelung.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat ein Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Das Gebot, im Falle der Unvermeidbarkeit des Eingriffs Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorzusehen, stellt striktes Recht dar.[9]

Das Vorhaben ist mit Eingriffen im naturschutzrechtlichen Sinne verbunden. Flächen werden versiegelt, Boden wird aufgetragen und umgestaltet, Wald abgeholzt, an anderer Stelle wieder aufgeforstet und Wald wird umgebaut.

[9] BVerwG, Beschluss vom 30. Oktober 1992, Az. 4 A 4.92 = NVwZ 1993, S. 565.

(1) Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Die Vorhabenträgerin hat die erforderlichen Angaben gemäß § 17 Abs. 4 Satz 3 BNatSchG für die Beurteilung des Eingriffs, dessen Vermeidung bzw. Verminderung sowie dessen Kompensation in einem LBP in Text- und Kartenform vorgelegt.

Die Datenerhebung zur Erfassung und Beschreibung des aktuellen Zustands von Natur und Landschaft im Auswirkungsbereich des Vorhabens, die auf das jeweilige Schutzgut bezogene Differenzierung zwischen baubedingten, anlagenbedingten und betriebsbedingten Folgen des Vorhabens im Rahmen der Eingriffsbewertung, die Eingriffsbilanzierung nebst Kompensationsbewertung in den Planunterlagen (einschließlich Konflikt- und Maßnahmenplanung, Unterlage 9-1, 9-2 und 9-3) sind im LBP nachvollziehbar und sachgerecht dargestellt. Bezüglich der Einzelheiten und des konkreten Umfanges des Eingriffs wird auf den LBP der planfestgestellten Unterlagen, dort insbesondere den landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlagen 19-1 und 19-2), verwiesen.

(2) Verbleibende, unvermeidbare Eingriffe

Der Eingriff in Natur und Landschaft ist nicht vermeidbar, da das Vorhaben am gleichen Ort nicht ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft errichtet werden kann. Die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft wurde auf das unbedingt erforderliche Maß begrenzt.

Die Planung sieht im LBP Maßnahmen zum Schutz, zur Vermeidung und zur Minimierung des Eingriffs vor. Als Vermeidungsmaßnahmen werden insbesondere der bauzeitliche Vegetations-, Baum- und Gehölzschutz, der Erhalt der Bäume Nr. 12, 13 und 14 mit ihren Spechthöhlen und die Fällung von Bäumen im Januar und Februar (V1), die Regelung der Zeiten zur Baufeldräumung nach ökologischen Kriterien (VF), die Vermeidung von Störungstatbeständen ($V_{FLEM}1$) und die Nutzung insektenfreundlicher Beleuchtungseinrichtungen (V_{FLEM}^2) vorgesehen. Darüber hinaus wird das gesamte Vorhaben durch eine UBB unterstützt, V6. Für die Umsetzung der Erweiterung der T+R Hunsrück-Ost gibt es unter Berücksichtigung aller betroffenen Schutzgüter keine andere vorzugswürdigere Variante (s. die Ausführungen unter C.III.2).

Trotz Umsetzung der geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleiben jedoch noch erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes:

- KV: 12.629 m² Versiegelung von Boden,
- K1: 5.513 m² Verlust an Waldfläche, 204 m² Beeinträchtigung von Waldfläche,
- K2: 4.423 m² Verlust intensive Fettwiese, 225 m² Beeinträchtigung intensive Fettwiese,
- K3: 5.734 m² Verlust und 269 m² Beeinträchtigung von Hecken, Gebüsch und Strauchgruppen,
- K4: Verlust von 12 Einzelbäumen (auch Beeinträchtigung des Landschaftsbildes).

Für keine der prognostizierten Beeinträchtigungen bestehen zumutbare Alternativen, um den mit dem Eingriff verfolgten Zweck ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen.

(3) Kompensation nicht vermeidbarerer Eingriffe

Soweit eine Minderung der Eingriffswirkungen nicht möglich ist, hat der Verursacher diese vorrangig real zu kompensieren. Damit wird das Ziel verfolgt, mit Hilfe der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die – vorhabenbedingt beeinträchtigten – Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen. Zur funktionsgerechten Kompensation sieht die Planung (hier zusammengefasst) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor, die in der planfestgestellten Unterlage 19.1 ausführlich dargestellt sind:

- A1: 3.660 m² Entsiegelung und Revitalisierung von nicht mehr benötigten Straßen- und Wirtschaftswegeflächen,
- A2: 4.922 m² Extensivierung von Grünland,
- A3: 3.408 m² Aufforstung der Rodungsfläche (Maßnahme E2) mit standortgerechten Arten,
- A4: 5.970 m² Entwicklung artenreicher Laubwaldbestände.

Außerdem sind als Ersatzmaßnahmen die Verbesserung des Bodenpotentials durch extensive Nutzung (E1) und die Entnahme eines sehr dichten Fichtenbestandes am Welschbach (E2) vorgesehen.

Darüber hinaus beinhaltet das Maßnahmenkonzept kompensationsrelevante Gestaltungsmaßnahmen für die Ausgestaltung der Grünbereiche der Rastanlage:

G1: Neugestaltung der Grünflächen mit extensiv zu mähenden, kräuterreichen Landschaftsrasen auf 17.038 m2

- G2: Pflanzung von Heister und Sträuchern auf einer Fläche von 1.600 m²,
- G3: Pflanzung von 64 Einzelbäumen sowie
- G4: Pflanzung von gestuften Ziergehölzen auf einer Fläche von 500 m².

(4) Bewertung der Konfliktbewältigung

Die Geeignetheit der Kompensationsplanung wurde durch die im Planfeststellungsverfahren beteiligten Fachbehörden bejaht.

Bei Umsetzung der festgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen unter Beachtung der zu Gunsten von Natur und Landschaft ergänzend unter A.VII.2 festgesetzten Neben-bestimmungen ist das Vorhaben mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar. Insbesondere ist nicht vom Vorliegen eines nach § 19 Abs. 3 BNatSchG unzulässigen Eingriffs auszugehen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass nach Realisierung der Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG vollständig ausgeglichen werden.

(5) Herstellungs- und Unterhaltungspflege, rechtliche Sicherung

Gemäß § 15 Abs. 4 S. 1 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern[10]. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen (§ 15 Abs. 4 S. 2 BNatSchG). Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger, mithin die Vorhabenträgerin.

A2: Extensivierung von Grünland

Die Restflächen der vorhandenen Wiese sollen zukünftig extensiv genutzt werden durch eine Reduktion der Beweidung, eine extensive Mahd sowie den Verzicht auf Düngung, Pflanzenschutzmitteleinsatz und Entwässerungsmaßnahmen.

Vorgaben zu Herstellungs- und Entwicklungspflege sowie zur dauerhaften Unterhaltungspflege finden sich im planfestgestellten Maßnahmenblatt A2, Unterlage 9-2.

A3: Umbau Fichtenwald in bachbegleitenden Erlenwald

Ein Fertigstellungszeitraum für den Waldumbau nach Abschluss der Baumaßnahme ist im Maßnahmenblatt A3 nicht vorgesehen. Daher wurde eine Nebenbestimmung angeordnet, wonach im Rahmen der Ausführungsplanung ein Zeitraum für die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege mit der zuständigen Forstbehörde festzulegen ist; das Abstimmungsergebnis ist der Planfeststellungsbehörde schriftlich zu übermitteln.

V5: Künstliche Quartierhilfen für Fledermäuse

Die Festlegung der Standorte und das Pflegekonzept (Reinigung, Kontrolle auf Besatz durch Vögel anstelle von Fledermäusen) sind mit der UNB abzustimmen. Die UNB kann Protokolle zur durchgeführten Reinigung und Kontrolle der Quartierhilfen verlangen.

(6) Überwachungspflichten der Planfeststellungsbehörde

Nach § 17 Abs. 7 BNatSchG hat die zuständige Behörde (hier: Planfeststellungsbehörde) die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen zu prüfen. Hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage von Berichten verlangen. Um ihrer Überwachungspflicht nachzukommen, hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin die in den Nebenbestimmungen A.VII.2 enthaltenen Berichts- und Anzeigepflichten auferlegt.

bb) Artenschutzrechtliche Prüfung

Die Belange des besonderen Artenschutzes (§§ 44 und 45 BNatSchG) stellen unter Beachtung der planfestgestellten Maßnahmen kein rechtliches Hindernis für die Zulassung des Vorhabens dar.

[10] Vgl. Gesetzesbegründung, BT-Drs. 16/12274, Seite 58.

Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den artenschutzrechtlichen Vorschriften ist anhand der §§ 44 und 45 BNatSchG zu prüfen.

Die für dieses Vorhaben relevanten artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote sind in § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG geregelt.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG schützt bestimmte Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten vor Tötung und Zugriff und streng geschützte Arten sowie europäische Vogelarten zusätzlich vor erheblichen Störungen (sog. Verbotstatbestände).

Für – wie vorliegend (vgl. C.III.3.c)aa)) – nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen, die nach § 17 Abs. 1 BNatSchG zugelassen werden, gelten die Zugriffs -, Besitz- und Vermarktungsverbote gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nur eingeschränkt. Sind im Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) verzeichnete Arten und europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird, ggf. unter Berücksichtigung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen.

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

- 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 (Nr. 1). Sind Arten des Anhanges IV Buchstabe a der FFH-Richtlinie, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, betroffen, greift gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur, wenn ein signifikant erhöhtes und damit durch das Vorhaben deutlich gesteigertes Tötungsrisiko besteht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
- 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 (Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 3) oder
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 4).

Besonders geschützte Arten in diesem Sinne sind gem. der Definition des § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG

- Tier- und Pflanzenarten, die in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates vom 9. Dezember 1996 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels in ihrer derzeit gültigen Fassung aufgeführt sind,
- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL,
- Europäische Vogelarten, d. h. alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie (V-RL) und
- Tier- und Pflanzenarten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (d. h. in Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung) als solche benannt sind.

Streng geschützt sind gem. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG besonders geschützte Arten, die

- im Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- im Anhang IV der FFH-RL oder
- in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (d. h. in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung) als solche benannt sind.

Tiere oder Pflanzen dieser Kataloge sind im Vorhabengebiet entweder nicht vorhanden, oder werden durch das Vorhaben gar nicht oder nicht in einer Form beeinträchtigt, mit der einer der benannten Verbotstatbestände erfüllt wird. Dazu im Einzelnen:

(1) Prüfmethodik

Für die Überprüfung der Belange des Artenschutzes sowie zur Ableitung erforderlicher Maßnahmen zum Schutz der Arten hat die Vorhabenträgerin einen Artenschutzfachbeitrag vorgelegt. Auf diese Planunterlage 19-3 wird verwiesen.

Die vorgelegte Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend und belastbar. Die der Kartierung zugrundeliegende Bestandserhebung erfolgte im Jahr 2004. In den Jahren 2012 und 2014 wurden diese Daten aktualisiert. 2020 wurde eine erneute Kontrolle der Struktur und Funktionalität des Untersuchungsgebietes durchgeführt und alle erfassten Daten erneut einer Plausibilitätskontrolle unterzogen, siehe Planunterlage 19-6. Hierbei zeigte sich, dass keine Veränderungen potenzieller Lebensräume zu verzeichnen waren und die Kartierdaten somit auch weiterhin belastbar sind.

Auch die Untersuchungstiefe ist ausreichend. Arten oder Artengruppen, die entweder im Wirkbereich des Vorhabens nicht vorkommen oder deren Empfindlichkeit gegenüber vorhabenspezifischen Wirkungen so gering ist, dass ein Eintritt von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann, wurden in der Konfliktanalyse nicht weiter betrachtet (Relevanzschwelle). Daher konnten Beeinträchtigungen der Gruppen Amphibien, Reptilien, Heuschrecken, Falter, Käfer und Weichtiere bereits auf der Ebene der Relevanzprüfung ausgeschlossen werden. Das Recht nötigt nicht zu einem

Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht.[11] Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden haben keine Beanstandungen hinsichtlich der Prüfmethodik vorgetragen.

(2) Schutz-, Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL und von Vogelarten wurden berücksichtigt:

- V1: Schutz der an das Baufeld angrenzenden Vegetationsbestände,
- V2: Beseitigung und Einschlag von Gehölzen außerhalb der Brut-, Nist- und Aufzuchtzeiten von Vögeln zwischen Anfang Oktober und Ende Februar, Baumfällungen möglichst in Starkfrostphasen,
- V3: Durchgängigkeit der Unterführung auch während der Bauarbeiten,
- V4: Installation von insekten- und fledermausfreundlichen Beleuchtungseinrichtungen,
- V6: Einsatz einer Umweltbaubegleitung.

Die Maßnahmen sind in der festgestellten Planunterlage 9-2 (Maßnahmenblätter) näher beschrieben.

Darüber hinaus berücksichtigt auch die planfestgestellte technische Planung die Kriterien eines minimalen Flächenverbrauchs sowie der Schonung wertvoller Biotope und Habitate durch die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und der a. a. R. d. T. bei der Baustelleneinrichtung und der Bauausführung.

Im Artenschutzfachbeitrag wird als Vereidungsmaßnahme V5 das Aufhängen von künstlichen Quartierhilfen für Fledermäuse eingeplant.

(3) Konfliktanalyse

Zwar ist bei Baumaßnahmen grundsätzlich mit der Verwirklichung der Zugriffsverbote i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG zu rechnen. Aufgrund der angeordneten Vermeidungsmaßnahmen werden durch das Vorhaben letztlich aber keine Verbote erfüllt, was die folgenden Prüfungsergebnisse belegen.

Europarechtlich sowie besonders und streng geschützte Pflanzenarten sind im Untersuchungsgebiet aufgrund der Biotopstrukturen nicht vorgefunden worden und auch nicht zu erwarten.

Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL

Nach Durchführung der Relevanzprüfung waren lediglich Fledermausarten zu untersuchen. Folgende Fledermausarten sind vorgefunden worden oder potenziell vorhanden: Breitflügelfledermaus, Großes Mausohr, Bartfledermaus, Kleiner Abendsegler, Zwergfledermaus, Rauhautfledermaus, Langohrfledermaus, Graues Langohr.

