

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für den Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route)

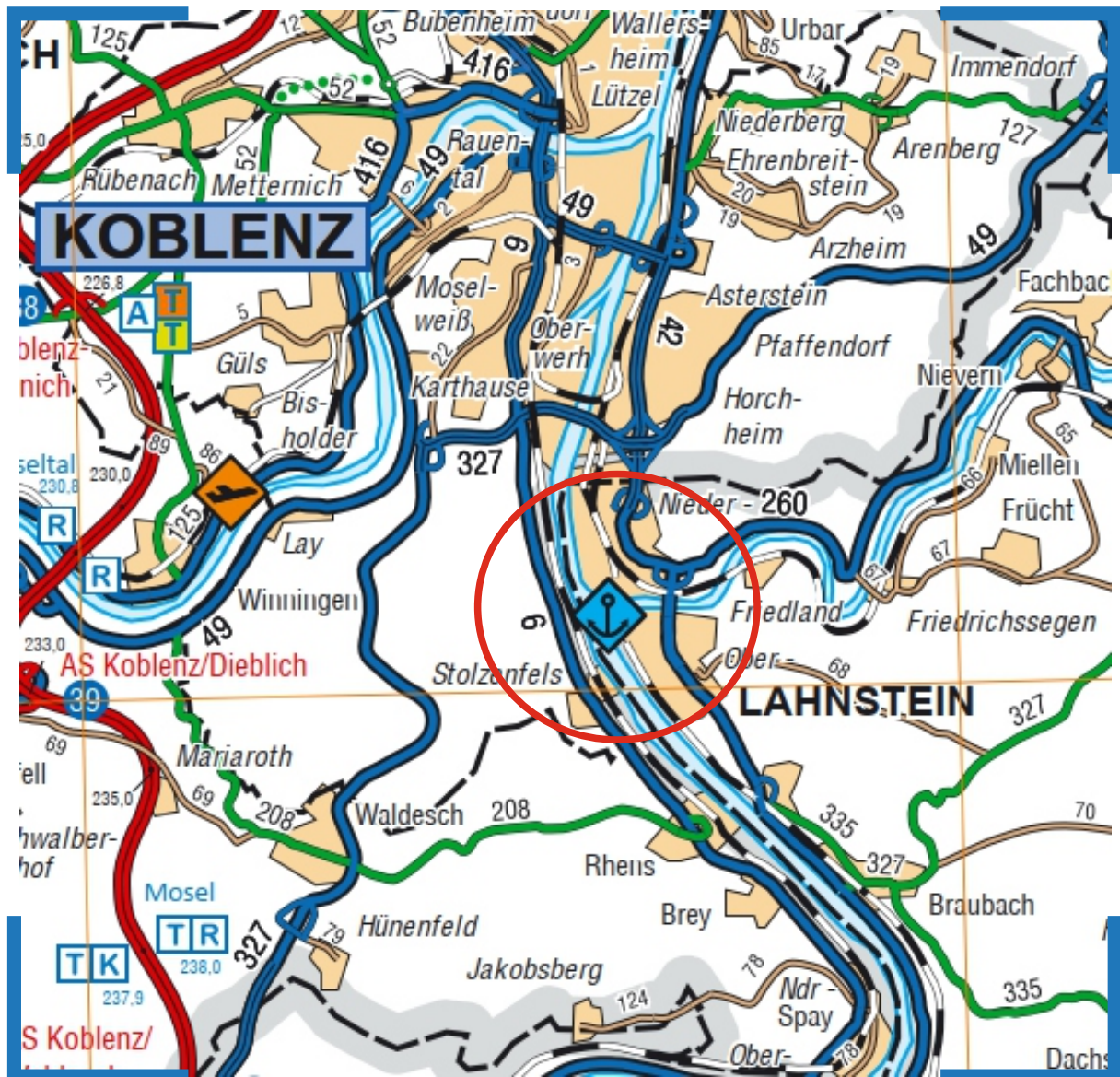


LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

PLANFESTSTELLUNGS-
BEHÖRDE

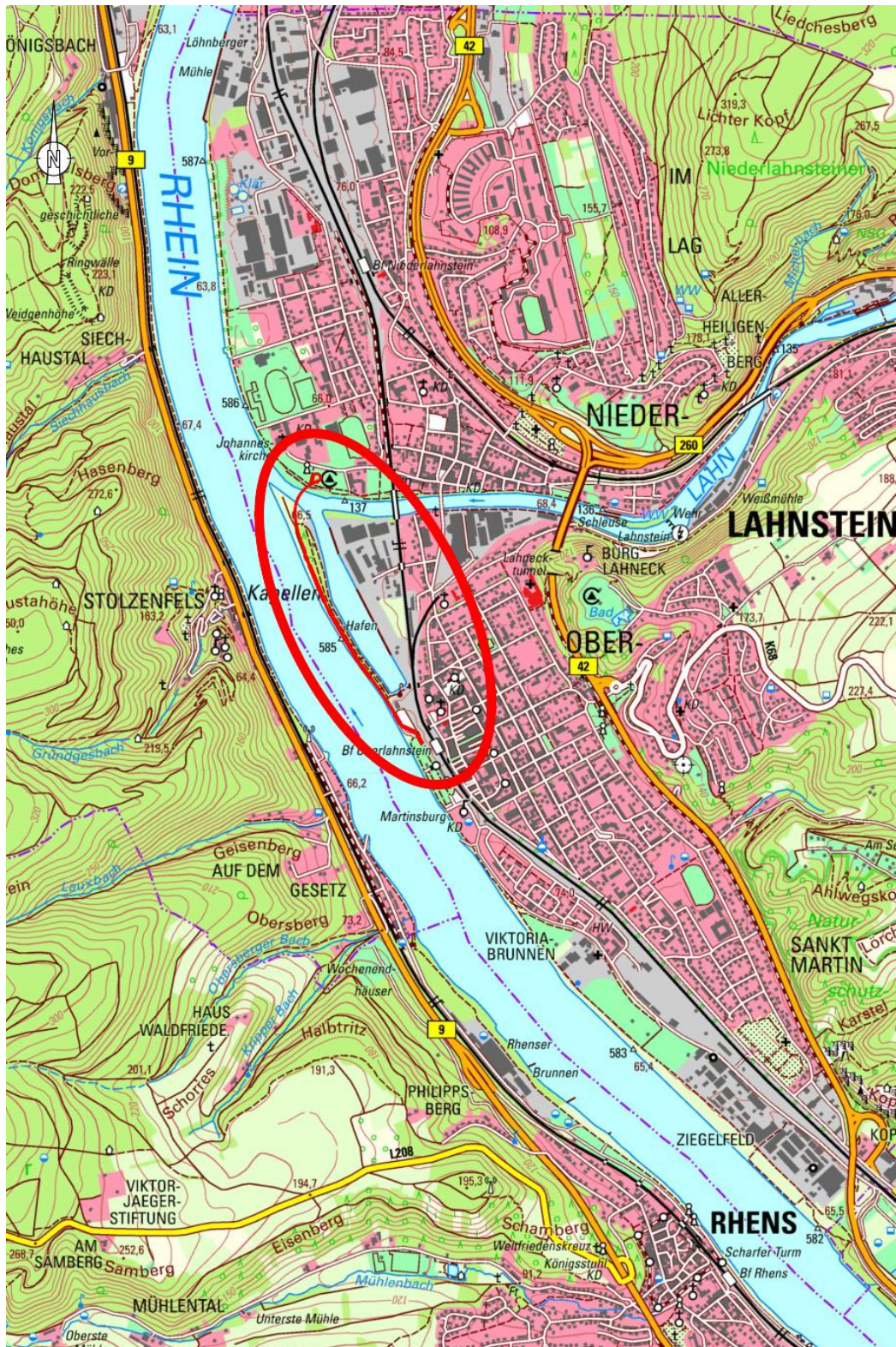
Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20
56068 KOBLENZ

