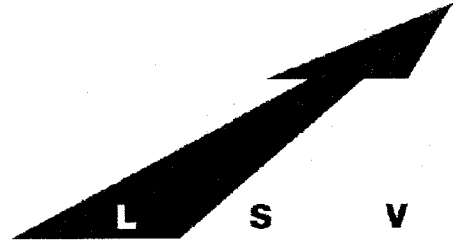


# PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für den Neubau der Bundesstraße Nr. 51 (B 51)  
zwischen der Bundesstraße Nr. 419 (B 419) und der  
Bundesautobahn Nr. 64 (A 64) - (Westumfahrung Trier)

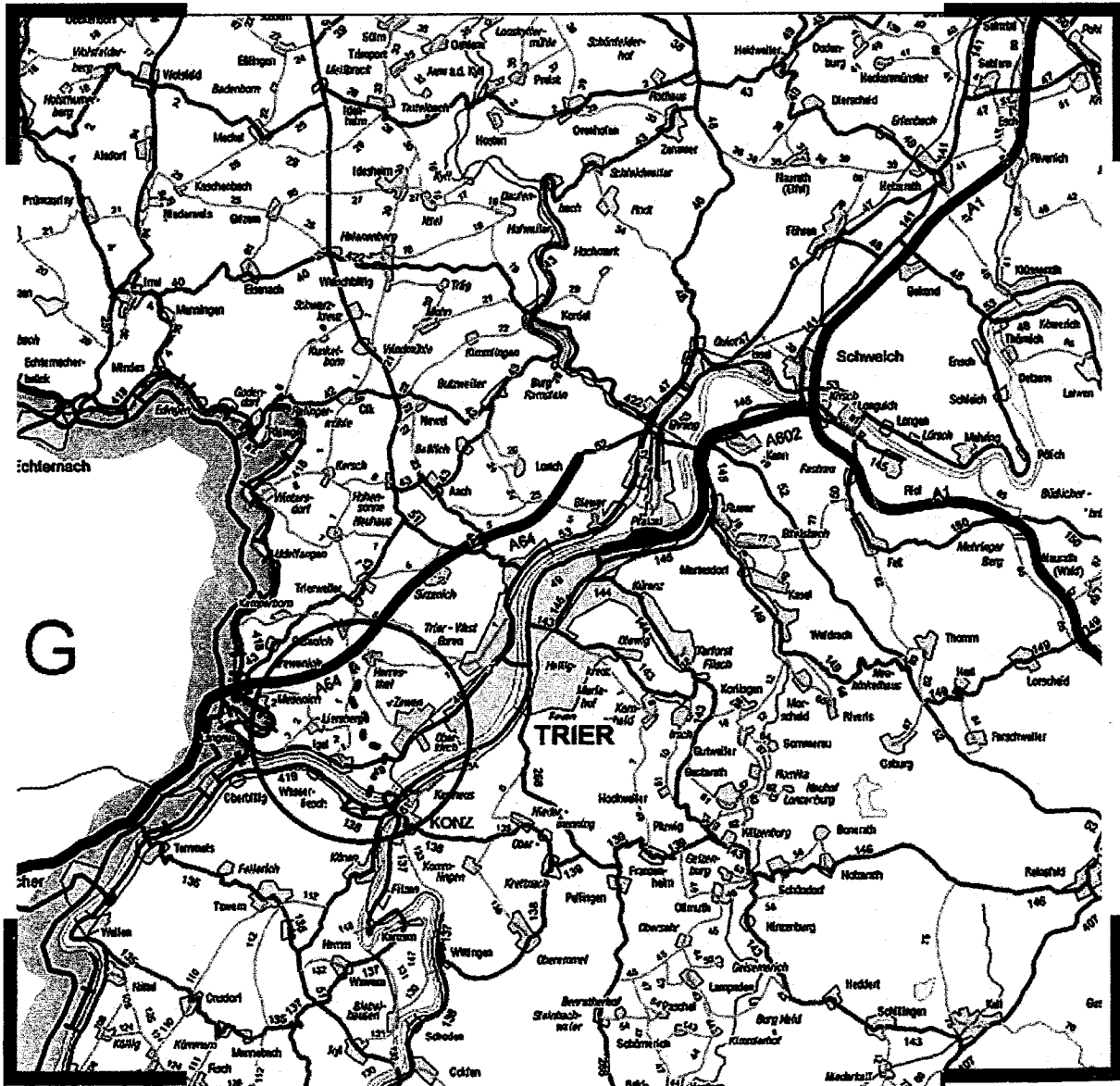


LANDESBETRIEB  
STRASSEN UND  
VERKEHR  
RHEINLAND-PFALZ

PLANFESTSTELLUNGS-  
BEHÖRDE

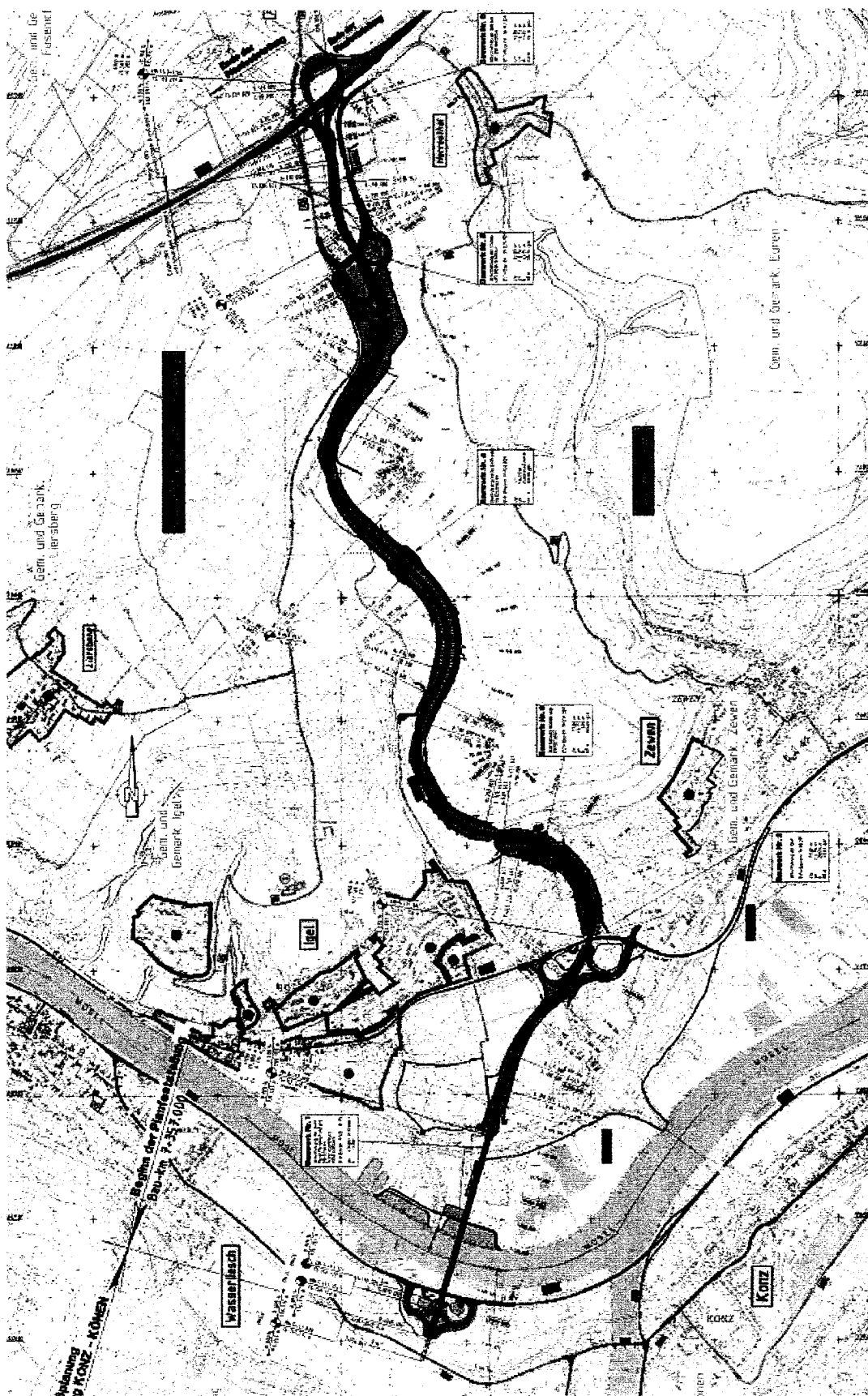
KASTORHOF 2  
56068 KOBLENZ

Aktenzeichen: 02.2 - 1649 - P 30/P 35/P 39  
Datum: 18. Juni 2004





# Übersichtslageplan







**Inhaltsverzeichnis**

Übersichtslageplan .....	2
Inhaltsverzeichnis .....	A
Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen .....	D
<b>1. Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes .....</b>	<b>6</b>
1.1 Rechtlicher Umfang der Planfeststellung .....	6
1.2 Räumlicher Umfang der Planfeststellung .....	6
1.3 Widmung, Einziehung .....	7
1.3.1 Widmungsverfügungen .....	7
1.3.2 Einziehungsverfügungen.....	8
1.3.3 Entwidmung von Flächen der DB Netz AG .....	8
1.4 Wasserrechtliche Regelungen .....	9
1.4.1 Ausbautatbestände .....	9
1.4.2 Benutzungstatbestände.....	10
1.4.3 Besondere Regelungen .....	11
1.5 Entscheidung über gestellte Anträge .....	12
1.6 Festgestellte Planunterlagen.....	12
1.7 Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses .....	14
<b>2. Allgemeine Bestimmungen und Auflagen .....</b>	<b>16</b>
<b>3. Besondere Bestimmungen und Auflagen.....</b>	<b>19</b>
<b>4. Entscheidung über die Einwendungen.....</b>	<b>34</b>
4.1 Einwendungen, bei denen kein weiterer Erläuterungsbedarf besteht .....	34
4.2 Einwendungen, die ins Entschädigungsverfahren verwiesen werden .....	36
4.3 Einwendungen von Grundstückseigentümern, die unter Hinweis auf die Planungsrechtfertigung zurückgewiesen werden.....	36
4.4 Einwendungen von Grundstückseigentümern, die individuell behandelt werden .....	37
4.5 Einwendungen von sonstigen Einsprechern, die unter Hinweis auf die Planungsrechtfertigung zurückgewiesen werden.....	38
4.6 Einwendungen und Stellungnahmen, denen nicht oder nicht in vollem Umfang entsprochen wurde .....	43
<b>5. Begründung .....</b>	<b>44</b>
5.1 Bisheriges Verfahren.....	44
5.2 Erläuterungen zur Notwendigkeit der festgestellten Planung:.....	44
5.2.1 Grundsätzliche Ausführungen zum Verkehrsbedarf.....	44
5.2.1.1 Planrechtfertigung .....	44
5.2.1.2 Gesetzliche Grundlagen .....	44
5.2.1.3 Fachrechtliches Ziel nach § 17 FStrG .....	45
5.2.2 Lage im Netz / Verkehrsfunktion.....	45
5.2.2.1 Planungen, Programme und Verfahren zu diesem Projekt .....	47
Bedarfsplanung des Bundes .....	47
Bestimmung der Linienführung (§ 16 FStrG).....	48
Raumordnerisches Verfahren .....	49

	Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz .....	50
	Regionaler Raumordnungsplan Trier (Regionalplan Trier).....	50
	Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000 .....	50
5.2.2.2	Verkehrsuntersuchung .....	50
5.2.2.3	Varianten .....	52
	Raumordnung .....	52
	Trassenwahl im Planfeststellungsverfahren .....	53
	Einwendungen gegen die Wahl der Trasse und gegen die Linienführung .....	54
<b>5.2.3</b>	<b>Der Planung entgegenstehende Belange .....</b>	<b>56</b>
5.2.3.1	Landespflege.....	56
	Grundsätzliches .....	56
	Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Landespflegegesetz .....	56
	Vogelschutz- und FFH-Richtlinie .....	57
	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	58
	Vorhabenbezogene Prüfung der Auswirkungen auf Umweltbelange .....	59
	Ausgewiesene EU- Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete .....	59
	Potentielle FFH-Gebiete und faktische Vogelschutzgebiete .....	59
	Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Landespflegegesetz.....	61
	Besonderer Prüfungspunkt „Vogelwelt“ .....	62
	Einwendungen zur Eingriffsregelung .....	63
	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	67
	Inanspruchnahme von Privatflächen für landespflegerische Maßnahmen .....	69
5.2.3.2	Immissionsschutz.....	69
	Lärm .....	69
	Grundsätzliches zur Rechtslage.....	70
	Konkrete Lärmschutzansprüche .....	73
	Abgase.....	75
	Gesundheitsgefährdung .....	76
5.2.3.3	Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima .....	77
5.2.3.4	Eigentumsbelange .....	79
5.2.3.5	Sonstige Einwendungen gegen die Planung .....	83
	Neue Moselbrücke für Fußgänger und Radfahrer ausbauen .....	83
	Herstellung einer fußläufigen Verbindung zwischen Herresthal und Fusenich .....	84
	Steigungsverhältnisse bei der Zuwegung zur Fußgängerüberführung bei Bau-km ca. 9 + 554.....	84
<b>5.2.4</b>	<b>Abwägung und Entscheidung der Planfeststellungsbehörde .....</b>	<b>85</b>
<b>5.2.5</b>	<b>Zusammenfassende Darstellung nach § 11 UVP-G .....</b>	<b>85</b>
<b>5.2.6</b>	<b>Angaben zum Anhörungsverfahren (zu Abschnitt 1 Nr. 1.6 und 1.7) .....</b>	<b>86</b>
<b>5.2.7</b>	<b>Ergänzende Erläuterungen zu den erledigten Einwendungen und Forderungen (Zu Abschnitt 2, 3 und 4, Nr. 4.1) .....</b>	<b>86</b>
<b>5.2.8</b>	<b>Erläuterungen zu Entschädigungseinwendungen (Zu Abschnitt 4, Nr. 4.2).....</b>	<b>87</b>
	Görrissen, Elisabeth, Hamburg (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.2, Nr.: 1).....	87
	Jullien, Günter, Hohenpeißenberg (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.2, Nr.: 2) .....	88
	Müller, Astrid (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.2, Nr.: 3).....	88
<b>5.2.9</b>	<b>Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen der grundstücksbetroffenen Einsprecher (Zu Abschnitt 4, Nr. 4.4) .....</b>	<b>89</b>
	Bach, Ingbert aus Langsur (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 1).....	89
	Bach, Rainer und Bach, Irma aus Zewen (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 2 und 3).....	91
	Beck, Irma aus Kasel (Zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 4) .....	91
	Bösen, Gabi und Rainer aus Igel (Zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 5 und 6).....	93
	Both, Renate aus Trier (Zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 7) .....	94
	Classen, Maria aus Trierweiler-Fusenig (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 8).....	95
	Erbengemeinschaft Schneider, vertreten durch Herrn Walter Funk aus Trier (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 9).....	96
	Ferring, Ruth und Ferring, Robert aus Trier(zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 10 und 11).....	96
	Giwier, Peter aus Wasserliesch (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 12).....	101
	Gorges, Gertrud und Gorges, Karl-Heinz aus Trier (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 13 und 14) .....	103
	Grundhöfer, Klara aus Igel (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 15).....	105
	Grundstücksgemeinschaft Becker, Fr. Maria Becker aus Lampaden (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 16)....	107
	Grundstücksverwaltungsgesellschaft Gebr. Wacht und Joh. Wacht GmbH & Co.KG aus Konz-Könen (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 17 und 22).....	108
	Heintz, Bernhard aus Igel-Liersberg (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 18).....	109
	Hettinger, Apollonia und Hettinger, Leonard aus Trierweiler (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 19 und 20).....	110
	Hölzemer, Winfried aus Trier (Zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 21).....	111
	Juny, Christiane und Juny, Johann aus Igel (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 23 und 24).....	111
	Kirsch, Paul aus Wasserliesch (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 25) .....	113
	Knauf, Reinhilde und Knauf, Heinrich aus (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 26 und 27).....	113

Koster, Anne aus München (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 28).....	115
Kuhn, Heinrich aus Trier (Zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 29).....	116
Mertesdorf, Walter aus Trier (Zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 30).....	116
Monzel, Ursula und Monzel, Martin aus Trier (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 31 und 32).....	117
Müller, Karin aus Trier-Zewen (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 33).....	119
Ries, Erwin aus Langsur (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 34).....	120
Schwarz, Karola aus Lobbach (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 35).....	122
Tressel, Marianne aus Igel (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 37).....	122
Tressel, Klaus aus Igel (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 36).....	123
Wahlen, Günter aus Zewen (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.4, Nr.: 38).....	124
Stadt Trier (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.6, Nr.: 1).....	125
Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd als Obere Forstbehörde (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.6, Nr.: 2).....	126
Ortsgemeinde Igel (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.6, Nr.: 3).....	127
Verbandsgemeinde Trier-Land (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.6, Nr.: 4).....	130
Bürgerinitiative Ortsumgehung B 51 Konz-Könen (zu Abschnitt 4, Ziffer 4.6, Nr.: 5).....	130
<b>6. Allgemeine Hinweise.....</b>	<b>132</b>
<b>6.1 Allgemeine Hinweise.....</b>	<b>132</b>
<b>6.2 Hinweis auf Auslegung und Zustellung.....</b>	<b>132</b>
<b>7. Rechtsbehelfsbelehrung.....</b>	<b>133</b>

## Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

<b>16. BImSchV</b>	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 12.6.1990 (BGBl. I S. 1036)
<b>22. BImSchV</b>	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 11.09.2002 (BGBl. I S. 3626)
<b>23. BImSchV</b>	Dreiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 16.12.1996 (BGBl. I S. 1962)
<b>BauNVO</b>	Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO), in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.1.1990, BGBl. I S. 132, zuletzt geändert durch Einigungsvertrag vom 31.8.1990 (BGBl. II S. 889, 1124) und Art. 3 Investitionserleichterungs- und WohnbaulandG vom 22.4.1993, BGBl. I S. 466
<b>BImSchG</b>	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Neufassung vom 26.9.2002 (BGBl. I Seite 3830)
<b>BNatSchG</b>	Bundesnaturschutzgesetz in der Fassung vom 25.03.2002 (BGBl. I, S. 1193)
<b>BBodSchG</b>	Gesetz zum Schutz des Bodens – Bodenschutzgesetz – vom 17. März 1998 (BGBl. Seite 502)
<b>DSchPflG</b>	Denkmalschutz- und Pflegegesetzes vom 23.3.1978 (GVBl. 1978 Seite 159 ff), zuletzt geändert durch das Landesgesetz zur Reform und Neuorganisation der Landesverwaltung vom 12. Oktober 1999 (GVBl. S. 325).
<b>EkrG</b>	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) vom 14.8.1963 (BGBl. I S. 681) zuletzt geändert durch Gesetz vom 9.9.1998 (BGBl. I S. 2858)
<b>FFH-Richtlinie</b>	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.5.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. EG L 206, S. 7), zuletzt geändert durch Art. 1 der Richtlinie 97/62/EG des Rates vom 27.10.1997 (ABl. EG Nr. L 305 S. 42)
<b>FstrAbG</b>	Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung der Bekanntmachung 15.11.1993 (BGBl. I S. 1878)
<b>FStrG</b>	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung vom 8. April 1994 (BGBl. I S. 854) zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.10.2002 (BGBl. I, S. 4015)
<b>GG</b>	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.5.1949 (BGBl. I S. 1) zuletzt geändert durch Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (Art. 96) vom 26.7.2002 (BGBl. I S. 2863)
<b>LEntEigG</b>	Landesenteignungsgesetz vom 22.4.1966 (GVBl. S. 103) in der Fassung des Landesgesetzes vom 27.6.1974 (GVBl. S. 291), zuletzt geändert durch das Landesgesetz zur Beschleunigung und Konzentration von Großverfahren vom 4.12.2001 (GVBl. S. 285)
<b>LPfIG</b>	Landespflegegesetz für Rheinland-Pfalz vom 1.5.1987 (GVBl. S. 70) in der Fassung vom 06.07.1998 (GVBl. Seite 171), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Februar 2001 (GVBl. S. 29)
<b>LPIG</b>	Landesplanungsgesetz in der Neufassung vom 10.04.03 (GVBl. S. 41)
<b>LStrG</b>	Landesstraßengesetz vom 1.8.1977 (GVBl. S. 274), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 21.7.2003 (GVBl. S. 155)

## Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

---

<b>LVwVfG</b>	Landesgesetz für das Verwaltungsverfahren in Rheinland-Pfalz (Landesverwaltungsverfahrensgesetz - LVwVfG -) vom 23.12.1976 (GVBl. S. 308), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.7.2003 (GVBl. S. 155)
<b>LWG</b>	Landeswassergesetzes für Rheinland-Pfalz in der Neufassung vom 22.01.2004 (GVBl. S. 53)
<b>MLuS 02</b>	Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 in der Fassung des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 17/2002
<b>StVO</b>	Straßenverkehrs-Ordnung vom 16.11.1970 (BGBl. I S. 1565, ber. 1971, S. 38), zuletzt geändert durch 35. ÄndVStVR vom 14.12.2001 (BGBl. I S. 3783)
<b>UVPG</b>	Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten gilt in der Neufassung vom 05.09.2001 (BGBl. I S. 2350), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.06.2002 (BGBl. I, S. 1914)
<b>VLärmSchR 97</b>	Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministers für Verkehr vom 02.06.1997, StB 15/14.80.13-65/11 Va 97)
<b>Vogelschutz-RL</b>	Richtlinie 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten vom 2.4.1979 (ABl. EG Nr. L 103) zuletzt geändert durch Richtlinie 97/94/EG der Kommission vom 29.7.1997 (ABl. Nr. L 223/9 vom 13.8.1997)
<b>VwVfG</b>	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Neufassung vom 23.1.2003 (BGBl. I S. 102)
<b>WHG</b>	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes in der Neufassung vom 19.8.2002 (BGBl. I Seite 3245)

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

### **1.1 Rechtlicher Umfang der Planfeststellung**

Für den Neubau der Bundesstraße Nr. 51 (B 51) zwischen der Bundesstraße Nr. 419 (B 419) und der Bundesautobahn Nr. 64 (A 64) wird der Plan gemäß § 17 FStrG i.V.m. den §§ 1 - 11 LVwVfG und i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG mit den Änderungen und Ergänzungen festgestellt, die sich aus den Bestimmungen und Auflagen in den Abschnitten 2 und 3 dieses Beschlusses und den Blauzeichnungen in den Unterlagen ergeben.

### **1.2 Räumlicher Umfang der Planfeststellung**

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Könen, Wasserliesch, Zewen, Igel, Liersberg, Fusenich, Euren.

Er umfasst den Neubau der B 51 von Bau-km ca. 7+357 bis Bau-km ca. 13+378.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung sind insbesondere

- die Herstellung von Anschlussrampen
- die Herstellung von mehreren Kreuzungsbauwerken
- die Herstellung einer Grünbrücke
- die Herstellung von Kreisverkehrsplätzen
- die Herstellung und Wiederanbindung von Wirtschaftswegen
- die Durchführung landespflegerischer Maßnahmen
- die Durchführung wasserbautechnischer Maßnahmen

nach Maßgabe der Darstellungen und Beschreibungen in den festgestellten Planunterlagen.

#### **Ausnahmen von der Planfeststellung**

Von der Planfeststellung ausgenommen ist die Herstellung zweier Fahrstreifen im Bereich zwischen den Abschlussstellen der B 51 neu an die B 419 und der Anschlussstelle der B 51 neu an die B 49 zwischen Igel und Zewen. In diesem Bereich wird die Grundstücksinanspruchnahme nach Maßgabe dieser Reduzierung entsprechend verringert.

Von der Planfeststellung ist im Weiteren der Teil der Anschlussstelle zur B 419 am Baubeginn ausgenommen, der der geplanten Weiterführung in Richtung Könen dienen soll. Im Einzelnen wird auf die Blauzeichnung in dem in Abschnitt 1, Ziffer 1.6.9

festgestellten Lageplan verwiesen. In diesem Bereich ergibt sich daher eine weitere Reduzierung der Grundstücksinanspruchnahme im Umfang der nicht herzustellenden Straßenflächen.