[11] BVerwG, Beschluss vom 18. Juni 2007, 9 VR 13/06, Rn. 20, juris.

Die Konfliktanalyse erfolgt für alle Fledermausarten gemeinsam.

Fledermäuse nutzen den Bereich der T+R Hunsrück-Ost zur Nahrungssuche, von der Zwergfledermaus wurden Balzquartiere festgestellt. Diese Nutzungen sind nach dem Ausbau weiterhin möglich. Außerdem hat die Vorhabenträgerin vorsorglich mit der Maßnahme V5 das Anbringen von künstlichen Quartierhilfen für Fledermäuse eingeplant, um das Habitatangebot für Fledermäuse zu verbessern. Die durch die Überbauung betroffenen Höhlenbäume wiesen zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme keine für Fledermäuse geeigneten Quartiere auf.

Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG: Da Fledermäuse erst in der Dämmerungsphase, also im Regelfall nach Beendigung der Bautätigkeiten jagen, kann eine signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos von Exemplaren der Arten ausgeschlossen werden. Auch betriebsbedingt ist das Tötungsrisiko für Fledermäuse nicht erhöht, da aufgrund der geringen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer innerhalb des Rastanlagenareals kein erhöhtes Tötungsrisiko besteht. Damit Exemplare nicht angelockt werden, wird die T+R mit Natrium-niederdruckdampflampen beleuchtet; diese haben eine geringere Anlockwirkung auf Insekten, wodurch das Nahrungsangebot für die Fledermäuse im kollisionsgefährdeten Bereich nicht erhöht wird (vgl. Maßnahme V4). Die vorgesehenen Gehölzfällungen im Winterhalbjahr (Maßnahme V2) und der Einsatz einer UBB (Maßnahme V6) tragen ebenfalls zur Vermeidung von Tötungen bei.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, Störungsverbot: Störungen können sowohl bau- als auch betriebs-bedingt durch Lärm, Licht, Fahrzeug- und Personenbewegungen sowie Vibrationen auftreten. Durch die Bauarbeiten können einzelne Fledermäuse gestört werden. Die Störung eines einzelnen Individuums einer Art erfüllt den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG jedoch grundsätzlich nicht [12]. Selbst wenn es im Rahmen von Jagd- und Wanderflügen zu vereinzelten, vorhabenbedingten (nur temporär bauzeitlichen) Störungen kommt, wirken sich diese allenfalls auf Einzelindividuen aus und führen nicht zu einer nachhaltigen Beeinträch-tigung der gesamten Fortpflanzungs- oder Überdauerungsgemeinschaft der Fledermäuse im lokalen Lebensraum. Ferner ist zu berücksichtigen, dass auch heute schon Vorbelastungen durch die T+R Hunsrück-Ost bestehen.

Im Untersuchungsgebiet wurden keine Wochenstuben von Fledermäusen vorgefunden. Reine Nahrungshabitate und Wanderkorridore fallen grundsätzlich nicht in den Schutzbereich des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.[13] Die Erfüllung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beschädigung und Zerstörung potenzieller Ruhestätten, da Fortpflanzungsstätten im Untersuchungsraum nicht vorhanden sind) kann durch Maßnahme V5 (vorsorgliches Anbringen von Fledermauskästen nordöstlich des Vorhabengebiets) ausgeschlossen werden. Die Durchgängigkeit und weitestgehende Schonung des Areals um die Unterführung (Maßnahme V3) sichert zudem die Habitatqualität für die Fledermäuse.

[12] BVerwG, Urteil vom 12. März 2008, Az. 9 A 3.06, juris Rn. 237.

[13] BVerwG, Beschluss vom 13.März 2008, Az. 9 VR 9.07, juris Rn. 30; BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008, Az. 9 A 14.07, juris Rn. 100.

Die Naturschutzbehörden haben keine Bedenken zur Geeignetheit der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen vorgebracht. Die Planfeststellungsbehörde ist daher davon überzeugt, dass für die Fledermausarten kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG anzunehmen ist.

Europäische Vogelarten nach Art. 1 Vogelschutzrichtlinie

Im Wirkraum des Vorhabens sind zahlreiche Vogelarten nachgewiesen oder wenigstens potentiell zu erwarten. Die prüfungsrelevanten Vogelarten sind:

Schwanzmeise, Stieglitz, Grünfink, Gartenbaumläufer, Waldbaumläufer, Kernbeißer, Ringeltaube, Rabenkrähe, Buntspecht, Rotkehlchen, Buchfink, Eichelhäher, Blaumeise, Kohlmeise, Weidenmeise, Zilpzalp, Fitis, Wintergoldhähnchen, Kleiber, Star, Mönchsgrasmücke, Gartengrasmücke, Zaunkönig, Amsel, Singdrossel, Wacholderdrossel, Goldammer, Feldsperling, Bachstelze, Haussperling, Elster und Mäusebussard.

Zum Umfang der Bestandserfassung hat das BVerwG Anforderungen definiert. Das Gericht hat erkannt, dass es weder möglich noch zielführend ist, ein lückenloses Artinventar zu erstellen. Welche Arten näher zu betrachten sind, hängt danach von den naturräumlichen Gegebenheiten des Einzelfalles ab[14] . Für gut verbreitete Arten mit einem günstigen Erhaltungszustand und einer großen Anpassungsfähigkeit kann im Regelfall angenommen werden, dass durch ein Vorhaben nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird. Zu betrachten sind Arten, die entweder gefährdet oder selten sind oder die spezielle artbezogene Habitatansprüche haben.

Bei den im Untersuchungsgebiet vorkommenden oder potenziell vorkommenden Arten handelt es sich um häufige, weit verbreitete Arten.

Nach überschlägiger Prüfung dieser Arten wird daher festgestellt, dass aufgrund der im Umfeld des Vorhabenbereiches großflächig vorhandenen, adäquaten Habitatstrukturen ausreichend alternative Nistmöglichkeiten zur Verfügung stehen, auf die diese Arten gegebenenfalls ausweichen können. Eine baubedingte Tötung oder Verletzung von Brutvögeln durch die Entfernung von Gehölzen ist durch die Einhaltung der Ausschlusszeiten vom 1. März bis zum 30. September sowie durch die UBB vermeidbar. Da die Nutzung des Untersuchungsgebietes als Nahrungshabitat für die betreffenden Arten nicht essentiell ist und somit keinen erheblichen Einfluss auf den Erhaltungszustand der lokalen Population dieser Arten hat, wird das Störungsverbot nicht verwirklicht. Damit wird i. S. v. § 44 Abs. 5 BNatSchG die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen potenziellen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt. Ebenso können Störungen mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen ausgeschlossen werden.

(4) Ergebnis

Die Prüfung hat ergeben, dass für keine im Gebiet vorkommende oder potenziell vorkommende Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und für keine europäische Vogelart gemäß Art. 1 V-RL

[14] BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008, Az. 9 A 14.07.

Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ausgelöst werden. Eine Entscheidung über die Erteilung von Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist somit nicht erforderlich.

cc) Landschaftsschutzgebiet

Das Vorhaben liegt im Landschaftsschutzgebiet „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“, 07-LSG-71-1.

Gem. § 4 Abs. 1 der für dieses Gebiet gültigen Landschaftsschutzverordnung Mittelrhein vom 26. April 1978 ist es ohne Genehmigung der Landespflegebehörde verboten, bauliche Anlagen zu erweitern (Nr. 1) und Straßen und Wege auszubauen (Nr. 11). Gem. § 2 Abs. 3 der Landschaftsschutzverordnung Mittelrhein gehören die vorhandenen, begrenzenden Straßen und Wege nicht zum Landschaftsschutzgebiet.

Im Zuge der Erweiterung der T+R wird der angrenzende vorhandene Wirtschaftsweg verlegt, die Autobahnausfahrt und -auffahrt neugestaltet und für die zu errichtenden Parkflächen Boden versiegelt. Diese Ausbaumaßnahmen finden im Landschaftsschutzgebiet außerhalb der bisherigen Straßenflächen statt und bedürfen somit der Genehmigung.

Das Einverständnis gem. § 4 Abs. 3 der Rechtsverordnung über dieses Schutzgebiet wird im Benehmen mit der ONB erklärt.

dd) Umweltschadensgesetz

Aufgrund der Ermittlungen der Projektwirkungen i. S. v. § 19 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG führen nachteilige Auswirkungen von Tätigkeiten einer verantwortlichen Person im Rahmen des planfestgestellten Vorhabens nicht zu einer Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinne des Umweltschadensgesetzes.

d) Klimaschutz

Die Betrachtung der Vorhabenträgerin zum Klima wurde von der Planfeststellungsbehörde überprüft. Diese ist nicht zu beanstanden; insofern sind Klimaschutzbetrachtungen in diesen Planfeststellungsbeschluss eingeflossen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt in ihrer Abwägung auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimas zu dem Ergebnis, dass der vorgelegte Plan antragsgemäß festgestellt werden kann.

Seit dem Inkrafttreten des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) am 18. Dezember 2019 haben nach Art. 20a GG i. V. m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ist auch im Rahmen des Fachplanungsrechts für Bundesfernstraßen anzuwenden. Die Planfeststellungsbehörde muss bei ihrer Abwägungsentscheidung die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträg-

lichkeit als öffentlicher Belang i. S. d. § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG in die Ermessensentscheidung einstellen.

Die Anwendung des Berücksichtigungsgebots im Rahmen der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung wurde erstmals mit dem Urteil des BVerwG vom 4. Mai 2022[15] einer höchstrichterlichen Prüfung unterzogen und inhaltlich konturiert. Demnach verlangt das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG von der Planfeststellungsbehörde, mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO_2-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des KSG ergeben[16]. Die Anforderungen dürfen dabei nicht überspannt werden, müssen „mit Augenmaß" inhaltlich bestimmt und konkretisiert werden und dürfen der Behörde keinen unzumutbaren Aufwand abverlangen[17]. Dabei ist die Berücksichtigungspflicht sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz zu verstehen; auch der Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft nach § 3a KSG ist in den Blick zu nehmen, wenn Klimasenken durch das Vorhaben beeinträchtigt oder zerstört werden[18]. Das Ermittlungsergebnis ist sodann in die Gesamtabwägung einzustellen. Hierzu soll es zunächst bewertet und im Anschluss mit den anderen zu beachtenden Belangen ins Verhältnis gesetzt werden. Das BVerwG hat hierbei betont, dass § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG keine gesteigerte Beachtenspflicht formuliert und nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen ist[19]. Ein Vorrang des Klimaschutzgebots gegenüber anderen Belangen lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten (BVerwG, a. a. O., Rn. 86 m. V. a. den Klimaschutzbeschluss des Bundesverfassungsgerichts [BVerfG] vom 24. März 2021, Az. 1 BvR 2656/18 = BVerfGE 157, S. 30 Rn. 198 = NVwZ 2021, S. 951). Auch der Gesetzgeber verlangt eine Berücksichtigung nur, „soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen" (BVerwG, a. a. O., Rn. 86 m. V. a. BT-Drs. 19/14337, 36). Vielmehr enthält das KSG keine näheren Vorgaben für das Verfahren der „Berücksichtigung", es gelten die allgemeinen planungsrechtlichen Grundsätze (BVerwG a. a. O., Rn. 73). Jedoch nimmt das relative Gewicht des Klimaschutzgebots in der Abwägung bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu (BVerfGE 157, S. 30 Rn. 198).

Das Berücksichtigungsgebot nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG betrifft den Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten (§ 1 KSG). Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimakonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die

[15] BVerwG 9 A 7/21 = BVerwGE 175, S. 312 = NVwZ 2022, S. 1549.
[16] BVerwG a. a. O., Rn. 82.
[17] BVerwG a. a. O., Rn. 80 f.
[18] BVerwG, a. a. O., Rn. 83.
[19] BVerwG, a. a. O., Rn. 85 m. w. N.

Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Als nationale Klimaschutzziele legt § 3 Abs. 1 KSG fest, dass die Emissionen von Treibhausgasen (THG) im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise – 1. – bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 % (Anlage 2 zu § 4 KSG) und – 2. – bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 % gemindert werden (Anlage 3 zu § 4 KSG). Zur Erreichung dieser nationalen Klimaschutzziele legt § 4 Abs. 1 KSG i. V. m. Anlage 2 jährliche Minderungsziele durch die Vorgabe von Jahresemissionsmengen u. a. für die Sektoren Industrie und Verkehr fest (§ 4 Abs. 1 Nummern 2 und 3 KSG). Nach der Anlage 2 betragen diese zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2020 bis 2030 die dort angegebenen Mengen an Millionen Tonnen CO_2-Äquivalenten (CO_2-eq/a).

aa) Ermittlung der Auswirkungen auf den Klimaschutz

Um feststellen zu können, inwieweit das Straßenbauvorhaben den Zielen und dem Zweck des KSG entspricht, sind die zu erwartenden und dem Vorhaben anzulastenden THG-Emissionen im Wege einer Abschätzung zu ermitteln. Dies betrifft nur diejenigen THG-Emissionen, die dem konkreten Einzelvorhaben zugerechnet werden können (Ursachen-Wirkzusammenhang). Daher sind grundsätzlich alle in Anlage 2 zum KSG genannten Sektoren in den Blick zu nehmen (BVerwG, a. a. O., Rn. 83 f), soweit das Straßenbauvorhaben diesbezüglich Auswirkungen aufweist.

(1) THG-Lebenszyklusemissionen (Sektor Industrie)

Dem Sektor Industrie i. S. d. § 4 Abs. 1 Nr. 2 KSG werden jene THG-Emissionen zugeordnet, die mit dem Bau, der Erhaltung (Erneuerung und Instandsetzung) und dem Betrieb der zu bewertenden Infrastrukturmaßnahme verbunden sind (THG-Lebenszyklusemissionen).

Die genaue Berechnung der vorhabenbedingten Lebenszyklusemissionen wäre nur durch eine detaillierte, vorhabenspezifische Untersuchung möglich. Eine solche hat vorliegend nicht stattgefunden. Die Durchführung wäre mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden und ihr Fehlen ist deshalb nicht zu beanstanden.