Aktenzeichen: 02.5-1977-PF/39
Datum: 3. Februar 2026



Rheinland-Pfalz

Übersichtslageplan



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	A
Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen	C
A Verfügender Teil - Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes	1
I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung	1
II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung	1
III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung	1
IV. Wasserrechtliche Regelungen	2
V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens	2
VI. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG....	3
VII. Genehmigung nach § 5 Abs. 4 der Landesverordnung über den „Naturpark Nassau“ vom 30. Oktober 1979	3
VIII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren	3
IX. Festgestellte Planunterlagen	4
X. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses	4
B Allgemeine Nebenbestimmungen	6
C Besondere Nebenbestimmungen.....	10
I. Leitungen	10
II. Naturschutz	10
III. Wasser	11
IV. Denkmalschutz	12
V. Weitere Bestimmungen und Auflagen	13
D Verfahrensbeteiligte	20
I. Träger öffentlicher Belange	20
II. Anerkannte Vereinigungen	21
III. Privatpersonen	21
E Begründung	22
I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens	22
II. Zuständigkeit	22
III. Verfahren	22
IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung	23
V. Entwässerung/ Gewässerschutz	27
VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)	31
VII. Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes	32
VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen	51
IX. Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen	55
X. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde	55
F Allgemeine Hinweise	57

I.	Allgemeine Hinweise.....	57
II.	Hinweis auf Auslegung/ Veröffentlichung im Internet und Zustellung	57
G	Rechtsbehelfsbelehrung	58

Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen

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

PIVereinHG	Planungsvereinheitlichungsgesetz
RE-RL	Richtlinien für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
REwS 21	Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (2021)
RiStWaG	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
RLS 19	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
RLS 90	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
ROV	Raumordnungsverordnung
UmwRG	Umweltrechtsbehelfsgesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	UVP-Richtlinie
VLärmSchR 97	Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VS-RL	Vogelschutzrichtlinie
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie

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

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

I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung

Für den Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) wird der Plan gemäß §§ 5 und 6 LStrG i.V.m. den §§ 1 - 7 LVwVfG und i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG mit den Änderungen und Ergänzungen festgestellt, die sich aus den Bestimmungen und Auflagen in den Kapiteln B und C dieses Beschlusses und den Blaeintragungen in den Unterlagen ergeben.

II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Oberlahnstein und Niederlahnstein.

Er umfasst den Bau des Rheinradweges von Bau-km ca. 0+000 bis Bau-km ca. 1+231,377.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere

- die Herstellung einer Fuß- und Radwegebrücke über die Lahn von ca. Bau-Km 0+889 bis ca. Bau-Km 1+216
- die notwendigen Anpassungen von Versorgungsleitungen
- die Durchführung wassertechnischer Maßnahmen
- die Durchführung von naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen

nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen.

III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung

Der Rheinradfernweg erstreckt sich von ca. Bau-Km 0+000 bis ca. Bau-Km 1+231,377. Er verläuft überwiegend auf Flächen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (u.a. Betriebs- und Unterhaltungsweg) und der Wasserwirtschaftsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz sowie an seinem Bauanfang und an seinem Bauende auf Flächen der Stadt Lahnstein.

Außerhalb der Flächen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der Wasserwirtschaftsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz wird der Rheinradfernweg gemäß § 36 Abs. 4 LStrG als selbstständiger Geh- und Radweg und sonstige Straße im Sinne von § 3 Nr. 3b) aa) LStrG gewidmet. Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam.

In den räumlichen Abschnitten, auf denen der Rheinradfernweg auf Eigentumsflächen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der Wasserwirtschaftsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz verläuft, erfolgt keine Widmung des Weges in vorstehendem Sinne. Die Errichtung und dauerhafte Nutzung des Weges wird hier über bestehende oder

noch abzuschließende Nutzungsvereinbarungen zwischen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bzw. der Wasserwirtschaftsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz und der Stadt Lahnstein geregelt. Zur Sicherstellung der dauerhaften Nutzung für den Rad- und Fußgängerverkehr wird auf die Auflagenregelungen in Kapitel C V Nr. 1 dieses Beschlusses verwiesen.

IV. Wasserrechtliche Regelungen

Der Stadt Lahnstein wird gemäß §§ 8, 9, 10, 12, 13 und 19 WHG i.V.m. den Vorschriften des LWG im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde die unbefristete Erlaubnis erteilt, das Oberflächenwasser der neuen Lahnbrücke über Längs- und Querneigungen in Regenwassereinflüsse an den Widerlagern zielgerichtet in die belebte Bodenzone einzuleiten.

Der Rad- und Gehweg entwässert im Übrigen breitflächig über das Bankett und bedarf daher keiner Erlaubnis.

Die Planfeststellung konzentriert im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde - unter Berücksichtigung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss angeordneten Nebenbestimmungen - die für die Herstellung des Rad- und Gehweges und des Brückenbauwerkes erforderliche Genehmigung nach § 36 WHG i.V.m. § 31 LWG als Anlagen im 40 m-Bereiches des Rheins und der Lahn (Gewässer I. Ordnung).

Weiterhin wird der Stadt Lahnstein nach § 78 Abs. 4 und 5 WHG i.V.m. § 84 Abs. 2 LWG i.V.m. § 4 Abs. 2 der „Rechtsverordnung zur Feststellung des Überschwemmungsgebietes am Rhein“ vom 11. Dezember 1995 die Ausnahmegenehmigung erteilt, unter Berücksichtigung der in Kapitel C aufgeführten Nebenbestimmungen die Baumaßnahme in dem festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Gewässers Rhein durchzuführen.