### 1.3 Widmung, Einziehung

Im Zuge der Straßenbaumaßnahmen werden folgende Verfügungen notwendig:

#### 1.3.1 Widmungsverfügungen

- Die von dieser Planfeststellung erfassten baulichen Änderungen und neuen Straßenteile der Bundesautobahn A 64 werden gemäß §§ 2 Abs. 6 und 22 Abs. 4 FStrG in Verbindung mit § 36 Abs. 4 LStrG als Bundesautobahn (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG) gewidmet. Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam (§ 2 Abs. 6 FStrG).
- Die Neubaustrecke der Bundesstraße Nr. 51 einschließlich der dazugehörigen Anschlussrampen wird gemäß §§ 2 Abs. 6 und 22 Abs. 4 FStrG in Verbindung mit § 36 Abs. 4 LStrG als „Bundesstraße“ (§ 1 Abs. 2 FStrG) gewidmet; dieser Streckenabschnitt ist als „Kraftfahrstraße“ im Sinne von § 42 StVO (Zeichen 331) auszuweisen; der Gemeingebrauch an der Bundesstraße wird insoweit eingeschränkt.
- Die von dieser Planung erfassten baulichen Änderungen im Zuge der B 419 und B 49 werden gemäß §§ 2 Abs. 6 und 22 Abs. 4 FStrG in Verbindung mit § 36 Abs. 4 LStrG als Bundesstraße im Sinne von § 1 FStrG gewidmet. Im Kreuzungsbereich der neuen B 51 mit der B 49 erhalten die neuen Verbindungsarme der B 49 die Eigenschaft einer Kraftfahrstraße.
- Die im Bereich der Kreisstraße Nr. 1 einschließlich der Kreisverkehrsanlage neu entstehenden Straßenteile werden gemäß § 36 Abs. 4 LStrG als Kreisstraße Nr. 1 gewidmet. Die Widmung wird mit der Verkehrsfreigabe wirksam.
- Die im Bereich der Kreisstraße Nr. 4 neu entstehenden Straßenteile werden gemäß § 36 Abs. 4 LStrG als Kreisstraße Nr. 4 gewidmet. Die Widmung wird mit der Verkehrsfreigabe wirksam.
- Im Anpassungsbereich zu den Bundesstraßen werden Gemeindestraßen geringfügig geändert und an die neue Situation angepasst. Die dabei neu entstehenden Straßenteile der Gemeindestraßen gelten mit der Verkehrsfreigabe als deren Bestandteile gewidmet (§ 36 Abs. 5 LStrG).
- Durch den Bau der neuen B 51 werden sich die derzeit vorhandenen Verkehrsströme auf der B 51 alt im Bereich Trier zum Teil ändern und neu ordnen. Es wird dabei auch zu Verkehrsverlagerungen und zu Änderungen der Verkehrsbeziehungen im lokalen und regionalen Straßennetz kommen. Damit ändert sich ggf. die

Bedeutung vorhandener Straßen und eine Überprüfung der Richtigkeit der Einstufungen der vorhandenen Straßen in die verschiedenen Straßenkategorien wird erforderlich. Diese Überprüfung und die ggf. erforderliche Umstufung/Einziehung der vorhandenen Straßen bleibt einem eigenständigen Widmungs-/Abstufungskonzept vorbehalten, das der Straßenbaulastträger in einem eigenständigen Widmungs-/Abstufungsverfahren umsetzen wird. Das dazu notwendige Verfahren soll mit Ablauf des Jahres, in dem die Verkehrsfreigabe der neuen B 51 erfolgt, abgeschlossen sein.

### **1.3.2 Einziehungsverfügungen**

- Soweit Straßenbestandteile der BAB 64 nicht mehr benötigt werden, werden diese gemäß §§ 2 Abs. 4 und 22 Abs. 4 FStrG in Verbindung mit § 37 Abs. 4 LStrG eingezogen. Die Einziehung wird mit der Sperrung wirksam.
- Soweit Straßenteile der B 419 und B 49 nicht mehr benötigt werden, werden diese gemäß §§ 2 Abs. 4 und 22 Abs. 4 FStrG in Verbindung mit § 37 Abs. 4 LStrG eingezogen. Die Einziehung wird mit der Sperrung wirksam.
- Soweit im Zuge der Baumaßnahmen Straßenteile der Gemeindestraßen auf Dauer dem Verkehr entzogen werden, gelten diese gemäß § 37 Abs. 5 LStrG durch die Sperrung als eingezogen; die Einziehung wird mit der Sperrung wirksam.
- Soweit im Zuge der Baumaßnahmen Straßenteile der Kreisstraßen Nr. 1 und Nr. 4 auf Dauer dem Verkehr entzogen bleiben, werden diese gem. § 37 Abs. 4 LStrG eingezogen. Die Einziehung dieser Flächen wird mit der Sperrung wirksam.

### **1.3.3 Entwidmung von Flächen der DB Netz AG**

- Auf der Grundstücksparzelle in der Gemarkung Igel, Flur 11, Flurstück 45/8 befand sich ein Bahndamm, der zu einer im 2. Weltkrieg zerstörten Eisenbahnbrücke über die Mosel führte. Die Fläche steht im Eigentum der DB Netz AG.
- Die Brücke wurde nach dem 2. Weltkrieg nicht erneuert, die Bahnanlage ist seitdem ohne förmliches Verfahren stillgelegt. Nach entsprechender Anhörung der DB Netz AG steht fest, dass eine Nutzung der genannten Fläche für Zwecke der Eisenbahn weder derzeit erfolgt noch in Zukunft zu erwarten ist. Auf diesen Flächen befinden sich auch keine betriebsnotwendigen, funktionstüchtigen Anlagen mehr.
- Die Flächen werden straßenbaubedingt für die Durchführung der landespflegerischen Ausgleichsmaßnahmen „M 1“ und „SG 2“ benötigt. Sie werden daher entwidmet und der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmungen auf Dauer entzogen.



## 1.4 Wasserrechtliche Regelungen

### 1.4.1 Ausbautatbestände

Die Planfeststellung umfasst im Einvernehmen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Oberer Wasserbehörde nach § 31 WHG in Verbindung mit den Vorschriften des Landeswassergesetzes für Rheinland-Pfalz (LWG) auch die der Planfeststellung unterliegenden, nachstehend aufgeführten wasserbaulichen Maßnahmen:

- Schaffung eines Stillgewässers (Ersatzgewässers) im Bereich „Dennersacht“, Gemarkung Zewen
- Verlegung bzw. Renaturierung des Gewässers „Falscher Fuchsgraben“
- Ausbau des Stubaches im Quellbereich (Dammschüttung)
- Herstellung eines Grabens mit Überlauf bei Bau-km ca. 7+900 links der Moselvorlandbrücke
- Herstellung einer Straßenmulde links der B 51 n von Bau-km ca. 8+230 (links der B 51 n) bis Bau-km ca. 0+030 (Kreisverkehrsplatz westlich der B 51 n)
- Herstellung einer Straßenmulde links der B 49 (Kreisverkehrsplatz westlich der B 51 n) von Bau-km ca. 0+035 bis Bau-km ca. 0+050
- Herstellung einer Entwässerungsmulde zur Aufnahme der Vorflut in der Gemarkung Zewen, rechts der B 51 n, nördlich der B 49 (Bau-km ca. 9+210 bis Bau-km ca. 9+750)
- Herstellung einer Entwässerungsmulde zur Aufnahme der Vorflut in der Gemarkung Zewen, rechts der B 51 n, nördlich der Grünbrücke (Bau-km ca. 11+650 bis Bau-km ca. 12+400)
- Herstellung eines Straßenseitengrabens rechts der B 51 n von Bau-km ca. 9+160 bis Bau-km ca. 11+730
- Herstellung einer Straßenmulde von Bau-km ca. 0+450 (K 4 n) bis Bau-km ca. 0+815 der K 4 n (rechts)
- Herstellung einer Überlaufmulde seitlich der K 1 in der Gemarkung Igel, Flur 2
- Herstellung einer Raubettmulde (Verlängerung eines Vorflutgrabens) bei Bau-km ca. 11+230, links der B 51 n
- Herstellung einer Straßenmulde im Bereich der östlichen Anschlussrampe der BAB A 64 von Bau-km ca. 0+213 bis Bau-km ca. 0+325

- Herstellung einer Straßenmulde im Bereich der westlichen Anschlussrampe der BAB A 64 von Bau-km ca. 0+009 bis Bau-km ca. 0+130

#### 1.4.2 Benutzungstatbestände

Der **Bundesrepublik Deutschland** (Bundesstraßenverwaltung) wird gemäß §§ 2, 3, 7, 7a, 14 und 34 WHG i.V.m. den §§ 25 ff LWG die unbefristete Erlaubnis erteilt,

- das im Bereich von Bau-km ca. 7+360 bis Bau-km ca. 7+520 anfallende Straßenoberflächenwasser innerhalb der Anschlussstelle über die Dammböschung bzw. über die Flächen in den Innenohren der Anschlussäste sowie in den Mulden zwischen den Rampen und der B 51 n zur Versickerung zu bringen
- das im Bereich von Bau-km ca. 7+520 bis Bau-km ca. 7+880 (Moselbrücke) anfallende Straßenoberflächenwasser der B 51 n in den Anschlussohren der Anschlussstelle B 51 n/B 419 (südliches Widerlager) dem Grundwasser zuzuführen
- das von Bau-km ca. 7+880 bis Bau-km ca. 8+194 (Moselvorlandbrücke) anfallende Straßenoberflächenwasser der B 51 n in der Sickerfläche links der Vorlandbrücke zur Versickerung zu bringen
- das von Bau-km ca. 8+194 bis Bau-km ca. 8+890 anfallende Straßenoberflächenwasser der B 51 n in den Sickerflächen links der Moselvorlandbrücke dem Grundwasser zuzuführen
- das von Bau-km ca. 8+890 bis Bau-km ca. 9+050 im Bereich der rechten Richtungsfahrbahn anfallende und im Mittelstreifenkanal gesammelte Straßenoberflächenwasser in der westlich der B 51 n gelegenen Rampeninnenfläche der Anschlussstelle B 51 n/B 49 zur Versickerung zu bringen
- das von Bau-km ca. 8+890 bis Bau-km ca. 9+050 im Bereich der linken Richtungsfahrbahn und der Rampen des westlichen Teils der Anschlussstelle B 51 n/B 49 anfallende Fahrbahnwasser über Bankett, Mulden und Dammböschung dem Grundwasser zuzuführen
- das von Bau-km ca. 8+890 bis Bau-km ca. 9+050 im Bereich der Rampen der östlichen Anschlussstelle B 51 n/B 49 anfallende Straßenoberflächenwasser über Bankett, Mulden und Dammböschung zur Versickerung zu bringen
- das von Bau-km ca. 9+050 bis Bau-km ca. 12+515 im Mittelstreifenkanal gesammelte Straßenoberflächenwasser sowie das dem Kanal von den seitlichen Mulden zugeführte Fahrbahnwasser in den Rampeninnenflächen östlich der Anschlussstelle B 51 n/B 49 dem Grundwasser zuzuführen
- das von Bau-km ca. 11+670 bis Bau-km ca. 12+400 auf der rechten Richtungsfahrbahn anfallende Straßenoberflächenwasser über die Dammböschung bzw. im

Bereich der Anschlussstelle B 51 n/K 4 n/K 1 in der Versickerungsmulde dem Grundwasser zuzuführen

- das von Bau-km ca. 12+515 bis Bau-km ca. 13+165 im Mittelstreifenkanal gesammelte Straßenoberflächenwasser im westlichen Ohr der Anschlussstelle B 51n/K 1/K 4 zur Versickerung zu bringen
- das auf der Rampe des westlichen Ohres der Anschlussstelle B 51 n/K 1/K 4 anfallende Fahrbahnwasser über die Dammböschung dem Grundwasser zuzuführen
- das auf der Rampe des östlichen Ohres der Anschlussstelle B 51 n/K 4 anfallende Straßenoberflächenwasser über die Dammböschung zur Versickerung zu bringen
- das von Bau-km ca. 13+165 bis Bau-km ca. 13+380 im Mittelstreifenkanal gesammelte Fahrbahnwasser im Bereich der Anschlussrampen auf der nördlichen Seite der BAB A 64 zur Versickerung zu bringen
- das von Bau-km ca. 0+814 bis Bau-km ca. 0+862 anfallende Straßenoberflächenwasser links der K.4 neu über das Bankett
- das Straßenoberflächenwasser, soweit dieses nicht zur Versickerung gebracht wird, der Mosel zuzuführen.

Dem **Landkreis Trier-Saarburg** wird gemäß §§ 2, 3, 7, 7a, 14 und 34 WHG i.V.m. den §§ 25 ff LWG die unbefristete Erlaubnis erteilt,

- das zwischen der Kreisverkehrsanlage K 4/K 1 und Bau-km ca. 0+450 der K 4 n anfallende Straßenoberflächenwasser je nach Querneigung der K 4 in dem östlichen bzw. westlichen Anschlussohr der B 51 n/K 1/K 4 n zur Versickerung zu bringen
- das im Kreisverkehrsplatz K 4 n/K 1 anfallenden Fahrbahnwasser im westlichen Ohr der Anschlussstelle B 51 n/K 1/K 4 dem Grundwasser zuzuführen
- das im nördlichen und südlichen Angleichungsbereich der K 1 zur Anschlussstelle B 51 n/K 1/K 4 (Kreisverkehrsanlage K 1/K 4) anfallende Straßenoberflächenwasser je nach Querneigung über Bankett und Mulden zur Versickerung zu bringen
- das von Bau-km ca. 0+814 bis Bau-km ca. 0+862 anfallende Straßenoberflächenwasser links der K 4 neu über das Bankett der Versickerung zuzuführen.

#### 1.4.3 Besondere Regelungen

Der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) wird im Einvernehmen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Oberer Wasserbehörde die Ausnahmegenehmigung gem. § 32 WHG in Verbindung mit §§ 88, 89 LWG zur Durchführung eines Bauvorhabens im festgesetzten **Überschwemmungsgebiet** der

Mosel (Gewässer erster Ordnung) erteilt. Die Ausnahmegenehmigung umfasst auch die Durchführung landespflegerischer Maßnahmen im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet der Mosel gemäß den Darstellungen in den Lageplänen, die vorgesehenen Abgrabungen im Bereich des linken Moselvorlandes von Mosel-km ca. 201,31 bis ca. 201,61 und von Mosel-km ca. 201,63 bis ca. 201,90, die vorübergehende Herstellung einer Baustraße und die Verlegung eines Unterhaltungsweges.

Ferner wird der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) im Einvernehmen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als Oberer Wasserbehörde gemäß §§ 88, 89 LWG die Ausnahmegenehmigung erteilt, Bäume und Sträucher im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen im Überschwemmungsgebiet des Dürrbaches anzupflanzen.

### **1.5 Entscheidung über gestellte Anträge**

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

Im Übrigen werden die Sachanträge sowie die Einwendungen und Forderungen auf Unterlassung des Straßenbauvorhabens, auf Planänderungen und/oder –ergänzungen zurückgewiesen, so weit ihnen nicht durch Planänderungen, Planergänzungen oder durch Auflagen Rechnung getragen wurde oder soweit sie sich im Verlaufe des Planfeststellungsverfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben.

### **1.6 Festgestellte Planunterlagen**

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

- 1.6.1 Erläuterungsbericht, bestehend aus 145 Blättern und den Anhängen 1 bis 6, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.2 Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG, Unterlage 1.1, bestehend aus 47 Seiten, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.3 Ausbauquerschnitt – B 51 n, Blatt Nr. 1, M. 1: 50 u. 1: 10, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.4 Ausbauquerschnitt – B 51 n, Blatt Nr. 2, M. 1: 50 u. 1: 10, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.5 Ausbauquerschnitt – K 4 neu, Blatt Nr. 3, M. 1: 50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.6 Ausbauquerschnitt – Tangential- u. Schleifenrampen, Blatt Nr. 4, M. 1: 50, aufgestellt am 05.05.2003

- 1.6.7 Ausbauquerschnitt Kreisverkehrsplätze, Blatt Nr. 5, M. 1: 50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.8 Ausbauquerschnitt der BAB A 64, M. 1: 50 u. 1: 25, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.9 Lageplan (integrierte Darstellung), Blatt Nr. 1, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.10 Lageplan (integrierte Darstellung), Blatt Nr. 2, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.11 Lageplan (integrierte Darstellung), Blatt Nr. 3, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.12 Lageplan (integrierte Darstellung), Blatt Nr. 4, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.13 Lageplan (integrierte Darstellung), Blatt Nr. 5, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.14 Lageplan (integrierte Darstellung), Blatt Nr. 6, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.15 Lageplan (integrierte Darstellung), Blatt Nr. 7, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.16 Höhenplan, Blatt Nr. 1, M. 1: 1000/100, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.17 Höhenplan, Blatt Nr. 2, M. 1: 1000/100, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.18 Höhenplan, Blatt Nr. 3a, M. 1: 1000/100, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.19 Höhenplan, Blatt Nr. 3b, M. 1: 1000/100, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.20 Höhenplan, Blatt Nr. 4a, M. 1: 1000/100, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.21 Höhenplan, Blatt Nr. 4b, M. 1: 1000/100, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.22 Höhenplan, Blatt Nr. 5, M. 1: 1000/100, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.23 Höhenplan, Blatt Nr. 6, M. 1: 1000/100, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.24 Höhenplan, Blatt Nr. 7, M. 1: 1000/100, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.25 Höhenplan Rampe B 419 an RiFa LUX, Blatt Nr. 1, M. 1: 500/50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.26 Höhenplan Rampe B 419 an RiFa TR/Konz, Blatt Nr. 2, M. 1: 500/50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.27 Höhenplan Rampe B 49 an RiFa LUX-Kreis OST „Wasserbilliger Str.“, Blatt Nr. 3, M. 1: 500/50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.28 Höhenplan Rampe B 49 an RiFa TR-Kreis WEST, Blatt Nr. 4, M. 1: 500/50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.29 Höhenplan Anschluss B 49 an Kreis WEST, Blatt Nr. 5, M. 1: 500/50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.30 Höhenplan B 49 an Kreis OST, Blatt Nr. 6, M. 1: 500/50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.31 Höhenplan AS B 51n/K1/K4n-K1 v. Norden Rampe an RiFa Trier, Blatt Nr. 7, M. 1: 500/50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.32 Höhenplan Rampe K 4 neu an RiFa LUX, Blatt 8, M. 1: 500/50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.33 Höhenplan K 1 v. Süden – Kreisel – K 4 nach Norden, Blatt 9, M. 1: 500/50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.34 Höhenplan Rampe BAB A 64 v. LUX-B 51n, Trier, Blatt 10, M. 1: 500/50, aufgestellt am 05.05.2003

- 1.6.35 Höhenplan Rampe B 51 neu v. Trier – BAB A 64 n. Trier, Blatt 11, M. 1: 500/50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.36 Höhenplan Rampe B 51 neu v. Trier – BAB A 64 n. LUX, Blatt 12, M. 1: 500/50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.37 Höhenplan Rampe BAB A 64 v. Trier – B 51 neu n. Trier, Blatt 13, M. 1: 500/50, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.38 Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen, bestehend aus 8 Blättern, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.39 Übersichtslageplan zur schalltechnischen Untersuchung, Blatt 1, M. 1: 5000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.40 Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, M. 1: 5000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.41 Grunderwerbsplan, Blatt 1, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.42 Grunderwerbsplan, Blatt 2, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.43 Grunderwerbsplan, Blatt 3, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.44 Grunderwerbsplan, Blatt 4, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.45 Grunderwerbsplan, Blatt 5, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.46 Grunderwerbsplan, Blatt 6, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.47 Grunderwerbsplan, Blatt 7, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.48 Grunderwerbsplan, Blatt 8, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.49 Grunderwerbsplan, Blatt 9, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.50 Grunderwerbsplan, Blatt 10, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.51 Grunderwerbsplan, Blatt 11, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.52 Grunderwerbsplan, Blatt 12, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.53 Grunderwerbsplan, Blatt 13, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.54 Grunderwerbsplan, Blatt 14, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.55 Grunderwerbsplan, Blatt 15, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.56 Grunderwerbsplan, Blatt 16, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.6.57 Bauwerksverzeichnis, bestehend aus 70 Blättern, aufgestellt am 05.05.2003

## **1.7 Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses**

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

- 1.7.1 Übersichtskarte, Blatt Nr. 1, M. 1: 200.000
- 1.7.2 Übersichtskarte, Blatt Nr. 2, M. 1: 50.000
- 1.7.3 Übersichtslageplan, Blatt Nr. 1, M. 1: 5000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.7.4 Übersichtshöhenplan, Blatt Nr. 1, M. 1: 5000/500, aufgestellt am 05.05.2003

- 1.7.5 Verzeichnis der Brücken und anderen Ingenieurbauwerke, bestehend aus 2 Blättern, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.7.6 Bauwerksskizze, Blatt Nr. 1, M. 1: 100, M. 1: 1000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.7.7 Bauwerksskizze, Blatt Nr. 2, M. 1: 100, M. 1: 200, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.7.8 Bauwerksskizze, Blatt Nr. 3, M. 1: 50, M. 1: 200, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.7.9 Bauwerksskizze, Blatt Nr. 4, M. 1: 250, M. 1: 500, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.7.10 Bauwerksskizze, Blatt Nr. 5, M. 1: 100, M. 1: 200, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.7.11 Bauwerksskizze, Blatt Nr. 6, M. 1: 100, M. 1: 200, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.7.12 Ergebnisse gemäß Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen Ausgabe 2002 (MLuS-02), aufgestellt am 05.05.2002
- 1.7.13 Bestands- und Konfliktplan, M. 1: 5000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.7.14 Ergebnisse der wassertechnischen Berechnungen, bestehend aus 10 Blättern, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.7.15 Übersichtslageplan der Entwässerungsmaßnahme, Blatt 1, M. 1: 5000, aufgestellt am 05.05.2003
- 1.7.16 Grunderwerb – Blattübersicht, Blatt 0, M. 1: 10.000
- 1.7.17 Charakteristische Profile, Blatt 1, M. 1: 200
- 1.7.18 Charakteristische Profile, Blatt 2, M. 1: 200
- 1.7.19 Charakteristische Profile, Blatt 3, M. 1: 200
- 1.7.20 Charakteristische Profile, Blatt 5, M. 1: 200
- 1.7.21 Charakteristische Profile, Blatt 6, M. 1: 200
- 1.7.22 Charakteristische Profile, Blatt 7, M. 1: 200
- 1.7.23 Charakteristische Profile, Blatt 8, M. 1: 200
- 1.7.24 Grunderwerbsverzeichnis, Blatt 1 bis Blatt 554, aufgestellt am 05.05.2003

## **2. Allgemeine Bestimmungen und Auflagen**

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

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich.

Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt der Plan außer Kraft, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

2. Eingeschlossen in diese Planfeststellung sind die mit der Baumaßnahme verbundenen notwendigen Änderungen, Verlegungen und Wiederanpassungsmaßnahmen an vorhandenen Straßen und Wegen.
3. Soweit Wirtschaftswege neu angelegt, verlegt oder geändert werden müssen, richten sich ihre Breite und Befestigungsart nach dem vorhandenen Wegenetz in der jeweils betroffenen Gemarkung unter Berücksichtigung der Art und Stärke des durch die Straßenbaumaßnahme bedingten zusätzlichen Verkehrs und der örtlichen Steigungsverhältnisse. Sollen darüber hinaus Wege breiter angelegt oder besser befestigt werden, so sind die damit verbundenen Mehrkosten von demjenigen zu tragen, der diese Verbesserungen fordert.

Im übrigen sind die vom Bundesminister für Verkehr am 29. August 2003 - S 28/38.34.00/4 BM 02 - herausgegebenen "Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen" maßgebend. Diese Grundsätze wurden in Rheinland-Pfalz mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 1.10.2003, Az.: 8708-10.1-3281/03 auch für den Bereich der Landes- und Kreisstraßen verbindlich eingeführt und sind bei der Planung, Förderung und Ausführung ländlicher Wege innerhalb und außerhalb der Ländlichen Bodenordnung, auch als Folgemaßnahmen beim Bau öffentlicher Straßen, zu beachten.

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

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



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

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

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

7. Die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind auf Kosten des Straßenbaulastträgers nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes auszugleichen bzw. zu ersetzen. Der landschaftspflegerische Begleitplan ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (vgl. hierzu Abschnitt 1 Nr. 1.6.1 und 1.6.9 bis 1.6.15).

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

Die Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Zufahrten und Zugängen an Bundesstraßen (Zufahrten- Richtlinien) vom 1. Jan. 1990 - StB 16/38.31.00/2 Va 90 - sind zu beachten.

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

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

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

11. Soweit an anderen Anlagen ausgleichspflichtige Wertverbesserungen entstehen, sind vor Baubeginn die Zustimmungen eventueller Kostenpflichtiger zum Ausgleich der Wertverbesserungen herbeizuführen bzw. Kostenvereinbarungen abzuschließen. Ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren bleibt vorbehalten.
12. Die zuständige Straßenbaudienststelle hat sicherzustellen, dass die Baumpflanzungen, die entlang der mit diesem Beschluss festgestellten Straßen vorgesehen sind, so vorgenommen werden, dass sie den Vorgaben des Rundschreibens des Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz - Az.: K-XVII-6-RS/Pflanzabstände II/11) vom 19.2.2001 – jetzt Landesbetrieb Straßen und Verkehr - und des ergänzenden Rundschreibens des Landesbetriebes Straßen und Verkehr vom 22.1.2002, Az.: K-XVII-6-RS/Erg. Pflanzabstände-II/11 entsprechen.