Zwar kann grundsätzlich zur Abschätzung der mit einem Vorhaben verbundenen THG-Lebenszyklusemissionen auf die im entsprechenden Projektdossier im Projektinformations-system (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dargestellten projektspezifischen Daten zurückgegriffen werden. Die Daten basieren auf der im BVWP-Methodenhandbuch[20] hinterlegten Methode zur Berechnung der Nutzenkomponente „Veränderung der Lebenszyklus-emissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur (NL)“ (Kap. 3.3.9 / S. 162 ff. Tab. 64), welche die UBA-Studie „Treibhausgas-Emissionen durch Infrastruktur und Fahrzeuge des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs sowie der Binnenschifffahrt in Deutschland“[21] als Grundlage haben.

[20] BMVI (2016): Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015) https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile.

[21] UBA (2013): Treibhausgas-Emissionen durch Infrastruktur und Fahrzeuge des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs sowie der Binnenschifffahrt in Deutschland – Arbeitspaket 4 des Projektes „Weiterentwicklung des Analyseinstrumentes Renewbility“ = UBA Texte 96/2013 („Mottschall & Bergmann-Studie“).

Jedoch sind für das Vorhaben T+R Hunsrück-Ost in PRINS keine Daten hinterlegt, weshalb ein Rückgriff auf diese ausscheidet.

Auch ist in Bezug auf das Vorhaben T+R Hunsrück-Ost eine Anwendung der im BVWP-Methodenhandbuch vorgesehenen Berechnungsmethode zur Ermittlung der vorhabenbedingten Lebenszyklusemissionen nicht möglich. Die Berechnung erfolgt grundsätzlich auf Basis pauschalierter Grundangaben. Diesen pauschalisierten Angaben liegt ein Mix der verwendeten Baustoffe aus Beton, Asphalt, Schotter, Kies und Zement für Deckschichten, Trag- und Bindeschichten und den Unterbau zugrunde; eine baustoffspezifische Betrachtung findet hingegen nicht statt. Entsprechende Grundangaben bestehen jedoch lediglich für die Straßenkörper der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen sowie etwaiger zu berücksichtigender Aufschläge für Ingenieurbauten (Brücken- und Tunnelabschnitte), nicht aber für Stellplätze und Wegestrecken auf Tank- und Rastanlagen. Eine Anwendung der im BVWP-Methodenhandbuch vorgesehenen Berechnungsmethode scheidet im konkreten Vorhaben mithin aus.

Jedoch bleibt festzuhalten, dass bei der vorgesehenen Berechnung zur Beurteilung der Lebenszyklusemissionen methodisch ein flächenbezogener Mittelwert gebildet wird, der in Relation zum jeweiligen Straßentyp und Jahr gesetzt und in kg CO_2-eq/m²*a bemessen wird. Hierzu wird in einem ersten Schritt die Fläche aus Länge und Querschnitt der Baumaßnahme berechnet, die mit den jeweils vordefinierten pauschalierten Grundangaben sowie der vordefinierten Zeitkomponente in Verhältnis gesetzt wird. Die einzig originär vorhabenspezifische Variable bildet die jeweilige mit den Baumaßnahmen dauerhaft verbundene Flächeninanspruchnahme.

Hieraus lässt sich ableiten, dass die einem Vorhaben zuzuordnenden Lebenszyklusemissionen – unabhängig vom jeweiligen Straßentyp oder etwaiger Ingenieurbauwerke – maßgeblich durch den vorhabenbedingten Flächenverbrauch bestimmt werden. Damit trägt grundsätzlich eine flächensparende Planung dazu bei, die mit einem Vorhaben verbundenen Lebenszyklusemissionen gering zu halten.

Vorliegend berücksichtigt die Vorhabenträgerin den methodischen Grundgedanken der Flächenrelevanz bei der Abschätzung der Lebenszyklusemissionen, indem sie feststellt, dass es durch den Flächenverbrauch und die mit den Baumaßnahmen verbundenen Neuversiegelungen von 12.858 m² (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage-Nr. 19.1-a, S. 41) zu einem negativen Effekt auf die THG-Bilanz des Vorhabens kommt (Klimaschutznachbetrachtung, S. 2). Ebenso nachvollziehbar legt die Vorhabenträgerin dar, dass durch die Beachtung des planerischen Minimierungsgebots die versiegelte Fläche und damit die Streckenlänge so gering wie möglich und so lang wie nötig geplant wird (Klimaschutznachbetrachtung, S. 4). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass planerische Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen nur insoweit in Betracht kommen, als diese den Vorgaben der ERS 2011 gerecht werden. Konkret können durch eine Entsiegelung von 3.660 m² sowie durch die kompakte Anordnung der Parkbereiche und die enge Führung des Wirtschafswegs der Flächenverbrauch straßenbautechnisch geringgehalten und damit die mit der Erweiterung verbundenen Baumaßnahmen – respektive

der hiermit verbundenen THG-Emissionen – so weit wie möglich reduziert werden (LBP, Unterlage 19.1-a, S. 41).

Dies trägt gleichermaßen dazu bei, dass das Vorhaben in Bezug auf die Lebenszyklusemissionen zwar emissionserhöhend wirkt, diese gleichsam aber möglichst geringgehalten und damit die negativen Auswirkungen auf das globale Klima reduziert werden.

Nicht erforderlich sind in der Genehmigungsplanung konkrete Festlegungen zum Einsatz CO_2-freundlicher Bauweisen bzw. Baustoffe. Es wird darauf hingewiesen, dass diese in der anschließenden Ausführungsplanung Bedeutung erlangen. Im Rahmen der Ausschreibung der Bauleistungen sowie der Baustellenablaufplanung sind weitere Maßnahmen zur Minderung der THG-Emissionen zu prüfen. Entscheidende Kriterien sind dann die Wahl der Baustoffe hinsichtlich der Ausstattungselemente, die Recyclingquote der Baustoffe sowie die Wiederverwendung mineralischer Baustoffe oder Bodenmaterials vor Ort.

(2) Verkehrsbedingte THG-Emissionen

Dem Sektor Verkehr i. S. d. § 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG werden jene THG-Emissionen zugeordnet, die durch die Nutzung der Straßenverkehrsinfrastruktur nach Fertigstellung erzeugt werden.

Die genaue Bestimmung der THG-Bilanz aus den Emissionen des Straßenverkehrs einer T+R bzw. deren Erweiterung wäre nur durch eine detaillierte, anlagenspezifische Untersuchung möglich. Eine solche hat vorliegend nicht stattgefunden. Die Durchführung wäre mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden und ihr Fehlen ist deshalb nicht zu beanstanden. Die voraussichtlichen verkehrsbedingten THG-Emissionen lassen sich hinreichend genau abschätzen. Hierzu wurden durch die Vorhabenträgerin die Emissionsfaktoren der CO_2-Äquivalente (CO_2, N_2O und NH_4) aus dem aktuellen Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) der Version 4.2 für die im Bereich der T+R vorhandenen Verkehrssituationen für die typischen Längsneigungsklassen von -2 % bis + 2 % entsprechend der durch die Vorhabenträgerin in der vorgelegten Klimabetrachtung hinterlegten Tabelle ermittelt.

Durch den Umbau der T+R Hunsrück-Ost wird kein zusätzlicher Verkehr auf dem Streckenzug der BAB 61 generiert. Die Schaffung zusätzlicher Stellplätze führt vielmehr dazu, dass Verkehrsanteile der Hauptfahrbahn auf die T+R umgelenkt werden. Die Vorhabenträgerin hat die sich daraus ergebenden emissionstechnischen Konsequenzen ermittelt und ist zu den folgenden Ergebnissen gekommen:

- Schwere Nutzfahrzeuge verursachen auf abschüssigen Strecken zwischen den Ein- und Ausfahrten höhere Emissionen gegenüber den Emissionen auf der Hauptfahrbahn. Auf den übrigen Strecken liegen die Emissionsfaktoren bei allen Fahrzeugkategorien unterhalb der Emissionsfaktoren der Hauptfahrbahn.
- Die Emissionen des Straßenverkehrs werden auf den Ein- und Ausfahrtstrecken bei jeder realistischen Verkehrszusammensetzung eine insgesamt senkende THG-Bilanz gegenüber den Emissionsfaktoren der Hauptfahrbahn erzeugen.

- Die THG-Emissionen und damit die THG-Bilanz werden maßgeblich durch den Anteil der schweren Nutzfahrzeuge sowie durch die Streckenlängen der T+R beeinflusst. Bei hohen Anteilen von schweren Nutzfahrzeugen kann bei abschüssiger Streckenführung in Verbindung mit den Kaltstartzuschlägen eine wenn auch nur geringe erhöhende THG-Bilanz gegenüber der Hauptfahrbahn nicht ausgeschlossen werden. Im komplexen Gelände mit langen Verkehrswegen auf der T+R kann die THG-Bilanz auch bei durchschnittlicher Fahrzeugartenverteilung trotz kleinerer Emissionsfaktoren gegenüber denen der Hauptfahrbahn erhöhend ausfallen.

Die Schaffung der zusätzlichen Stellplätze wird sich auch senkend auf den Ausstoß von THG-Emissionen auswirken. Die Stellplatzsuche verursacht einen verhältnismäßig hohen Ausstoß von THG, da dabei immer wieder angefahren und abgebremst wird und längere Strecken zurückgelegt werden, als eigentlich notwendig. Durch die neu geschaffenen Stellplätze wird sich die Parkplatzsuche verringern und somit werden diesbezüglich weniger verkehrsbedingte THG-Emissionen verursacht werden.

(3) Landnutzungsbedingte THG-Emissionen

Das Vorhaben nimmt dauerhaft klimarelevante Böden und Biotope in Anspruch. Es führt zu einem Verlust von Waldboden in einem Größenumfang von insgesamt 5.513 m² (K1) und Fettweide in einem Größenumfang von 4.423 m² (K2). Weiterhin werden 204 m² Waldfläche und 225 m² Fettweide beeinträchtigt. Außerdem entstehen bau- und anlagebedingte Verluste sowie Beeinträchtigungen von Gehölzen (K3) auf einer Gesamtfläche von 5.734 m² (Verlust) und 269 m² (Beeinträchtigung). Weiterhin werden Verluste und Beeinträchtigungen von Verkehrsrasenfläche und strukturarmen Grünanlagen sowie der Verlust von Einzelbäumen (12 Stück) entstehen (K4).

In Bezug auf den Waldboden handelt es sich im Einzelnen um 2.675 m² Eichenmischwald mit einheimischen Laubbaumarten, 2.540 m² Waldmantel, 93 m² Buchenwald mit einheimischen Laubbaumarten, 117 m² Eichen – Hainbuchenmischwald sowie 88 m² Vorwald, Pionierwald.

Die Inanspruchnahme der klimarelevanten Böden und Biotope wird im Rahmen der landespflegerischen Begleitplanung berücksichtigt. Der Bestand wird bezüglich des Bodenschutzes naturschutzfachlich und bezüglich des Waldes auch in forstlicher Hinsicht kompensiert. Es sind außerdem auch Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen.

Im Einzelnen sind die folgenden klimarelevanten Kompensations- und Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen:

Zur Kompensation des Verlusts von insgesamt 5.513 m² und Beeinträchtigung von 204 m² Waldboden (K1) werden die Kompensationsmaßnahmen A3, A4 und A5 durchgeführt.

In Gemarkung Daxweiler Flur 6, Teilfläche aus Flurstück 17, Bau-km 0 – 160 – 0 + 030 (Achse 21, links) wird eine entsprechende Struktur mit standortgerechten Baum- und Straucharten in unmittelbarer Nähe zum vorhandenen Waldbestand aufgebaut. Dies entspricht einer Gesamtfläche von 3.150 m² (A4).

In Bau-km 0+430 – 0+550 li. wird standortfremder Fichtenbestand entnommen, die Fläche aufgeforstet und im Anschluss werden auf einer Gesamtfläche von 3.408 m² standortgerechte Waldstrukturen entwickelt (A3).

Außerdem wird der Waldbestand beim vorhandenen RRB mit einer Gesamtfläche von 1.852 m² künftig extensiv bewirtschaftet (A5).

Als Vermeidungsmaßnahme ist vorgesehen, dass auf der gesamten Baustrecke Vegetationsbestände, insbesondere Gehölze und Waldflächen, die an das Baufeld anschließen, durch Maßnahmen gem. DIN 18 920 und RAS-LP4 (Ausgabe 1999) zu schützen sind (V1).

Die dauerhafte Inanspruchnahme von 5.513 m² Fettweide (K2) wird durch die Maßnahmen A2 und A4 kompensiert.

Hierzu wird in Gemarkung Daxweiler Flur 6, Teilfläche aus Flurstück 17, Bau-km 0+140 – 0+180 (Achse 21, links) die verbleibende Fettweide mit einer Gesamtfläche von 4.922 m² künftig extensiv genutzt (A2).

Außerdem ist in Gemarkung Daxweiler Flur 6, Teilfläche aus Flurstück 17, Bau-km 0–160 – 0+030 (Achse 21, links) eine Nutzungsextensivierung bisher intensiv genutzter Fettweide auf einer Gesamtfläche von 2.820 m² vorgesehen (A4).

Aufgrund des Verlusts und der Beeinträchtigung von Gehölzen (K3) werden auf den Grünflächen der T+R auf insgesamt 1.600 m² gestufte Gehölze gepflanzt (G2) und es sind Vegetationsbestände, insbesondere Gehölze und Waldflächen, die an das Baufeld anschließen, durch Maßnahmen gem. DIN 18 920 und RAS-LP4 (Ausgabe 1999) zu schützen (V1).

Wegen des Verlusts und der Beeinträchtigung von Verkehrsrasenfläche und strukturarmen Grünanlagen sowie des Verlusts von Einzelbäumen (K4) werden 64 Laubbäume (G3) sowie Ziergehölze auf einer Gesamtfläche von 500 m² (G4) innerhalb der Rastanlage gepflanzt. Weiterhin werden die Straßennebenflächen (Rasenflächen, Bankette, Angleichflächen, etc.) auf einer Gesamtfläche von 18.276 m² mit kräuterreichem Landschaftsrasen eingesät (G1) und auch bezüglich dieses Konflikts greift die Vermeidungsmaßnahme V1, die vorgibt, dass Vegetationsbestände, insbesondere Gehölze und Waldflächen, die an das Baufeld anschließen, durch Maßnahmen gem. DIN 18 920 und RAS-LP4 (Ausgabe 1999) zu schützen sind.