V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Bau eines überörtlichen, insbesondere dem touristischen Verkehr dienenden selbstständigen Radweg handelt, unterliegt es gemäß § 5 Abs. 6 LStrG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 und § 4 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) und der dortigen Anlage 1 den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz).

Für das Vorhaben besteht gem. § 3 LUVPG keine generelle UVP-Pflicht; zur Prüfung der UVP-Pflichtigkeit wäre grundsätzlich eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles“ durchzuführen. Der Vorhabenträger hat auf diese Vorprüfung verzichtet und unmittelbar die erforderlichen Unterlagen zur Durchführung einer formellen Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt. Es wurde daher eine sogenannte freiwillige UVP i.S.v. § 7 Abs. 3 UVP-Gesetz durchgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Entfallen einer UVP-Vorprüfung des Einzelfalles im Hinblick auf die erkennbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens als zweckmäßig und stellt gem. § 5 UVP-Gesetz fest, dass das Vorhaben uvp-pflichtig ist. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in die Planfeststellung einbezogen. Sie sind in der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVP-Gesetz erläutert. Auf der Grundlage dieser zusammenfas-

senden Darstellung hat die Planfeststellungsbehörde in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses die Umweltauswirkungen des Vorhabens mit entsprechender Begründung bewertet und bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens berücksichtigt.

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

Der Stadt Lahnstein wird vorsorglich gem. § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 und S. 2 BNatSchG eine Ausnahme sowie höchst vorsorglich nach § 67 BNatSchG eine Befreiung von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG für folgende, in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten sowie nach Art. 1 der VS-Richtlinie geschützten Vogelarten erteilt:

Arten gem. Anhang IV der FFH-RL:

Mauereidechse, Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Graues Langohr, Große Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Kleine Bartfledermaus, Kleiner Abendsegler, Mückenfledermaus, Rauhaufledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus.

Arten nach Art. 1 der VS-RL:

Amsel, Bachstelze, Blässhuhn, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Dohle, Eichelhäher, Eisvogel, Elster, Fitis, Flusssuferläufer, Gartenbaumläufer, Gebirgsstelze, Gimpel, Graugans, Graureiher, Grünfink, Grünspecht, Hausrotschwanz, Haussperling, Heckenbraunelle, Heringsmöwe, Höckerschwan, Kanadagans, Kernbeißer, Kleiber, Knäkente, Kohlmeise, Kormoran, Lachmöwe, Mauersegler, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Mittelmeermöwe, Mönchsgrasmücke, Nilgans, Rabenkrähe, Rauchschwalbe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Rotmilan, Schwanzmeise, Silbermöwe, Star, Steppenmöwe, Stieglitz, Stockente, Straßentaube, Sumpfmeise, Teichhuhn, Turmfalke, Waldbaumläufer, Zaunkönig, Zilpzalp, Zwergtaucher.

VII. Genehmigung nach § 5 Abs. 4 der Landesverordnung über den „Naturpark Nassau“ vom 30. Oktober 1979

Der Stadt Lahnstein wird im Einvernehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord die Genehmigung erteilt, die hier festgestellte Baumaßnahme im „Naturpark Nassau“ durchzuführen.

VIII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren

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

Im Übrigen werden die Sachanträge sowie die Einwendungen und Forderungen auf Unterlassung des Vorhabens, auf Planänderung und/oder –ergänzung zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen, Planergänzungen oder durch Auflagen Rechnung getragen

wurde oder soweit sie sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben.

IX. Festgestellte Planunterlagen

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

1. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, aufgestellt am 06.05.2025
2. Lageplan 1, Unterlage G05-1, M.: 1:500, aufgestellt am 30.06.2025
3. Lageplan 2, Unterlage G05-2, M.: 1:500, aufgestellt am 30.06.2025
4. Höhenplan 1, Unterlage G06-1, M.: 1:1.000/200, aufgestellt am 30.06.2025
5. Höhenplan 2, Unterlage G06-2, M.: 1:1.000/200, aufgestellt am 30.06.2025
6. Grunderwerbsplan, Unterlage G10-1, M.: 1:500, aufgestellt am 30.06.2025
7. Grunderwerbsplan, Unterlage G10-2, M.: 1:500, aufgestellt am 30.06.2025
8. Regelungsverzeichnis, Unterlage G11-1, aufgestellt am 11.04.2025
9. Regelquerschnitt 1, Unterlage G14.1-1, M.: 1:25, aufgestellt am 30.06.2025
10. Regelquerschnitt 2, Unterlage G14.1-2, M.: 1:25, aufgestellt am 30.06.2025
11. Landschaftspflegerischer Begleitplan (Erläuterungsbericht), Unterlage 19.1, aufgestellt am 11.06.2025
12. UVP-Bericht, Unterlage 19.5, aufgestellt am 11.06.2025

X. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtskarte, Unterlage G02, Blatt 1, M.: 1:25.000, aufgestellt am 14.04.2025
2. Übersichtslageplan, Unterlage G03-1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 30.06.2025
3. Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage G10-3, aufgestellt am 11.04.2025
4. Bauwerksskizze, Unterlage G15-1, M.: 1:1.400 / 1:25, aufgestellt am 30.06.2025
5. Baustelleneinrichtung, Unterlage G15-2, M.: 1:400, aufgestellt am 30.06.2025
6. Hydraulische Berechnungen, Erläuterungsbericht, Unterlage 18.1, aufgestellt am 30.04.2025
7. Hydraulische Berechnungen, Lageplan HQ100 Ist-Zustand, M.: 1:5.000, aufgestellt am 30.04.2025
8. Hydraulische Berechnungen, Lageplan HQ10 und HQExtrem Ist-Zustand, M.: 1:5.000, aufgestellt am 30.04.2025