### **3. Besondere Bestimmungen und Auflagen**

Träger der festgestellten Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung.

Die Bauausführung obliegt dem Landesbetrieb Straßen und Verkehr Trier, Dasbachstraße 15c, 54292 Trier.

In Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen und Auflagen in Abschnitt 2 Nr. 1 bis 12 dieses Beschlusses und ergänzend zu den im Bauwerksverzeichnis getroffenen Regelungen werden der Ausbauunternehmerin (Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung) gemäß § 1 LVwVfG i.V.m. § 74 Abs. 2 VwVfG die nachstehenden Verpflichtungen auferlegt und dabei folgendes bestimmt:

1. Durch die Straßenbaumaßnahme werden Änderungen bzw. Verlegungen an den Versorgungsleitungen/Versorgungsanlagen der
  - a) **Deutschen Telekom AG**, Technik Niederlassung Trier
  - b) **RWE Net AG, Transportnetz**, Dortmund
  - c) **RWE Net AG, Netzregion Süd**, Trier
  - d) **DB Netz AG**, Frankfurt
  - e) **DB Telematik GmbH**, Saarbrücken
  - f) **Stadtwerke Trier GmbH**, Trier
  - g) **Verbandsgemeindewerke Konz**, Konz
  - h) **Verbandsgemeinde Trier-Land**, Trier

erforderlich.

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

#### **Zusatz 1a (Telekom):**

Im Planbereich liegen Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG, die ggf. im Zuge der Straßenbaumaßnahmen angepasst und verändert werden müssen. In diesem Fall wird sich der Straßenbaulastträger rechtzeitig vor Baubeginn mit der Technikniederlassung Trier in Verbindung setzen.

**Zusatz 1b (RWE Net Transportnetz):**

Über dem Baubereich verlaufen in Schutzstreifen zwei 110-kV-Hochspannungsfreileitungen der RWE Net Transportnetz (Anschluss Konz, Bl. 0799, im Bereich der Maste 1A/1B bis 4 und Koblenz-Merzig, Bl. 2326, im Bereich der Maste 448 bis 469).

Der Straßenbaulastträger legt bei der Durchführung der Baumaßnahme das sich aus den festgestellten Höhenplänen jeweils ergebende Niveau der Straßen B 51, K 1 und K 4 neu zugrunde.

Die Abstände zwischen Leiterseilen und Verkehrsfläche müssen nach Durchführung der festgestellten Baumaßnahme entsprechend der gültigen DIN VDE-Bestimmung 0210 ausreichend sein. Sollte der vorgegebene Maximalabstand überschritten werden, wird ein Leitungsumbau erforderlich, den der Straßenbaulastträger in Abstimmung mit dem Versorgungsunternehmen im Rahmen der Bauausführung organisiert.

Der Straßenbaulastträger hat dafür Sorge zu tragen, dass in den Schutzstreifen der Leitungen nur Anpflanzungen mit einer Endwuchshöhe von max. 4,0 m vorgenommen werden. Im Bereich der Maste 1A und 1B der Bl. 0799 muss jedoch jeweils eine Fläche mit einem Radius von 10,00 m und um alle anderen betroffenen Maste jeweils eine Fläche mit einem Radius von 15,00 m von jeglicher Bepflanzung freigehalten werden. Die Einsaat von Wildrasen ist möglich. In den Randbereichen bzw. außerhalb der Leitungsschutzstreifen sollen zur Vermeidung von Leitungsschäden Gehölze zur Anpflanzung kommen, die in den Endwuchshöhen gestaffelt sind. Andernfalls wird eine Schutzstreifenverbreiterung erforderlich.

Sollten Anpflanzungen eine die Leitungen gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den Baulastträger auf seine Kosten durchzuführen bzw. zu veranlassen. Bei Nichtbeachtung ist die RWE Net AG berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt nach schriftlicher Aufforderung und Setzen einer angemessenen Frist zu Lasten des Baulastträgers durchführen zu lassen.

Der Straßenbaulastträger wird verpflichtet, für Betriebs- und Unterhaltungsmaßnahmen die jederzeitige Zugänglichkeit zu den Leitungen und Masten auf den Grundstücken zu gewährleisten.

Der Beginn der Bauarbeiten ist mit einer Vorankündigung von mind. 14 Tagen anzuzeigen. Mit der RWE Net AG, Netzregion Süd, OP-LT Bereich Trier, Eurerer Straße 33 in 54294 Trier ist ein Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren, ohne die mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden darf. Die Einweisung erfolgt insbesondere auf Grund des Merkheftes für Baufachleute (Herausgeber VDEW/ISBN 3-8022-0527-8).

Der Straßenbaulastträger hat sicher zu stellen, dass die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und außerdem jegliche Gefährdung auf der Baustelle im Bereich der Freileitungen ausgeschlossen wird. Er hat deshalb insbesondere sorgfältig

darauf zu achten, dass gem. v.g. Merkheftes immer ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitungen eingehalten wird. Dementsprechend hat der Straßenbaulastträger die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen zu unterrichten.

Der Straßenbaulastträger haftet gegenüber der RWE Net AG im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für sämtliche Schäden, die durch ihn und seine Erfüllungsgehilfen an den Hochspannungsfreileitungen, den Masten und deren Zubehör verursacht werden.

**Zusatz 1c (RWE Net Netzregion Süd):**

Im Plangebiet befinden sich 20-kV-Versorgungsanlagen der RWE Net, Netzregion Süd. Für die vorhandene Erdkabeltrasse ist eine 1,0 m breite Schutzzone zu berücksichtigen. Der Straßenbaulastträger hat dafür Sorge zu tragen, dass diese von Baulichkeiten und Pflanzungen, insbesondere von solchen mit tiefgehenden Wurzeln freigehalten wird.

Der Straßenbaulastträger wird verpflichtet, für die 20-kV-Freileitung eine 15,0 m breite Schutzzone (7,5 m beiderseits der Leitungsachse) vorzusehen, die in der Regel von jeglicher Bebauung und Bepflanzung mit hohem Aufwuchs freizuhalten ist. Vorgesehene Anpflanzungen sind mit der RWE Net AG abzustimmen. Die Abstände von vorgesehenen Bepflanzungen zu den geplanten bzw. vorhandenen Leitungen der RWE sind gem. den VDE-Bestimmungen und dem „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen“ einzuhalten.

Der Straßenbaulastträger wird die RWE Net AG, Netzregion Süd in Trier rechtzeitig über den Baubeginn informieren, um mit ihr erforderliche Änderungen an den vorhandenen Netzanlagen abzustimmen und sich bzw. die bauausführenden Firmen in die Kabeltrassen einweisen zu lassen.

Beim Einsatz von Baumaschinen ist das Merkblatt „Bagger und Krane – Elektrische Freileitungen“ der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten, insbesondere ist ein Abstand von mind. 5,0 m zwischen den Leiterseilen und den weitest ausladenden Teilen der Baumaschinen einzuhalten.

**Zusatz 1d (DB Netz AG):**

Die festgestellte Baumaßnahme kreuzt die Eisenbahnstrecke 3140 Ehrang-Igel (DB-Grenze) bei ca. Bahn-km 14,81 mit einer Straßenbrücke. Die Pfeiler der Brücke müssen zur Gleisachse des nächstgelegenen Gleises einen Abstand von mind. 3,80 m aufweisen. Der Straßenbaulastträger wird verpflichtet die Abstandsvorschriften einzuhalten und mit der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung im zeitlichen Zusammenhang mit der Erstellung der Bauausführungsunterlagen abzuschließen. Im Rahmen der Detailplanung ist seitens des Straßenbaulastträgers das Planungsheft der DB Netz AG, Niederlassung Mitte, N-MI-BA S3, Im Galluspark 23 in 60326 Frankfurt zur Genehmigung vorzulegen.

Im Baubereich befinden sich betriebsnotwendige DB-Kabel der Leit- und Sicherungstechnik, die vom Straßenbaulastträger bzw. auf dessen Veranlassung hin zu orten und während der Bauphase zu sichern sind.

Die nordseitig der Bahnstrecke geplanten Brückenpfeiler beeinträchtigen die Sicht auf das Signal R 118. Wegen damit evtl. verbundener ergänzender Maßnahmen an den Signalanlagen wird sich der Straßenbaulastträger im Vorfeld der Bauausführung rechtzeitig mit dem Netzbezirk Trier in Verbindung setzen.

**Zusatz 1e (DB Telematik GmbH):**

Im Bereich des geplanten Brückenbauwerks befindet sich die Trasse des Streckenfernmeldekabels „F 42“ Trier West-Igel. Zum Schutz des Kabels der DB Telematik und zur Anpassung an die Baumaßnahme werden bauliche Maßnahmen erforderlich.

Ein entsprechendes verbindliches Angebot für die notwendigen Leistungen ist vom Straßenbaulastträger bei der DB Telematik GmbH, KOR-M-K, Kölner Straße 5 in 65760 Eschborn im Vorfeld der Bauausführung anzufordern.

Der Straßenbaulastträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der DB-Telematik GmbH frühzeitig die Baubeginnsanzeige übersandt wird, damit die zum Schutz der Kabel und Anlagen notwendigen Sicherungsvorkehrungen getroffen und schriftlich festgelegt werden können.

Ferner hat der Straßenbaulastträger darauf zu achten, dass ein Schutzstreifen von je 1,00 m beiderseits der Kabeltrasse nicht überbaut oder bepflanzt werden darf. Bei Baumpflanzungen darf ein Abstand von 2,00 m zur Trassenmitte nicht unterschritten werden.

Der Straßenbaulastträger hat sicher zu stellen, dass vor Bauarbeiten jeglicher Art im Bereich des Schutzstreifens die Zustimmung der DB Telematik GmbH eingeholt wird. Er achtet darauf, dass anfallende Aushubmassen nicht über der Kabeltrasse planiert werden dürfen und zeigt der DB Telematik GmbH evtl. Veränderungen des Bodenbelages über der Trasse an.

Im Übrigen sind seitens des Straßenbaulastträgers und der von ihm beauftragten bauausführenden Firmen die Bauvorschriften zu beachten. Dies gilt insbesondere hinsichtlich des Einsatzes von Baumaschinen sowie der zulässigen Bauabstände. Unmittelbar über dem Kabel ist Handschachtung vorgeschrieben.

**Zusatz 1f (Stadtwerke Trier):**

Im Planungsbereich befinden sich Versorgungsanlagen der Stadtwerke Trier Versorgungs - GmbH. Es handelt sich um eine Wasserleitung DN 125 einschließlich Übergabeschacht und Zählleinrichtung im Bereich K 1 / Herresthaler Hof, eine 20 kV-Freileitung verlaufend von Igel-Feilenkreuz bis Zewen - Basserbilliger Straße und um eine Niederspannungsfreileitung verlaufend von Zewen - Wasserbilliger Straße Richtung Tierheim - Zewen. Soweit diese Anlagen durch die geplante Baumaßnahme ge-

ändert bzw. gesichert werden müssen, wird der Straßenbaulastträger die konkret notwendigen Maßnahmen im Vorfeld der Ausführungsplanung mit den Stadtwerken Trier abstimmen.

**Zusatz 1g (Verbandsgemeindewerke Konz):**

Im Planbereich befinden sich überbaubare Versorgungs- und Entwässerungsleitungen der Verbandsgemeindewerke Konz. Der Straßenbaulastträger wird sich bei Aufstellung der Ausführungsplanung zur Abstimmung evtl. erforderlicher Änderungs- bzw. Sicherungsmaßnahmen mit den Verbandsgemeindewerken Konz in Verbindung setzen.

Die Verbandsgemeindewerke beabsichtigen bestimmte, vom Straßenbaulastträger für Landespflegemaßnahmen vorgesehene Flächen für geplante Abwasserbeseitigungsanlagen zu nutzen. Der LSV Trier prüft in Abstimmung mit der zuständigen Landespflegebehörde ob und inwieweit entsprechende, von den Verbandsgemeindewerken angebotene Ersatzflächen aus landespflegerischer Sicht geeignet sind, um die vorgesehenen notwendigen Landespflegemaßnahmen innerhalb des landespflegerischen Ausgleichskonzeptes darauf zu verwirklichen.

**Zusatz 1h (Verbandsgemeindewerke Trier-Land):**

Im Bereich der Auffahrten der K 1 und der K 4neu sind Wasserversorgungsleitungen der Verbandsgemeindewerke Trier-Land verlegt, deren genaue Lage nicht in Bestandsplänen verzeichnet ist. Der Straßenbaulastträger hat sich deshalb während der Bauausführung durch die Verbandsgemeindewerke in der Örtlichkeit einweisen zu lassen.

2. Die Straßenbaudienststelle hat bei der Ausschreibung und Vergabe der Straßenbauarbeiten die bauausführenden Firmen auf die Beachtung der Bestimmungen des Denkmalschutz- und Pflegegesetzes – DSchPflG - hinzuweisen. Danach ist jeder zu Tage kommende archäologische Fund unverzüglich zu melden und die Fundstelle soweit als möglich unverändert zu lassen. Fundgegenstände sind gegen Verlust zu sichern. Der Beginn der Bauarbeiten ist dem **Rheinischen Landesmuseum Trier, Weimarer Allee 1 in 54290 Trier** rechtzeitig anzuzeigen.
3. Berechtigten Forderungen der für **wasserwirtschaftliche Maßnahmen zuständigen Fachbehörde** entsprechend wird der Baulastträger wie folgt verpflichtet:
  - 3.1 Die wasserwirtschaftlich relevanten Maßnahmen sind entsprechend dem planfestgestellten Entwurf im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde auszuführen.
  - 3.2 Die baulichen Anlagen sind im Hinblick auf eine Wiederverwertung geordnet rückzubauen. Art und Menge der anfallenden Massen sind zu ermitteln (z.B. Erdaushub, unbelasteter und belasteter Bauschutt bzw. Straßenaufbruch, Baustellenabfälle sowie schadstoffverunreinigte Massen). Verwertungsmöglichkeiten bzw. zulässige Entsorgungswege sind vor Baubeginn zu klären.

- 3.3 Die Massen sind –soweit die Wiederverwertung dies erfordert- getrennt zu gewinnen und zwischen zu lagern.
- 3.4 Schadstoffhaltige Massen, wie z.B. belasteter Bauschutt, Straßenaufbruch, Baustellenabfälle und kontaminiertes Erdreich, sind auf dichter Fläche oder in dichten Containern niederschlagsgeschützt zwischen zu lagern.
- 3.5 Nicht verwertbare Massen sind im Benehmen mit der Kreisverwaltung Trier-Saarburg einer geeigneten Deponie bzw. Entsorgungsanlage zuzuführen.
- 3.6 Sofern der Baulastträger rückgebaute Massen selbst zu verwerten beabsichtigt, ist der zuständigen Wasserbehörde mitzuteilen, wohin die Massen verbracht werden sollen. Es gilt folgendes zu beachten:

Unbelasteter Bauschutt und unbelasteter Straßenaufbruch dürfen i.d.R. nicht in folgenden Gebieten abgelagert oder eingebaut werden:

- a) festgesetzte oder geplante Wasserschutzgebiete (WSG),
- b) festgesetzte oder geplante Heilquellenschutzgebiete (HSG),
- c) Bereiche zum Schutz der Gewässer nach Landesplanungsrecht,
- d) Überschwemmungsgebiete (ÜSG),
- e) Feuchtgebiete,
- f) Gebiete mit stark wasserwegsamem Untergrund (z.B. Karstgebiete),

sowie in Gebieten, in denen ein Abstand zwischen höchstem Grundwasserspiegel und Planum/Schüttkörperbasis von mind. 1 m nicht gewährleistet ist.

Ausnahmen hiervon können nur nach entsprechender Vorabstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde im Rahmen der Durchführung eines ergänzenden Baurechtsverfahrens zugelassen werden.

- 3.7 Das Lehrgerüst, die Wasserhaltung oder etwaige andere im Rahmen der Bauausführung auf das betreffende Gewässer und dessen Uferregionen einwirkende Vorkehrungen sind jeweils rechtzeitig vor Baubeginn durch den Straßenbaulastträger mit der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen.
- 3.8 Es darf nur Niederschlagswasser eingeleitet werden.
- 3.9 Bei den Steinsicherungsmaßnahmen sind landschaftstypische, wasser- und witterungsbeständige Natursteine kubischer (nicht plattiger) Form in unterschiedlichen Größenordnungen in naturnaher Bauweise ohne Pflasterstruktur sowie ohne Verwendung von Beton oder Mörtel eingebaut werden.
- 3.10 Der Straßenbaulastträger hat in den Ausschreibungsunterlagen darauf hinzuweisen, dass die einschlägigen Bestimmungen über den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen bei der Baustelleneinrichtung und im Baubetrieb zu be-



- achten sind. In seiner Angebotsabgabe hat der Bieter zu erklären, dass ihm die Bestimmungen bekannt sind.
- 3.11 Beginn und Beendigung der wasserwirtschaftlichen Baumaßnahmen sind der zuständigen Wasserbehörde frühzeitig schriftlich anzuzeigen. Eine anstehende VOB-Abnahme wasserwirtschaftlich relevanter Maßnahmen ist mind. 2 Wochen vorher anzuzeigen. Dabei bleibt der zuständigen Wasserbehörde eine von der VOB-Abnahme getrennte Begehung mit dem Straßenbaulastträger vorbehalten.
- 3.12 Die festgestellte Planung sieht für die Dauer der Bauarbeiten im Moselvorland die Herstellung einer Baustraße vor. Es ist erforderlich, vor dem Widerlager der Bahnbrücke den vorhandenen Betriebsweg durch einen temporären Einbau in die Mosel zu verbreitern. Wegen der möglichen Verschlechterung der Wasserstände der Mosel bei Hochwasser durch den geplanten Bau der Baustraße ist von der Bundesanstalt für Gewässerkunde im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde eine Wasserspiegellagenberechnung für den jetzigen und künftigen Zustand zu erstellen. In diesem Gutachten sind Ausgleichmaßnahmen für möglicherweise eintretende Verschlechterungen der Abflusszustände der Mosel bei Hochwasser zu bestimmen und durchzuführen.
- 3.13 Die Ausführungspläne für die geplante Moselbrücke sind vor Ausschreibung der Bauarbeiten in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde zu erstellen. Dies gilt insbesondere für die genauen Festlegungen der Widerlagerstellungen der Brücke.
- 3.14 Durch die Zulassung des Bauvorhabens wird ein Anspruch auf besonderen Hochwasserschutz, Unterhaltungsaufwand oder Ersatz etwaiger Hochwasserschäden gegenüber dem Unterhaltungspflichtigen nicht begründet.
- 3.15 Bei Bauausführung ist darauf zu achten, dass bei erkennbarer Hochwassergefahr im Überschwemmungsgebiet der Mosel gelagerte Baumaterialien und Gegenstände der Baustelleneinrichtung ohne besondere Aufforderung vom Vorhabenträger bzw. auf dessen Veranlassung aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen sind.
- 3.16 Die naturnahe Gestaltung der vorgesehenen Abgrabungsflächen, die naturnahe Ausbildung einschließlich des Umfeldes der geplanten Versickerungsanlagen, des zu verlegenden bzw. auszubauenden falschen Fuchsgrabens sowie des bei ca. Bau-Km 8+350 geplanten Stillgewässers ist rechtzeitig vor Ausschreibung der Bauarbeiten mit der zuständigen Wasserbehörde anhand der noch zu erstellenden Ausführungspläne im Detail festzulegen.
- 3.17 Die Entwässerung der B 51 während der Bauzeit, insbesondere die Anlegung sowie die Bemessung von Schlammfängen zum Schutz der Gewässer vor Feststoffeintrag ist rechtzeitig vor Baubeginn durch den Baulastträger mit der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen.

- 3.18 Die Funktionsfähigkeit aller betroffenen Gewässer ist während des gesamten Bauablaufes sicherzustellen.
- 3.19 Das Baugebiet Roderkamp der Gemeinde Igel ist in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde im Hinblick auf die Abflussverhältnisse vor und nach Bauausführung wasserwirtschaftlich durch Begehung zu überprüfen; erforderlichenfalls sind geeignete wasserwirtschaftliche Maßnahmen zu treffen.
4. In den Gemarkungen Igel und Zewen können sich nach Information durch das **Bundesvermögensamt Trier** noch Überreste ehemaliger „Westwallanlagen“ befinden. Der Straßenbaulastträger hat dafür Sorge zu tragen, dass im Rahmen der Detailplanung für die Bauausführung eine mögliche Betroffenheit solcher Überreste durch die Straßenbaumaßnahme untersucht und ggf. berücksichtigt wird.
5. Im Planbereich werden evtl. durch die Baumaßnahme die NivP 385 und 386/6205 betroffen. Der Straßenbaulastträger verpflichtet sich im Rahmen der Aufstellung der detaillierten Bauausführungsunterlagen eine mögliche Betroffenheit dieser NivP zu prüfen und erforderlichenfalls deren Verlegung beim **Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation** rechtzeitig zu beantragen.
6. Durch die Straßenbaumaßnahme sind Altablagerungen nach dem Altablagerungskataster Rheinland-Pfalz betroffen. Der Forderung des **Fachreferates ZA/4 des Landesbetriebes Straßen und Verkehr (Bodenschutzbehörde)** entsprechend sind bei Inanspruchnahme der Altablagerungsstellen „Igel, Aufm Olkenborn, Reg-Nr. 23507051201“, „Wasserliesch, Oberm mittelsten Graben, Reg-Nr. 23503143204“ und „Trierweiler, Im Oligsberg, Reg-Nr. 23507137224“ durch den Straßenbaulastträger hydro-geologische Gutachten im Benehmen mit der Struktur und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz zu veranlassen.
- Ob und inwieweit vor genannte Altablagerungsstellen in Anspruch genommen, bzw. berührt werden, hat der Straßenbaulastträger im Rahmen der Aufstellung detaillierter Ausführungsunterlagen zu prüfen.
- Bezüglich der Entsorgung (Beseitigung, Verwertung) von überschüssigem Bodenaushub aus dem Bereich der Altablagerung sind die technischen Regeln der LAGA „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Technische Regeln (LAGA M 20)“ sowie § 12 BBodschV, insbesondere im Hinblick auf die Überschreitung der Z 0-Werte bzw. Z 1.2-Werte der LAGA, zu beachten. Die Tiefbauarbeiten sind daher durch einen Sachverständigen zu begleiten und zu dokumentieren.
- Die Veränderungen der Ablagerungen in Kubatur oder Lage sind in entsprechenden Plänen festzuhalten, die der Bodenschutzbehörde nach Abschluss der Arbeiten zur Fortschreibung des Verdachtsflächen- und Altlastenkatasters zu übersenden sind.

Denn  
och

Sollten über die vor genannten Altablagerungsflächen im Rahmen der Straßenbau-  
maßnahme weitere, bislang nicht bekannte Kontaminationen auftreten, ist die Boden-  
schutzbehörde erneut zu beteiligen.

7. Der Straßenbaulastträger hat den nachfolgenden Forderungen des **Wasser- und Schiffahrtsamtes Trier** Rechnung zu tragen:
  - 7.1 Soweit die Moselschutzkommission Mindestanforderungen für das geplante Mo-  
selbauwerk ausspricht, sind diese bei der Erstellung der Detailplanung zu be-  
rücksichtigen. Die Unterlagen zur Detailprüfung der Moselbrücke sind der Mo-  
selschutzkommission rechtzeitig vor Bauausführung zur Verfügung zu stellen.
  - 7.2 Die Pfeilerstellung der Moselbrücke hat im Rahmen der Ausführungsplanung in  
Abstimmung mit dem Wasser- und Schiffahrtsamt Trier zu erfolgen. Dabei sind  
dessen Anforderungen an die Ausbildung der Pfeiler zu berücksichtigen.
  - 7.3 Die Moselbrücke ist einer radartechnischen Begutachtung der Fachstelle der  
Wasser- und Schiffahrtsverwaltung für Verkehrstechniken in Koblenz zu unter-  
ziehen. Der Straßenbaulastträger hat die Ergebnisse des Gutachtens im Rah-  
men der Erstellung der Ausführungsunterlagen zu berücksichtigen.
  - 7.4 Nach erfolgter Ausschreibung hat der Straßenbaulastträger dem Wasser- und  
Schiffahrtsamt Trier eine ausführliche Baubeschreibung mit Zeitplan vorzulegen  
und den Beginn und das Ende der Bauarbeiten sowie etwaige Planungsände-  
rungen rechtzeitig mitzuteilen.
  - 7.5 Der Straßenbaulastträger hat dafür Sorge zu tragen, dass es auf der Wasser-  
straße nicht zu Beeinträchtigungen durch das Brückenbauwerk kommt, welche  
nicht durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden können. Andernfalls kann  
vom Vorhabenträger die Herstellung des ursprünglichen Zustandes verlangt  
werden.
  - 7.6 Der Einsatz von schwimmenden Fahrzeugen und Geräten während der Bauzeit,  
sowie alle sonstigen Maßnahmen, die möglicherweise den Schiffsverkehr vorü-  
bergehend beeinträchtigen, bedürfen in jedem Fall der vorherigen Genehmigung  
des Wasser- und Schiffahrtsamtes Trier.
  - 7.7 Die ggf. bei den Arbeiten über der Wasserstraße eingesetzten Kräne oder ähnli-  
chen Geräte dürfen beim Herannahen und Passieren von Schiffen und schwim-  
menden Fahrzeugen ihre Lasten nicht über der Wasserstraße ausschwenken.
  - 7.8 Beim Schweißen und Abbrennen von Eisenteilen ist unter der Arbeitsstelle eine  
Abdeckung als Schutz für die Schifffahrt gegen Funken und herabfallende Ge-  
genstände anzubringen. Diese Arbeiten sind bei Annäherung und Passieren von  
Tankschiffen einzustellen.