Die anlagebedingte Versiegelung biologisch aktiver und belebter Bodenflächen auf der gesamten Baustrecke in einer Größe von insgesamt 12.629 m² wird außerdem durch die Maßnahme A1 kompensiert. Hierzu werden zusätzlich Fahrbahnflächen in einer Größe von 3.660 m² entsiegelt, das Gelände angeglichen und mit Mutterboden bedeckt. Weiterhin wird in Gemarkung Daxweiler Flur 6, Teilfläche aus Flurstück 17, Bau-km 0 + 180 – 0 + 300 li. Grünland mit einer Fläche von 6.252 m², das bisher intensiv genutzt wurde, künftig extensiv genutzt (E1). Außerdem ist als Ersatzmaßnahme für die gesamte Bodenversiegelung auf der Baustrecke die Entnahme sehr dichten Fichtenbestandes am Welschbach in Gemarkung Warmsroth, Flur 1, Flurstück 64/56, Bau-km 0 + 430 – 0 + 550 li. vorgesehen (E2). Durch die Entnahme des sehr dichten Fichtenbestandes wird das Bodenpotential der Ersatzfläche verbessert und damit eine Kompensation der Neuversiegelung erreicht. Ferner wird eine Verbesserung der

Gewässerstruktur durch das Entfernen einer Beeinträchtigung erreicht. In Verbindung mit Maßnahme A3 werden standortgerechte Waldstrukturen gefördert. Hierdurch ist langfristig mit einer Verbesserung der THG-Senkenfunktion der Fläche zu rechnen.

Als Vermeidung für sämtliche Konflikte ist außerdem der Einsatz einer UBB vorgesehen.

bb) Bewertung

Die zu erwartenden projektbedingten zusätzlichen THG-Emissionen sind mit den nationalen Klimazielen des § 3 KSG, d. h. dem Ziel der schrittweisen Reduzierung der Gesamtemissionen bis hin zur für 2045 angestrebten Netto-THG-Neutralität und der 2050 angestrebten negativen THG-Emissionen in Relation zu setzen. Zu den Zielen zählen auch die festgelegten sektorenspezifischen Jahresemissionsmengen nach § 4 und Anlage 2 zum KSG.[22]

Setzt man die vorhabenbedingten Lebenszyklusemissionen in Relation zu der Jahresemissionsmenge des Industriesektors für das Jahr 2023 von insgesamt 172 Mio. t. CO_2-eq, dürften diese schätzungsweise einen äußerst untergeordneten Anteil von weit unter einem Promille ausmachen, der hinsichtlich seines Beitrags zu den THG-Gesamtemissionen des Industriesektors zu vernachlässigen ist. Auch ist positiv zu bewerten, dass die Vorhabenträgerin durch die flächensparende Planung dazu beiträgt, die mit einem Vorhaben verbundenen Lebenszyklusemissionen möglichst gering zu halten. So steht die stellplatzbezogene Kapazitätserweiterung um 50,4 % einer Netto-Erweiterung der versiegelten Flächen um lediglich rund 34,1 % gegenüber.[23] Auch können durch den Ausbau bereits bestehende wesentliche Bestandteile der Straßeninfrastruktur weiter genutzt werden, wie etwa Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen. Damit erweist sich die Erweiterung der bestehenden T+R insgesamt flächenschonender und damit weniger bauintensiv als die Errichtung einer Neuanlage an anderer Stelle. Hierdurch kann der Zweck des Vorhabens, der maßgeblich in der Erweiterung der Stellplatzkapazitäten liegt, vergleichsweise emissionsarm erreicht werden. Im Übrigen ist die Bundesregierung bestrebt, das mittelfristige Ziel einer Jahresemissionsmenge des Industriesektors von 118 Mio. t. CO_2-eq für das Jahr 2030 insbesondere durch Maßnahmen zur Förderung der Dekarbonisierung der Industrie, der Verwendung von grünem Wasserstoff in der Stahlindustrie und der Schaffung von Leitmärkten für „grünen Stahl“, der Steigerung der Energieeffizienz in der Wirtschaft, einer THG-neutrale Chemieproduktion sowie einer Zertifizierung für den CO_2-Fußabdruck bestimmter Stoffe zu erreichen.[24] Der Verzicht auf den Bau neuer Straßen oder Parkplätze wird hier nicht genannt.

[22] Siehe *Fellenberg* in: ders./Guckelberger, Klimaschutzrecht, 2022, § 13 KSG, Rn. 20.

[23] Zusätzlich geschaffen werden 23 Pkw-Stellplätze, 30 Lkw-Stellplätze sowie 10 Bus-Stellplätze (Erläuterungsbericht, S. 1). Die bestehende Flächenversiegelung von rund 27.000 m² wird um eine Netto-Neuversiegelung um 9.198 m² erweitert (LBP, S. 41).

[24] Vgl. Klimaschutz Sofortprogramm 2022 der Bundesregierung, S. 1 f., abrufbar unter https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Klimaschutz/klimaschutz-sofortprogramm-2022.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

Für das Jahr 2023 sind im Sektor Verkehr 134 Mio. t. CO_2-eq gesetzlich festgelegte Jahresemissionsmenge. Diese soll sich jährlich stetig verringern bis zur Erreichung des Sektorenziels von 85 Mio. t. CO_2-eq im Jahr 2030. Es handelt sich vorliegend nicht um den Neubau einer Straße und damit die Schaffung eines zusätzlichen Verkehrsweges, sondern um den Ausbau einer bestehenden T+R entlang einer bestehenden BAB. Hierbei ist die Erweiterung der T+R Hunsrück-Ost als Teil der Gesamterweiterung der Lkw-Stellplatzkapazität entlang der BAB 61 vom AK Koblenz bis zum AD Nahetal in Fahrtrichtung Nord zu würdigen, die perspektivisch um insgesamt 134 zusätzliche Lkw-Stellplätze ausgebaut werden soll (Erläuterungsbericht, S. 3), um so den prognostizierten Fehlbestand für das Jahr 2030 auszugleichen. Bereits jetzt wird aufgrund der hohen Parkflächennachfrage an der BAB 61 und des geringen Parkflächenangebots auf dem vorhandenen Parkplatz wiederholt eine Überlastung durch Lkw-Verkehr festgestellt (ebenda, S. 4). Lastkraftfahrende, die so keinen Stellplatz mehr finden, sind gezwungen, zusätzliche Fahrtwege zu anderen freien Stellplätzen auf sich zu nehmen. Durch die Schaffung des zusätzlichen Stellplatzangebots wird die Parkplatzsuche insgesamt verringert. Vorhabenbezogene, verkehrsbedingte THG-Emissionen entstehen nur durch das Befahren der Rastanlage. Ein solches hat bereits vor dem Ausbau stattgefunden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass durch das Vorhaben selbst nicht mit einem gesteigerten Verkehrsaufkommen in dem Sinne zu rechnen ist, dass die erweiterte T+R ein selbstständiges Reiseziel darstellt, sondern diese in der Regel bei Gelegenheit auf der Fahrt zu einem anderen Reiseziel angefahren wird. Aufgrund der Neuschaffung von Stellplätzen kann eine Mehrbelastung nicht ausgeschlossen werden. Je nach Anteil der schweren Nutzfahrzeuge und Abschüssigkeit der Strecke ist hierbei mit mehr Ausstoß von THG-Emissionen zu rechnen als vor dem Umbau. Diese zusätzlichen THG-Emissionen werden durch die verringerte Parkplatzsuche zumindest teilweise ausgeglichen. Insgesamt sind die durch das Vorhaben hervorgerufenen verkehrsbedingten THG-Emissionen im Verhältnis zum Sektorenziel Verkehr als äußerst gering einzustufen.

Die Bundesregierung trägt außerdem im Sektor Verkehr mit Klimaschutz- und Sofortprogrammen zu einer Minderung der THG-Emissionen bei. Dies erreicht sie durch Maßnahmen wie der Förderung der Elektromobilität, der Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Förderung des Radverkehrs. Darüber hinaus werden als Steuerungsmaßnahmen für einen klimagerechten Verkehr weitere Ansätze diskutiert, etwa der Abbau klimaschädlicher Investitionen, eine verursachergerechte Bepreisung, Geschwindigkeitsbegrenzungen, der Ausbau der Schienenverkehrs oder die Verwendung postfossiler Brennstoffe.[25] Ein Verzicht auf den Bau von Straßen findet sich weder hier, noch hat es Niederschlag im KSG selbst gefunden (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022, Az. 9 A 7.21 – Rn. 97).

Die Umsetzung der geplanten Maßnahme wird zur Inanspruchnahme klimarelevanter Böden und Biotope führen. Da es sich vorliegend jedoch nicht um den Neubau, sondern um den Ausbau

[25] Vgl. UBA, Klimaschutzinstrumente im Verkehr, Bausteine für einen klimagerechten Verkehr, abrufbar unter https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#bausteine.

einer bereits bestehenden T+R handelt, ist diese Inanspruchnahme als gering einzuschätzen. Sie wird insbesondere auch dadurch geringgehalten, dass die Stellplatzbereiche kompakt angeordnet und der Wirtschaftsweg eng geführt werden. Die neuen Stellplätze werden zum größten Teil auf bereits vorhandenen Flächen der bestehenden T+R geschaffen. Wo eine Neubeanspruchung von Flächen erforderlich ist, werden bereits stark veränderte Flächen genutzt. Insbesondere die Rodung und Versiegelung der Waldfläche sowie der Fettweide haben klimarelevante Auswirkungen. Diesbezüglich sind umfangreiche Kompensations- und Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, die perspektivisch zu einem Ausgleich der Verluste führen werden. Hierbei ist vor allem auch eine Biotopverbesserung im Plangebiet im Vergleich zur Bestandssituation möglich und vorgesehen.

Auch im Sektor Landnutzung setzt die Bundesregierung Klimaschutz- und Sofortprogramme um, die zum Erhalt und der Förderung der klimarelevanten Böden beitragen und so den Sektor als CO_2-Senke sichern sollen. Dazu gehören beispielsweise der Schutz von Moorböden und die Reduzierung der Torfverwendung in Kultursubstraten sowie der Humuserhalt und -aufbau im Ackerland.

Die Planfeststellungsbehörde geht mithin davon aus, dass das Vorhaben als solches eine emissionserhöhende Wirkung hat und deshalb für sich betrachtet den Minderungszielen des KSG zuwiderliefe.

Jedoch muss die nach dem KSG festgelegte Minderung der Emissionen in dem jeweils betroffenen Sektor und demzufolge auch den hier einschlägigen Sektoren Industrie und Verkehr nicht projektbezogen, sondern dadurch erzielt werden, dass der Minderungseffekt in der Gesamtheit des dem jeweiligen Sektor zuzurechnenden Geschehens einschließlich durchgeführter und geplanter Maßnahmen und Projekte erreicht wird. Dies erfordert auch bei der Genehmigung eines einzelnen Projektes eine den jeweiligen gesamten Sektor in den Blick nehmende bilanzierende Betrachtungsweise. In der Bilanz kann die in § 4 Abs. 1 KSG i. V. m. Anlage 2 festgelegte Minderung der Emissionen beispielsweise auch durch emissionsmindernde Maßnahmen erreicht werden, die die emissionserhöhenden Auswirkungen einzelner Projekte im Ergebnis einer Gesamtbetrachtung übersteigen. Eben solche Maßnahmen wurden für die Sektoren Industrie, Verkehrs sowie Landnutzungsänderungen unter Bezugnahme auf das Sofortprogramm Klimaschutz der Bundesregierung dargestellt.

Ist es mit Rücksicht auf solche möglichen emissionsmindernden Maßnahmen mithin nicht ausgeschlossen, auch ein für sich genommen emissionserhöhendes Projekt zu verwirklichen, hat die Planfeststellungsbehörde in einem solchen Fall allerdings abzuwägen, ob und aus welchen Gründen sie das Vorhaben auch unter Klimagesichtspunkten gleichwohl genehmigt.

Diese Abwägung fällt zugunsten des Vorhabens aus.

Sowohl Art. 20a GG als auch § 13 KSG fordern nur die Abwägung bzw. Berücksichtigung und nicht den strikten Vorrang von Klimabelangen.

Das Vorhaben führt zwar zu nachteiligen Auswirkungen auf die globale THG-Bilanz, welche aber in Relation zu den betroffenen Jahresemissionsmengen als marginal einzustufen sind. Die

nationalen Klimaziele des § 3 KSG, das heißt die schrittweise Reduzierung der Gesamtemissionen bis zur für 2045 angestrebten Netto-THG-Bilanz und die 2050 angestrebten negativen THG-Emissionen werden durch das Vorhaben nicht gefährdet.

Die Klimaschutzbelange treten vorliegend im Ergebnis zurück, weil der Nutzen des Projekts die negativ zu bewertenden THG-Emissionen deutlich überwiegt.

Vorliegend handelt es sich um die möglichst flächensparende Erweiterung einer bereits bestehenden T+R. Im Vergleich zu einem Neubau werden Kosten und Ressourcenverbrauch minimiert. Die Schaffung weiterer Stellplätze wird zu einer Entlastung der bestehenden Parksituation und somit auch des Straßennetzes entlang der BAB 61 vom AK Koblenz bis zum AD Nahetal in Fahrtrichtung Nord führen. Hierdurch werden mittelbar nicht nur THG-Emissionen eingespart, sondern auch das Unfallgeschehen verringert und mithin die Verkehrssicherheit erhöht. Vor allem Lastkraftfahrende sind auf ausreichend Stellplätze angewiesen, um ihre vorgegebenen Ruhepausen einhalten zu können. Durch den Ausbau der Stellplätze wird die Mobilität erhöht, welche ein Grundbedürfnis der Menschen einerseits und Voraussetzung für eine moderne, arbeitsteilige Gesellschaft in einer globalisierten Welt andererseits darstellt. Sie ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftlichen Austausch, sichert Beschäftigung und Wohlstand und fördert die Chancengleichheit.[26]

e) Abfall, Bodenschutz und Altlasten

Bei Beachtung der im Beschlusstenor festgelegten Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit abfallrechtlichen und bodenrechtlichen Belangen vereinbar.

aa) Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht

Im Rahmen geotechnischer Untersuchungen für den Ausbau der BAB 61 wurden Bodenaufschlüsse und Laboruntersuchungen entlang des Streckenverlaufs durchgeführt. Die orientierenden abfalltechnischen Untersuchungen nach LAGA ergaben Einstufungen zwischen Z 0 und Z 1.2. Dabei wurde von 21 Proben bei lediglich je zwei Proben die Einstufung Z 1.1 und Z 1.2 erreicht. Die entsprechenden Böden werden laut Planung im Rahmen der Baumaßnahmen in technischen Bauwerken verwertet.