9. Hydraulische Berechnungen, Lageplan HQ100 Plan-Zustand, M.: 1:5.000, aufgestellt am 30.04.2025
10. Hydraulische Berechnungen, Lageplan HQ10 und HQExtrem Plan-Zustand, M.: 1:5.000, aufgestellt am 30.04.2025
11. Wasserspiegellagenberechnungen Anlagen 1 – 5, aufgestellt am 30.04.2025
12. Bestands- und Konfliktplan Plangebiet 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 30.06.2025
13. Bestands- und Konfliktplan Plangebiet 2, M.: 1:1.000, aufgestellt am 30.06.2025
14. Maßnahmenplan Plangebiet 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 30.06.2025
15. Maßnahmenplan Plangebiet 2, M.: 1:1.000, aufgestellt am 30.06.2025
16. Fachbeitrag Artenschutz, Unterlage 19.2, aufgestellt am 11.06.2025
17. Faunistische Kartierungen mit Anhängen, Unterlage 19.3, aufgestellt am 11.06.2025
18. Reptilienkartierung, Karte M.: 1:3.000, aufgestellt am 30.06.2025
19. Vogelkartierung, Karte M.: 1:3.000, aufgestellt am 30.06.2025
20. FFH-Vorprüfung FFH-Gebiet Mittelrhein, Unterlage 19.4, aufgestellt am 11.06.2025
21. Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, aufgestellt am 18.06.2025
22. Übersichtskarte, Unterlage G19.6, M.: 1:25.000, aufgestellt am 30.06.2025
23. Übersichtslageplan mit Schutzgebieten, Unterlage G19.6, M.: 1:2000, aufgestellt am 30.06.2025
24. Übersichtslageplan Überschwemmungsgebiete, Unterlage G19.6, M.: 1:2000, aufgestellt am 30.06.2025

B Allgemeine Nebenbestimmungen

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

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

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

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

2. Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt der Plan außer Kraft, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.
3. Eingeschlossen in diese Planfeststellung sind die mit der Baumaßnahme verbundenen notwendigen Änderungen, Verlegungen und Wiederanpassungsmaßnahmen an vorhandenen Straßen und Wegen.
4. Soweit Wirtschaftswege neu angelegt, verlegt oder geändert werden müssen, richten sich ihre Breite und Befestigungsart nach dem vorhandenen Wegenetz in der jeweils betroffenen Gemarkung unter Berücksichtigung der Art und Stärke des durch die Straßenbaumaßnahme bedingten zusätzlichen Verkehrs und der örtlichen Steigungsverhältnisse. Sollen darüber hinaus Wege breiter angelegt oder besser befestigt werden, so sind die damit verbundenen Mehrkosten von demjenigen zu tragen, der diese Verbesserungen fordert.

Im Übrigen sind die vom Bundesminister für Verkehr am 29. August 2003 - S 28/38.34.00/4 BM 02 - herausgegebenen "Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen" maßgebend. Diese Grundsätze wurden in Rheinland-Pfalz mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 1.10.2003, Az.: 8708-10.1-3281/03 auch für den Bereich der Landes- und Kreisstraßen verbindlich eingeführt. Des Weiteren wurden mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz vom 07.10.2003, Az.: 8604-6-810 die „Ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege“, Stand September 2003, herausgegeben von der Bund-

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

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

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

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

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

7. Änderungen und Verlegungen von Versorgungsleitungen und sonstigen Leitungen sowie deren Kostentragung richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den zwischen den Beteiligten bestehenden Verträgen. Den Eigentümern der vorgenannten Leitungen ist der Baubeginn rechtzeitig mitzuteilen.
8. Die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind auf Kosten des Straßenbaulastträgers nach Maßgabe des Fachbeitrages Naturschutz sowie der Fachgutachten zu vermeiden, auszugleichen bzw. zu ersetzen. Der Fachbeitrag Naturschutz ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (vgl. hierzu Kapitel A Nr. IX 1, IX 11, X 12 bis X 20).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C Besondere Nebenbestimmungen

Träger der festgestellten Baumaßnahme ist die Stadt Lahnstein, vertreten durch die Stadtverwaltung Lahnstein, Kirchstraße 1, 56112 Lahnstein unbeschadet etwaiger Kostenbeteiligungen Dritter.

Bei dem festgestellten Lückenschluss des Rheinradweges von ca. Bau-Km 0+000 bis ca. Bau-Km 1+231.377 handelt es sich um eine sonstige Straße im Sinne von § 3 Nr. 3 b) aa) LStrG (selbständiger Radweg). Baulastträger für sonstige Straßen ist gemäß § 15 Abs. 1, 1. Hs. LStrG der Eigentümer, es sei denn die Straßenaufsichtsbehörde bestimmt im Benehmen mit der Gemeinde einen anderen mit dessen Zustimmung als Träger der Straßenbaulast. Die Stadt Lahnstein wurde vom Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz als zuständiger Straßenaufsichtsbehörde zum Baulastträger bestimmt.

Die Bauausführung obliegt der Stadt Lahnstein.

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

I. Leitungen

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

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

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

Darüber hinaus hat der Straßenbaulastträger Nachfolgendes zu berücksichtigen:

Ergänzungen zu Energienetze Mittelrhein GmbH & Co. KG

Im nördlichen Planungsbereich sind Netzanlagen der Sparte Gas – zwei Hochdruckgasleitungen – und in der Betriebsführung des Versorgungsunternehmens stehende Netzanlagen der Vereinigte Wasserwerke Mittelrhein GmbH der Sparte Wasser – eine Transportleitung mit Steuerleitung – vorhanden. Die genaue Betroffenheit der Versorgungsanlagen ist daher rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsunternehmen zu ermitteln, um ggfs. geeignete Maßnahmen zur Bewältigung der Betroffenheit abzustimmen.

II. Naturschutz

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

1. Die Protokolle der Ökologischen Baubegleitung sind der Oberen Naturschutzbehörde mindestens einmal im Monat unaufgefordert vorzulegen.
2. Zusätzlich zu den in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen (6 V, Begehung und Absammeln der Reptilien und 5 V, Errichtung eines Reptilienschutzzaunes) während der Bauausführung wird der Vorhabenträger- unter Berücksichtigung der Anforderungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung an die Wegenutzung - geeignete Schutzmaßnahmen zur Vermeidung betriebsbedingter Tötung der Reptilien (Mauereidechse) vorsehen.
3. Der Vorhabenträger soll im Rahmen seiner technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten darauf achten, dass die zur Verkehrssicherung vorgesehene Beleuchtung des Rad- und Gehweges möglichst präsenzabhängig (sensorgestützte „Beleuchtung auf Anforderung“) vorgesehen wird.
4. Zur Minimierung der Störung von Wasservögeln auf der Wasserfläche und am Ufer soll die Brücke nach unten blickdicht abgeschirmt werden.
5. Der Vorhabenträger wird prüfen, ob die geplanten Terrassierungsmauern – insbesondere die oberste – so hergestellt werden können, dass sie für Eidechsen als Versteck und Quartier dienen (z.B. Anlegung als Trockenmauer mit Erdanschluss an Stelle von L-Steinmauer).
6. Für die Ausgleichsmaßnahme 1 A (Anpflanzung von 10 Einzelbäumen) wird der Vorhabenträger Arten verwenden, die auch aktuell in der Vegetation der Weidenaue vorzufinden sind.
7. Baubeginn und -abschluss einschließlich der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen sind der Oberen Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen.
8. Auf den Einsatz schädlicher Tausalze ist beim künftigen Wege- und Brückenbetrieb zugunsten des Arten- und Gewässerschutzes zu verzichten.