- 7.9 Geraten während der Bauzeit Bauteile, Geräte oder ähnliches in das Flussbett, ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Trier unverzüglich zu unterrichten. Die Beseitigung der Gegenstände erfolgt auf Kosten des Vorhabenträgers.
- 7.10 Die Nachtbeleuchtung der Baustelle durch den Baulastträger ist so einzurichten, dass eine Blendung der Schifffahrt, die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen und Wasserreflexionen ausgeschlossen werden können.
- 7.11 Die zur Verkehrssicherung während der Bauarbeiten erforderliche Aufstellung von Schifffahrtszeichen, Auslegung von Fahrrinntonnen und/oder Wahrschauflößen sowie die Einrichtung eines Wahrschaudienstes hat auf Weisung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Trier auf Kosten des Vorhabenträgers zu erfolgen.
- 7.12 Der Straßenbaulastträger hat bei Hochwasser- und Eisgefahr im Überschwemmungsgebiet gelagerte bewegliche Sachen gegen Abtreiben zu sichern oder insbesondere, wenn die Gefahr eines Eintreibens in die Wasserstraße besteht, aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.
- 7.13 Alle durch die Bau- und Montagearbeiten bedingten und für die Schifffahrt wichtigen Hinweise sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt Trier durch den Baulastträger zur Bekanntgabe an die Moselschifffahrt mind. 15 Tage vorher mitzuteilen.
- 7.14 Bei der Herstellung der befristeten Baustraße ist die temporäre Verbreiterung des Betriebsweges im Bereich des Widerlagers der Bahnbrücke so vorzunehmen, dass hierdurch keine Anhebung bzw. Aufstau des Wasserspiegels im Brückenbereich erfolgt. Ein entsprechender Nachweis ist vom Straßenbaulastträger im Rahmen der Detailplanung zu erbringen. Nach Abschluss der Baumaßnahme sind die erfolgten Einschüttungen wieder zurückzubauen.
- 7.15 Durch die Veränderungen der hydraulischen Gegebenheiten in den Abgrabungsbereichen ist seitens des Baulastträgers sicherzustellen, dass der für die Schifffahrt erforderliche Zustand der Bundeswasserstraße und die Sicherheit und die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt werden; erforderlichenfalls ist dies durch ein entsprechendes hydraulisches Gutachten nachzuweisen.
- 7.16 Die wasserwirtschaftlichen Ausgleichsmaßnahmen haben in der zwischen dem Straßenbaulastträger, der SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz sowie dem Wasser- und Schifffahrtsamt Trier abgestimmten Weise zu erfolgen.
- 7.17 Durch die wasserwirtschaftliche Ausgleichsfläche ist eine Verlegung des parallel zur Mosel geführten Betriebsweges der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erforderlich. Der Straßenbaulastträger hat diesen Weg entsprechend der lfd. Nr. 4

des Bauwerksverzeichnisses geeignet für ein Befahren mit Schwerlastverkehr (SLW 30) wieder herzustellen.

- 7.18 Im Bereich der durch den Neubau in Anspruch genommenen Flächen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bestehen verschiedene durch privatrechtliche Nutzungs-/Gestattungsverträge und öffentlich-rechtliche strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigungen geregelte Anlagen bzw. Nutzungen. Beeinträchtigungen bei der Ausübung der Nutzungen/Genehmigungen, insbesondere in der Ausbauphase, sind durch den Vorhabenträger auszugleichen. Der Straßenbaulastträger hat deshalb rechtzeitig vor Baubeginn entsprechende Vereinbarungen mit den Nutzungs- Gestattungsunternehmern abzuschließen.
- 7.19 Die vorübergehende Inanspruchnahme des Betriebsweges der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung am linken und rechten Moselufer während der Bauphase (zum Transport von Baumaschinen, Baumaterial, etc.) ist seitens des Baulastträgers rechtzeitig vor Baubeginn durch Vertrag oder Vereinbarung zu regeln. Dabei ist eine durchgehende Benutzung des Betriebsweges durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu gewährleisten.
- 7.20 Alle während der Bauzeit in Anspruch genommenen, im Eigentum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung befindlichen Flurstücke sind durch den Straßenbaulastträger nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.
- 7.21 Nach Baufertigstellung ist entlang der in Anspruch genommenen Wegeabschnitte eine Grenzherstellung der Eigentumsgrenzen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auf Kosten des Vorhabenträgers durchzuführen. Hierbei sind bei der Bauausführung beseitigte, beschädigte oder überschüttete Grenzpunkte sowie Schifffahrtszeichen und sonstige Festpunkte (Hektometerpunkte, Polygonpunkte, Kabelsteine) wieder herzustellen. Diesbezüglich ist vor Ausführung der notwendigen Arbeiten das Wasser- und Schifffahrtsamt Trier rechtzeitig zu beteiligen.
- 7.22 Soweit Flächen aufgrund der Straßenbaumaßnahme neu auf die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung übergehen, sind diese auf Veranlassung des Straßenbaulastträgers in der Schlussvermessung durch einen ÖbVI zu erfassen. Gleiches gilt für die beim Neubau in, an und über der Bundeswasserstraße Mosel errichteten Bauwerke und Anlagen. Die Vermessungsergebnisse sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt Trier zur Fortführung der Bundeswasserstraßenkarte und der Festpunktdateien zu übergeben.
8. Das **Eisenbahn-Bundesamt** hat nachfolgende Forderungen gestellt, die vom Straßenbaulastträger zu berücksichtigen sind:
- 8.1 Für die Durchpressung unter der Bahnstrecke 3140 Ehrang-Igel ist zwischen dem Baulastträger und dem Eisenbahn-Bundesamt eine Kreuzungsvereinbarung

nach § 5 EkrG sowie ein Baudurchführungsvertrag abzuschließen. Die weitere rechtliche Sicherung des Durchlasses ist in einem Gestattungsvertrag zwischen den genannten Vertragsparteien zu regeln.

- 8.2 Der Straßenbaulastträger hat bei der baulichen Durchführung der Maßnahme dafür Sorge zu tragen, dass der Eisenbahnverkehr nicht behindert und gefährdet wird.
  - 8.3 Die Moselvorlandbrücke, insbesondere deren Pfeiler, sind nach den anerkannten Regeln der Technik und den geltenden Vorschriften und Richtlinien zu konstruieren und dimensionieren. Bezüglich der Pfeilerabstände wird auf die Auflagenregelung Nr. 1.d) der DB Netz AG verwiesen.
  - 8.4 Der Straßenbaulastträger hat das Eisenbahn-Bundesamt vor Bauausführung zu beteiligen, damit insbesondere bei der weiteren Detailplanung des Brückenbauwerkes mögliche Änderungen aus dem zukünftigen Bundesverkehrswegeplanes rechtzeitig berücksichtigt werden können.
9. Einer Anregung der **Oberen Landespflegebehörde (SGD Nord)** folgend bildet der Straßenbaulastträger nach vorheriger Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden die im Verfahren vorgesehene Grünbrücke in Anlehnung an den Entwurf des „Leitfadens für die Anlage von Tierquerungshilfen an Straßen“ der FGSV aus.
10. Der raumordnerische Entscheid vom 09.02.1995 (verlängert am 15.04.03) bestätigt die Möglichkeit der Kiesausbeute entsprechend der Wertigkeit dieses Rohstoffes im Bereich der Aufständigung der Straße. Eine Auskiesung kann aufgrund der Aufständigung grundsätzlich auch nach Durchführung der Straßenbaumaßnahme erfolgen. Soweit allerdings im Bereich dieser regionalplanerisch ausgewiesenen Vorrangfläche für die Rohstoffgewinnung vom Planungsträger verschiedene weitere Maßnahmen, insbesondere landespflegerischer Art (z.B. die Anlage von Stillgewässern) vorgesehen sind, ist der Forderung der **Oberen Landesplanungsbehörde (SGD Nord)** entsprechend bereits eine Auskiesung vor Bauausführung (z.B. durch Eigentumserwerb der entsprechenden Flächen durch den Straßenbaulastträger) sicherzustellen.
11. Im Hinblick auf die Belange des **Zentralreferates Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz – Fischerei- (SGD Nord)** hat der Straßenbaulastträger auf eine besondere Umsicht und Rücksichtnahme bei Arbeiten im Bereich der tangierten Gewässer zu achten. Der Eintrag von Feinsubstrat in die Gewässer ist weitestgehend zu minimieren. Vor Baubeginn sind die Fischerei- bzw. Fischereiausübungsberechtigten rechtzeitig zu informieren.
12. Soweit in den Planunterlagen von der Aufschüttung von Lärmschutzwällen beiderseits der Neubaustrecke die Rede ist, handelt es sich hierbei lediglich um die Herstellung von Erdwällen aus Bodenüberschussmassen. Da Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen dieser Straßenbaumaßnahme nicht anfallen (vgl. hierzu Erläuterungen zur Lärmsitua-

tion in Abschnitt V dieses Beschlusses), können vor genannte Erdwälle, die zwar eine lärmindernde Wirkung haben, dem Straßenbaulastträger nicht als gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutzmaßnahme in Form von Lärmschutzwällen auferlegt werden. Soweit daher in den Planunterlagen diese Erdwälle als „Lärmschutzwälle“ bezeichnet sind, handelt es sich nicht um eine Verpflichtung zur Herstellung von Lärmschutzwällen.

13. Herr **Robert Becker** aus Bad Honnef hat im Anhörungsverfahren die Gesamtübernahme des Grundstücks Parz. 285, Flur 16 der Gemarkung Zewen gefordert. Da die nach der straßenbaubedingt vorgesehenen Inanspruchnahme verbleibende Restfläche nicht mehr wirtschaftlich genutzt werden kann, wird der Straßenbaulastträger verpflichtet, das v.g. Grundstück in seiner Gesamtheit zu erwerben, sofern dies im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen von Herrn Becker nach wie vor gewünscht wird.
14. Frau **Anneliese Eller** aus Oppenheim hat im Anhörungsverfahren als Miterbin von Frau Katharina Blasius die Gesamtübernahme der Grundstücke Parz. Nrn. 345/61 und 488/57, beide Flur 5 der Gemarkung Zewen gefordert. Da die nach der straßenbaubedingt vorgesehenen Inanspruchnahme verbleibenden Restflächen nicht mehr wirtschaftlich genutzt werden können, wird der Straßenbaulastträger verpflichtet, die beiden v.g. Grundstücke in ihrer Gesamtheit zu erwerben, sofern dies im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen sowohl von Frau Eller als auch von den Miteigentümern nach wie vor gewünscht wird.
15. Auf die ursprünglich in den Planunterlagen vorgesehene vorübergehende Inanspruchnahme der im Eigentum von Frau **Anne-Rose Fusenig** aus Moers stehenden Grundstücke Parz. Nrn. 36, 277/34 und 276/33, beide Flur 17 der Gemarkung Zewen wird verzichtet. Die uneingeschränkte Erreichbarkeit der v.g. Grundstücke während der Bauzeit ist zu gewährleisten.
16. Aufgrund berechtigter Forderungen von **Robert und Ruth Ferring** wird der Straßenbaulastträger wie folgt verpflichtet:
  - Das Grundstück Parz. Nr. 519/305, Flur 16 der Gemarkung Zewen wird für die Maßnahme EG 7.2 (Anlage von Magerwiesen) benötigt. Dessen ungeachtet kann die von Herrn Ferring dort angelegte Obstbaumpflanzung auf der Fläche verbleiben und bei Beachtung entsprechender Auflagen weiter genutzt werden, sofern dadurch die Zielsetzungen der landespflegerischen Maßnahme nicht gefährdet werden. Der Umfang der künftig möglichen Nutzung ist rechtzeitig vor Baubeginn mit Herrn Ferring in einer schriftlichen Vereinbarung festzuhalten.
  - Die Parz. Nr. 523/335, Flur 16 der Gemarkung Zewen wird teilweise für die Realisierung der landespflegerischen Maßnahme N 1.4 benötigt. Einem entsprechenden Vorschlag von Herrn Ferring folgend ist im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen seitens des Baulastträgers zu prüfen, ob die

verbleibende Restfläche zur Erweiterung der Maßnahme N 1.4 genutzt und im Gegenzug auf eine andere Teilfläche des Betroffenen verzichtet werden kann.

- Die Detailplanung der Waldrandunterpflanzung (WR-Maßnahmen) ist in Abstimmung mit dem zuständigen Forstamt bzw. den entsprechenden Eigentümern der Flächen durchzuführen.
  - Die Flurstücke Gemarkung Zewen Flur 20, Nr. 93/3 und 123/4 sowie Gemarkung Igel Flur 4, Nr. 20, 21 und 22 werden für die Maßnahme C1 (Neuanlage von Laubwald) benötigt. Die Flächen können im Eigentum der jeweiligen Grundstückseigentümer verbleiben, sofern die dauerhafte Sicherstellung der landespflegerischen Maßnahme z.B. durch die Eintragung einer entsprechenden Grunddienstbarkeit gewährleistet wird.
17. Im Bereich der im Eigentum von **Herr Heintz** aus Igel-Liersberg stehenden Grundstücke sind diverse landespflegerische Maßnahmen vorgesehen. Herr Heintz ist als Vollerwerbslandwirt auf die weitere Nutzung dieser Grundstücke nach eigener Einschätzung zur Sicherung der Existenz seines landwirtschaftlichen Betriebes angewiesen. Im Rahmen der Bauausführungsplanung ist daher die Lage, Ausbildung und Unterhaltung der einzelnen Maßnahmen mit Herrn Heintz unter Berücksichtigung landespflegerischer und betriebswirtschaftlicher Aspekte abzustimmen und den Belangen von Herrn Heintz so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Wesentliche Änderungen gegenüber der offen gelegten Planung sind darüber hinaus mit der Oberen Landespflegebehörde abzustimmen. Für den Fall, dass mit Herrn Heintz oder der Oberen Landespflegebehörde keine Einigung erzielt werden kann, bleibt eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.
18. Durch das Straßenbauvorhaben wird der landwirtschaftliche Betrieb von **Herrn Erwin Ries** aus Langsur in seiner Existenzfähigkeit betroffen. Der Straßenbaulastträger wird daher wie folgt verpflichtet:
- Der Beginn der Baumaßnahmen ist Herrn Ries möglichst frühzeitig mitzuteilen, damit dieser seine betrieblichen Abläufe darauf einstellen kann.
  - Soweit von Herrn Ries bewirtschaftete Flächen für die Durchführung landschaftspflegerischer Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen werden sollen, ist zu prüfen, ob diese Maßnahmen auf anderen Flächen durchgeführt werden können, die freihändig erworben werden können. In diesem Fall ist in Abstimmung mit der Oberen Landespflegebehörde eine Umplanung vorzunehmen und auf die Inanspruchnahme der von Herrn Ries bewirtschafteten Flächen zu verzichten.
  - Soweit eine Inanspruchnahme von Flächen, die von Herrn Ries bewirtschaftet werden, unverzichtbar ist, hat eine Entschädigung in erster Linie durch die Gestellung von verfügbarem Ersatzland in Absprache mit Herrn Ries zu erfolgen.



- Soweit danach die Gefährdung der Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes noch nicht ausgeräumt ist, wird der Straßenbaulastträger verpflichtet, Herrn Ries bei der Umstellung der Bewirtschaftungsgrundlagen zu unterstützen; dies kann z.B. in der Weise erfolgen, dass Herr Ries im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften mit der Pflege von landschaftspflegerischen Maßnahmen beauftragt wird, wenn er im Zuge der dazu notwendigen Ausschreibungen und Auftragsvergaben zum Zuge kommen sollte.
- Im Übrigen bleiben die weiteren Vorgaben des Entschädigungsrechts unberührt. Auf die weiteren Ausführungen in Abschnitt 5 zu dem Einwand von Herrn Ries (siehe Seite 120 wird ergänzend hingewiesen.

## **4. Entscheidung über die Einwendungen**

### **4.1 Einwendungen, bei denen kein weiterer Erläuterungsbedarf besteht**

Die Einwendungen und Forderungen der nachfolgend aufgeführten Beteiligten konnten zum Teil durch die erklärende Stellungnahme der Straßenbaudienststelle im Rahmen des Anhörungsverfahrens ohne über den Plan hinausgehende Regelungen ausgeräumt werden. Im übrigen aber ist den Einwendungen und Forderungen durch die Festlegungen in den festgestellten Unterlagen sowie durch die Aufnahme entsprechender Verpflichtungen in den Abschnitten 2 und 3 dieses Beschlusses Rechnung getragen worden, so dass sie als ausgeräumt und erledigt angesehen werden.

1. Bundesvermögensamt Trier, Moltkestr. 15 in 54292 Trier (Schreiben vom 18.07.2003 )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 4)
2. DB Netz AG, NL Mitte, Immobilienmanagement, Pfarrer-Perabo-Straße 4 in 60326 Frankfurt (M) (Schreiben vom 02.06.2004, Az N.F-MI-L 4.Sa PFV 012/2004 )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 1)
3. Eisenbahn-Bundesamt, Außenst. Frankfurt/Saarbrücken, Grülingsstr. 4 in 66113 Saarbrücken (Schreiben vom 17.06.2003, Az 55160-03-1263, vom 13.02.2004, Az 55170-04-1904 b und vom 25.5.2004, Az.: 55160-03-12/62)  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 8)
4. Kreisverwaltung Trier-Saarburg, Kreiseigenes Bauwesen, Willy-Brandt-Platz 1 in 54290 Trier (Schreiben vom 30.07.2003 )
5. Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Mosel (ehem. Kulturamt Trier), Dienstsitz Trier, Tessenowstr. 6 in 54295 Trier (Schreiben vom 23.06.2003GA03-810 )
6. Landesamt für Geologie und Bergbau, Emy-Roeder-Str. 5 in 55129 Mainz (Schreiben vom 07.07.2003, Az 3240-0796-03 Pop/pb )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 10)
7. Landesamt für Vermessung u. Geobasisinformation, Ferdinand-Sauerbruch-Str. 15 in 56073 Koblenz (Schreiben vom 23.06.2003, Az 26 121/4.50 )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 5)
8. Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz, ZA/4, Kastorhof 2 in 56068 Koblenz (Schreiben vom 25.05.2003, Az BSG Tr ZA/42 )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 6)
9. Moselkommission, Sekretariat, Franz-Ludwig-Straße 21 in 54290 Trier (Schreiben vom 28.01.2004 )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 7)
10. Planungsgemeinschaft Region Trier, Willy-Brandt-Platz 3 in 54290 Trier (Schreiben vom 27.06.2003 )
11. Rheinisches Landesmuseum Trier, Weimarer Allee 1 in 54290 Trier (Schreiben vom 25.07.2003, Az OA/Lö/Ku)  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 2)
12. Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Stresemannstr. 3-5 in 56068 Koblenz (Schreiben vom 29.07.2003, Az 41-00 Tr und vom 19.11.2003, Az 426-11 235 )  
(siehe hierzu auch Auflagen in Abschnitt 3, Ziffern 3, 9, 10 und 11)
13. Wasser- und Schifffahrtsamt Trier, Pacellufer 16 in 54290 Trier (Schreiben vom 29.07.20033-213.2-PfS 32 )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 7)
14. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Brucknerstr. 2 in 55127 Mainz (Schreiben vom 07.11.2003, Az M/T1-213-2-RPf/88 )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 7)
15. Ortsgemeinde Langsur d.d. VGV Trier-Land, Gartenfeldstr. 12 in 54295 Trier (Schreiben vom 07.08.2003 )
16. Ortsgemeinde Trierweiler d.d. VGV Trier-Land, Gartenfeldstr. 12 in 54295 Trier (Schreiben vom 06.10.2003 )
17. Ortsgemeinde Wasserliesch, d.d. Verbandsgemeindeverwaltung Konz, Am Markt 11 in 54329 Konz (Schreiben vom 22.07.2003 )
18. Verbandsgemeinde Konz, Am Markt 11 in 54329 Konz (Schreiben vom 18.06.2003 )
19. Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienstst. Trier, Gartenfeldstr. 12a in 54295 Trier (Schreiben vom 15.07.2003, Az Ref. 14 Ku/ol )

20. Landesjagdverband Rheinland-Pfalz E.V., Fasanerie in 55457 Gensingen (Schreiben vom 22.07.2003 )
21. Landesverband Rheinland-Pfalz der Deutschen Gebirgs- u. Wandervereine, Fröbelstr. 24 in 67433 Neustadt a.d.W. (Schreiben vom 29.07.2003 )
22. DB Netz AG, NL Mitte, Pfarrer-Perabo-Platz 4 in 60326 Frankfurt a.M. (Schreiben vom 25.07.2003, Az N-MI-F 4, Sa )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 1)
23. DB Telematik GmbH, Am Hauptbahnhof 4 in 66111 Saarbrücken (Schreiben vom 08.07.2003, Az 501 141 416 und vom 02.03.2004, Az BASA-Netz )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 1)
24. Deutsche Telekom AG, Technik Niederlassung, Am Ellenbusch 18-20 in 52355 Düren (Schreiben vom 21.07.2003, Az BBN 30, Rudolf Mares )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 1)
25. PLEdoc GmbH, Netzverwaltung, Fremdplanungsbearbeitung, Kallenbergstr. 5 in 45141 Essen (Schreiben vom 23.06.2003 und vom 22.05.2004, Az PB\_9062 )
26. RWE Transportnetz Strom, Kampstr. 49 in 44137 Dortmund (Schreiben der RWE Net AG vom 03.07.2003, Az NT-LP/2326/Mu/30.622 und Schreiben vom 28.5.2004, Az.: ETEN-LB\2326\Mu\40.590\Lw)  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 1)
27. RWE Net AG (Trier), Eurener Str. 33 in 54294 Trier (Schreiben vom 17.07.2003 )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 1)
28. Stadtwerke Trier GmbH, Ostallee 7-13 in 54290 Trier (Schreiben vom 08.07.2003 )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 1)
29. Verbandsgemeindewerke Konz, Am Markt 11 in 54329 Konz (Schreiben vom 07.07.2003, Az Abt. 6 )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 1)
30. Verbandsgemeindewerke Trier-Land, Gartenfeldstr. 12 in 54295 Trier (Schreiben vom 24.07.2003, Az Werke Ni/CH )  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 1)
31. Becker, Robert, Erzstr. 9, 53604 Bad Honnef (E-Mail vom 26.07.2003)  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 13)
32. Eller, Anneliese, Bädegasse 58 in 55276 Oppenheim (Schreiben vom 24.07.2003)  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 14)
33. Fusenig, Anne-Rose, Hochemmericherstr. 160 in 47441 Moers (Schreiben vom 15.07.2003)  
(siehe hierzu auch Auflage in Abschnitt 3, Ziffer 15)
34. Fusenig, Reinhard, Hochemmericherstr. 160 in 47441 Moers (Schreiben vom 15.07.2003 )

Soweit den ursprünglich erhobenen Anregungen, Bedenken und Forderungen verschiedener der v.g. Beteiligten durch den Straßenbaulasträger nicht in vollem Umfang entsprochen wurde, waren sie über diesen Umstand vor dem Erörterungstermin am 2.6.2004 informiert worden. So wurde den Einladungen zum Erörterungstermin eine Stellungnahme des LSV Trier beigelegt, in der diese Absichten klar dargelegt und begründet wurden.

Die Planfeststellungsbehörde hat jede der vorgetragenen Anregungen, Einwendungen und Forderungen und die Entgegnungen des LSV Trier sachlich und rechtlich überprüft und schließt sich danach im Ergebnis den Ausführungen des LSV Trier an. Soweit daher dem Vorbringen der v.g. Beteiligten nicht in vollem Umfang entsprochen wurde und diese in dem Erörterungstermin trotz ausdrücklicher Einladung und Übersendung der Stellungnahme des LSV Trier nicht vertreten waren, unterstellt die Planfeststellungsbehörde, dass an den nicht entsprochenen Anregungen und Forderungen nicht weiter festgehalten wird und mit den Ausführungen des LSV Trier letztlich Einverständnis besteht. Weitergehende Ausführungen zu diesen Punkten sind danach entbehrlich.