Gem. §§ 6 Abs. 1 Nr. 5, 15 Abs. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) sind Abfälle, die im Zuge der Umsetzung des Vorhabens nicht vermieden werden können, entsprechend der in § 6 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 KrWG festgelegten Rangfolge zu verwerten oder – als letzte Stufe in der Abfallhierarchie – zu beseitigen, §§ 6 Abs. 1 Nr. 5, 15 Abs. 1 KrWG.

Durch die Neuordnung und Erweiterung der Stellflächen wird Boden abgetragen, aufgeschüttet, versiegelt und entsiegelt.

[26] Klimaschutzplan der Bundesregierung, S. 49.

Die Einhaltung der allgemeinen technischen Regeln des Kreislaufwirtschafts- und des Abfallrechts gewährleisten den ordnungsgemäßen Umgang mit im Rahmen der Bauausführung anfallenden Abfällen. Die Beachtung dieser Regelungen ist der Vorhabenträgerin gemäß § 4 S. 1 FStrG aufgegeben. Die abfallrechtlichen Nebenbestimmungen beruhen auf den Vorschriften des KrWG.

bb) Bodenschutz

Das öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion i. S. d. § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Das Vorhabengebiet befindet sich nach Angaben des Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz in einem erloschenen Bergwerksfeld. Anhaltspunkte für schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten im Bereich des Vorhabens liegen nicht vor. Böden mit Archivfunktion sind nicht vorhanden.

Zu den Bodenfunktionen i. S. d. § 1 BBodSchG gehört einerseits die Nutzung für den Verkehr, § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG. Andererseits sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen, § 1 Satz 2 BBodSchG. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Nachteilige Auswirkungen ergeben sich durch die Vollversiegelung von 12.629 m² und eine Teilversiegelung von 229 m². Eine Fläche von 3.660 m² wird entsiegelt, so dass 9.198 m² Boden zusätzlich neu versiegelt werden.

Der dauerhafte Verlust von Bodenfunktionen in dieser Größenordnung stellt trotz der im Bereich der bestehenden T+R bereits jetzt anthropogen stark beeinflussten Bodenflächen eine erhebliche Auswirkung auf das Schutzgut Boden dar. Die trotz der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen (enge Wegeführung, optimierte Anordnung der Stellflächen, Beschränkung der Baufelder möglichst auf versiegelte Bereiche) durch das Vorhaben eintretenden Belastungen des Bodens sind nicht vermeidbar.

Zum Ausgleich der beeinträchtigten Bodenfunktionen finden Maßnahmen zur Entsiegelung und Wiederherstellung von Bodenfunktionen durch dessen Neugestaltung (A1 in Verbindung mit G1) sowie die Extensivierung von Nutzungen zur Verbesserung der Bodenchemie (A1-A5 sowie E1-E2) statt. Hierdurch können sich dauerhaft Böden entwickeln, in denen die natürlichen Bodenfunktionen zur Entfaltung kommen.

Die Bodenversiegelung wird auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung und den Niederschlagswasserabfluss können durch den geplanten Bau des RRB mit Reinigungseinrichtung deutlich gemindert beziehungsweise durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Auf die Ausführungen in C.III.3.f) wird Bezug genommen.

Das geplante Vorhaben ist unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen zum Bodenschutz, der in A.VII.5 festgelegten Nebenbestimmungen sowie der o. g. Kompensationsmaßnahmen mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

f) Gewässer- und Grundwasserschutz, wasserrechtliche Erlaubnisse

Der Erlaubnis liegen die Planfeststellungsunterlagen (A.IV.1 dieses Beschlusses) sowie die Stellungnahmen der SGD-Nord vom 31. Mai 2022 und vom 4. Januar 2023 zugrunde.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen und Auflagen in A.IV.2 dieses Beschlusses mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Amtlich festgesetzte Wasserschutz- (§ 51 Abs. 1 WHG) sowie Überschwemmungsgebiete (§ 76 Abs. 2 WHG) sind im Untersuchungsgebiet des Vorhabens nicht vorhanden. Das Überschwemmungsgebiet des Welschbachs wird durch das Vorhaben nicht berührt. Die Belange der Wasserwirtschaft werden im Rahmen des Straßenbauvorhabens gewahrt. Ökologische und gesundheitliche Gefährdungen sind nicht zu befürchten.

Die Einzelheiten des Entwässerungskonzeptes können den Planunterlagen entnommen werden, eine Darstellung der Entwässerungseinrichtungen ist den Unterlagen 5 und 8 zu entnehmen.[27]

aa) Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Die Konzentrationswirkung des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG a. F. erfasst grundsätzlich auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, wie beispielsweise den Ausbau von und an Gewässern. Da das Vorhaben außerhalb des Abflussprofils des Welschbachs und auch außerhalb des Gewässerrandstreifens von 10 m zum Gewässer liegt, waren keine Entscheidungen gem. § 36 WHG i. V. m. § 76 LWG erforderlich. Insbesondere ist der Rückbau des am Welschbach errichteten RRB (Einleitstelle 3) nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellungs-entscheidung.

bb) Entwässerung Lärmschutzwand

Entlang der BAB 61 wird eine 535 m lange und 4,00 m hohe Lärmschutzwand zur Rastanlage hin errichtet. Sie schirmt den von der durchgehenden BAB ausgehenden Verkehrslärm von den Lkw-Stellplätzen ab. Für diese sind keine zusätzlichen Entwässerungseinrichtungen auf der Ostseite erforderlich, da die Querneigung der BAB nach Westen verläuft und aufgrund der Lärmschutzwand im Vorhabenbereich kein zusätzliches Niederschlagswasser anfällt.

[27] Die Berechnungsgrundlagen und hydraulische Nachweise sind in Unterlage 18 dargestellt, der Fachbeitrag WRRL ist in Unterlage 18 enthalten.

cc) Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis, Einleitungen

Das geplante Entwässerungskonzept beinhaltet erlaubnispflichtige wasserrechtliche Benutzungstatbestände. Diese Erlaubnisse werden gem. § 19 Abs. 1 WHG von der materiellen Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst. Daher wurden sie unter A.IV.1 des Beschlusstenors gesondert erteilt:

Die Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in den Welschbach einerseits sowie in das Grundwasser andererseits erfüllt jeweils den Benutzungstatbestand des § 9 Abs. 1 Nr. 4 Alt. 2 WHG und bedurfte nach § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis oder Bewilligung. Da § 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG für den Fall der Einleitung von Stoffen in ein Gewässer die Erteilung einer Bewilligung ausschließt, war eine Erlaubnis nach § 10 WHG i. V. m. § 15 WHG zu erteilen. Für die Beseitigung des Niederschlagswassers einer T+R an einer Bundesfernstraße besteht ein öffentliches Interesse, so dass die gehobene Erlaubnis gem. § 15 Abs. 1 WHG erteilt werden konnte.

Die Erteilung der (gehobenen) Erlaubnis steht gem. § 12 Abs. 2 WHG im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde (hier der Planfeststellungsbehörde im FBA), wenn die materiellen Voraussetzungen nach § 12 Abs. 1 WHG erfüllt sind. Danach ist die (gehobene) Erlaubnis zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden. Bei der Einleitung von Abwasser in ein Gewässer sind darüber hinaus besondere Anforderungen zu beachten.

Abwasser ist auch das von Niederschlägen stammende, aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließende Wasser, § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG. Nach § 57 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 WHG darf insoweit eine Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist (Nr. 1), die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist (Nr. 2) und Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Anforderungen nach den Nummern 1 und 2 sicherzustellen (Nr. 3). Insbesondere § 57 WHG ist Ausfluss des allgemeinen umweltrechtlichen Vorsorgegrundsatzes und konkretisiert in Bezug auf die Einleitung von Abwasser das in § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG enthaltene Gebot, nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften zu vermeiden. [28]

Die genannten Voraussetzungen sind erfüllt:

Die Ableitung des Niederschlagswassers wird neu geordnet, es sind drei Einleitstellen vorgesehen. Davon werden die zwei bereits vorhandenen Einleitstellen E1 und E3 entlastet und die Einleitstelle E2 an einem neuen Standort angeordnet (siehe Unterlage 18-1 wassertechnischer Erläuterungsbericht; Bilanzierung der abflusswirksamen Flächen; Bemessung RRB). In die

[28] Vgl. Knopp in Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG, 56. EL Juli 2021, § 12 Rn. 13.

Einleitstelle E3 wird dann nur noch die nicht versickernde Restwassermenge des südlichen Bereiches der Zufahrt zur T+R (EZG 3.3) entwässert. Zukünftig wird im Wesentlichen nach Zwischenschaltung eines RRB mit Sedimentationsanlage gedrosselt Niederschlagswasser breitflächig in den Untergrund versickern. Dadurch wird die Gesamteinleitungsmenge in den Welschbach trotz größerer versiegelter Fläche deutlich reduziert und die Wasserqualität nach Vorbehandlung maßgebend verbessert.

Das RRB mit Sedimentationsanlage übernimmt dabei zum einen die Vorbehandlungsfunktion des Abwassers, denn das potenziell durch Tausalz, Mineralölrückstände, Schwermetalle oder Luftschadstoffe verunreinigte Niederschlagswasser wird in der Sedimentationsanlage gereinigt. Andererseits kann über das RRB die Retention des Mehrabflusses und die gedrosselte, verzögerte Abgabe des Niederschlagswassers erreicht werden. Die Einleitmengen sind örtlich und mengenmäßig mit diesem Beschluss unter A.IV.1 bestimmt worden. Die für das Vorhaben vorgesehenen Entwässerungs- und Rückhalteanlagen entsprechen dem Stand der Technik, die erforderlichen Nachweise zur hydraulischen Gewässerverträglichkeit der Anlagenwurde nach dem neuen DWA-A 102 geführt, was die SGD-Nord als Obere Wasserbehörde in ihrer abschließenden Stellungnahme vom 4. Januar 2023 bestätigte.

Die Nebenbestimmungen unter A.IV.2 beruhen auf § 13 WHG. Eine Nebenbestimmung zur Haftung wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, wurde der Vorhabenträgerin nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabenträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden. Hier erfolgte ein Hinweis.

Benehmen:

Die Entscheidung über die gehobene Erlaubnis ist gem. § 19 Abs. 3 WHG, da die Planfeststellung durch eine Bundesbehörde erfolgt, im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen. Zuständige Behörde ist hier die SGD-Nord, § 19 Abs. 1 Nr. 1 LWG Rheinland-Pfalz i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 VwVfG a. F. Sie hat in ihrer Funktion als Obere Wasserbehörde das Benehmen gem. § 19 Abs. 3 WHG erteilt. Das Entwässerungskonzept wurde in ihrer abschließenden Stellungnahme, nach Ortstermin mit der Vorhabenträgerin und Abstimmung über das weitere Vorgehen bezüglich des vorhandenen RRB am Welschbach, das nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellungsentscheidung ist, nicht beanstandet. Es liegt im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der T+R Hunsrück-Ost gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern. Einwendungen durch Dritte wurden im Anhörungsverfahren nicht erhoben. In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens wird somit die gehobene Erlaubnis erteilt.

Soweit die SGD-Nord vorgeschlagen hatte, die Genehmigung zum Bau der Sedimentationsanlage und des RRB solle erlöschen, wenn der Bau nicht binnen einer Frist von zwei Jahren begonnen und innerhalb von fünf Jahren seit Zustellung der Erlaubnis abgeschlossen sei, wurde dem seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt. Die Vorhabenträgerin hat in Ihrer Erwiderung auf die Stellungnahme der SGD-Nord ausgeführt, dass aufgrund der Notwendigkeit der Erstellung von Ausführungsunterlagen und des Ausschreibungsprozesses, der Beginn der

Bauarbeiten innerhalb von zwei Jahren nicht möglich sei. Daher sollen die Anlagen innerhalb von fünf Jahren begonnen und innerhalb von sechs Jahren seit Zustellung der Erlaubnis abgeschlossen sein.

dd) Bewirtschaftungsziele des § 27 WHG und des § 47 WHG

Die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) sind nicht nur Zielvorgaben für die Bewirtschaftungsplanung, sondern bei der Zulassung von Vorhaben als zwingendes Recht zu beachten. Das Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer und für das Grundwasser nach Art. 4 WRRL i. V. m. §§ 27, 47 WHG vereinbar:

Die Neuordnung der Niederschlagswasserbeseitigung mit Errichtung eines RRB und Sedimentationsfilteranlage nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik bewirkt, dass trotz einer Mehrversieglung an Fläche keine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustandes eines oberirdischen Gewässers (§ 27 WHG) sowie des Grundwassers (§ 47 WHG) zu erwarten ist. Dem Verbesserungsgebot steht das Vorhaben ebenfalls nicht entgegen, da der Oberflächenabfluss erheblich reduziert wurde (näheres siehe Fachbeitrag WRRL, Unterlage 18.2).

(1) Rechtsgrundlagen

Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften,

- dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1, Verschlechterungsverbot) und
- ein guter ökologischer sowie ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2, Verbesserungsgebot).

Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers bewirken kann, beurteilt sich nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein (BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2019, Az. 9 A 13.18, Rn. 154). Eine Verschlechterung des Zustands eines Gewässerkörpers liegt dabei nicht nur dann vor, wenn sich die chemische beziehungsweise ökologische Zustandsklasse verschlechtert, sondern auch dann, wenn sich der Zustand mindestens einer der vier biologischen Qualitätskomponenten (Makrozoobenthos, Makrophyten & Phytobenthos, Phytoplankton, Fische) um eine Klasse verschlechtert (vgl. EuGH, Urteil vom 1. Juli 2015, Az. C-461/13, Rn. 70). Ist die betreffende Qualitätskomponente schon in der schlechtesten Klasse eingeordnet, stellt jede weitere Beeinträchtigung eine Verschlechterung des Zustands dar.

Das Grundwasser ist nach § 47 Abs. 1 WHG 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;
- ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Die Einhaltung der Bewirtschaftungsziele unterliegt der wasserkörperbezogenen Prüfung, anders als die UVP, die schutzgutbezogen durchgeführt wird. Bezugspunkt der Prüfung ist jeweils der gesamte Wasserkörper, lokal begrenzte Veränderungen sind nicht relevant, solange sie sich nicht auf den gesamten Grundwasserkörper auswirken (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. November 2018, Az. 9 A 8.17, Rn. 39).

(2) Betroffene Wasserkörper und ihr IST-Zustand

Gem. § 3 Nr. 6 WHG sind Wasserkörper einheitliche und bedeutende Abschnitte eines oberirdischen Gewässers (Oberflächenwasserkörper, OWK) sowie ein abgegrenztes Grundwasservolumen innerhalb eines oder mehrerer Grundwasserleiter (Grundwasserkörper, GWK).

Durch das Vorhaben erfolgt ein Eingriff in den

→ OWK Mittlerer Guldenbach (Fließgewässer), OWK Nr. 2549600000_5,

da Niederschlagswasser in das Teilgewässer Welschbach, das dem Mittleren Guldenbach zufließt, eingeleitet wird. Der Welschbach selbst ist als Gewässer III. Ordnung nicht berichtspflichtig.

In Ermangelung von Messstellen im Plangebiet wurden für den Welschbach die Messwerte der einzigen Messstelle (2549892000) zugrunde gelegt.

Der chemische Gesamtzustand des OWK ist als "nicht gut" eingestuft. Als prioritäre Stoffe mit Überschreitung der Umweltqualitätsnormen werden Quecksilber und Quecksilberverbindungen angegeben, die als ubiquitäre Stoffe eingestuft sind (vgl. Oberflächengewässerverordnung).

Ohne Berücksichtigung der ubiquitären Stoffe ist der chemische Zustand mit "gut" bewertet. Umweltqualitätsnormen werden im Welschbach nicht überschritten (Stand Januar 2020).

Aufgrund seiner guten Struktur entspricht der Welschbach einem naturnahen Bachlauf. Nur im Bereich der T+R (unterhalb der Geländeverfüllung) weist er einen gestreckten Verlauf auf. Insgesamt ist die Gewässerstruktur überwiegend mäßig beeinträchtigt bis bedingt naturnah.

Außerdem erfolgt ein Eingriff in den

→ GWK Guldenbach (Grundwasser), WRRL-Nr: DERP_6,

da vorgereinigtes Niederschlagswasser über die belebte Bodenschicht in diesen versickert.

Für das Grundwasser wurden die Daten der Grundwassermessstelle Daxweiler, Quelle "Kandricher Brunnen", Messstellennummer 2545223500, 3,3 km nord-westlich des Plangebiets genutzt.

Der GWK ist durch den hohen Waldanteil, die geringe Siedlungsdichte und die geringe Grundwassernutzung weitgehend unbelastet. Die BAB 61 stellt durch die versiegelten Flächen und die straßentypischen Emissionen eine Vorbelastung dar. Der mengenmäßige und der chemische Zustand ist mit gut bewertet, das Bewirtschaftungsziel ist erreicht.

(3) Auswirkungen des Vorhabens und Fazit

Es werden keine bau- oder anlagebedingten Eingriffe in einen OWK vorgenommen; durch die Neuordnung der Entwässerung wird der Welschbach deutlich entlastet, was sich in geringem Maße auch positiv auf den berichtspflichtigen Mittleren Guldenbach auswirken wird.

Als anlagebedingte Auswirkung auf den Wasserhaushalt ist die Mehrversiegelung zu nennen, die durch die Steigerung der Einleitmenge an Oberflächenwasser in die angrenzende Vorflut auch Auswirkungen auf den GWK (z. B. Verringerung der Grundwasserneubildung) mit einer Steigerung der Einleitung von verkehrsspezifischen Schadstoffen haben kann (zusätzliche Versieglung von 9.198 m²). Wie zuvor dargestellt, verringert sich jedoch die gesamte Einleitmenge trotz zusätzlicher Versiegelung. Das Ausbringen von Streusalz führt betriebsbedingt zu Eingriffen in den GWK und den OWK.

Die Ausbringungsmenge von Streusalz auf befestigten Flächen von T+R ist jedoch wesentlich geringer als auf den Fahrbahnflächen der BAB. Außerdem führt die Versickerung und Weiterleitung des Niederschlagwassers mit dem Grundwasser in ein oberirdisches Gewässer zur effektivsten Reduzierung der Chlorid-Konzentrationen. Durch die Versickerung über belebte Bodenflächen werden auch andere relevante verkehrsbedingte Schadstoffe zum größten Teil an der Bodenmatrix gebunden oder während des Durchfließens im Bodenkörper abgebaut.

Die Größe des GWK (134,9 km²) lässt keine Verschlechterung der Komponenten für den chemischen und mengenmäßigen Zustand des GWK erwarten. Das Bauvorhaben wirkt sich lediglich auf eine Sickerfläche von 0,004289 km² aus. Das entspricht einem Flächenanteil von 0,0032 % bezogen auf den gesamten GWK. Der bereits gute chemische und mengenmäßige Zustand des GWK Guldenbach wird durch das Vorhaben nicht gefährdet.

Der LBP sieht verschieden Kompensationsmaßahmen, die sich positiv auf den Wasserhaushalt auswirken, vor:

- Reaktivierung des Bodenlebens auf nicht mehr benötigten Fahrbahnflächen durch Entsiegelung (A1, 3.660 m²),
- Extensivierung der Nutzung zur Verbesserung der Bodenchemie (E1, 6.252 m², A2, 4.922m²),
- Verbesserung des Gewässerumfelds durch die Entnahme standortfremder Vegetation: Rodung Fichtenpflanzung. (E2, 3.408m²) und deren Aufforstung mit standortgerechten Arten.

Durch Maßnahmen zum Umbau von Forstflächen am Gewässer wird auch die ökologische Qualität der gewässerbegleitenden Strukturen verbessert.

(4) Ergebnis

Die zwingenden Vorgaben der §§ 27 und 47 WHG werden eingehalten und stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Es ergeben sich keine vorhabenbedingten Anhaltspunkte, die einer künftigen Verbesserung des Zustands der betroffenen OWK und GWK entgegenstehen könnten.

g) Forst

Waldrechtliche Belange stehen dem Vorhaben unter Beachtung der angeordneten Nebenbestimmungen nicht entgegen.

Für die Realisierung des Vorhabens sind die dauerhafte Inanspruchnahme von 0,55 ha Wald und die temporäre Inanspruchnahme von 0,14 ha Wald erforderlich. Für die Rodung des Waldes ist eine Genehmigung gem. § 14 Abs. 1 Nr. 1 Landeswaldgesetz Rheinland-Pfalz (LWaldG) erforderlich. Auch die geplante Aufforstung bedarf gem. § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 LWaldG der Genehmigung. Bei der Entscheidung über die Genehmigung sind die Rechte, Pflichten und wirtschaftlichen Interessen der Waldbesitzenden und die Belange der Allgemeinheit gegeneinander und untereinander abzuwägen.

Das geplante Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung, vgl. C.III.3.a) dieses Beschlusses und dient dem Allgemeinwohlinteresse. Es verbessert die Verkehrssicherheit im Planungsabschnitt erheblich und steht mit den Zielen des FStrG in Einklang, vgl. C.III.1 dieses Beschlusses.

Versagt werden soll die Genehmigung

1. zur Umwandlung, wenn die Erhaltung des Waldes im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt;
2. zur Erstaufforstung, wenn der Waldmehrung ein überwiegendes öffentliches Interesse entgegensteht.

Versagungsgründe liegen nicht vor:

Geplant ist die Aufforstung mit standortgerechten Laubhölzern durch die Maßnahmen A3/E2 (Entfichtung am Bach und Pflanzung div. Laubhölzer). Nach den forstwirtschaftlichen Vorgaben in Rheinland-Pfalz ist in Landkreisen mit einem Waldanteil von mindestens 35 % als Ausgleich für Rodungen grundsätzlich eine Aufwertung vorhandener Waldbestände anstelle einer Erstaufforstung zu verlangen. Der Waldanteil im Kreis Bad Kreuznach beträgt nach Angaben der Forstverwaltung mindestens 35 %. Somit entspricht die geplante Aufwertung vorhandener Waldbestände („waldverbessernde Maßnahmen") den forstwirtschaftlichen Vorgaben. Der Maßnahme A4 (Neuanlage/Erweiterung eines Eichenbestandes bzw. Entwicklung eines standortgerechten Laubwaldes auf bisheriger Fettweide) stehen keine überwiegenden öffentlichen Interessen gegenüber: Auf einer 0,315 ha großen Teilfläche einer Fettwiese erfolgt die Aufforstung mit einheimischen Laubbaumarten in unmittelbarer Nähe zum vorhandenen Waldbestand. Mit der Maßnahme A5 wird eine Waldfläche im Bereich der T+R extensiv gemäß

den Grundlagen einer nachhaltigen, naturnahen Forstwirtschaft bewirtschaftet. Damit entstehen bessere Habitateigenschaften für Fledermäuse und andere baumhöhlenbewohnende Tierarten.

Die vorübergehend in Anspruch genommenen Waldflächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten wieder aufgeforstet bzw. angepflanzt.

Einwände der Oberen und Unteren Naturschutzbehörde, sowie der Landwirtschaftskammer gegen die geplanten Maßnahmen wurden nicht vorgetragen. Die Zentralstelle der Forstverwaltung Rheinland-Pfalz hat am 13. Mai 2022 zum Vorhaben Stellung genommen. Außerdem fand eine Ortsbesichtigung mit der Vorhabenträgerin am 18. Oktober 2022 statt. Sie erteilte ihre Zustimmung zur Waldumwandlung unter Maßgabe der unter A.VII.4 aufgeführten Nebenbestimmungen.

Die Gründe für die Notwendigkeit des Vorhabens wiegen schwerer als das öffentliche Interesse an der ungeschmälerten Erhaltung des betroffenen Waldbestands. Aufgrund der geplanten Wiederaufforstungs- und Anpflanzungsmaßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass der vorhabenbedingte Eingriff in den Wald und damit in dessen unterschiedliche Funktionen für den Naturhaushalt jedenfalls mittel-bzw. langfristig kompensiert werden.

h) Ver- und Entsorgungsleitungen

Das Vorhaben hat Auswirkungen auf Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung. Durch das Vorhaben werden Leitungen in ihrer bestehenden Lage überplant. Um bei den Leitungsträgern künftig keinen nennenswerten Mehraufwand bei Wartung und Instandhaltung dieser Leitungen auszulösen ist eine Umverlegung der Leitungen erforderlich.

Die Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit Wasser, Energie und anderen Medien sowie die Abwasserbeseitigung gehören zum Bereich der Daseinsvorsorge als Leistung, deren der Bürger zur Sicherung einer menschenwürdigen Existenz unumgänglich bedarf (vgl. BVerfG, Beschluss vom 20. März 1984 – 1 BvL 28/82 –juris Rn. 37, BVerfGE 66, 248-259). Die Erfüllung dieser öffentlichen Aufgabe kann von privatrechtlich organisierten Energieversorgungsunternehmen erledigt werden. Erhebliche, dauernde Funktionsstörungen dieser Versorgungssysteme können grundsätzlich zu einer der Planfeststellung entgegenstehenden Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit führen und sind deshalb auszuschließen. Die Umverlegung dient der unbeschwerten Zugänglichkeit der Leitungen und sichert deren öffentliche Aufgabe während des Ausbaus und danach z. B. für künftige Wartungen o. ä. ab. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu die Nebenbestimmung A.VII.7 erlassen.

Die zuständigen Versorgungsträger wurden am Verfahren beteiligt. Soweit Maßnahmen zum Schutze der Leitungen gefordert wurden, wurde deren Beachtung seitens der Vorhabenträgerin zugesagt bzw., soweit notwendig, durch entsprechende Nebenbestimmungen als zu beachten festgelegt. Über die Nebenbestimmungen A.VII.7 hinausgehenden einzelnen Entscheidungen zu den jeweiligen Leitungsträgern siehe unter C.III.4.b) dieses Beschlusses.

i) Landwirtschaft

Die Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz nahm am 3. Mai 2022 zum Vorhaben Stellung. Seitens der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Es muss jedoch sichergestellt sein, dass auch nach der Verlegung des Wirtschaftsweges (Erläuterungsbericht, 1.2 Straßenbauliche Beschreibung, S. 2) der landwirtschaftliche Verkehr uneingeschränkt passieren kann. Dieser Forderung ist die Planfeststellungsbehörde durch Anordnung der Nebenbestimmungen A.VII. 7 nachgekommen.

4. Einwendungen von privat Betroffenen

a) Einwenderin 1

Die Einwenderin hielt das Ausmaß des geplanten Grunderwerbs ihres gesamten Grundstücks, wie dies im ursprünglichen Grunderwerbsplan vorgesehen war, für nicht erforderlich. Aufgrund der Einwendung verminderte die Vorhabenträgerin den ursprünglich geplanten Grunderwerb erheblich. Der Einwenderin wurden die geänderten Planauszüge (Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan), aus denen sie ihre geänderte, günstigere Betroffenheit entnehmen konnte, mit E-Mail vom 1. November 2023 übersandt. Die Einwenderin hat die korrekte Übermittlung des E-Mails am 15. November 2023 fernmündlich bestätigt. Mit E-Mail vom 4. Dezember 2023 teilte sie mit, sich aufgrund organisatorischer Veränderungen nicht vor Ende des 2. Quartals 2024 zur Grunderwerbsänderung der Planunterlagen äußern zu können.