III. Wasser

In wasserwirtschaftlicher Hinsicht hat die Stadt Lahnstein im Zuge der Bauausführung entsprechend der Stellungnahme der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Montabaur** Nachstehendes zu beachten:

- Das Vorhaben ist gemäß den der Planfeststellung zu Grunde liegenden Planunterlagen auszuführen.
- Die Gründung der Brücke mittels Bohrpfählen ist gutachterlich durch ein qualifiziertes Büro der Fachrichtung Geologie/Hydrogeologie zu begleiten. Es ist auf CO₂-Austritte zu achten. Bei auftretenden CO₂-Entgasungen ist das weitere Vorgehen mit der unteren Wasserbehörde des Rhein-Lahn-Kreises und der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Montabaur abzustimmen.

- Änderungen, die Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss oder die Hochwasserrückhaltung haben könnten, sind nur nach erneuter Abstimmung mit bzw. Genehmigung durch die Obere Wasserbehörde zulässig.
- Für die Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich Niederlahnstein (Bereich Wohnmobilstellplatz) ist vor Baubeginn eine hochwasserverträgliche Planung mit einem minimierten Eingriff in das Überschwemmungsgebiet zur Zustimmung durch die Obere Wasserbehörde vorzulegen. Auf die in der Planung vorgesehene Anschüttung in diesem Bereich wird verzichtet.
- Vor Baubeginn ist der Oberen Wasserbehörde ein Maßnahmenplan „Hochwasserschutz“ für die Bauphase vorzulegen, der alle notwendigen Abläufe und Maßnahmen zur Sicherung der Baustelle bei Hochwassergefahr enthält. Zudem ist ein Beauftragter für den Hochwasserschutz zu benennen.
- Beginn und Ende der Bauarbeiten sind der SGD Nord Regionalstelle Montabaur schriftlich mitzuteilen.
- Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass bei den Bauarbeiten keine die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Wassers verändernden Stoffe in die Lahn gelangen.
- Der ungehinderte Wasserabfluss in der Lahn, auch bei Hochwasser, ist jederzeit sicherzustellen.
- In die unmittelbaren Uferbereiche des Rheins und der Lahn darf nicht eingegriffen werden.
- Die Geländemodellierung zum Pfeilerschutz auf der rechten Lahnuferseite darf nicht über die in den Planunterlagen genannten Dimensionen (max. 10 – 20 cm Höhe über Urgelände, 110 m² Fläche und 22 m³ Umfang) hinausgehen. Hierzu darf nur unbelasteter Boden verwendet werden.
- Die Standsicherheit der Hafenmole im Bereich der geplanten Böschungsmodellierungen und Ausweichbuchten ist zu gewährleisten.
- Aushubmassen sind ordnungsgemäß außerhalb des Überschwemmungsgebietes zu verwerten bzw. zu entsorgen.
- Nach Abschluss der Baumaßnahme ist der konkrete Retentionsraumverlust nachzuweisen (neben den Einbauten sind hier auch sämtliche Anschüttungen und Wegeaufbauten zu berücksichtigen) und der Abgleich mit dem Retentionsraumkonto der Stadt Lahnstein bei der Oberen Wasserbehörde zu beantragen.

IV. Denkmalschutz

Die Straßenbaudienststelle hat bei der Ausschreibung und Vergabe der Straßenbauarbeiten die bauausführenden Firmen auf die Beachtung der Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes – DSchG - hinzuweisen. Danach ist jeder zu Tage kommende archäologische Fund

unverzüglich zu melden und die Fundstelle soweit als möglich unverändert zu lassen. Fundgegenstände sind gegen Verlust zu sichern. Der Beginn der Bauarbeiten ist der **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz** rechtzeitig anzuzeigen.

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

Zudem wird das Vorhaben im Zuge der Bauausführung durch die **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz** begleitet, um insbesondere eine archäologische Sachstandsermittlung im Zuge der Kernbohrungen im Bereich der Säulenfundamente vorzunehmen.

V. Weitere Bestimmungen und Auflagen

1. Die **Stadt Lahnstein** hat sicherzustellen, dass vorhandene Flächen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und der Wasserwirtschaftsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz, die als Teil des rechtsrheinischen Rheinradweges (Eurovelo 15) ausgebaut werden, dauerhaft für den Rad- und Fußgängerverkehr nutzbar sind. Dazu sind - soweit erforderlich - zwischen der Stadt Lahnstein und der WSV bzw. der Wasserwirtschaftsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz –falls noch nicht geschehen - vor Baubeginn Nutzungsvereinbarungen (Gestattungsverträge) abzuschließen, in denen die gegenseitigen Rechte und Pflichten, insbesondere bezüglich Nutzung, Unterhaltung, Verkehrssicherungspflicht und Beschilderung des Rheinradweges zu regeln sind. In diesem Zusammenhang wird auf die bereits bestehenden Nutzungsvereinbarungen zwischen der Stadt Lahnstein und WSV (Vereinbarung Nr.: 2760/2025 vom 10.07.2025/30.07.2025 und Vereinbarung Nr. 2773/2025 vom 19.01.2026/26.01.2026) verwiesen.

Auf die in den Grunderwerbsunterlagen (G10-1 bis G10-3) vorgesehene dingliche Sicherung auf Flächen der WSV und der Wasserwirtschaftsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz wird verzichtet. In den Grunderwerbsunterlagen ist dies durch entsprechende Blauzeichnungen kenntlich gemacht.

2. Der Baulastträger hat nachfolgende Auflagen und Bedingungen der **Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mosel-Saar-Lahn** zur Errichtung und späteren Unterhaltung der Brücke über die Lahn zu beachten:
 - Die Nutzung von Flächen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) ist –soweit erforderlich - über einen noch abzuschließenden Nutzungsvertrag

zu regeln. Dies gilt auch für temporär genutzte Flächen (z. B. Baustelleneinrichtungen usw.).