#### 4.2 Einwendungen, die ins Entschädigungsverfahren verwiesen werden

Die Einwendungen und Forderungen der nachfolgend aufgeführten Beteiligten betreffen Fragen der Entschädigung, die aufgrund der straßengesetzlichen Vorschriften in diesem Planfeststellungsverfahren nicht geregelt werden können. Auf die Begründung in Abschnitt 5 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

1. Görrissen, Elisabeth, Alte Berner Str. 17 in 22147 Hamburg (Schreiben vom 22.07.2003)
2. Jullien, Günter, Alpenblickstr. 20 in 82383 Hohenpeißenberg (Schreiben vom 26.06.2003)
3. Müller, Astrid, Kanzelstr. 5 in 54294 Trier-Zewen (Schreiben vom 15.07.2003)

#### 4.3 Einwendungen von Grundstückseigentümern, die unter Hinweis auf die Planungsrechtfertigung zurückgewiesen werden

Die Einwendungen und Forderungen der nachstehend aufgeführten Grundstückseigentümer konnten keinen Erfolg haben und werden zurückgewiesen.

Die aufgeführten Einsprecher sind durch die vorliegende Planung grundstücksbetreffen; sie haben jedoch keine Einwendungen erhoben, die sich auf ihre konkrete Grundstücksbetroffenheiten beziehen. Es wird daher auf eine individuelle Darstellung und auf eine Einzelbegründung der Notwendigkeit der jeweiligen Inanspruchnahmen verzichtet, da sich diese auch aus den festgestellten Planunterlagen ergibt (siehe insbesondere Abschnitt 1, Ziffern 1.6.9 bis 1.6.15, 1.6.41 bis 1.6.56 und 1.7.16).

Die erhobenen Einwendungen setzen sich mit der Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens generell und den dadurch hervorgerufenen nachteiligen Auswirkungen auf andere Belange auseinander. Damit entsprechen sie thematisch den von einer Vielzahl anderer Einsprecher vorgetragenen Einwendungen.

Um ständige Wiederholungen zu vermeiden und die Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Abwägungsentscheidung im Planfeststellungsbeschluss zu gewährleisten, hat die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen nach Themenschwerpunkten zusammengefasst und jeweils im unmittelbaren Zusammenhang mit den Darstellungen zur Zulässigkeit und Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens unter Abwägung der entgegenstehenden Belange im nachfolgenden Abschnitt 5 abgearbeitet.

Im Ergebnis konnten die Einwendungen der nachfolgend genannten Einsprecher keinen Erfolg haben und werden daher unter Hinweis auf die umfangreichen „Erläuterungen zur Notwendigkeit der festgestellten Planung“ in Abschnitt 5 des Planfeststellungsbeschlusses zurückgewiesen.

1. Bach, Els., Am Roderkamp 4 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003)
2. Bach, Josef, Am Roderkamp 4 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003)
3. Barth, Alfred, Zur First 4 in 54311 Trierweiler (Schreiben vom 26.07.2003)
4. Bürgerinitiative Nein zum Moselaufstieg e.V., z. Hd. Herrn Peter Morandini, Amselweg 17 in 54294 Trier (Schreiben vom 24.07.2003)
5. Kalt, Thomas, Am Gänsacker 27 in 54298 Igel (Schreiben vom 25.07.2003)
6. Konrath, Margaretha, Römerstr. 7 in 54298 Igel (Schreiben vom 25.07.2003, vertreten durch Frau Irene Schwenk, Römerstr. 7 in 54298 Igel)

7. Mertesdorf, Albert, Auf Sperbel 3 in 54294 Trier-Zewen (Schreiben vom 10.07.2003)
8. Mertesdorf, Marianne, Wasserbilliger Str. 73 in 54294 Trier (Schreiben vom 26.07.2003)
9. Rosswinkel, Katharina, Trierer Str. 31 in 54298 Igel (Schreiben vom 24.07.2003)
10. Schwenk, Irene, Römerstr. 7 in 54298 Igel (Schreiben vom 25.07.2003)
11. Schwenk, Johanna, Echternacherstr. 11 in 54294 Trier (Schreiben vom 25.07.2003)
12. Straßen, Werner, Secundinierstr. 3 in 54298 Igel (Schreiben vom 23.07.2003)
13. Weber, Dorothea, Keltenstr. 3 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003)

#### **4.4 Einwendungen von Grundstückseigentümern, die individuell behandelt werden**

Die nachstehend aufgeführten Einsprecher sind ebenfalls durch die vorliegende Planung grundstücksbetreffen; sie haben Einwendungen erhoben, die individuell begründet sind und die sich auch auf ihre konkrete Grundstücksbetroffenheiten beziehen. Die Einwendungen werden unter Hinweis auf die entsprechenden Ausführungen in Abschnitt 5 zurück gewiesen:

1. Bach, Ingbert, In der Acht 17 in 54308 Langsur (Schreiben vom 27.07.2003)
2. Bach, Irma, Im Biest 7 in 54294 Trier (Schreiben vom 29.07.2003)
3. Bach, Rainer, Bergstr. 3 in 54329 Konz-Könen (Schreiben vom 29.07.2003)
4. Beck, Irma, Langfuhrstr. 4 in 54317 Kasel (Schreiben vom 26.07.2003), vertreten durch Herrn RA Helmut P. Beck, Vordere Sterngasse 12 in 90402 Nürnberg
5. Bösen, Gabi, Römerstr. 9 in 54298 Igel (Schreiben vom 29.07.2003)
6. Bösen, Rainer, Römerstr. 9 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 und 29.07.2003)
7. Both, Renate, Im Biest 2b in 54294 Trier (Schreiben vom 10.07.2003)
8. Classen, Maria, Zur First 3 in 54311 Trierweiler-Fusenich (Schreiben vom 27.07.2003)
9. Erbgemeinschaft Schneider, z. Hd. Herrn Walter Funk, Turmstr. 61 in 54294 Trier (Schreiben vom 28.07.2003)
10. Ferring, Robert, Im Biest 6 in 54294 Trier (Schreiben vom 26.07.2003)  
(vgl. auch Auflagenregelung Nr. 16 in Abschnitt 3 dieses Beschlusses)
11. Ferring, Ruth, Kantstr. 11 in 54294 Trier (Schreiben vom 14.07.2003, vertreten durch Robert Ferring, Im Biest 6 in 54294)Trier  
(vgl. auch Auflagenregelung Nr. 16 in Abschnitt 3 dieses Beschlusses)
12. Giwer, Peter, Neudorfstr. 24 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 10.07.2003)
13. Gorges, Gertrud Anna Margareta, Sickingenstr. 22 in 54296 Trier (Schreiben vom 28.07.2003)
14. Gorges, Dr. Karl-Heinz, Sickingenstr. 22 in 54296 Trier (Schreiben vom 15.07.2003 und 22.07.2003)
15. Grundhöfer, Klara, Janzstr. 1 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003)
16. Grundstücksgemeinschaft Becker, Trierer Str. 37 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003, vertreten durch Frau Maria Becker, Kapellenstr. 11 in 54316 Lampaden)
17. Grundstücksverwaltungsgesellschaft Gebr. Wacht GbR, Saarburger Str. 37/39 in 54329 Konz-Könen (Schreiben vom 16.07.2003, Az Häckmanns )
18. Heintz, Bernhard, Mühlenstr. 37 in 54298 Igel-Liersberg (Schreiben vom 07.07.2003)  
(vgl. auch Auflagenregelung Nr. 17 in Abschnitt 3 dieses Beschlusses)
19. Hettinger, Apollonia, Zum Mühlenbach 19 in 54311 Trierweiler (Schreiben vom 03.07.2003)
20. Hettinger, Leonard, Zum Mühlenbach 19 in 54311 Trierweiler (Schreiben vom 03.07.2003)
21. Hölzemer, Winfried, Raiffeisenstr. 29 in 54294 Trier (Schreiben vom 27.06.2003 )
22. Joh. Wacht GmbH & Co. KG, Saarburger Str. 37/39 in 54329 Konz-Könen (Schreiben vom 16.07.2003 und vom 17.07.2003, Az Häckmanns )
23. Juny, Christiane, Am Gänsacker 37 in 54298 Igel (Schreiben vom 22.07.2003)
24. Juny, Johann, Am Gänsacker 37 in 54298 Igel (Schreiben vom 22.07.2003)
25. Kirsch, Paul, Erbgemeinschaft, Gartenstr. 17 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 28.07.2003)

26. Knauf, Heinrich, Kettenstr. 16 in 54294 Trier (Schreiben vom 25.07.2003)
27. Knauf, Reinhilde, Kettenstr. 16 in 54294 Trier (Schreiben vom 25.07.2003), vertreten durch Herr Heinrich Knauf, Kettenstr. 16 in 54294 Trier
28. Koster, Anne, Heidelbergerstr. 14 in 80804 München (Schreiben vom 27.07.2003)
29. Kuhn, Heinrich, Herresthal 24 in 54294 Trier (Schreiben vom 25.07.2003)
30. Mertesdorf, Walter, Wasserbilliger Str. 73 in 54294 Trier (Schreiben vom 25.07.2003)
31. Monzel, Martin, Fröbelstr.9 in 54294 Trier (Schreiben vom 24.07.2003)
32. Monzel, Ursula, Fröbelstr.9 in 54294 Trier (Schreiben vom 24.07.2003)
33. Müller, Karin, Kirchenstr. 18 in 54294 Trier-Zewen (Schreiben vom 25.07.2003)
34. Ries, Erwin, Bergstr. 19 in 54308 Langsur (Schreiben vom 25.07.2003)
35. Schwarz, Karola, Neurott 7/1 in 74931 Lobbach (Schreiben vom 05.09.2003 )
36. Tressel, Klaus, Am Roderkamp 11 in 54298 Igel (Schreiben vom 15.07.2003)
37. Tressel, Marianne, Am Roderkamp 11 in 54298 Igel (Schreiben vom 15.07.2003)
38. Wahlen, Günter, Echternacherstr. 2a in 54294 Trier-Zewen (Schreiben vom 27.07.2003)

#### **4.5 Einwendungen von sonstigen Einsprechern, die unter Hinweis auf die Planungsrechtfertigung zurückgewiesen werden**

Die Einwendungen und Forderungen der nachstehend aufgeführten Einsprecher konnten keinen Erfolg haben und werden zurückgewiesen.

Die aufgeführten Einsprecher sind durch die vorliegende Planung **nicht** grundstücksbetroffen. Die erhobenen Einwendungen setzen sich mit der Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens generell und den dadurch hervorgerufenen nachteiligen Auswirkungen auf andere Belange auseinander. Damit entsprechen sie thematisch den von einer Vielzahl anderer Einsprecher vorgetragenen Einwendungen.

Um ständige Wiederholungen zu vermeiden und die Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Abwägungsentscheidung im Planfeststellungsbeschluss zu gewährleisten, hat die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen nach Themenschwerpunkten zusammengefasst und jeweils im unmittelbaren Zusammenhang mit den Darstellungen zur Zulässigkeit und Notwendigkeit des Straßenbauvorhabens unter Abwägung der entgegenstehenden Belange im nachfolgenden Abschnitt 5 abgearbeitet.

Im Ergebnis konnten die Einwendungen der nachfolgend genannten Einsprecher keinen Erfolg haben. Sie werden daher unter Hinweis auf die umfangreichen „Erläuterungen zur Notwendigkeit der festgestellten Planung“ in Abschnitt 5 des Planfeststellungsbeschlusses zurückgewiesen.

1. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband RLP e.V., Gärtnergasse 16 in 55116 Mainz (Schreiben vom 24.07.2003, Az KG Trier-Saarburg )
2. Landes-Aktions-Gemeinschaft, Natur u. Umwelt RLP e.v., Richard-Müller-Str. 11 in 67823 Obermoschel (Schreiben vom 29.07.2003, Az 22.09-402/2003 )
3. Pollichia, Bismarckstr. 33 in 67433 Neustadt a.d.W. (Schreiben vom 25.07.2003 )
4. Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., in (Schreiben vom 27.07.2003, Az 22.09-404/2003 )
5. Ascher, Andreas, Zum Waldeskühl 1 in 54298 Igel (Schreiben vom 22.07.2003 )
6. Ascher, Ilse, Zum Waldeskühl 1 in 54298 Igel (Schreiben vom 22.07.2003 )

7. Barth, Margret, Zur First 4 in 54311 Trierweiler (Schreiben vom 26.07.2003 )
8. Barton, Georg, Am Roderkamp 16 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
9. Barton, Ina, Am Roderkamp 16 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
10. Bauer, Veronika, Hohler Weg 9 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
11. Berchert, Rolf, Am Gänsacker 15 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
12. Berchert, Renate, Am Gänsacker 15 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
13. Betzler, Doris, Zum Waldeskühl 20 in 54298 Igel (Schreiben vom 23.07.2003 )
14. Betzler, Elmar, Zum Waldeskühl 20 in 54298 Igel (Schreiben vom 23.07.2003 )
15. Bierbrauer, Norbert, Zum Hausenborn 8 in 54298 Igel (Schreiben vom 09.07.2003 )
16. Bierbrauer, Sabine, Zum Hausenborn 8 in 54298 Igel (Schreiben vom 09.07.2003 )
17. Biertz, Brigitte, Herresthal 12 in 54294 Trier (Schreiben vom 16.07.2003 )
18. Bindges, Winfried, Hohler Weg 6 in 54298 Igel (Schreiben vom 18.07.2003 )
19. Bösen, Michael, derzeit (bis ca. Aug. 2005) 5-3-2 Denenchofu in Ota-ku, Tokyo 145-0071, Japan (Schreiben vom 28.07.2003, vertreten durch Herrn Armin Huber, Römerstr. 9 in 54298 Igel, ebenfalls derzeit (bis ca. Aug. 2005) 5-3-2 Denenchofu in Ota-ku, Tokyo 145-0071, Japan)
20. Both, Zita, Im Biest 2b in 54294 Trier (Schreiben vom 10.07.2003 )
21. Both, Axel, Im Biest 2b in 54294 Trier (Schreiben vom 10.07.2003 )
22. Brand, Marie-Therese, Am Roderkamp 45 in 54298 Igel (Schreiben vom 09.07.2003 )
23. Brand, Nicole, Am Roderkamp 45 in 54298 Igel (Schreiben vom 09.07.2003 )
24. Brand, Hubert, Am Roderkamp 45 in 54298 Igel (Schreiben vom 09.07.2003 )
25. Brand, Torsten, Am Roderkamp 45 in 54298 Igel (Schreiben vom 09.07.2003 )
26. Deiters, Hedwig, In der Trift 15 in 56337 Simmern (Schreiben vom 17.07.2003 )
27. del Amo, Casto, Am Feilenkreuz 14 in 54298 Igel (Schreiben vom 23.07.2003 )
28. Derleth, Richard, Herresthal 46 in 54294 Trier (Schreiben vom 25.07.2003 )
29. Deutschen, Gerlinde, Trierer Str. 66a in 54298 Igel (Schreiben vom 23.07.2003 )
30. Deutschen, Gerhard, Trierer Str. 66a in 54298 Igel (Schreiben vom 23.07.2003 )
31. Dibus, Reinolf, Schauinsland 38 in 54294 Trier (Schreiben vom 26.07.2003 )
32. Dick, Elke, Bienengarten 6 in 56753 Mertloch (Schreiben vom 27.07.2003 )
33. Eck, Werner, Am Gänsacker 7 in 42985 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
34. Eichhorn, Anita, Kapellenstr. 2 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
35. Erfurt, Ursula, Am Gänsacker 8 in 54298 Igel (Schreiben vom 24.07.2003 )
36. Erny, Beatrice, Amselweg 25 in 54298 Igel-Liersberg (Schreiben vom 27.07.2003 )
37. Erny, Andreas, Amselweg 25 in 54298 Igel-Liersberg (Schreiben vom 27.07.2003 )
38. Erny, Werner, Am Gänsacker 6 in 54298 Igel (Schreiben vom 23.07.2003 )
39. Erny, Heidi, Am Gänsacker 6 in 54298 Igel (Schreiben vom 23.07.2003 )
40. Ferring, Josefa, Am Roderkamp 19 in 54298 Igel (Schreiben vom 25.07.2003 )
41. Ferring, Maike, Am Roderkamp 19 in 54298 Igel (Schreiben vom 29.07.2003 )
42. Ferring, Birgit, Zum Mühlenbach 19 in 54311 Trierweiler (Schreiben vom 07.03.2003 )
43. Fischer, Thomas, Am Roderkamp 37 in 54298 Igel (Schreiben vom 07.07.2003 )
44. Gachet, Kerstin, Zum Waldkühl 15 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
45. Glaubrecht, Dieter, Am Feilenkreuz 9 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
46. Glaubrecht, Margret, Am Feilenkreuz 9 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
47. Gloden, Edith, Felsenstr. 5 in 54298 Igel (Schreiben vom 24.07.2003 )
48. Gödert, Christian, Unterste Blum 10 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 12.07.2003 )
49. Gores, Herbert, Dollbachstr. 3 in 54298 Igel (Schreiben vom 16.06.2003 )
50. Grundhöfer, Judith, Auf der Hell 13 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )

51. Grundhöfer, Michael, Auf der Hell 13 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
52. Hahn, Klaus, Schauinsland 48 in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )
53. Hahn, Marianne, Schauinsland 48 in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )
54. Hammermann, Ernst, Am Gänsacker 11 in 54298 Igel (Schreiben vom 25.07.2003 )
55. Hauer, Sabine, Am Feilenkreuz 21 in 54298 Igel (Schreiben vom 07.07.2003 )
56. Hauer, Manfred, Am Feilenkreuz 21 in 54298 Igel (Schreiben vom 07.07.2003 )
57. Haufs-Brusberg, Philipp, Hohler Weg 11 in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )
58. Haufs-Brusberg, Barbara, Hohler Weg 11 in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )
59. Hecker, Willi, Zum Waldeskühl 14 in 42985 Igel (Schreiben vom 25.07.2003 )
60. Hermes, Mariette, Schauinsland 49 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
61. Hermes, Manfred, Schauinsland 49 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
62. Hertel, Wolfgang, Am Gillenbüsch 33 in 54329 Konz (Schreiben vom 29.07.2003 )
63. Hettinger, Martin, Zum Mühlenbach 19 in 54311 Trierweiler (Schreiben vom 03.07.2003 )
64. Hettinger, Peter, Zum Mühlenbach 19 in 54311 Trierweiler (Schreiben vom 03.07.2003 )
65. Hoffmann, Günther, Saarstr. 27 in 54329 Konz (Schreiben vom 17.07.2003 )
66. Hüber, Armin, 5-3-2 Denenchofu in Ota-ku Tokyo 145-0071 (Schreiben vom 28.07.2003 )
67. Jacobs, Gisela, Herresthaler Str. 7 in 54311 Trier-Fusenich (Schreiben vom 26.07.2003 )
68. Jacobs, Wolfgang, Herresthaler Str. 7 in 54311 Trier-Fusenich (Schreiben vom 26.07.2003 )
69. Jötten, Irene, Gartenstr. 7 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 20.07.2003 )
70. Jötten, Thomas, Gartenstr. 7 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 18.07.2003 )
71. Karl, Stephan, Im Kirschengarten 32 in 54294 Trier (Schreiben vom 25.07.2003 )
72. Kessler, Stefan, Secundinierstr. 29 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
73. Kiemen, Reinhold, Kapellenstr. 11 in 54298 Igel (Schreiben vom 15.07.2003 )
74. Klöppel, Gabriele, Kanzelstr. 17 in 54294 Trier (Schreiben vom 08.07.2003 )
75. Klöppel, Willi, Kanzelstr. 17 in 54294 Trier (Schreiben vom 08.07.2003 )
76. Kömen, Erich, Triererstr. 80 in 54298 Igel (Schreiben vom 09.07.2003 )
77. König, Fred, Am Roderkamp 47 in 54298 Igel (Schreiben vom 10.07.2003 )
78. König, Petra, Am Roderkamp 47 in 54298 Igel (Schreiben vom 10.07.2003 )
79. Körber, Sigrun, Am Feilenkreuz 16 in 54298 Igel (Schreiben vom 25.07.2003 )
80. Körber, Hagen, Am Feilenkreuz 16 in 54298 Igel (Schreiben vom 25.07.2003 )
81. Krennrich, Jutta, Dollbachstr. 5 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
82. Krennrich, Dr. Otto, Dollbachstr. 5 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
83. Kugel, Irmgard, Fichtenstr. 2 in 54298 Igel (Schreiben vom 14.7.2003)
84. Lamberty, Harald, Am Roderkamp 40 in 54298 Igel (Schreiben vom 23.07.2003 )
85. Lersch, Martina, Schauinsland 23 in 54298 Igel (Schreiben vom 15.07.2003 )
86. Lersch, Norbert, Schauinsland 23 in 54298 Igel (Schreiben vom 15.07.2003 )
87. Liell, Petra, Secundinierstr. 20 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
88. Liell, Josef, Secundinierstr. 20 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
89. Lindner, Christine, Am Feilenkreuz 19 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
90. Lutz, Sylvia, Unterste Blum 7 in 54322 Wasserliesch (Schreiben vom 14.07.2003 )
91. Lutz, Fritz, Unterste Blum 7 in 54322 Wasserliesch (Schreiben vom 14.07.2003 )
92. Mandel, Gudrun, Auf der Hell 20 in 54298 Igel (Schreiben vom 07.07.2003 )
93. Mandel, Ralph, Auf der Hell 20 in 54298 Igel (Schreiben vom 15.07.2003 )
94. Maqua, Elke, Zum Waldeskühl 7 in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )
95. Maqua, Leonard, Zum Waldeskühl 7 in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )
96. May, Richard, Am Roderkamp 25 in 54298 Igel (Schreiben vom 29.07.2003 )



97. May, Cornelia, Am Roderkamp 25 in 54298 Igel (Schreiben vom 29.07.2003 )
98. Mersinger, Markus, Zum Waldeskühl 11 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
99. Mertesdorf, Judith, Unter der Fels 14 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 13.07.2003 )
100. Mertesdorf, Nathalie, Unter der Fels 14 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 13.07.2003 )
101. Mertesdorf, Horst, Unter der Fels 14 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 13.07.2003 )
102. Mertesdorf, Herta, Unter der Fels 14 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 13.07.2003 )
103. Mertesdorf, Agathe, Auf Sperbel 3 in 54294 Trier-Zewen (Schreiben vom 10.07.2003 )
104. Meyer, Pia, Im Mühlenflürchen 5 in 54313 Zemmer-Daufenbach (Schreiben vom 24.07.2003 )
105. Möller, Ernst-Otto, Schauinsland 34 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
106. Morandini, Peter, Amselweg 17 in 54294 Trier (Schreiben vom 28.07.2003 )
107. Müllers, Franz, Kanzelstr. 15 in 54294 Trier (Schreiben vom 04.07.2003 )
108. Mutscheller-Weyer, Susette, Am Feilenkreuz 24 in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )
109. Oeffling, Silke, Trierer Str. 76 in 54298 Igel (Schreiben vom 29.07.2003 )
110. Oeffling, Werner, Trierer Str. 76 in 54298 Igel (Schreiben vom 29.07.2003 )
111. Olmscheid, Berthold, Turmstr. 59 in 54294 Trier (Schreiben vom 07.07.2003 )
112. Pauli, Richard, Römerstr. 12 in 54298 Igel (Schreiben vom 23.07.2003 )
113. Pauly-Molitor, Juliane, Triererstr. 70 in 54298 Trier (Schreiben vom 21.07.2003 )
114. Prantl, Helmuth, Am Feilenkreuz 15 in 54298 Igel (Schreiben vom 15.07.2003 )
115. Pütz, Alois, Waldstr. 2a in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )
116. Pütz, Irmtrud, Waldstr. 2a in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )
117. Rehnelt, Ilse, Am Roderkamp 30 in 54298 Igel (Schreiben vom 24.07.2003 )
118. Rehnelt, Robert, Am Roderkamp 30 in 54298 Igel (Schreiben vom 24.07.2003 )
119. Reuter, Gudelia, Römerstr. 6 in 54298 Igel (Schreiben vom 07.09.2003 )
120. Reuter, Ferdinand, Römerstr. 6 in 54298 Igel (Schreiben vom 07.09.2003 )
121. Rohles, Klaus, Im Balmet 33 in 54329 Konz-Oberemmel (Schreiben vom 20.07.2003 )
122. Rohles, Dagmar, Im Balmet 33 in 54329 Konz-Oberemmel (Schreiben vom 20.07.2003 )
123. Sachs, Harald, Römerstr. 10 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
124. Schaack, Willi, Am Gänsacker 5 in 54298 Igel (Schreiben vom 12.07.2003 )
125. Schausbreitner, Florian, Bahnhofstr. 12 in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )
126. Schausbreitner, Dorle, Bahnhofstr. 12 in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )
127. Schell, Friedrich, Trierer Str. 22 in 54298 Igel (Schreiben vom 11.07.2003 )
128. Schenk-Warth, Agathe, Zum Waldkühl 17 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
129. Schernus, Manfred, Am Roderkamp 12 in 54298 Igel (Schreiben vom 23.07.2003 )
130. Schlöder, Manfred, Am Roderkamp 26 in 54298 Igel (Schreiben vom 24.07.2003 )
131. Schlöder, Marlies, Am Roderkamp 26 in 54298 Igel (Schreiben vom 24.07.2003 )
132. Schmidt, Andrea, Am Gänsacker 5 in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003, vertreten durch A. Knopp, Am Gänsacker 5 in 54298 Igel)
133. Schmitz, Renate, Zum Waldeskühl 11 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
134. Schmitz, Harald, Am Roderkamp 18 in 54298 Igel (Schreiben vom 24.07.2003 )
135. Schmitz, Herbert, Zum Waldeskühl 22 in 54298 Igel (Schreiben vom 21.07.2003 )
136. Schmitz, Karin, Zum Waldeskühl 22 in 54298 Igel (Schreiben vom 21.07.2003 )
137. Schmitz, Barbara, Am Roderkamp 18 in 54298 Igel (Schreiben vom 24.07.2003 )
138. Schuler, Dieter, Am Roderkamp 21 in 54298 Igel (Schreiben vom 29.07.2003 )
139. Schultheis, Siegfried, Zum Waldeskühl 19 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
140. Schultheis, W., Zum Waldeskühl 19 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
141. Schultheis, A., Zum Waldeskühl 19 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )

142. Schwenk, Manfred, Römerstr. 7 in 54298 Igel (Schreiben vom 25.07.2003 )
143. Schwickerath, Maria, Am Roderkamp 10 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
144. Schwickerath, Otmar, Am Roderkamp 10 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
145. Söldner, Luise, Trierer Str. 81 in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )
146. Stadtkowitz, Irmgard, Herresthal 51 in 54294 Trier (Schreiben vom 27.07.2003 )
147. Steffen, Bernd, Am Roderkamp 2 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
148. Steffen, Ingrid, Am Roderkamp 2 in 54298 Igel (Schreiben vom 27.07.2003 )
149. Stephan, Torsten, Unterste Blum 20 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 14.07.2003 )
150. Straßen, Alfred, Am Roderkamp 27 in 54298 Igel (Schreiben vom 24.07.2003 )
151. Tammer, Martin, Zum Waldeskühl 9 in 54298 Igel (Schreiben vom 29.07.2003 )
152. Tammer, Renate, Zum Waldeskühl 9 in 54298 Igel (Schreiben vom 29.07.2003 )
153. Thelen, Brigitte, Unterste Blum 28 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 16.07.2003 )
154. Thelen, Ernst, Unterste Blum 28 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 16.07.2003 )
155. Thill, Inge, Zum Gänsacker 29 in 54298 Igel (Schreiben vom 18.07.2003 )
156. Thill, Walter, Zum Gänsacker 29 in 54298 Igel (Schreiben vom 18.07.2003 )
157. Thomsen, Fritz Claudius, Zum Waldeskühl 4 in 54298 Igel (Schreiben vom 29.07.2003 )
158. Thomsen, Brigitte, Zum Waldeskühl 4 in 54298 Igel (Schreiben vom 29.07.2003 )
159. Tober-Gödert, Sabine, Unterste Blum 10 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 12.07.2003 )
160. Turtschan, Franz-Josef, Am Roderkamp 29 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003, vertreten durch Frau Anita Turtschan, Am Roderkamp 29 in 54298 Igel)
161. Ullrich, Johanna, Am Gänsacker 5 in 54298 Igel (Schreiben vom 25.07.2003 )
162. Ullrich, Leonhard, Am Gänsacker 5 in 54298 Igel (Schreiben vom 25.07.2003 )
163. Unterschriftenliste, Ewald Reinert, Scharzhofstr. 278 in 54459 Wiltingen (Schreiben vom 28.07.2003 )
164. Unterschriftenliste, Ingbert Bach, In der Achf 17 in 54308 Langsur (Schreiben vom 28.07.2003 )
165. Verkehrsclub Deutschland, z. Hd. Herrn Raimund Scholzen, Postfach 3844 in 54228 Trier (Schreiben vom 26.07.2003 )
166. Voss, Maria, Römerstr. 15 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 und vom 29.07.2003 )
167. Voss, Dr. Christian, Römerstr. 15 in 54298 Igel (Schreiben vom 28.07.2003 )
168. Walter, Elfie, Am Feilenkreuz 27 in 54298 Igel (Schreiben vom 12.07.2003 )
169. Walter, Edith, Zewener Str. 11 c in 54294 Trier-Zewen (Schreiben vom 26.07.2003 )
170. Walter, Willi, Am Feilenkreuz 27 in 54298 Igel (Schreiben vom 12.07.2003 )
171. Weirich, Josefine, Am Roderkamp 9 in 54298 Igel (Schreiben vom 23.07.2003 )
172. Weirich, Willi, Am Roderkamp 9 in 54298 Igel (Schreiben vom 23.07.2003 )
173. Weißer, Daniela, Amselweg 11 in 54294 Trier (Schreiben vom 25.07.2003 )
174. Weißer, Samuel, Amselweg 11 in 54294 Trier (Schreiben vom 25.07.2003 )
175. Weißer, Merlin, Amselweg 11 in 54294 Trier (Schreiben vom 25.07.2003 )
176. Weisskircher, Dr. Hans-Werner, Am Bahnhof 7 in 54298 Igel (Schreiben vom 21.07.2003 )
177. Weyer, Michael, Am Feilenkreuz 24 in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )
178. Winter, Ewald, Tannenweg 3 in 54332 Wasserliesch (Schreiben vom 24.07.2003 )
179. Wirth, Thorsten, Amselweg 11 in 54294 Trier (Schreiben vom 25.07.2003 )
180. Wolf, Elfriede, Am Feilenkreuz 2 in 54298 Igel (Schreiben vom 08.07.2003 )
181. Wolf, Egon, Am Feilenkreuz 2 in 54298 Igel (Schreiben vom 08.07.2003 )
182. Zachris, Gerd, Hohler Weg 11 in 54298 Igel (Schreiben vom 26.07.2003 )

#### **4.6 Einwendungen und Stellungnahmen, denen nicht oder nicht in vollem Umfang entsprochen wurde**

1. Stadt Trier, Am Augustinerhof in 54290 Trier (Schreiben vom 28.10.2003, Az 66010101-/RS-P1000000 )
2. Struktur- u. Genehmigungsdirektion Süd -ZdF-, Friedrich-Ebert-Str. 14 in 67433 Neustadt a.d.W. (Schreiben vom 28.07.200353-4121 )
3. Ortsgemeinde Igel, d.d. VGV Trier-Land, Gartenfeldstr. 12 in 54295 Trier (Auszüge aus der Niederschrift der Sitzung des Ortsgemeinderates vom 16.6.2003 und vom 28.07.2003 )
4. Verbandsgemeinde Trier-Land, Gartenfeldstr. 12 in 54295 Trier (Schreiben vom 21.07.2003, Az Abt. III/2-II )
5. Bürgerinitiative Ortsumgehung B 51/Konz-Könen, Könenerstr. 37 in 54329 Konz-Könen (Schreiben vom 22.07.2003 )

## **5. Begründung**

### **5.1 Bisheriges Verfahren**

Die Planunterlagen für den Neubau der Bundesstraße Nr. 51 sind dem Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben des Landesbetriebes Straßen- und Verkehr Trier vom 13.03.2003, Az.: L – 107.A- 492/03-P-0/119, zur Durchführung des Anhörungsverfahrens und zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugeleitet worden. Der Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz in Koblenz ist gemäß § 6 Abs. 7 LStrG i.V.m. Art. 1, § 1 des Landesgesetzes zur Neuorganisation der Straßen- und Verkehrsverwaltung Rheinland-Pfalz vom 18.12.2001, GVBl. S. 303, für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zuständig.

### **5.2 Erläuterungen zur Notwendigkeit der festgestellten Planung:**

#### **5.2.1 Grundsätzliche Ausführungen zum Verkehrsbedarf**

Die Notwendigkeit der festgestellten Planung, die Planungsgrundlagen und die der Planung entgegenstehenden Belange wurden vom Straßenbaulastträger im festgestellten Erläuterungsbericht (siehe Abschnitt 1, Ziffer 1.6.1) umfassend und ausführlich dargestellt; auf diese Darstellungen wird zunächst verwiesen. Die nachfolgenden Ausführungen fassen die wesentlichen Gesichtspunkte zusammen und stellen insbesondere die Planungsentscheidung dar, die von der Planfeststellungsbehörde nach Auswertung der vorliegenden Sachverhalte und nach Abwägung der im Einzelnen zu berücksichtigenden Belange getroffen wurde.

##### **5.2.1.1 Planrechtfertigung**

Für Vorhaben des Fachplanungsrechts ist eine Planrechtfertigung erforderlich, die dann gegeben ist, wenn das jeweilige Vorhaben vernünftigerweise geboten ist. Soll auf der Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses enteignet werden, so muss die Planrechtfertigung auch vor dem Eigentumsrecht betroffener Grundstückseigentümer (Art. 14 GG) standhalten. In einem solchen Fall müssen die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sein, etwa entgegenstehendes Eigentumsrecht zu überwinden. Die Anforderungen an die Rechtfertigung der Planung steigen dabei mit den Auswirkungen auf betroffenen Belange. Diese Anforderungen sind hier erfüllt.

##### **5.2.1.2 Gesetzliche Grundlagen**

Nach § 3 Abs. 1 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügendem Zustand zu bauen; er hat dabei die dort genannten Belange zu berücksichtigen, d.h. in erster Linie hat der Straßen-

baulastträger dem Erfordernis der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung zu tragen und die Straßenplanung danach auszurichten, ohne dabei öffentliche oder private Belange unberücksichtigt zu lassen.

### **5.2.1.3 Fachrechtliches Ziel nach § 17 FStrG**

Die B 51 neu erhält im vorhandenen Straßennetz im Zuge ihres Neubaus die Funktion einer anbaufreien Straße mit überregionaler bzw. regionaler Verbindungsfunktion und hat sich somit an den Zielen des § 17 FStrG zu orientieren.

Im vorliegenden Fall ist die primäre Zielsetzung der hier festgestellten Straßenneubaumaßnahme die Herstellung einer leistungsfähigen Straßenverbindung für den überregionalen und überörtlichen Verkehr. Innerhalb der Region wird die Erreichbarkeit erheblich verbessert.

Bundesfernstraßen stellen grundsätzlich weiträumige Verbindungen dar. Für die straßenrechtliche Verkehrsbedeutung ist aber nicht nur der Umfang des Verkehrsaufkommens einer Straße maßgeblich, sondern auch die räumlichen Verkehrsbeziehungen, die sie vermittelt. Dies entspricht den ihr zugewiesenen Funktionen, nämlich Lebens-, Wirtschafts- und Naturräume verkehrlich zu erschließen und zu verbinden. Zusätzlich sind auch die auf die Zukunft gerichteten verkehrspolitischen Absichten der zuständigen Behörden zu berücksichtigen.

Eine solche Zweckbestimmung entsteht bereits mit der Aufnahme der Straße in den „Bedarfsplan des Bundes“; dieser ist Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) und enthält alle Straßenbauvorhaben, die nach der Auffassung des Gesetzgebers als Straßenbauvorhaben zu verwirklichen sind. Die im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen entsprechen dabei den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG.

Im "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" von 1993 ist die neue B 51 im "vordringlichen Bedarf" eingestuft. Weitere Ausführungen zum Bedarfsplan siehe „Bedarfsplan des Bundes“ unter dem nachfolgenden Punkt 5.2.2.1).

Weiterhin muss die Bundesfernstraße eine „Netzfunktion“ erfüllen. Dieser geforderte Netzzusammenhang wird durch die Verbindung mit der B 419 rechts der Mosel bei Könen und der BAB A 64 bei Trierweiler hergestellt.

### **5.2.2 Lage im Netz / Verkehrsfunktion**

Die vorliegend festgestellte Straßenplanung umfasst den Bau einer Neubaustrecke der B 51 zwischen der B 419 und der BAB A 64 westlich der Stadt Trier auf einer Länge von ca. 6,020 km.

Die B 51 verläuft heute von Saarburg kommend ab Könen entlang der Saar und der Mosel bis in das Stadtgebiet von Trier. Dort quert sie auf der „Konrad-Adenauer-Brücke“ die Mosel, verläuft innerstädtisch zunächst in nördlicher Richtung weiter und

wird dann aus dem Moseltal heraus in nordwestlicher Richtung über Bitburg und die A 60 nach Nordrhein-Westfalen geführt.

Insbesondere im Bereich Trier ist die Fahrt auf den Moseluferstraßen B 419, B 49 und B 51 für den Ziel- und Quellverkehr nach Trier, aber auch für den überörtlichen und überregionalen Verkehr an Trier vorbei mühselig, da das Stadtgebiet von Trier nicht oder nur schlecht umfahren werden kann.

Das Straßennetz der Region ist auch mit dem Grenzverkehr von und nach Luxemburg belastet. Die Anbindung des Raumes westlich von Trier bis zur Landesgrenze Luxemburg an das Fernstraßennetz erfolgt vornehmlich an die BAB A 64. Dazu bestehen derzeit allerdings nur die Anschlussstelle Trier und die Anschlussstelle Wasserbillig. Beide Anschlussstellen sind auf direktem Wege nur über Strecken erreichbar, die sehr große Steigungen aufweisen und aus diesem Grund für den Schwerlastverkehr gesperrt sind. Dieser muss daher von der BAB A 64 über die weiterführende B 52 (Moselabstieg, Ehrang) zur Anschlussstelle BAB A 602/B 52 ins Moseltal geführt werden. Von dort führt der Weg zunächst über die BAB A 602 bis zum Stadtgebiet von Trier, weiter durch Trier über die B 51 Richtung Konz bzw. über die B 49 in Richtung der Gewerbegebiete in Trier-Euren und Trier-Zewen.

Aus alledem ergibt sich, dass die vorhandenen Straßen entlang den beiden Moselseiten wegen der verschiedenartigen Verkehrsarten, der topografischen Bedingungen und der Notwendigkeit zur Durchfahrung des Stadtgebietes von Trier der Flüssigkeit des Straßenverkehrs einen hohen Streckenwiderstand entgegensetzen, ohne dass den Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit einer alternativen Fahrroute angeboten werden könnte. Insbesondere der überregionale Verkehr und der Durchgangsverkehr leiden unter den unzureichenden Verkehrsverhältnissen. Aber auch der Binnenverkehr könnte auf ein besseres Verkehrsnetz zurückgreifen, wenn diese Verkehrsarten Trier umfahren könnten. Der bestehende Zustand bedeutet auch für den Wirtschaftsstandort Moseltal einen großen Nachteil aus infrastruktureller Sicht.

Ein Ausbau des bestehenden Straßennetzes zur Beseitigung der geschilderten unzureichenden Verkehrsverhältnisse kam für den Straßenbaulastträger nicht in Betracht, da auf diese Weise eine reibungslose Durchfahrung des Stadtgebietes von Trier nicht möglich geworden wäre. Die Bundesrepublik Deutschland als Straßenbaulastträger der Fernstraßen hat sich daher entschlossen, das Stadtgebiet von Trier durch Herstellung einer neuen Straßenverbindung zwischen der B 51 bei Konz und der BAB A 64 vom Durchgangsverkehr zu entlasten und diesem damit außerhalb des Stadtgebietes von Trier eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zur Verfügung zu stellen. Damit werden auch für den Ziel- und Quellverkehr von und nach Trier die Straßenverbindungen attraktiver gestaltet werden können. In die Planungsabsichten wurde auch einbezogen, dass für den Güter- und Schwerlastverkehr eine Möglichkeit zur Umfahrung der Stadt Trier geschaffen werden muss, um damit insbesondere die bestehenden überregionalen Verkehrsbeziehungen zu den Gewerbegebieten in Trier-Konz und

Trier-Könen zu verbessern. So werden mit der Realisierung des Abschnittes zwischen der B 419 und der B 49 neben den Erfordernissen des überregionalen Verkehrs auch in hohem Maße die des überörtlichen Verkehrs für den Bereich des Moseltals erfüllt.

Durch die Realisierung der vorliegenden Planung wird eine schnelle und direkte Verbindung zwischen Fernstraßennetz und untergeordnetem Regionalnetz geschaffen. Sie wird nach den Vorstellungen des Straßenbaulastträgers auch eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Trierer Raum bewirken.

### **5.2.2.1 Planungen, Programme und Verfahren zu diesem Projekt**

#### **Bedarfsplanung des Bundes**

Um einen effektiven Mitteleinsatz zu gewährleisten und vordringliche Straßenbauvorhaben auch verwirklichen zu können, hat der Bund im Rahmen eines Gesamtplanes den voraussichtlichen Bedarf an Straßen im Fernstraßenausbaugesetz festgestellt. Die Feststellung des Bedarfs ist gem. § 1 Abs. 2 FStrAbG für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG und die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Damit erhält der Bedarfsplan zugleich für die einzelnen Vorhaben eine gesetzlich begründete Planrechtfertigung. Die gesetzgeberische Bedarfsentscheidung ist dabei nicht nur für die Planrechtfertigung verbindlich, sondern erstreckt sich auch auf den Bedarf als abwägungserheblichen Belang, weil sonst die durch das FStrAbG bezweckte Aufgabenteilung bei der Fortschreibung der Fernstraßenausbauplanung unterlaufen würde. Die Bedarfsfestlegung durch den Gesetzgeber ist grundsätzlich auch für die planerische Abwägung verbindlich. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Vorhaben aufgrund überwiegender öffentlicher oder privater Belange nicht doch noch eine Abänderung erfahren oder auf das Vorhaben nicht gänzlich verzichtet werden könnte.

Der Bedarfsplan wird vom Bundesminister für Verkehr in regelmäßigen Abständen geprüft und bei gegebener Notwendigkeit der tatsächlichen Entwicklung angepasst (§ 4 FStrAbG).

Im Bedarfsplan von 1993 ist der Neubau der „B 51, Konz (AS B 419 neu) – AS A 48 (OU Trier)“ im "vordringlichen Bedarf" als „neue Maßnahme“ eingestuft. Diese Einstufung gilt bis heute fort, da sich an dem grundsätzlichen Bedarf aus der Sicht des Straßenbaulastträgers bisher keine Veränderungen ergeben haben. Derzeit wird zwar verwaltungsintern eine Fortschreibung des Bedarfsplans untersucht; dabei sind auch verschiedene Einstufungsmodelle für die B 51 als Umgehung von Trier diskutiert worden. So lange allerdings keine Gesetzesänderung mit anders lautenden Festlegungen erfolgt, muss die Planfeststellungsbehörde weiterhin den geltenden Bedarfsplan mit seinen maßnahmebezogenen Festlegungen beachten. Aber selbst wenn bei einer Neubewertung des Vorhabens eine Einstufung in den „Weiteren Bedarf“ vorgenommen würde, wäre das Vorhaben schon aufgrund der Aufnahme in den Bedarfsplan überhaupt nach wie vor vernünftigerweise geboten.

Die Notwendigkeit des Vorhabens ist somit durch die gesetzlichen Festlegungen des Bedarfsplanes 1993 belegt. Dieser gründet sich auf eingehende verkehrliche und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen. Die Einstufung der Maßnahme „B 51, Konz (AS B 419 neu) – AS A 48 (OU Trier)“ in den „vordringlichen Bedarf“ erfolgte nach einem normierten Verfahren, nach dem bundeseinheitlich alle Maßnahmen nach gesamtwirtschaftlichen und verkehrlichen, ökologischen, städtebaulichen sowie zusätzlichen Kriterien bewertet wurden.

An diesen Feststellungen ändern auch die Aussagen von Einsprechern nichts, mit denen die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen als mangelhaft bezeichnet und der ermittelte wirtschaftliche und verkehrliche Nutzen bestritten werden. Diese Aussagen sind zu pauschal und nicht in der Weise vorgetragen worden, dass die Planfeststellungsbehörde die Entscheidungen des Gesetzgebers zur Notwendigkeit der Planung in Zweifel hätte ziehen können. Der angesichts der voraussichtlichen Verkehrsentwicklung zu erwartende verkehrliche Nutzen und die daraus entstehenden wirtschaftlichen Vorteile sind vielmehr nach bundesweit einheitlichen Maßstäben vor der Aufnahme des Straßenbauvorhabens in den geltenden Bedarfsplan ermittelt worden und sie waren dabei entscheidend für die Aufnahme des Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan. Auch der zunächst vom Straßenbaulastträger zu betreibende Aufwand ist angesichts des positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses gerechtfertigt, weil dem für den Bau und den späteren Betrieb zu betreibenden Aufwand ein höherer volkswirtschaftlicher Nutzen entgegensteht. Anders lautende Behauptungen der Einsprecher sind nicht belegt und damit nicht nachvollziehbar.

Auch die Kosten des Straßenbauvorhabens werden vom Straßenbaulastträger angesichts des erwarteten Nutzens als gerechtfertigt angesehen. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass die Kosten zu niedrig angesetzt wären. Vielmehr werden die Kostenschätzungen regelmäßig aktualisiert und auch in mehreren Instanzen geprüft. Der Planfeststellungsbehörde liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Kosten falsch ermittelt wären oder dem Straßenbaulastträger nicht in der zu erwartenden Höhe bekannt wären; Anhaltspunkte für weitere Überprüfungen dieses Punktes ergaben sich auch nicht aus den vorgetragenen Einwendungen.

#### **Bestimmung der Linienführung (§ 16 FStrG)**

An die Bedarfsplanung schließt sich aus der Sicht des Straßenbaulastträgers die Bestimmung der Linienführung (Linienbestimmung) für den einzelnen Straßenzug gem. § 16 Abs. 1 FStrG an. Bei der Bestimmung der Linienführung werden die Anfangs- und Endpunkte sowie der grundsätzliche Verlauf der Trasse festgelegt, insbesondere ihre ungefähre Lage zu berührten und benachbarten Ortschaften, zu schutzbedürftigen Bereichen und zu Anlagen, von denen besondere Gefährdungen der Straße ausgehen können.



Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 22.10.1996 die Linie nach § 16 FStrG bestimmt: Die bestimmte Linie orientiert sich weitestgehend an der im Raumordnungsverfahren favorisierten Variante A.

### Raumordnerisches Verfahren

Nach den Bestimmungen des Raumordnungsgesetzes soll die Struktur der Gesamtfläche der Bundesrepublik Deutschland durch eine Abstimmung der raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen entwickelt, geordnet und gesichert werden. Dazu werden in den einzelnen Regionen Raumordnungspläne erstellt, die alle regional vorgesehenen Planungen und Maßnahmen enthalten und deren Raumanspruch unter Beachtung der im Raumordnungsgesetz festgeschriebenen Ziele koordinieren.

Die vorliegend festgestellte Straßenbaumaßnahme wurde mit einer Untersuchung von mehreren Trassenvarianten in einem Raumordnungsverfahren in die regional raumbedeutsamen Planungen eingebunden; dabei wurde auch eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt. Der raumordnerische Entscheid erging am 09.02.1995. Darin wurde festgehalten: „Die exakte Ausgestaltung der Linienführung bleibt der Detailplanung unter Beachtung städtebaulicher, landespflegerischer, forstlicher und landeskultureller Belange vorbehalten.“

Bei der Erstellung der Planung für das Planfeststellungsverfahren wurden zum Schutz eines Naturschutzgebietes und zur Optimierung der Trassenführung geringfügige Änderungen an dem in der Raumordnung beschriebenen Trassenverlauf vorgenommen. Der Straßenbaulastträger hat diese Planung im Vorfeld an die zuständige Raumordnungsbehörde bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord gegeben, damit von dort deren Vereinbarkeit mit dem raumordnerischen Entscheid überprüft werden konnte. Die SGD – Nord kam im Ergebnis dieser Prüfung zu der Schlussfolgerung, dass der raumordnerische Entscheid aus dem Jahr 1995 unverändert Gültigkeit hat. Dabei wurden alle Änderungen der Planung, mit denen von der im Raumordnungsverfahren vorgelegten Trassenführung abgewichen wurde, besonders in die Prüfung einbezogen. Der Straßenbaulastträger wurde mit Schreiben vom 15.4.2003 entsprechend unterrichtet.