Das FBA konnte auch ohne weitere Erklärung der Einwenderin entscheiden, da diese durch die zu ihren Gunsten erfolgte Planänderung in ihren Belangen nicht erstmals und auch nicht stärker als bisher betroffen wird, vgl. § 73 Abs. 8 VwVfG a. F. Die Planänderung hat auch keine Auswirkungen auf andere öffentliche oder private Belange, auch nicht von weiteren Dritten.

Nach Abwägung der durch die Einwenderin vorgetragenen und den für und gegen das Vorhaben sprechenden Argumenten ergibt sich, dass die verbliebenen Eingriffe in das verfassungsrechtlich geschützte Eigentumsrecht (Art. 14 GG) der Einwenderin zwingend erforderlich sind. Die Eigentumsbeeinträchtigungen sind auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt worden und müssen daher aus Gründen des öffentlichen Interesses an der Umsetzung des Vorhabens hingenommen werden. Eine weitere Reduzierung der Inanspruchnahme von Eigentumsflächen der Einwenderin ist bei einer sachgerechten Bewertung aller zu berücksichtigenden Belange nicht erreichbar.

Die Einwenderin ist für die Beeinträchtigungen zu entschädigen. Fragen der Entschädigung, deren Angemessenheit und etwaige Festsetzung für den Fall, dass keine Einigung mit der Vorhabenträgerin erzielt wird, sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

b) Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG

Mit E-Mail vom 17. Mai 2022 hat die Tank- und Rast Gruppe GmbH & Co. KG als Eigentümerin der Grundstücke, auf denen sie die T+R betreibt, eine Einwendung abgegeben. Sie hat dargelegt,

dass die bewirtschaftete T+R Hunsrück-Ost einen Versorgungsauftrag wahrnehme und ihr deshalb zur Sicherung der Erholung der Verkehrsteilnehmer eine erhebliche Bedeutung zukomme. Gemäß § 14 Abs. 1 der Konzessionsverträge vom 15. April 1997 und vom 6. Juni 1997 müssten die Tankstelle und auch die Raststätte am Standort rund um die Uhr geöffnet sein, was auch für den Zeitraum der Durchführung der Baumaßnahme gelte. Da nach § 7 Abs. 3 der genannten Verträge die Behinderung der Anbindung der Servicebetriebe so gering wie möglich zu halten sei, müsse bei der Umsetzung des Planungsvorhabens sichergestellt sein, dass die bewirtschaftete T+R zu jedem Zeitpunkt von der BAB 61 aus für alle Fahrzeugarten an- und abfahrbar bleibe. Dazu müsse die wegweisende Beschilderung auf der bewirtschafteten Rastanlage jederzeit, auch während der Bauzeit, aufrechterhalten werden und auch nachts für alle Verkehrsteilnehmer klar und deutlich erkennbar sein. Es komme zu Verlegungen der Versorgungs- und Medienleitungen, es müsse sichergestellt werden, dass die bewirtschaftete T+R jederzeit ordentlich versorgt werde. Gemäß § 8 Abs. 2 sowie § 9 Abs. 2 des Konzessionsvertrages seien solche Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen als Folgemaßnahmen anzusehen. Die Kosten für die Änderungen seien daher von der Vorhabenträgerin als Veranlasserin der Baumaßnahme zu tragen. Da auch das Tankfeld aufgrund des Vorhabens getauscht werden müsse, wolle man auch insoweit die anfallenden Kosten nicht tragen. Ferner wurde gefordert, dass die rückwärtige Anbindung zur T+R bestehen bleibe und weiterhin kostenfrei mitgenutzt werden könne. Für die zu verkaufenden und vorübergehend zu beanspruchenden Flächen seien rechtzeitig entsprechende Verträge abzuschließen.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu am 9. August und am 28. November 2022 erwidert, die Tank- und Rast Gruppe GmbH & Co. KG habe 2014 als Lösung die Neuerrichtung einer Seitentankstelle in Eigenplanung vorgeschlagen, welche die Neuordnung der gesamten Konzessionsfläche mit zusätzlichen Stellplätzen für Kurzzeit-Parker, Schnellladeinfrastruktur (10 Ladepunkte) und weitere Flächen für Container beinhalte.

Für den Tankfeldtausch werde auf die Bedingungen des Konzessionsvertrages zurückgegriffen. Der Tankfeldtausch sei in den Unterlagen lediglich nachrichtlich dargestellt und im Regelungsverzeichnis nachrichtlich mit aufgeführt. Die Maßnahme sei nicht Bestandteil der eigentlichen Planfeststellung.

Für die verschiedenen Baumaßnahmen seien enge Abstimmungen während der Bauzeit mit allen Beteiligten erforderlich. Die einzelnen Bauphasen seien entsprechen aufeinander abzustimmen. Hierzu würden gemeinsame Bau- und Kostenvereinbarungen geschlossen.

Erforderliche Leitungssicherungen oder-umlegungen würden nach den Vorgaben der jeweiligen Versorgungsträger ausgeführt.

Der zweiten Erwiderung der Vorhabenträgerin war auch ein entsprechender Plan zur künftigen Aufteilung der Flurstücke zwischen der Tank- und Rast Gruppe GmbH & Co. KG und der Autobahn GmbH des Bundes beigefügt, sodass alle angesprochenen Punkte der Einwendung geklärt werden konnten.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass den Belangen der der Tank- und Rast Gruppe GmbH & Co. KG durch die Erwiderungen der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wurde, sodass sich die Einwendung erledigt hat.

5. Stellungnahmen von anerkannten Vereinigungen, Behörden und Träger öffentlicher Belange

a) Landesjagdverband

Mit Stellungnahme vom 25. Mai 2022, eingegangen am 1. Juni 2022, äußerte der Landesjagdverband grundlegende Bedenken, weil ihm die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Planunterlagen nicht gegeben worden sei. Die Planunterlagen seien ab dem 10. Mai 2022 nicht mehr im Internet zugänglich gewesen. Daher lehne man die Planung aus naturschutzfachlicher Sicht ab.

Die Vorhabenträgerin erklärte in ihrer Gegenstellungnahme, der Eingriff in Natur und Landschaft sei der UNB und der ONB bekannt gegeben worden und man habe mit beiden Behörden die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation des Eingriffs abgestimmt.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Bedenken des Landesjagdverbands nicht.

Die anerkannten Vereinigungen sind anderen Betroffenen im Anhörungsverfahren gleichgestellt und wie diese zu beteiligen[29]. Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte ordnungsgemäß nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung. Die Planunterlagen wurden in Papierform in der Verbandsgemeinde Langenlonsheim-Stromberg sowie digital im Internet vom 11. April 2022 bis einschließlich 10. Mai 2022 ausgelegt, vgl. nähere Beschreibung des Verfahrens in B.II.2 dieses Beschlusses. Ein Fehler bei der Öffentlichkeitsbeteiligung lag nicht vor. Die Einwendungsfrist endete am 25. Mai 2022. Für die Abgabe einer Stellungnahme der anerkannten Vereinigungen gilt die Frist von zwei Wochen nach Ablauf der Auslegung des Plans. Somit hatte der Landesjagdverband die Möglichkeit der Einsichtnahme und der rechtzeitigen Stellungnahme. Bedenken können ausgeräumt werden, da der Eingriff in Natur und Landschaft ausgeglichen werden konnte, dem stimmten sowohl ONB und UNB, als auch das zuständige Forstamt Soonwald und die Zentralstelle der Forstverwaltung zu.

b) Zentralstelle der Forstverwaltung

Mit Stellungnahme vom 13. Mai 2022 (Az. 3.1-6313) hat die Zentralstelle der Forstverwaltung, abgestimmt mit dem örtlich zuständigen Forstamt Soonwald Bedenken gegen die Planung erhoben und um einen klärenden Ortstermin gebeten, da das Vorhaben weder dem Forstamt noch dem betroffenen Forstrevier im Vorfeld bekannt gewesen sei. Dieser Ortstermin fand am 18. Oktober 2022 statt. Dabei wurden die folgenden Punkte erörtert beziehungsweise einvernehmlich festgelegt:

[29] Stelkens/Bonk/Sachs/Neumann/Külpmann, 10. Aufl. 2022, VwVfG § 73 Rn. 103a.

- Eine Abstimmung im Hinblick auf die geplanten Kompensationsmaßnahmen (A3, A4, A5) mit den derzeitigen Waldeigentümern sei nicht erforderlich, da es sich im Wesentlichen um Flächen im Eigentum des Bundes oder noch für den Bund zu erwerbende Flächen handele. Die Umsetzung der Maßnahmen sei somit gesichert, die Beförsterung der Flächen erfolge durch die BImA bzw. Bundesforsten.
- Die Fläche für die geplante extensive Bewirtschaftung des Waldbestandes (Maßnahme A5, mit der Entwicklung von Höhlenbäumen im zentralen Bereich T+R) werde durch einen Wildschutzzaun von BAB und T+R abgetrennt, so dass keine Möglichkeit der Begehung dieser Waldflächen durch Rastende gegeben sei. Eine gesonderte Verkehrssicherung sei somit nicht erforderlich, auch nicht gegenüber dem östlich angrenzenden nicht öffentlichen Wirtschaftsweg. Die Verkehrssicherung der T+R erfolge zusätzlich durch die Autobahnmeisterei (AM) Emmelshausen (z.B. Entfernung herüberhängender Äste usw.).
- Die Zentralstelle der Forstverwaltung und das Forstamt Soonwald teilten mit, dass sie naturschutzrechtliche Kompensation als waldrechtliche Kompensation (Doppelkompensation) anerkenne. Man vereinbarte, die Auswahl der Baumarten für die vorgesehenen Pflanzungen vor Erstellung des Bepflanzungsplans mit der Fortverwaltung abzustimmen. Der Beginn der Waldumwandlung werde dem Forstamt rechtzeitig mitgeteilt.
- Die kritische Sicht und Ablehnung der Maßnahme in der vorliegenden Stellungnahme der Forstverwaltung werde nicht mehr aufrechterhalten. Die ergänzende Empfehlung durch das zuständige Forstamt, Zitat: *„Beseitigung des Zaunes zum Wirtschaftsweg hin, um zu dieser Seite hin Zaunschäden durch herabfallende Äste zu vermeiden“,* werde aufgenommen und intern mit dem Autobahnbetriebsdienst abgestimmt.
- Durch die Anlage eines RRB werde der Zufluss zum Welschbach um ca. 223 l/s reduziert. Dadurch seien auch bei Starkregenereignissen der Welschbach sowie die Gemeinde Stromberg entlastet, das begrüße man.

Im gemeinsamen Ortstermin hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Forderungen zu beachten und umzusetzen. Die Nebenbestimmungen unter A.VII.4 tragen diesen Forderungen und Absprachen Rechnung.

c) Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord

Nach gewährter Fristverlängerung, mit der die Beteiligung des Beirates für Naturschutz bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion ermöglicht wurde, hat die die Struktur- und Genehmigungsdirektion am 31. Mai 2022 wie folgt Stellung genommen:

aa) Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz (WAB) Koblenz

Altablagerungen und Wasserschutzgebiete sind nicht betroffen. Die geplanten Einleitungen in den Welschbach erfordern eine Erlaubnis nach § 8 WHG. Eine Bewertung sei erst möglich, wenn

der Nachweis nach Merkblatt DWA-M 153 vorgelegt werde. Des Weiteren wurde zum alten RRB und zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen A2, A3, E1 und E2 Stellung genommen.

Ihrer Erwiderung mit E-Mail vom 23. September 2022 fügte die Vorhabenträgerin eine Beschreibung der Einleitstellen bei. Sie verwies auf das neue Regelwerk REwS und auf das aktuelle Merkblatt DWA-A 102 sowie dass die dort genannten Ziele beachtet würden.

Mit E-Mail vom 8. November 2022 teilte die WAB mit, dass der fehlende Nachweis nunmehr auch mit Merkblatt DWA 102 Teil 3 erbracht werden könne.

Um über die erforderliche Erlaubnis gem. WHG entscheiden zu können, bat die Planfeststellungsbehörde um weitere Auskünfte. Mit E-Mail vom 6. Dezember 2022 hat die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Bagatellgrenze gem. Merkblatt DWA M-153 nicht überschritten werde. Die hydraulischen Berechnungen zur Drosselung der Einleitmengen in den Welschbach wurden einer erneuten Betrachtung unterzogen mit dem Ergebnis, dass der Nachweis für den maximalen Spitzenabflüsse von Einleitstellen E1 bis E3 innerhalb der Fließstrecke des Welschbachs erbracht sei.

Am 4. Januar 2023 hat die WAB eine abschließende, die Angaben der Vorhabenträgerin bestätigende Stellungnahme zu den Einleitungen in den Welschbach abgegeben und auch bestätigt, dass das alte RRB nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sei, was am 28. November 2022 in einem Ortstermin mit der Vorhabenträgerin geklärt worden sei.

Die von der WAB geforderten Auflagen wurden als Nebenbestimmungen in Teil A.IV dieses Beschlusses aufgenommen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Gewässer- und Grundwasserschutz (C.III.3.f) dieses Beschlusses) verwiesen.

bb) Referat 42 Naturschutz (ONB)

Das Referat bestätigt die Wirksamkeit der geplanten Kompensationsmaßnahmen und hat mitgeteilt, dass das Vorhaben im Landschaftsschutzgebiet „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ liege. Das Einverständnis zum Vorhaben in dem Landschaftsschutzgebiet werde erteilt. Der Naturschutzbeirat sei unterrichtet worden.

cc) Referat 43 Bauwesen

Das Referat hat mitgeteilt, dass aus städtebaulicher Sicht keine Anregungen bestehen.

dd) Referat 41 Raumordnung, Landesplanung

Das Referat hat auf das Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) 2008 mit den Zielen Z 149 und Z 148 sowie den regionalen Raumordnungsplan ‚Rheinhessen-Nahe 2014‘ (RROP) und den Zielen Z 64, Z 89 sowie dem Grundsatz G 105 verwiesen. Es bestünden bei Beachtung der Ziele Z 64, Z 89 und des Grundsatzes G 105 keine Bedenken.

d) Kreisverwaltung Bad Kreuznach

Mit Stellungnahme vom 11. Mai 2022 (Az. 6/62-610) hat die Kreisverwaltung Bad Kreuznach in ihrer Funktion als UNB darum gebeten, über den Beginn der Baumaßnahmen unterrichtet und über die Kontaktdaten der UBB unterrichtet zu werden. Diesem Ansinnen wurde mit den Nebenbestimmungen A.VII.2.c)bb) und cc) entsprochen. Der Fachbeitrag Artenschutz, planfestgestellte Unterlage 19.3, wurde nicht beanstandet.