- Dazu sind beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mosel-Saar-Lahn (WSA MSL) Antragsunterlagen und Lagepläne einzureichen. Zudem hat der Antragssteller für die Aktualisierung von Kartenwerken, fest mit dem Boden verbundene Anlagen (Brücken, Widerlager, Pfeiler, Spundwände usw.), Leitungen, Einleitungen, topographische Veränderungen (z.B. Böschungen, Gräben) auf eigene Kosten einzumessen, auszuwerten und zu dokumentieren. Die Unterlagen sind der WSA MSL sowohl in Papierform (1-fache Ausfertigung) als auch in digitaler Form spätestens vier Wochen nach Fertigstellung zu übergeben.
- Vor Beginn der Baumaßnahme ist mit dem Außenbezirk Diez, Oraniensteiner Straße 3, 65582 Diez, Tel.: + 49 6432 9528-0 eine Ortsbesichtigung durchzuführen. Vermessungspunkte, Hektometerzeichen oder Schifffahrtszeichen sind zu sichern.
- Der Beginn der Baumaßnahme ist dem WSA MSL mindestens 4 Wochen vorher schriftlich anzuzeigen.
- Soweit Schifffahrtszeichen oder Vermessungspunkte der WSV in dem betroffenen Bereich beschädigt oder beseitigt werden, sind diese nach Weisung des WSA MSL wiederherzustellen.
- Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen und deren verantwortlicher Bauleiter sind dem WSA MSL schriftlich zu benennen.
- Nach Fertigstellung der neuen Brücke sind die bestehenden Grenzverläufe (hier z. B. der neue Brückenpfeiler mitsamt der Auffüllung am rechten Lahnufer) den neuen Gegebenheiten zwischen der Stadt Lahnstein und dem WSA MSL abzustimmen und anzupassen. Der Vorhabenträger wird die notwendige Fortführungsvermessung in Auftrag geben und die Kosten hierfür übernehmen. Die Anpassungen werden über einen notariellen Vertrag geregelt. Die entsprechenden Schritte führt der Vorhabenträger in Absprache mit dem WSA durch und trägt die Kosten hierfür.
- Vor Baubeginn ist dem WSA MSL eine Echolot-Flächenpeilung (Raster ≤ 50 cm) der Flusssohle (einschließlich Böschungsbereiche) im Istzustand vorzulegen (Urpeilung). Die Auswertung ist sowohl in digitaler Form (Spezifikationen siehe Punkt 5), als auch in 1-facher Papieraufbereitung einzureichen. Aufzunehmen ist der komplette Bereich innerhalb der später vertraglich geregelten Baugrenzen.
- Auf Anforderung sind dem WSA MSL entsprechend der unterschiedlichen Bauabschnitt-Zwischenpeilungen vorzulegen, welche den Ursprungszustand und den aktuellen Zustand vergleichen.
- Spätestens 6 Wochen nach Beendigung der Baumaßnahme ist dem WSA im Zuge der Abnahme eine entsprechende Abschlusspeilung vorzulegen. Es ist zu dokumentieren, dass der Ursprungszustand des Uferbettes wiederhergestellt worden ist.

- Bei der Errichtung, der Kontrolle oder der Unterhaltung der Brücke dürfen Lichtraumprofil und Wassertiefen der Bundeswasserstraße nur mit Genehmigung des WSA MSL eingeschränkt werden.
- Zur Sicherstellung und Kontrolle des Lichtraumprofils während der Bauarbeiten sind dem WSA MSL auf Anforderung verschiedene Ver- und Einmessungen gemäß o.g. Spezifikationen vorzulegen. Hierunter fallen z.B. bauzeitliche Durchfahrtshöhen.
- Ab dem Baubeginn ist in Absprache mit dem Außenbezirk Diez für die Lahn und dem WSA Rhein für den Rhein (Ansprechpartner Herr Wendling, Tel.: +49 6721 306-331) auf Uferflächen der WSV für die Schifffahrt Hinweisschilder mit der Aufschrift „Achtung Brückenbaustelle bei La-km 137,179“ aufzustellen und zu unterhalten. Ob die Schilder dauerhaft zu beleuchten sind, ist im Abstimmungsprozess festzulegen.
- Baubehelfe, die Lichtraumprofil der Bundeswasserstraße einschränken, sind an den der Schifffahrt zugewandten Außenkanten nach Ober- und Unterstrom durch rot-weiß-rote Tafelzeichen -sogenannte Warnschraffen zu kennzeichnen. Die Breite des Tafelzeichens beträgt mindestens 25 cm. Die Tafelzeichen sind nachts und bei Sichtweiten unter 100 m zu beleuchten.
- Der Einsatz von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten und sonstige Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnten, bedürfen der vorherigen Genehmigung des WSA MSL.
- An den Anlagen (auch Hilfsbauten wie Gerüste) dürfen außer den nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und den vom WSA genehmigten Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können.
- Es dürfen keine Stoffe und Gegenstände in die Bundeswasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser beeinträchtigen.
- Baubehelfe, wie Spundwände, Rammpfähle oder Ähnliches, sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos aus der Bundeswasserstraße und von Flächen der WSV zu entfernen.
- Bei Schweiß- und Brennarbeiten an Leitungen oder Hilfskonstruktionen über der Bundeswasserstraße ist unter der Arbeitsstelle eine Abdeckung/Einhausung zum Schutz der Schifffahrt gegen Funken und herabfallende Gegenstände anzubringen.
- Bei der Ausführung von Arbeiten, die die Schifffahrt gefährden oder die Schiffsführer beeinträchtigen oder irritieren können, wie z.B. Schweiß-, Brenn-, Spritz- oder Sandstrahlarbeiten sind geeignete Maßnahmen einzurichten. Rechtzeitig vor der Durchfahrt von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten sind diese Arbeiten einzustellen.

- Die bei den Bauarbeiten über der Schifffahrtsöffnung eingesetzten Kräne oder ähnliche Geräte dürfen beim Herannahen und Passieren von Fahrzeugen und Personen ihre Lasten nicht über die Bundeswasserstraße ausschwenken.
- Werden durch die Anlagen, deren Betrieb oder durch die Benutzung der Bundeswasserstraße Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen der Bundeswasserstraße verursacht, sind diese auf Verlangen des WSA MSL zu beseitigen.
- Dem WSA MSL sind Änderungen der Firmenanschrift, der Firmenbezeichnung und der Rechtsform des Unternehmens und gegebenenfalls die Eröffnung des Insolvenzverfahrens mit Angabe des Insolvenzverwalters mitzuteilen.
- Der Abschluss der Baumaßnahme ist dem WSA MSL unmittelbar nach der Beendigung anzuzeigen.
- Die Brücke darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das WSA MSL sie abgenommen hat. Die Abnahme ist beim Außenbezirk Diez zu beantragen.
- Jede geplante Änderung der Brücke, des Betriebes oder der Benutzung ist rechtzeitig vor der Durchführung dem WSA MSL schriftlich anzuzeigen.
- Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können nicht auf Flächen der WSV durchgeführt werden.
- Am rechten Ufer bei La-km 136,975 befindet sich der Bootssteg einer Rudergesellschaft. Kommt es durch die Maßnahme zu Einschränkungen o. ä. für den Anlegesteg, so hat der Vorhabenträger dies im Vorfeld mit dem Betreiber abzustimmen.
- Für die statische Bemessung des Bauwerks sind die Anforderungen der DIN 1055-9 durch außergewöhnliche Einwirkungen (Schiffsanprall) zu berücksichtigen.
- Änderungen der vorhandenen Uferrampe bei La-km 137,204 am rechten Ufer sind mit dem WSA MSL frühzeitig abzustimmen.
- Im Rahmen der Ausführungsplanung hat sich der Vorhabenträger insbesondere hinsichtlich der Herstellung des Brückenbauwerkes mit dem WSA MSL rechtzeitig abzustimmen. Abhängig von der Ausführung kann zusätzlich die Erteilung einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung nach § 31 WaStrG durch das WSA MSL erforderlich sein. Die Details sind mit dem WSA MSL abzustimmen.