Die SGD – Nord hatte dazu kein Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen, weil es nicht um die neuerliche Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ging, sondern vielmehr nur um eine Überprüfung, ob die Vorgaben der ursprünglichen raumordnerischen Entscheidung eingehalten worden sind. Sie hatte als die zuständige Fachbehörde ihre Entscheidung auch nicht in allen Details zu begründen, da sie im Rahmen ihrer Zuständigkeit auch für die Richtigkeit ihrer Entscheidung die Verantwortung zu tragen hat. Rechtsbehelfe gegen die Entscheidung der SGD – Nord selbst sind gesetzlich nicht vorgesehen, sondern nur im Rahmen der gerichtlichen Prüfung einer Entscheidung möglich, die ein konkretes Bauvorhaben für zulässig erklärt.

### **Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz**

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP III, GVBL. S. 225) beinhaltet den raumordnungspolitischen Handlungsbedarf des Landes Rheinland-Pfalz. Es bildet das Kernstück zur Berücksichtigung von Nutzungskonflikten und ist damit von besonderem Interesse für räumliche Strukturentscheidungen. Seine Aufgabe besteht im Wesentlichen darin, eine Bezugs- und Bewertungsbasis für eine an internationaler und nationaler Umweltpolitik orientierte Entwicklung des Landes Rheinland-Pfalz zu liefern.

Der Neubau der B 51 ist in diesem Landesentwicklungsprogramm im funktionalen Verkehrsnetz als „Überregionale Verbindung“ eingestuft, deren Leistungsfähigkeit entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung und unter Berücksichtigung der Verkehrssubstitution durch bauliche Maßnahmen, wie z.B. Bau von Ortsumgehungen, verbessert werden soll.

### **Regionaler Raumordnungsplan Trier (Regionalplan Trier)**

Der regionale Raumordnungsplan soll das Landesentwicklungsprogramm für die jeweilige Region vertiefen.

Der Regionale Raumordnungsplan Trier von 1985 (GVBl. S. 6) beinhaltet ebenfalls die B 51 im vorliegend festgestellten Umfang. Dort ist unter Punkt 3.2.1 ausdrücklich erwähnt, dass die „B 51, Abschnitt B 419 mit Moselquerung bei Konz – Anschluss A 48“ auf Grund der entwicklungspolitischen und verkehrsfunktionalen Zielvorstellungen verwirklicht werden sollte.

### **Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000**

Das Landesverkehrsprogramm informiert über den Leistungsstand und die Perspektiven, mit denen die Landesregierung für das folgende Jahrzehnt die Verkehrsinfrastruktur und andere Leistungen der einzelnen Verkehrsträger zu sichern gedenkt.

Auch dort wird der Neubau der „B 51 Moselaufstieg bei Konz/Igel“ als eine „Maßnahme von besonderer Bedeutung zur Verbesserung der Standortgunst auf überregionaler und regionaler Ebene“ angesehen. Mit dieser Maßnahme können – ergänzt durch die geplanten Ortsumgehungen Konz - Könen und Ayl – „vor allem die Verkehre aus dem Saartal (A 8, AS Merzig) und dem Raum Metz/Thionville (B 407, Saarburg) unter Umgehung von Trier geführt werden“.

#### **5.2.2.2 Verkehrsuntersuchung**

Die von dem Straßenbauvorhaben ausgehenden Veränderungen im regionalen Verkehrsnetz sind vom Straßenbulasträger untersucht worden. Dazu wurde im Jahr 1994 von einem anerkannten Fachbüro eine Verkehrsuntersuchung für den Großraum Trier erstellt, in der die Verkehrsstärken für die in der Raumordnung zum Moselaufstieg diskutierten Varianten A – D ermittelt wurden. Im Jahr 1996 wurde vom gleichen

Büro für den Raum Trier eine Gesamtverkehrsprognose für das Jahr 2010 erstellt. Im Jahr 2002 fanden Verkehrszählungen an Bundesfernstraßen statt; die für das vorliegende Straßenbauvorhaben relevanten Ergebnisse wurden in einem Verkehrsgutachten vom April 2003 zur Aktualisierung der bis dahin vorliegenden Verkehrsgutachten zum Moselaufstieg genutzt. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2020 gewählt.

In dem Verkehrsgutachten wurden alle relevanten, den Verkehr erzeugenden und beeinflussenden Aspekte im Großraum Trier zugrunde gelegt. Auch die verkehrlichen Auswirkungen der Ortsumgehung Könen und für das Saartal (bis hinter Saarburg) sind berücksichtigt worden. Die Bearbeitung und Darstellung des Gutachtens entspricht den allgemein anerkannten Regeln der Technik. Die Verkehrszahlen aus dieser Untersuchung fanden ihrerseits wieder Berücksichtigung in den Lärm- und Schadstoffuntersuchungen.

Nach Prüfung der vorliegenden Gutachten steht für die Planfeststellungsbehörde fest, dass eine realistische Prognose erstellt wurde. Hinweise, dass die Erkenntnisse aus den Verkehrsgutachten veraltet sein könnten oder dass maßgebliche Faktoren, die Auswirkungen auf die vor Ort zu erwartenden konkreten Verkehrsbelastungen haben könnten, außer Acht gelassen wurden, sind weder erkennbar noch wurden sie von Einsprechern derart vorgetragen, dass die Planfeststellungsbehörde Ansatzpunkte für Überprüfungen der Verkehrsprognosen gehabt hätte.

Im Ergebnis ist auf der B 51 im Jahr 2020 mit folgenden Belastungen zu rechnen:

<b>Straße</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>DTV 2020 (Kfz/24h)</b>	<b>DTV<sup>(SV)</sup> 2020 (Kfz/24h)</b>
B 51	AS B 419 bis zur AS B 49	12.400	1.400
B 51	AS B 49 – AS K 1/K 4	13.100	1.400
B 51	AS K1/K 4 – AS A 64	14.400	1.400
K 4		500	20

Das regionale Straßennetz wird im Gegenzug mit Ausnahme der direkten Zubringer zur B 51 nachhaltig vom Individual- und vom Schwerlastverkehr entlastet.

So ergeben sich für die Ortslage Igel folgende Erkenntnisse:

Dort sind im Jahr 2020 ohne den Bau der Westumfahrung 17.800 Kfz/24h zu erwarten. Wenn die Westumfahrung Trier realisiert wird, werden in 2020 an der selben Stelle 14.200 Kfz/24h, also rund 3.600 Kfz/24h weniger prognostiziert. Die heutige Belastung von DTV<sup>2002</sup>: 15.600 Kfz/24h wird also bis zum Jahr 2020 um 1.400 Kfz/24h reduziert.

Die Mehrbelastung der Ortsdurchfahrt Igel bezüglich des Tanktourismus als Folge der neuen Moselbrücke wird sich im Vergleich zur heutigen Situation unter der Prämisse, dass das Tanken in Luxemburg in gleichem Maße auch weiterhin attraktiv bleibt, auf ca. 250 Kfz/24h im Prognosejahr 2020 ausweiten; dies ist jedoch bei der prognostizierten Gesamtbelastung von ca. 14.000 Kfz/24h eine untergeordnete Größe und muss in Kauf genommen werden.

Für das Saartal wurden allerdings Verkehrszunahmen ermittelt, die bei dem o.g. Planungsszenario (Neubau der B 51, Moselaufstieg und Neubau der B 51, Umgehung Konz – Könen) erwartet werden und die bis Saaburg von einer Zunahme des Verkehrs auf der B 51 bis zu 3.100 Kfz/24h ausgehen.

### **5.2.2.3 Varianten**

In der Vorbereitung der Planfeststellung hat der Straßenbaulastträger die in Frage kommenden Trassenvarianten in verschiedenen vorgeschriebenen Verfahren untersucht.

### **Raumordnung**

Im Raumordnungsverfahren wurden die folgenden vier Varianten untersucht:

- Variante A:** Neubauvariante der B 51 mit einer dem aktuellen Planungsstand vergleichbaren Linienführung
- Variante B:** Trassenführung ähnlich wie Variante A, aber mit westlicher Umgehung des Heintzhofes und Anschluss an die BAB A 64 südwestlich der Kuppenlage „Auf der First“
- Variante C:** Ausbau der B 49 bis zur Löwener Mühle mit großräumiger Westumgehung von Liersberg und Anschluss an die BAB A 64 wie bei Variante B
- Variante D:** Ausbau der B 419 bis zur Ortschaft Oberbillig mit anschließender Moselüberquerung und großräumiger Westumfahrung von Liersberg, Anschluss an die BAB A 64 westlich der bei Variante B und C vorgesehenen Anschlussstelle.

Die Varianten wurden unter folgenden Kriterien bewertet:

- Raumordnung und Städtebau
- Verkehrsverhältnisse
- Straßenbauliche Infrastruktur
- Umweltverträglichkeit
- Flächenbedarf

- Lärm und Schadstoffe
- Überschwemmungsgebiete
- Bebaute Gebiete
- Aussagen Dritter zu Varianten
- Wirtschaftlichkeit der Varianten

Im Raumordnungsverfahren fiel die Entscheidung nach Gegenüberstellung und Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile zugunsten der Variante A. Die für die Entscheidung maßgeblichen Gründe sind ausführlich im festgestellten Erläuterungsbericht enthalten; auf die dortigen Ausführungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Der raumordnerische Entscheid wurde von der damaligen Bezirksregierung Trier am 9.2.1995 erlassen.

#### **Trassenwahl im Planfeststellungsverfahren**

Die vorliegend festgestellte Planung mit der Streckenführung für den Neubau der B 51 zwischen der B 419 und der BAB A 64 entspricht weitestgehend der im Raumordnungsverfahren vorgeschlagenen Variante A.

Von Bau-km ca. 12+400 bis Ende der Baustrecke wurde die Trassenführung abweichend von der im Raumordnungsverfahren vorgeschlagenen Variante auf der rechten Seite der K 1 geführt, weil sie sich dadurch aus landespflegerischer Sicht für das Naturschutzgebiet „Auf der First“ als verträglicher erweist.

Aus Sicht des Straßenbulasträgers stellt sie von allen untersuchten Varianten die günstigste Linie dar. Die Variante A ist mit dem größten verkehrlichen Nutzen ausgestattet und bewirkt eine wesentliche Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes. Davon werden insbesondere die beiden Moseluferstraßen in bzw. aus Richtung Trier ihren Nutzen ziehen. Neben dem Quell- und Zielverkehr in/aus Richtung Trier profitieren davon vor allem die Anwohner dieser Straßenzüge, die dadurch weniger Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgesetzt sein werden.

Auch für die Ortslage von Igel wird eine spürbare Entlastung auf der B 49 in bzw. aus Richtung Luxemburg eintreten. Bei der Variante A wird außerdem - im Vergleich zu den anderen Planfällen C bzw. D - aus dem regionalen Verkehrsnetz am meisten zusätzliches Verkehrsaufkommen auf die BAB A 64 gebracht.

Die gewählte Trasse A ist zudem hinsichtlich des Bauablaufes durch die freien Zufahrtmöglichkeiten etwas einfacher auszuführen als die unter sehr beengten Verhältnissen verlaufende Variante C.

Hinsichtlich der Umweltverträglichkeit ist Variante A die umweltverträglichste. Dies hat auch das Raumordnungsverfahren bewiesen.

Auch im Bereich der Wirtschaftlichkeit liegt die Variante A im günstigen Bereich. Mit einer relativ kurzen Fahrstrecke wird sie eine große Akzeptanz haben und damit die größten Verbesserungen in der Standortgunst für die Region bringen. Zudem wird der Aufwand - relativ gesehen - gering gehalten, da die beiden zielorientierten Funktionen – die Querspange als Verbindung der beiden Moselseiten zum einen und Aufstieg aus dem Moseltal zum kurzen Anschluss an das Fernstraßennetz zum anderen – in einer Streckenführung integriert sind.

### **Einwendungen gegen die Wahl der Trasse und gegen die Linienführung**

Im Anhörungsverfahren wurde von einer Vielzahl von Einsprechern vorgetragen, die in der Raumordnung untersuchten Trassen seien falsch bewertet worden; damit sei letztlich auch die falsche Trasse gewählt worden. Besser sei eine Trassenführung über Temmels, eine dortige Moselquerung und eine kurze Anbindung an die A 1 (LUX).

Die Planfeststellungsbehörde ist diesen Vorwürfen und Alternativvorschlägen nachgegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass weder für eine fehlerhafte Bewertung der Trassen noch für eine Vorzugswürdigkeit einer Trassenführung über Temmels Anhaltspunkte erkennbar waren:

Die Gründe für die Wahl der Trasse im Raumordnungsverfahren sind ausführlich im festgestellten Erläuterungsbericht dargelegt. Die Variante A ist danach die Variante, die dem gesteckten Planungsziel, nämlich nachhaltige Entlastung des Stadtgebietes Trier und des regionalen Verkehrsnetzes vom Durchgangsverkehr und Güterverkehr zu den Trierer Gewerbegebieten mit entsprechender Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz am nächsten kommt und dabei die der Planung entgegenstehenden Belange am wenigsten beeinträchtigt. Bei der Gegenüberstellung der einzelnen Varianten wird nicht verschwiegen, dass im Hinblick auf einzelne Betroffenheiten und Belange die Variante A gegenüber anderen Varianten auch Nachteile aufweist; dies ändert aber nichts an der Nachvollziehbarkeit und Richtigkeit der Gesamtentscheidung zugunsten der Variante A. Auch die Einsprecher haben ausschließlich Argumente vorgetragen, die Einzelaspekte beleuchten und bei denen die Variante A – wie auch durch den Straßenbaulastträger zum Teil eingeräumt – Nachteile gegenüber anderen Varianten besitzt. In einer ganzheitlichen Betrachtungsweise allerdings konnten wegen des hohen fernstraßenrechtlichen Zielerreichungsgrades keine Zweifel an der Richtigkeit der Festlegung zugunsten der Variante A begründet werden.

Dies gilt insbesondere für den Vorschlag, statt der Variante A eine Tunnelführung der B 51 durch das Stadtgebiet von Trier in Erwägung zu ziehen. Dies scheitert schon an dem gewaltigen technischen und finanziellen Aufwand, der den Aufwand gegenüber der hier festgestellten Trassenführung ohne nähere Prüfung nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde um ein Vielfaches übersteigen wird. Darüber hinaus würde der Durchgangsverkehr doch wieder im Stadtgebiet von Trier auflaufen und die aus dieser Situation resultierenden Nachteile blieben – wenn auch abgemildert - bestehen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet daher die weitere Ausarbeitung der Planfeststellungstrasse auf der Grundlage der im Raumordnungsverfahren festgelegten Variante A grundsätzlich als fehlerfrei.

Soweit im Anhörungsverfahren außerdem von einer Vielzahl von Einsprechern kritisiert wurde, die in der Planfeststellung verfolgte Trassenführung weiche von der im Raumordnungsverfahren festgelegten Linie ab und sei somit unzulässig, wird verkannt, dass im Raumordnungsverfahren keine exakte Linienführung festgeschrieben wird. Vielmehr erfolgt im Raumordnungsverfahren zunächst hauptsächlich eine Abstimmung zwischen öffentlichen Planungen und Maßnahmen, die raumbedeutsam sind. Dabei wird die Linie der Straße quasi in einem abgestimmten Korridor zugelassen, der aber schon deswegen keine parzellenscharfe Verbindlichkeit entfalten kann, weil die Straßenplanung in diesem Stadium noch nicht bis ins Detail ausgearbeitet ist. Soll daher im Rahmen der Planfeststellung von der im Raumordnungsverfahren festgelegten Linie abgewichen werden, wird von den zuständigen Raumordnungsbehörden (hier Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord) geprüft, ob die Abweichungen mit den Ergebnissen des ursprünglichen Raumordnungsverfahrens vereinbar sind. Dies ist auch bei der festgestellten Trasse geschehen: so hat die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord nach entsprechender Überprüfung der Planung mit Schreiben vom 15.4.2003 die Übereinstimmung der festgestellten Planung mit den raumordnerischen Vorgaben erklärt und damit auf die erneute Durchführung eines raumordnerischen Verfahrens verzichtet. Somit ist festzuhalten, dass weder die geringfügige Erhöhung der Steigungsverhältnisse, noch die geringe Verlängerung der Strecke mit der damit einhergehenden Erhöhung der Oberflächenversiegelung nachteilige Auswirkungen auf die in der Raumordnung im Jahr 1995 erfolgte geordnete Strukturierung des Raumes haben.

Das bedeutet jedoch nicht, dass die aus diesen Abweichungen resultierenden Konsequenzen in der festgestellten Planung nicht aufgearbeitet und den gesetzlichen Vorschriften entsprechend in die Planung eingestellt worden sind. Vielmehr ist gerade in der Abarbeitung der naturschutzrechtlichen und immissionsschutzrechtlichen Vorgaben eindeutig zu belegen, dass das vorgesehene Maßnahmenkonzept alle von der aktuellen Planung verursachten nachteiligen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens ermittelt und die gesetzlich vorgesehene Kompensation gewährleistet.

Soweit schließlich im Einzelfall bemängelt wurde, dass verschiedene Rohstoffgewinnungsgebiete nicht berücksichtigt worden sind, hat die Planfeststellungsbehörde den Straßenbaulastträger in Abschnitt 3, Ziffer 10 verpflichtet, eine künftige kommerzielle Verwertung zu ermöglichen. Dem öffentlichen Belang der Rohstoffgewinnung wurde damit ausreichend Rechnung getragen.

Damit bleibt festzuhalten, dass die Wahl der Trasse fehlerfrei erfolgte; es besteht daher auch angesichts der vorgetragenen Einwendungen kein Anlass, die Planung vor diesem Hintergrund zu untersagen oder zu modifizieren.

## 5.2.3 Der Planung entgegenstehende Belange

### 5.2.3.1 Landespflege

Bei dem Bau der B 51 sind die einschlägigen naturschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Dabei ergibt sich folgendes Prüfungssystem:

#### Grundsätzliches

Für die Bewältigung des Naturschutzes in der Fachplanung bietet das geltende Recht folgende Systeme an:

- Die Eingriffsregelung in § 19 BNatSchG und § 5 LPfG. Die Eingriffsregelung gilt für naturschutzrechtliche Eingriffe vor allem des Fachplanungsrechts.
- Sonderregelungen ergeben sich für Vorhaben, die Auswirkungen auf EU-Vogelschutzgebiete oder FFH-Gebiete haben können.
- Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens wird bezogen auf unterschiedliche Schutzgüter bereits anlässlich der Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie ermittelt, beschrieben und bewertet.

#### Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Landespflegegesetz

Die naturschutzrechtliche **Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes** beinhaltet ein fünfstufiges Prüfungssystem:

- das gesetzliche Anforderungsprofil in § 19 BNatSchG bezieht sich auf Eingriffe i.S. des § 18 BNatSchG:
- Es besteht die primäre Verpflichtung des Eingriffsverursachers, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG) bzw. auf das erforderliche Maß zu minimieren (Vermeidungs- und Minimierungsgebot),
- sekundär besteht die Verpflichtung des Eingriffsverursachers, unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen)(§ 19 Abs. 2 S. 1 BNatSchG).
- Verbleiben Beeinträchtigungen, erfolgt eine bipolare naturschutzrechtliche Abwägung zwischen den Vorteilen des Vorhabens und den beeinträchtigten Naturschutzbelangen (§ 19 Abs. 3 S. 1 BNatSchG). Das Straßenbauvorhaben darf nur dann zugelassen werden, wenn seine Belange den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgehen.
- Nach einer den Vorrang des Eingriffs ergebenden Abwägung können zusätzlich weitere Kompensationsmaßnahmen (Anrechnung von Kompensationsmaßnahmen,



Ökopool, usw.) und Zahlungspflichten (Ersatzgeld, Ausgleichsabgabe) auferlegt werden (§ 19 Abs. 4 BNatSchG i.V. mit Landesrecht).

Bei der Bewertung der Umweltauswirkungen nach **Landesrecht** sind die rechtlichen Anforderungen des § 5 LPflG zu beachten. Danach sind Eingriffe in Natur und Landschaft nach Möglichkeit zu vermeiden bzw. zu minimieren. Nicht vermeidbare und zu minimierende Eingriffe sind nach Möglichkeit auszugleichen. Nicht ausgleichbare Eingriffe sind unzulässig, wenn bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgehen. Soweit das Vorhaben danach zugelassen werden kann, ist entsprechender Ersatz zu leisten. Eingriffe sind nach § 5 LPflG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich (oder nachhaltig) beeinträchtigen können.

### **Vogelschutz- und FFH-Richtlinie**

Neben der Eingriffsregelung in § 19 BNatSchG müssen die naturschutzrechtlichen Anforderungen beachtet werden, die sich aus der Vogelschutz-RL und der FFH-RL ergeben. Die naturschutzrechtlichen Vorgaben des Europarechts sind durch die Neufassung des Bundesnaturschutzgesetzes in deutsches Recht umgesetzt worden. Die in Frage kommenden Schutzgebiete sind zwischenzeitlich der EU-Kommission gemeldet worden. Die abschließende Festsetzung der EU-Vogelschutzgebiete und der FFH-Gebiete und deren Unterschutzstellung ist in Rheinland-Pfalz durch das „Dritte Landesgesetz zur Änderung des Landespflegegesetzes“ vom 12. Mai 2004 (GVBl. S. 275) erfolgt.

Allerdings sind die Gebiete von der Kommission bisher noch nicht ausgewiesen. Dies wirft die Frage einer unmittelbaren Geltung des europäischen Richtlinienrechts auf. Unverträgliche Eingriffe in Vogelschutzgebiete sind nach Art. 4 Abs. 4 Vogelschutzrichtlinie nur zur Wahrung von Leib und Leben der Menschen oder aus Gründen der Sicherung des Gebietes selbst möglich. Eingriffe in ein FFH-Gebiet dagegen können ggf. auch aus wirtschaftlichen Gründen zugelassen werden. Bei einer Beeinträchtigung von prioritären Arten oder Gebieten ist allerdings zunächst die EU-Kommission zu beteiligen.

Beide Richtlinien sehen ein Stufensystem der Prüfung vor: Die Richtlinien gelten für Gebiete, die förmlich ausgewiesen sind, aber wohl auch für nicht ausgewiesene potentielle Gebiete, welche die förmlichen Ausweiskriterien erfüllen. Denn nach Auffassung des EuGH sind auch solche Gebiete, die nicht als Vogelschutzgebiete ausgewiesen sind, aber die objektiv-rechtlichen rein naturschutzfachlichen, ornithologischen Kriterien für ein solches Gebiet als sog. faktisches Vogelschutzgebiet erfüllen, nach Maßgabe des Art. 4 Abs. 4 Vogelschutzrichtlinie zu schützen. Grundgedanke des EuGH ist die Überlegung, dass sich ein Mitgliedsstaat nicht von seinen nach der Vogelschutzrichtlinie bestehenden Verpflichtungen eigenhändig frei zeichnen kann.

Diese Grundsätze sind nach Auffassung des BVerwG auch auf potentielle FFH-Gebiete übertragbar. Das BVerwG hat dazu in der Entscheidung zur Ortsumgehung Hildesheim (BVerwG, Ur. v. 27.1.2000, Az.: 4 C 2.99) ausdrücklich festgestellt, dass ein Gebiet, das die Merkmale des Art. 4 Abs. 1 FFH-RL erfüllt und dessen Meldung für die Aufnahme in das kohärente Netz „Natura 2000“ sich aufdrängt, vor vollständiger Umsetzung der Richtlinie als potentielles FFH-Gebiet zu behandeln ist. Berührt ein Straßenbauprojekt ein derartiges Gebiet, ist seine Zulässigkeit an den Anforderungen des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL zu messen.

Für ausgewiesene Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete sowie für potentielle FFH-Gebiete ist eine Verträglichkeitsprüfung vorzunehmen. Ist der Eingriff mit den Erhaltungszielen für das Gebiet als Ganzes und seinen wesentlichen Bestandteilen vereinbar, ist er zulässig. Ergibt die Verträglichkeitsprüfung dagegen, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des potentiellen FFH-Gebietes führt, ist der Eingriff grundsätzlich unzulässig. Während die Vogelschutzrichtlinie unverträgliche Eingriffe in ein Vogelschutzgebiet nur zu Wahrung des Gebietes selbst oder von Leib oder Leben des Menschen zulässt (Art. 4 Abs. 4 Vogelschutz-RL), sind unverträgliche Eingriffe in ein FFH-Gebiet ausnahmsweise auch aus wirtschaftlichen Gründen zulässig, wenn das Vorhaben alternativlos ist, die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen getroffen worden sind und ggf. die Öffentlichkeit beteiligt worden ist (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL). Ein Alternativlösung i.S. des Art. 6 Abs. 4 UA 1 FFH-RL ist nach Auffassung des BVerwG nicht vorhanden, wenn sich diese nur mit einem unverhältnismäßigen Kostenaufwand verwirklichen ließe. Die Beurteilung unterliegt – so das BVerwG – nicht der fachplanerischen Abwägung gem. § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG oder einer anderweitigen Ermessensentscheidung durch die Planfeststellungsbehörde, sondern stellt sich als Frage der strikten Rechtsanwendung. Bei prioritären Arten oder Lebensräumen ist ggf. zuvor die Kommission zu beteiligen. Diese weiter gehenden Anforderungen sind allerdings nur dann relevant, wenn das Vorhaben bezogen auf die Erhaltungsziele für das Gebiet als Ganzes oder wesentliche Teile unverträglich ist. Im Falle seiner Verträglichkeit sind zusätzliche Anforderungen nicht zu erfüllen.