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenstellungnahme zugesagt, die Kreisverwaltung des Rhein-Hunsrück-Kreises in Bad Kreuznach entsprechend zu unterrichten.

e) Polizeipräsidium Mainz

Mit E-Mail vom 5. Mai 2022 hat das Polizeipräsidium Mainz in seiner Stellungnahme um Überprüfung gebeten, ob die bestehende Nothaltebucht nach hinten verschoben werden könne, da der neue Beschleunigungsstreifen von der T+R zur Auffahrt auf die Hauptfahrbahn um 80 m in Richtung Norden verschoben werde. Des Weiteren wurde angeregt, im Bereich des Rasthauses einen Fahrbahnteiler in der Fahrgasse der Pkw zu schaffen sowie Ruhebereiche im Bereich der Raststätten zu errichten. Die Vorhabenträgerin erwiderte, dass mit dem Ausbau des Streckenabschnitts der BAB 61 ab der Ausfahrt von der T+R auf die Hauptfahrbahn auch ein Seitenstreifen in diesem Streckenabschnitt errichtet werde und daher die Nothaltebucht künftig entfalle. Die Notrufsäule solle geringfügig verschoben werden. Eine Querungshilfe könne nicht eingebaut werden, weil dafür beidseitig 3,25 m breite Fahrstreifen herzustellen seien. Die Ruhegruppen würden hinter dem Tankgebäude angeordnet und zusätzliche für Lkw-Fahrende im Bereich der Lkw-Stellplätze.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Erwiderungen für plausibel. Zusammen mit dem hier nicht gegenständlichen Planfeststellungsbeschluss des Streckenausbaus, welcher inzwischen im Bau ist, gleicht die dann entstehende Auffahrt auf die BAB der Einfahrttyp E3 der RAA (a. a. O. Bild 59) mit Seitenstreifen. Ein gezieltes Anfahren in die Nothaltebucht ist künftig nicht mehr erforderlich, Pannenfahrzeuge können dann auf dem Seitenstreifen abgestellt werden. Die Länge des Einfädelungsstreifens soll gem. RAA 250 m (a. a. O. Tab. 24) betragen, was dann erfüllt ist. Die Notrufsäule befindet sich dann ca. 450 m nach der Einfahrt. Diese Längen lassen genügend Weglängen, um kreuzende Verkehre zu bewältigen. Zudem können Pannenfahrzeuge bereits auf der T+R abgestellt werden. Hinzu kommt, dass die Verkehrsmenge aus der T+R heraus weitaus geringer ist als die der Hauptfahrbahn, sodass etwaige Verflechtungssituationen zwischen aus der T+R ausfahrenden Fahrzeugen und von der durchgehenden Fahrbahn auf den Seitenstreifen wechselnden Pannenfahrzeugen sehr selten sein dürften.

f) Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz

Mit Datum vom 3. Mai 2022, Az. 14-06.11, hat die Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, man erhebe keine Bedenken, es müsse aber sichergestellt sein,

dass auch nach der Verlegung des Wirtschaftsweges (Erläuterungsbericht, 1.2 Straßenbauliche Beschreibung) der landwirtschaftliche Verkehr uneingeschränkt passieren könne.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenstellungnahme versichert, dass auch nach Ausbau der T+R Hunsrück-Ost das Wirtschaftswegenetz mit allen vorhandenen Verkehrsbeziehungen wiederhergestellt werde. Die Fahrbahnbreite variiere topographiebedingt zwischen 3,50 m und 5,50 m mit einem beidseitigen Bankett von jeweils 0,75 m.

Die Planfeststellungsbehörde geht dabei davon aus, dass der Wirtschaftsweg auch während der Baudurchführung in einem bautechnischen Zustand errichtet und erhalten wird, dass ein Befahren mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie mit Fahrzeugen des Andienungsverkehrs und von Rettungskräften möglich bleibt.

g) Leitungsschutz vorhandener Medien und Leitungsträger

aa) Westnetz GmbH

Mit Datum vom 28. April 2022, Az. DRW/F-NP-A/SU, hat die Leitungsträgerin in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass sie im Bereich der geplanten Baumaßnahme Versorgungsleitungen betreibt, auf die bei der Planaufstellung und Nutzung der Flächen Rücksicht zu nehmen ist. Bestandspläne waren beigefügt. Es wurde gefordert, dass die Bauunternehmen sich vor Baubeginn über die genaue Lage der Leitungen informieren.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Forderung zu erfüllen und darüber hinaus auf die Versorgungsleitungen Rücksicht zu nehmen, die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen und keine gefährdenden Handlungen vorzunehmen und mindestens zwei Wochen vorher über den Baubeginn zu informieren.

Wegen der öffentlichen Aufgabe von Versorgungs- und Entsorgungsleitungen hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin die Nebenbestimmung A.VII.7 vorsorglich aufgegeben.

bb) NGN Fiber Network KG

Mit Datum vom 29. April 2022, Az. KOLFRA_L5_B024-025_003, hat die NGN Fiber Network KG mitgeteilt, dass ihre Leitung im Leitungsplan enthalten ist und gefordert, mindestens zwölf Wochen vorher über den Baubeginn informiert zu werden. Dies sei als Vorlaufzeit für Umverlegungen erforderlich.

Dies hat die Vorhabenträgerin zugesichert. Wegen der öffentlichen Aufgabe von Versorgungs- und Entsorgungsleitungen hat die Planfeststellungsbehörde dennoch die Nebenbestimmung A.VII.7 vorsorglich der Vorhabenträgerin aufgegeben.

cc) Deutsche Telekom Technik GmbH TI Niederlassung Südwest

Die Deutsche Telekom Technik GmbH hat mit Datum vom 26. April 2022, Az. PTI12, Betrieb 1, Stellung genommen.

Sie verweist auf ihre im Kabellageplan dargestellte Leitung auf der T+R und geht davon aus, dass die Leitung wegen des neuen Straßenausbaus tiefer gelegt werden muss. Sie fordert über den Baubeginn mindestens drei Monate vorher informiert zu werden und beabsichtigt beim Bau ihre Leitung in eigener Zuständigkeit umzuverlegen bzw. tiefer zu legen. Hierfür bittet sie, von der Vorhabenträgerin das Bauunternehmen genannt zu bekommen, welches den Zuschlag erhält. Sie fordert während des Baues insbesondere ungehinderten Zugang zu Abdeckungen von Abzweigkästen, Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse, damit sie von Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Des Weiteren ist die Kabelschutzanweisung zu beachten. Ein Exemplar des Planfeststellungsbeschlusses wird verlangt.

Die Vorhabenträgerin hat zugesichert, die vorgebrachten Punkte zu beachten und mindestens drei Monate vorher über den Baubeginn zu informieren.

Wegen der öffentlichen Aufgabe von Versorgungs- und Entsorgungsleitungen hat die Planfeststellungsbehörde dennoch die Nebenbestimmung A.VII.7 vorsorglich der Vorhabenträgerin aufgegeben.

dd) GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH

Mit Datum vom 13. Februar 2023 hat die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH per E-Mail eine Stellungnahme abgegeben und Bestandspläne ihrer Lichtwellenleiter-Anlagen (LWL-Anlagen) sowie eine Leitungsschutzanweisung beigefügt.

Sie fordert die Beachtung der Leitungsschutzanweisung, rechtzeitig über den Baubeginn unterrichtet zu werden und in den weiteren Bauablauf einbezogen sowie bei Umverlegungsarbeiten und Bauablaufänderungen sechs Monate vorher darüber informiert zu werden. Des Weiteren bittet sie die Ansprechpartner anderer von einer Umlegung betroffener Leitungsträger zu benennen. Sie fordert, dass während des Baues und nach Abschluss der Bauarbeiten ihre Leitungstrasse frei zugänglich sowie frei von Bewuchs ist und Schächte frei von Baumaterial bleiben.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung am 15. Februar 2023 zugesagt, dass sie eine frühzeitige Information und Beteiligung sowie die geforderte 6-monatige Vorlaufzeit bei Umverlegungen einhalte.

Die betroffenen Leitungen würden in einer neuen Lehrrohrtrasse mit neuer sog. Vierrohranlage verlegt. Die neue Trasse verlaufe im Bankett des zu verlegenden Wirtschaftswegs, weswegen Bewuchs und Überschüttungen der Schächte auszuschließen seien. Die Vorhabenträgerin verweist zu planerischen Details auf die künftige bauausführende Firma.

Wegen der öffentlichen Aufgabe von Versorgungs- und Entsorgungsleitungen hat die Planfeststellungsbehörde dennoch die Nebenbestimmung A.VII.7 vorsorglich der

Vorhabenträgerin aufgegeben. Die weiteren planerische Details sind Bestandteil Ausführungsplanung.

6. Eigentum

Mit der Zulassung des Vorhabens wird dem Grunde nach auch über die für das Vorhaben benötigten Flächen entschieden und dass diese den privaten Eigentümern entzogen werden können. Verkaufs- und Entschädigungsfragen sind nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern ggf. in einem gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren zu klären.[30] Für das Vorhaben ist Grunderwerb von Dritten erforderlich. Es wurde eine Einwendung erhoben, die den Entzug von Eigentum für das Vorhaben betraf. Die Planfeststellungsbehörde hat dem grundgesetzlich geschützten Eigentum Rechnung getragen, die Eigentumsverluste und -beschränkungen wurden auf das Mindestmaß reduziert. Das Interesse am vollständigen Erhalt des privaten Eigentums wird im vorliegenden Fall durch das Interesse des Wohls der Allgemeinheit an der Errichtung des Vorhabens überwunden.

IV. Zusammenfassung/Gesamtabwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben trotz der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum und die übrigen betroffenen Belange zugelassen werden kann. Die Erweiterung der T+R Hunsrück-Ost hat überwiegende positive Auswirkungen in Form der Verbesserung der Verkehrssicherheit auf das öffentliche Wohl. Die Belange, die für die Erweiterung der T+R sprechen, überwiegen die vorgetragenen und bestehenden öffentlichen und privaten Belange.

Am gegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet:

- Die Prüfung der Antragsunterlagen hat ergeben, dass das Vorhaben keine UVP erfordert.
- Die Eingriffe in Natur und Landschaft können durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden, ein LBP mit den entsprechenden Angaben lag der Abwägungsentscheidung zugrunde.
- Ferner wurde festgestellt, dass das Vorhaben auch aus artenschutzrechtlicher Sicht unter Beachtung aller Nebenbestimmungen und der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zulässig ist (siehe Entscheidung unter A.III.1 und A.VII.2, sowie Unterlage 9-2a). Ausnahmegenehmigungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG sind nicht erforderlich, was durch die ONB bestätigt wurde.

[30] BVerwG, Urteil vom 7 Juli 2004, Az. 9 A 21/03, juris Rn. 21.

- Auch unter dem Gesichtspunkt der Klimaverträglichkeit kann das Vorhaben zugelassen werden, vgl. C.III.3.d).
- Die beteiligten Träger öffentlicher Belange haben sich mit dem geplanten Vorhaben einverstanden erklärt. Soweit Forderungen gestellt bzw. Hinweise gegeben wurden, beziehen sich diese allein auf die Ausgestaltung bzw. Durchführung des Vorhabens.
- Im Zuge der Auslegung wurden die in Frage kommenden Spartenträger über das verfahrensgegenständliche Vorhaben in Kenntnis gesetzt. Einwände gegen das Vorhaben wurden nicht erhoben. Auflagen wurden erteilt oder haben sich durch Zusage der Vorhabenträgerin erledigt.
- In den festgesetzten Nebenbestimmungen A.VII.5 und A.VII.6 wurden die Interessen der Grundstückseigentümer sowie der Boden- und Gewässerschutz noch einmal in gesonderter Form berücksichtigt.

Andere öffentliche Belange, die durch das Vorhaben berührt sein könnten, sind nicht erkennbar.

Das Gesamtkonzept des Stellplatzausbaus in diesem Planungsabschnitt ist schlüssig, andere Varianten, wie Standortortwahl bzw. Ausbauumfang der auszubauenden Stellplätze, drängen sich nicht auf. Das Minimierungsgebot ist beachtet. Der Eingriff, auch temporär, ist nur so groß, wie zur Errichtung der zusätzlichen Stellplätze erforderlich. Sofern dauerhaft und/oder temporär Grundinanspruchnahme von Dritten erforderlich ist, beschränkt sich die Inanspruchnahme auf den notwendigen Umfang.

Die Voraussetzungen für die Planfeststellung gemäß § 17 Abs. 1 FStrG liegen somit vor, das Vorhaben kann zugelassen werden.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe/ Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Deinhardpassage 1,
56068 Koblenz,

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form erhoben werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

Die Klage kann auch elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) sowie der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung (ERVV) in der jeweils geltenden Fassung erhoben werden. Der in § 55d VwGO genannte Personenkreis hat die Klage grundsätzlich elektronisch einzureichen. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen können der Internetpräsenz des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz (https://ovg.justiz.rlp.de/de/themen/elektronischer-rechtsverkehr/) entnommen werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten sowie den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind nur die in § 67 Abs. 2 Satz 1 und 2 Nr. 3 bis 7 sowie Abs. 4 Satz 4 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen zugelassen. Das sind Rechtsanwälte oder sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechtigte Personen oder Organisationen.

Gießen, den 28. Februar 2024

Im Auftrag

(Dr.-Ing. Fischer)

Fernstraßen-Bundesamt, Standort Gießen

Philipp-Reis-Straße 4

35398 Gießen

Az.: P5/02-01-04-01#00020