Bei erforderlich werdenden temporären Sperrungen der Wasserstraße ist Folgendes zu beachten:

- Die Arbeiten sind so planen, dass die Sperrung während der Saison (Anfang April bis Ende Oktober) maximal drei Tage beträgt.
- Während der Saison ist an Wochenenden, Feiertagen und Brückentagen keine Sperrung der Lahn möglich.
- Außerhalb der Saison sind auch längere Sperrzeiten seitens des WSA MSL denkbar.

- Die Sperrung hat der Vorhabenträger mit dem Hafenbetreiber frühzeitig abzustimmen, das schriftliche Einverständnis ist dem WSA MSL vorzulegen.
 - Die endgültige Beleuchtung der Brücke ist blendfrei einzurichten. Sie darf die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen nicht beeinträchtigen, nicht zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen und keine für die Schifffahrt beeinträchtigenden Reflexionen auf dem Wasser hervorrufen. Die Planung ist daher mit dem WSA MSL abzustimmen. Das WSA MSL behält sich vor, nach Fertigstellung eine Kontrollfahrt durchzuführen und ggf. eine Anpassung der Beleuchtung zu fordern.
 - Die endgültige dauerhaft beleuchtete Brückenbeschilderung (z. B. zur Markierung der Fahrrinne mittels A.10 Tafelzeichen ist nur nach vorheriger Abstimmung mit dem WSA MSL durch den Vorhabenträger anzubringen und zu unterhalten. Während der Bauphase können weitere temporäre Beschilderungen erforderlich werden.
 - Innerhalb des Überschwemmungsgebietes dürfen Baugeräte und Material nur vorübergehend gelagert werden. Bei einer Erhöhung der Wasserstände ist das Überschwemmungsgebiet von allen Baugeräten und Materialien rechtzeitig zu räumen.
 - Die Verlegung von Versorgungs- und Entwässerungsleitungen sowohl im Uferbereich, als auch unter der Brücke sind mit dem WSA MSL rechtzeitig vorher abzustimmen. Ggf. kann hierfür zusätzlich die Erteilung einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung nach § 31 WaStrG erforderlich werden.
 - Die endgültigen Ausführungspläne und die statischen Bemessungen für das Bauwerk sind mit den entsprechenden Prüfberichten dem WSA MSL digital vorzulegen.
 - Die Fahrbahnen der Brücke sind so zu entwässern, dass die Schifffahrt und die Unterhaltung der Bundeswasserstraße nicht beeinträchtigt werden. Schnee und Eis von der Brücke dürfen nicht in die Bundeswasserstraße gelangen.
 - Die Brücke ist zu überwachen und in einem guten betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu erhalten.
 - Der Vorhabenträger hat die Auflagen auf seine Kosten zu erfüllen.
 - Nach Fertigstellung der Maßnahme ist zwischen dem Vorhabenträger und dem WSA MSL eine Kreuzungsvereinbarung auszuarbeiten. In dieser werden z.B. die einzelnen Zuständigkeiten in Bezug auf die Unterhaltung, Beschilderungen, Beleuchtung, zukünftige Brückenprüfungen usw. festgelegt.
3. Die Stellungnahme der **Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Rhein** berücksichtigend hat der Vorhabenträger folgendes zu beachten:
- Entgegen den Darstellungen in den Lageplänen können die Poller bei ca. Bau-Km 0+470, 0+510 und 0+550 nicht entfallen. Diese Poller dürfen stattdessen ca. 50 cm Richtung Rhein versetzt werden. Diesbezüglich gelten folgende Bedingungen:

- Auslegung der neuen Poller auf 300 kN Trossenzug
- Vorlage einer geprüften Statik
- Vorlage der Ausführungsplanung zur finalen Abstimmung
- Vorlage eines georeferenzierten Bestandsplanes mit eingemessenen Pollern nach Abschluss der Arbeiten

Der Poller bei ca. Bau-Km 0+590 muss erhalten bleiben.

- Sämtliche Eingriffe in den Hafendamm und die Uferbefestigung sind vorab mit dem WSA Rhein detailliert abzustimmen.
- Der Vorhabenträger hat vor der Eröffnung des Rad- und Gehweges die Inanspruchnahme von Flächen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung für den Bau und Betrieb von Rad- und Gehweg sowie Brücke mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein anhand der Abschlussvermessung vertraglich zu regeln.
- Der Beginn der Baumaßnahme ist dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt mindestens 2 Wochen vorher schriftlich anzuzeigen.
- *Ausführungsunterlagen:* Die baureife Planung ist, soweit sie die Flächen und Belange der WSV betrifft, frühzeitig mit dem WSA Rhein abzustimmen.
- *Sichtzeichen:* Die von der Maßnahme betroffenen Sichtzeichen der Rheinkilometrierung müssen auch während der Bauarbeiten betrieben werden. Notwendige Änderungen und Erneuerungen während und nach Abschluss der Bauarbeiten gehen zu Lasten des Baulastträgers. Weisungen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Rhein sind zu beachten.
- *Vermessungsfestpunkte:* Die Lage- und Höhenfestpunkte (Hektometer, Marksteine) der WSV sind vor Baubeginn zu sichern und entsprechend dem Stand der Bauarbeiten im Einvernehmen mit dem WSA Rhein wiederherzustellen. Notwendige Änderungen gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.
- Während der Bauarbeiten ist durch den Maßnahmenträger sicherzustellen, dass keine Aushubmassen, Baumaterialien oder Gerätschaften in die Bundeswasserstraße gelangen. Die Aushubmassen dürfen nicht im Uferbereich gelagert und dort auch nicht eingebaut werden.
- *Baubehelfe:* Errichtete Baubehelfe sind nach Beendigung der Bauarbeiten wieder restlos zu entfernen.
- Die von der Baumaßnahme betroffenen bundeseigenen Flächen sind anschließend wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.
- *Bestandpläne:* Nach Fertigstellung der Baumaßnahme ist eine topografische Geländeaufnahme mit Aufnahme der veränderten Uferanschlussprofile vom gesamten Ausbaubereich vorzunehmen. Die Ergebnisse sind dem WSA Rhein digital und in Papierform zu übergeben.