### **Umweltverträglichkeitsprüfung**

Im Anschluss an die Prüfung der Planrechtfertigung ist die Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen besonders wichtig. Neben weiteren Einzelregelungen stehen dabei vor allem das UVPG, das BNatSchG sowie auf europarechtlicher Ebene die FFH-Richtlinie und die Vogelschutzrichtlinie als Rechtsgrundlagen im Vordergrund. Aufgabe der Genehmigungsbehörde ist es nach dem UVPG, im Rahmen der Planfeststellung eine Prüfung der Umweltverträglichkeit durchzuführen, so dass die Umweltbelange berücksichtigungsfähig gemacht werden und gebührend in die Gesamtabwägung einfließen können. Dieses hat so zu geschehen, dass auf Grundlage einer „Zusammenfassenden Darstellung“ der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG) die Schutz-

güter des UVPG im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe gesetzlicher Umweltanforderungen der Fachgesetze bewertet werden (§ 12 UVPG).

Für die Durchführung der Verfahrensschritte nach §§ 11, 12 UVPG sind insbesondere die dargelegten Unterlagen / Quellen ausgewertet worden, die im Einzelnen unter Punkt 1.6.1 bis 1.6.2 und 1.6.9 bis 1.6.40 und 1.7.13 bis 1.7.15 in Abschnitt 1 aufgezählt sind.

### **Vorhabenbezogene Prüfung der Auswirkungen auf Umweltbelange**

Aufgrund der möglichen Rechtsfolgen ergibt sich im Zusammenhang mit der Zulässigkeit des Vorhabens folgende Prüfungsreihenfolge:

#### **Ausgewiesene EU- Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete**

Das Land Rheinland-Pfalz hat mit dem „Dritten Landesgesetz zur Änderung des Landespflegegesetzes“ vom 12. Mai 2004 (GVBl. S. 275) abschließend die im Landesgebiet nach den Kriterien der EU-Vogelschutz- und der FFH-Richtlinie in Frage kommenden Schutzgebiete benannt und unter Schutz gestellt. Die Daten und die jeweiligen Gebietsgrenzen sind Bestandteile dieses Gesetzes; sie werden vom Landesamt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz geführt und archivmäßig gesichert niedergelegt. Die jeweiligen Erhaltungsziele für diese Gebiete werden von der Landesregierung durch Rechtsverordnung bestimmt. Die erforderlichen Maßnahmen für die einzelnen Gebiete und die Überwachung im Hinblick auf den Erhaltungszustand der natürlichen Lebensraumtypen und Arten werden von der Oberen Landespflegebehörde im Benehmen mit den kommunalen Planungsträgern und unter Beteiligung der Betroffenen in sog. „Bewirtschaftungsplänen“ festgelegt. Die Bewirtschaftungspläne werden von der Oberen Landespflegebehörde ortsüblich und im Internet bekannt gemacht.

Nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde ist festzustellen, dass das hier planfestgestellte Vorhaben nicht in einem ausgewiesenen oder faktischen Vogelschutzgebiet liegt.

#### **Potentielle FFH-Gebiete und faktische Vogelschutzgebiete**

Mit den v.g. gesetzlichen Regelungen zur Änderung des Landespflegegesetzes hat der Gesetzgeber in Rheinland-Pfalz die nach den Vorgaben der EU-Vogelschutz- und der FFH-Richtlinie in Frage kommenden Schutzgebiete eindeutig und abschließend festgelegt. Danach bleibt für die Annahme des Vorliegens weiterer Schutzgebiete grundsätzlich kein Raum.

Da die vom Land Rheinland-Pfalz ausgewiesenen Schutzgebiete allerdings noch nicht von der EU-Kommission ausgewiesen wurden und daher insoweit theoretisch die Möglichkeit von Änderungen besteht, hat der Planungsträger aus Gründen der Rechtssicherheit beschlossen, das Projekt auch für Gebiete, bei denen die Kriterien der FFH-Richtlinie möglicherweise erfüllt sind, einer Verträglichkeitsprüfung zu unter-

ziehen. Diese Prüfung schließt die Gebiete der sog. Vogelschutzrichtlinie mit ein. Gegenstand der Untersuchung sind die Gebiete

- Gutland – Magerwiesen und Halbtrockenrasen im Bereich Aach / Sirzenich / Fussenich / Herresthal bis zur Sauer (Gebiet 49.03 der sog. Chancenliste),
- Moseltal (Gebiet 43.05 der sog. Chancenliste),
- Moseltal und unteres Sauerthal (IBA-Gebiet).

Die durch den Straßenbaulastträger in Auftrag gegebenen Gutachten, die auch Gegenstand der festgestellten Planunterlagen sind (vgl. Abschnitt 1, Ziffer 1.6.1), haben im Anhörungsverfahren offen gelegen und sind durch die zuständigen Landespflegebehörden überprüft worden. Beanstandungen sind dabei nicht vorgetragen worden. Alle Gutachten kommen zu dem Ergebnis, dass das Straßenbauvorhaben nicht erheblich in die festgelegten Schutzziele, Lebensräume und Tierarten eingreift.

Von Einwendungsführern ist geltend gemacht worden, dass mit dem Straßenbauvorhaben EU-Vogelschutz- und FFH-Gebiete durchquert werden und dass das Vorhaben daher unzulässig sei.

Wie oben ausgeführt, trifft dies nicht zu. Das Straßenbauvorhaben berührt keine Bereiche oder Gebiete, die durch das geänderte Landespflegegesetz als Schutzgebiet im Sinne der EU-Vogelschutzrichtlinie und FFH-Richtlinie ausgewiesen worden wären.

Allerdings sind vor Ort Bereiche und Flächen vorhanden, die nach den fachlichen Einschätzungen der anerkannten Naturschutzvereine als EU-Vogelschutzgebiet oder als FFH-Gebiet in Frage kommen könnten. Da das europaweite Netz „Natura 2000“ erst mit der EU-weiten Ausweisung der durch die Mitgliedstaaten gemeldeten Gebiete gebildet ist, bestehen noch gewisse Unsicherheiten, inwieweit die Unterschutzstellung der Gebiete durch das Land Rheinland-Pfalz als unveränderbar angesehen werden muss.

Der Straßenbaulastträger hat sich daher entschlossen, auch die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die von den anerkannten Naturschutzvereinen erarbeiteten Vorschläge für die Meldung von Schutzgebieten (sog. „Chancenliste“) zu untersuchen. Die Untersuchungen kamen für alle vor Ort von den anerkannten Naturschutzvereinen benannten potenziellen FFH-Gebiete und das möglicherweise als faktisches Vogelschutzgebiet in Frage kommende IBA-Gebiet zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Diese Untersuchungen waren Gegenstand der offen gelegten Planunterlagen und sind auf diese Weise den anerkannten Naturschutzvereinen bekannt geworden. Diese haben keine Einwendungen gegen diese Untersuchungen vorgebracht, die deren Ergebnis in Frage stellen könnten.

Das Straßenbauvorhaben trifft daher aus dem Blickwinkel der EU-Vogelschutzrichtlinie und der FFH-Richtlinie auf keine Bedenken.

Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Landespflegegesetz

Die Belange der Landespflege wurden mit der ihnen zukommenden Gewichtung in der Planung berücksichtigt. Die mit der Straßenplanung verbundenen teilweise erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die Erstellung einer qualitativ und quantitativ hochwertigen landschaftspflegerischen Begleitplanung kompensiert. Damit wird den Vorgaben des BNatSchG und LPfIG in vollem Umfang entsprochen. Die Verwirklichung des Neubaus stellt einen Eingriff dar; dieser Eingriff geht in der gesamten Abwägung gegenüber den Belangen der Landespflege jedoch vor.

Nach den Bestimmungen des Landespflegegesetzes ist der Straßenbaulastträger zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (sog. „Vermeidungsgebot“). Dadurch sollen die Schutzgüter Natur und Landschaft so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden. Auch dem Landschaftsverbrauch soll so entgegengewirkt werden. Es ist jedoch offensichtlich, dass ein solches Projekt ohne Flächeninanspruchnahme nicht realisiert werden kann.

Unvermeidbare Eingriffe sind in angemessener Frist zu beseitigen oder auszugleichen (durch sog. „Ausgleichsmaßnahmen“). Die Ausgleichsmaßnahmen sollen nah am Eingriff erfolgen. Die räumliche Entfernung der Maßnahmenflächen entspricht den Vorgaben des Landespflegegesetzes Rheinland-Pfalz (§ 5 LPfIG). Diese Regelung sieht eine unterschiedliche räumliche Bindung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an den Eingriffsort vor. Bei den Ausgleichsmaßnahmen müssen die örtlich beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes bestehen bleiben. Dies bedingt regelmäßig eine gewisse Nähe zum Eingriffsort.

Ist dies nicht möglich, sind Ersatzmaßnahmen durchzuführen, die geeignet sind, die durch den Eingriff gestörten Funktionen der Landschaft an einer anderen Stelle des betroffenen Naturraumes zu gewährleisten. Diese räumliche Lockerung wurde bewusst dazu genutzt, um zum einen Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Nutzungen so gering wie möglich zu halten, zum anderen gerade den in diesem Naturraum ökologisch besonders bedeutsamen wild lebenden Tierarten mit großen Lebensräumen geeignete Lebensraumverbesserungen auf großer Fläche verteilt (und somit wirksamer) zur Verfügung zu stellen. Dabei wurde der Suchraum für die Ersatzmaßnahmen kontinuierlich vom Ort des Eingriffes aus erweitert. Solange sie noch im betroffenen Landschaftsraum liegen, ist ihre Wirkung für die betroffenen Funktionen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes noch gewährleistet. Der betroffene Naturraum wurde grundsätzlich nicht verlassen. Einzelheiten der räumlichen und funktionalen Bezüge der landschaftspflegerischen Maßnahmenflächen können der „Konflikt- und Maßnahmentabelle“ und dem Maßnahmenverzeichnis des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) entnommen werden, welche Gegenstand der festgestellten Unterlagen sind.

Die o.a. Reihenfolge ist zwingend und steht nicht zur Disposition der planenden Behörde oder der Planfeststellungsbehörde.

Der Straßenbaulastträger hat diese gesetzlichen Vorgaben eingehalten. Die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft wurde nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Bau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert.

Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzkonzept verfolgten Zielsetzungen zu erfüllen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes in jedem Einzelfall geeignet, die Wirksamkeit der auf ihnen vorgesehenen Maßnahmen in angemessener Zeit zu gewährleisten. Die anfallenden Pflegemaßnahmen obliegen dem Träger der Straßenbaulast.

Das der Planung zugrunde liegende landschaftspflegerische Konzept von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist auch durch die entsprechenden Fachbehörden geprüft worden; es berücksichtigt in seiner jetzigen Ausprägung in besonderer Weise den in der Abwägung vorzunehmenden Interessenausgleich zwischen den Anforderungen, die sich anlässlich des Straßenbauvorhabens an den Umfang der durchzuführenden Maßnahmen ergeben, und den entgegenstehenden Interessen der Betroffenen. Die zuständige Obere Landespflegebehörde hat dieses geprüft - auch in Bezug auf andere staatliche landschaftspflegerische Programme - und grundsätzlich ihr Einvernehmen erklärt.

#### Besonderer Prüfungspunkt „Vogelwelt“

Der von der B 51 durchfahrene Landschaftsraum weist eine artenreiche Vogelwelt mit vielen anspruchsvollen und zum Teil stark gefährdeten Vogelarten auf. Die Vogelwelt war daher ein wichtiger Indikator im Rahmen des Planungsprozesses zur Bewertung der Planungsvarianten, zur Ableitung von Beeinträchtigungen und zur Konzeption von Schutz-, Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Naturhaushalt.

In Folge war die Vogelwelt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ein wesentlicher Maßstab für eine das Schutzgut Tiere i.S. des UVPG berücksichtigende Variantenwahl, aber auch ein wichtiger Maßstab für die Entwicklung von Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für empfindliche Tierarten mit qualitativ hohen Lebensraumsansprüchen im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP).

Der Straßenbaulastträger hat im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ein aufwändiges „Avifaunistisches Gutachten“ erstellen lassen, in dem die im Planungsraum regelmäßig anzutreffenden Vogelarten ermittelt und hinsichtlich ihrer Empfindlichkeit auf das Straßenbauvorhaben untersucht wurden. Dieses avifaunistische Gutachten ist als

Anhang des festgestellten Erläuterungsberichtes Gegenstand der Planunterlagen (siehe Abschnitt 1, Ziffer 1.6.1) und hat offen gelegen.

Dort wo es erforderlich war, wurden vorhandene Lebensräume für Vogelarten optimiert oder an anderer Stelle neu angelegt. In der Summe bleiben daher für die Vogelwelt keine erheblichen Beeinträchtigungen zurück. Entsprechend den zahlreichen, unterschiedlichen Lebensraumansprüchen der einzelnen Arten wurde ein sehr komplexes Maßnahmenbündel notwendig, dessen Beschreibung in diesem Rahmen nicht im Einzelnen möglich ist. Detaillierte Angaben sind dem LBP und dem Erläuterungsbericht zu entnehmen.

#### Einwendungen zur Eingriffsregelung

Während des Anhörungsverfahrens wurden folgende Einwendungen vorgetragen:

- die Verkehrsuntersuchung belegt, dass der Bereich Trier zu Lasten der Saaranliegergemeinden von Umweltproblemen entlastet wird,
- das Straßenbauvorhaben bewirkt eine Natur- und Landschaftszerstörung,
- die Zerstörung des Waldes bei Igel und Zewen bedeutet die Zerstörung des dortigen Naherholungsgebietes,
- der vorhandene Lebensraum für wild lebende Tiere wird beeinträchtigt,
- die im Bereich des ehemaligen Bahndamms vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind nicht ausreichend,
- die Anlage von Sukzessionsflächen ist nicht ausreichend,
- der Flächenbedarf für Ausgleichsmaßnahmen wurde falsch ermittelt und ist neu zu berechnen,
- es ist ein zusätzlicher Ausgleich für die Störung des Landschaftsbildes bei Konz erforderlich,
- es gibt keinen Hinweis auf den Schutz vor Bodenerosionen.

Die Planfeststellungsbehörde ist diesen Einwendungen im Einzelnen nachgegangen. Sie konnten insgesamt nicht zu einer Änderung der vorgelegten Planung oder sogar auf einen gänzlichen Verzicht führen:

So ist es nicht zutreffend, dass **Umweltprobleme vom Raum Trier auf die Saaranliegergemeinden** verlagert werden. Es trifft zwar zu, dass aufgrund der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen die Verkehrsbelastung auf der B 51 bis nach Saarbürg geringfügig zunehmen wird, weil die Verkehrsbeziehungen im Raum Trier dabei neu geordnet werden und die Strecke nach dem Bau des Moselaufstiegs und dem Neubau der Umgehung Konz - Könen insgesamt die Verkehrsbeziehungen in der Region

verbessern und damit den Straßenzug B 51 für den Fahrzeugverkehr attraktiver machen wird.

Die damit einhergehenden Umweltbelastungen werden jedoch das bestehende Maß an diesem Streckenzug nicht wesentlich erhöhen und jedenfalls nicht mit unzumutbaren Lärm- und Schadstoffbelästigungen für die Anwohner der B 51 verbunden sein. Die insoweit evtl. auftretenden nachteiligen Änderungen werden jedenfalls angesichts der mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Vorteile in Kauf genommen.

Darüber hinaus muss festgehalten werden, dass gerade der Streckenzug der B 51 aus seiner Zweckbestimmung heraus den überregionalen Verkehr aufnehmen soll. Dadurch, dass die Straße entsprechend ihrer Zweckbestimmung ausgebaut ist, wird auch dafür Sorge getragen, dass der Verkehr dort möglichst reibungslos abgewickelt werden kann und auf diese Weise nur so wenig wie möglich mit Schadstoff- und Lärmbelastungen auf die anliegende Wohnbebauung einwirkt.

Auch der Vorwurf der **Natur- und Landschaftszerstörung** führt nicht zur Unzulässigkeit des Straßenbauvorhabens. Vielmehr liegt es in der Natur der Sache, dass beim Neubau einer Straße die bis dahin möglicherweise unberührt gebliebene Natur und Landschaft in Anspruch genommen wird. Bereits bei der Bewertung des Vorhabens zur Aufnahme in den Bedarfsplan wurde der Nutzen des Straßenbauvorhabens den nachteiligen Auswirkungen gegenübergestellt und ermittelt, dass der Nutzen die nachteiligen Auswirkungen, also neben den Eingriffen in Natur und Umwelt auch den Flächenbedarf und den zu betreibenden technischen und kostenmäßigen Aufwand, überwiegt.

Die aus dem Vorhaben resultierenden Eingriffe in Natur und Landschaft sind in den weiteren Planungsstadien zunehmend detaillierter und in ihrem vollen Umfang erfasst und hinsichtlich ihrer Tragweite bewertet worden. Bei der Erstellung des Planfeststellungsentwurfs wurde schließlich aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse festgelegt, in welchem Umfang Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen werden müssen, um diese Eingriffe zu kompensieren. Diese Maßnahmen wurden durch die zuständigen Landespflegebehörden geprüft und letztlich bestätigt, so dass insoweit aus landespflegerischer Sicht keine Hindernisse für das Straßenbauvorhaben mehr bestehen.

Die vorgetragene **Zerstörung des Naherholungsgebietes** bei Igel und Zewen liegt ebenfalls nicht vor.

Das Planungsgebiet hat eine hohe Bedeutung für die Erholung. Besonders hervorzuheben ist das Moseltal mit den begleitenden Moselrandhöhen als Urlaubs- und Fremdenverkehrsziel und vor allem als Naherholungsbereich insbesondere für die in Igel und Zewen lebende Bevölkerung.

Hierdurch werden Maßnahmen notwendig, damit aus großräumiger Sicht nach der Durchführung des Straßenbauvorhabens keine erheblichen Defizite für die Naherholung zurückbleiben.



Mit einer erholungsbedeutsamen akustischen Beeinträchtigung des Moseltales ist nicht zu rechnen. Die gesetzlichen Auflagen werden deutlich unterschritten.

Die Anlage von Wällen entlang der Straße wird zur Reduzierung der akustischen Beeinträchtigung des Raumes und zur besseren optischen Einbindung der Straßen in Dammlagen genutzt.

Auch der in diesem Bereich vorhandene **Wald dient der Naherholung**. Der Wald ist nicht nur Lebensraum für die Tiere, sondern besitzt auch eine Erholungsfunktion für den Menschen. Beide Faktoren wurden unter Berücksichtigung der gesetzlichen Bestimmungen in die Planung der B 51 mit einbezogen. Es trifft zu, dass der bis dahin geschlossene Waldbereich durch die Trasse zerschnitten wird und die vorhandenen Wanderwege teilweise von der Trasse gequert und damit durchschnitten werden. Auch wird künftig Verkehrslärm in Bereichen auftreten, wo bisher keine solchen Belastungen aufgetreten sind. Dies allein bewirkt jedoch keine Zerstörung des Naherholungsgebietes.

Nach dem Bundeswaldgesetz und Landespflegegesetz Rheinland-Pfalz ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, Waldverluste auszugleichen oder zu ersetzen. Daher hat der Straßenbaulastträger die straßenbaubedingt verursachten Beeinträchtigungen unter dem Aspekt „Naherholung“ in den Planunterlagen besonders betrachtet und besondere Maßnahmen zur Sicherung der Naherholungsfunktion vorgesehen. So ist der Gegenüberstellung „Konflikte / Maßnahmen – Erholung / Landschaftsbild“ in der Tabelle 9.3 des festgestellten Erläuterungsberichtes (siehe auch Abschnitt 1, Ziffer 1.6.1), im Einzelnen zu entnehmen, wie das Straßenbauvorhaben in die bestehenden Strukturen eingreift und wie diese Eingriffe durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden. Nach Maßgabe der landschaftspflegerischen Begleitplanung werden Waldverluste z.B. durch Freihieb der Trasse, durch Neuaufforstung im mindestens gleichen Verhältnis funktional ausgeglichen bzw. ersetzt. Dazu treten Waldumwandlungen von relativ naturfernen zu naturnahen Wäldern, um qualitative Verluste auszugleichen. Die Zerschneidung wichtiger Waldernetzungen (z.B. Klimaschutzwald auf der Moselrandhöhe) wurde sachverständig untersucht und bewertet. Sie wird danach - nachweislich der festgestellten Unterlagen z.B. durch Neuanpflanzung von Laubgehölzen ausgeglichen oder ersetzt. In der Summe verbleiben keine funktionalen Defizite für den Waldbestand. So ist auch keine genetische Isolation von Tierarten bzw. Trennung von Lebensräumen durch die Straßenbaumaßnahme zu befürchten. Nach Umsetzung aller Kompensationsmaßnahmen wird der vorhandene Naherholungsbereich wenn auch in veränderter Weise, aber dennoch funktionierend wieder zur Verfügung stehen.

Der Vorwurf der **Zerstörung des Lebensraumes von wildlebenden Tieren** führt auch nicht zu einer Änderung der festgestellten Planung oder sogar zu einem Verzicht auf das Straßenbauvorhaben. Auch hier gilt, dass mit dem Neubau der B 51 zwangsläufig in bisher relativ unberührte Lebensräume von Tieren eingegriffen wird. Da auf das Straßenbauvorhaben nicht verzichtet werden kann, hat der Straßenbaulastträger

auch insoweit umfangreiche Ermittlungen zur Betroffenheit der Tierarten vor Ort angestellt und die sich daraus ergebenden, umfangreichen landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entwickelt (siehe dazu insbesondere die in Tabelle 9.2 im festgestellten Erläuterungsbericht enthaltenen Darstellungen – vgl. Abschnitt 1, Ziffer 1.6.1). Mit diesen wird sichergestellt, dass die von dem Straßenbauvorhaben betroffenen Tierarten geschützt und ggf. mit Ausweichlebensräumen ausgestattet werden. Durch entsprechende zeitliche Dispositionen bei der Bauausführung ist sichergestellt, dass die Ausweichräume den Tierarten möglichst schon zu Beginn der Straßenbauarbeiten zur Verfügung stehen.

Dem Vorwurf, die vorgesehenen landespflegerischen **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seien unzureichend**, die im Bereich des ehemaligen Bahndamms vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind ebenso wie die vorgesehene Anlage von Sukzessionsflächen nicht ausreichend und schließlich sei der **Flächenbedarf** für Ausgleichsmaßnahmen **falsch ermittelt** worden und neu zu berechnen, kann nach Prüfung der Sachlage nicht gefolgt werden. Die Planunterlagen weisen aus, dass Bilanzierungen zwischen den straßenbaubedingten Eingriffen und den Kompensationsmaßnahmen vorgenommen wurden; diese sind insbesondere in der Tabelle 11 des festgestellten Erläuterungsberichtes enthalten. Danach besteht ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen den unvermeidlichen Eingriffen und den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen.

Es trifft dabei nicht zu, dass diese Bilanzierung von einem **Flächenbedarf** ausgeht, der auf den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens beruht und nicht an die Verlängerung der Trasse im Planfeststellungsverfahren angepasst wurde; vielmehr wurde der landespflegerischen Planung der Flächenbedarf für die in der Planfeststellung dargestellte aktuelle Trassenführung zugrunde gelegt.

Nach der Eingriffsregelung des Landespflegegesetzes Rheinland-Pfalz (§ 4 ff. LPflG) sind Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes - und hierzu zählt auch die Versiegelung von Boden durch Überbauung - nach Möglichkeit zu vermeiden, ansonsten durch geeignete Maßnahmen auszugleichen oder zu ersetzen. Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) zur B 51 neu wurde für die gewählte Trasse daher mit darauf hingewirkt, dass i.S. des obigen Absatzes die Flächenversiegelung so gering wie möglich gehalten wurde. Es wurde eine genaue Auflistung des Versiegelungsumfanges erstellt, eine detaillierte Untersuchung und Bestandsaufnahme der betroffenen Flächen durchgeführt. So ist in den festgestellten Unterlagen aufgeführt, dass insgesamt durch Fahrbahn und Standspuren oder andere bituminöse Flächen der B 51 neu ca. 12,8 ha versiegelt werden. Im Gegenzug werden aber in einem Flächenumfang von ca. 2,1 ha Fahrbahnflächen entsiegelt und auf ca. 148 ha landschaftspflegerische Maßnahmen realisiert. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind darüber hinaus qualitativ hochwertig und geeignet, die Versiegelung funktional zu kompensieren. Die voraussichtlich gestörten Funktionen des Bodens und des Was-