- Die auf dem Eigentum der WSV vorgesehenen Entwässerungsrohre, Einleitungen, Querdurchlässe und sonstige Anlagen sind vom Maßnahmenträger zu unterhalten. Nach Abschluss der Arbeiten ist ein Bestandsplan mit allen Entwässerungsanlagen vorzulegen.
4. Sofern bei der Baudurchführung unerwartete Kontaminationen bekannt werden bzw. auftreten, ist die zuständige Behörde nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz bzw. Landesbodenschutzgesetz zu beteiligen.
5. Gemäß den Hinweisen des **Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz** wird der Vorhabenträger nachfolgende Punkte beachten:
- Das Vorhaben wird von einem Baugrundgutachter begleitet. Die einschlägigen DIN-Normen, wie z.B. DIN 1054 und DIN 4020 und DIN EN 1997-1 und -2, sind zu beachten.
 - Nach dem Geologiedatengesetz ist die Durchführung einer Bohrung bzw. geologischen Untersuchung spätestens 2 Wochen vor Untersuchungsbeginn beim Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz anzuzeigen. Für die Anzeige sowie die spätere Übermittlung der Bohr- und Untersuchungsergebnisse steht das Online-Portal „Anzeige geologischer Untersuchungen und Bohrungen Rheinland-Pfalz“ unter <https://geoldg.lgb-rlp.de> zur Verfügung.
6. Die Stellungnahmen des **Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal** und des **Welterbesekretariats** bei der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz in Mainz berücksichtigend wird der Vorhabenträger den Monitoringbeirat frühzeitig bei der Ausführungsplanung beteiligen.

D Verfahrensbeteiligte

I. Träger öffentlicher Belange

1. **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord**, Stresemannstraße 3 – 5, 56068 Koblenz
 - Schreiben vom 08.09.2025, Az.: 42 70-2535/41

2. **Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises**, Insel Silberau 1, 56130 Bad Ems
 - Schreiben vom 19.09.2025, Az.: 6/60-III- 50/25

3. **Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal**, Dolkstraße 19, 56346 St. Goarshausen
 - Schreiben vom 22.09.2025, Az.: Frau Nadya König-Lehrmann

4. **Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein**, Vorstadt 74 – 76, 55411 Bingen
 - Schreiben vom 22.09.2025, Az.: 213.02/42/1028/6
 - Schreiben vom 15.09.2025, Az.: 3806S-213.02/42/1028/6

5. **Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mosel-Saar-Lahn**, Schartwiesenweg 4, 56070 Koblenz
 - Schreiben vom 27.10.2025, Az.: 3516SB3-213.2-999-La/Neubau BUGA Brücke
 - E-Mail vom 18.11.2025, Az.: 3516SB3-213.2-999-La/Neubau BUGA Brücke

6. **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Welterbesekretariat**, Erthaler Hof / Schillerstraße 44, 55116 Mainz
 - E-Mail vom 23.09.2025, Az.: Frau Nadine Hoffmann

7. **Energienetze Mittelrhein GmbH & Co. KG**, Schützenstraße 80-82, 56068 Koblenz
 - E-Mail vom 18.09.2025, Az.: Herr Uwe Löffler

8. **Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz**, Emy-Roeder-Straße 5, 55129 Mainz

- Schreiben vom 18.09.2025, Az.: 3240-0645-25/V1 kp/ala
- Schreiben vom 09.10.2025, Az.: 3340-0645-25/V2 Te/ala

9. **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz**, Niederberger Höhe 1,
56077 Koblenz

- Schreiben vom 21.08.2025, Az.: /2025_0565.1

II. Anerkannte Vereinigungen

10. **Landesjagdverband Rheinland-Pfalz**, Fasanerie 1, 55457 Gensingen

- Schreiben vom 30.07.2025, Az.: LJV-Nr.: 9/A-356/2025

III. Privatpersonen

Im Verfahren haben sich keine Privatpersonen geäußert.

E Begründung

I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens

Überörtliche, insbesondere dem touristischen Verkehr dienende selbständige Geh- und Radwege dürfen gemäß § 5 Abs. 1 LStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Die vorliegende Straßenbaumaßnahme ist ein planfeststellungspflichtiges Vorhaben im Sinne von § 5 Abs. 1 LStrG. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst kraft seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 i.V.m. § 100 Nr. 2 VwVfG i.V.m. § 4 LVwVfG auch alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen, Befreiungen, etc. mit Ausnahme der wasserrechtlichen Erlaubnis bzw. Bewilligung (s. Kapitel B, Ziffer 1, 3. Absatz).

II. Zuständigkeit

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz ist gemäß § 5 Abs. 1 LStrG i.V.m. § 6 Abs. 7 LStrG i.V.m. § 49 Abs. 2 LStrG i.V.m. Art. 1, § 1 des Landesgesetzes zur Neuorganisation der Straßen- und Verkehrsverwaltung Rheinland-Pfalz vom 18.12.2001, GVBl. S. 303, i.V.m. Art. 1, Nr. 1 des Landesgesetzes zur Anpassung von Landesgesetzen an die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr in Landesbetrieb Mobilität vom 22.12.08, GVBl. S. 317, i.V.m. der Organisationsverfügung über die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr (LSV) vom 5.1.2007, veröffentlicht im Staatsanzeiger vom 15.1.2007, Seite 2, für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zuständig.

III. Verfahren

• Antragstellung

Die Planunterlagen für den Lückenschluss des rechtsrheinischen Radweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben der Stadt Lahnstein vom 30. Juni 2025, Az.: ohne, zur Durchführung des Anhörungsverfahrens und zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugeleitet worden.

• Feststellung der UVP-Pflicht

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

- **Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die in Kapitel A, Nrn. AIX und AX genannten Unterlagen haben in der Zeit vom 21. Juli 2025 bis 20. August 2025 bei der Stadtverwaltung Lahnstein zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt. Darüber hinaus wurden die Unterlagen in der Zeit vom 21. Juli 2025 bis 20. August 2025 auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht. Zeit und Ort der Planauslegung sowie die Internetveröffentlichung sind vorher rechtzeitig und ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung waren diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen Einwendungen schriftlich eingelegt oder mündlich zu Protokoll gegeben werden konnten. Einwendungen und Stellungnahmen konnten bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 22. September 2025 vorgebracht werden.

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

- **Verzicht auf Erörterungstermin**

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wurde gem. § 6 Abs. 3 LStrG verzichtet. Private Einwendungen sind im Anhörungsverfahren nicht vorgetragen worden. Die Träger öffentlicher Belange und die anerkannte Naturschutzvereinigung, die im Anhörungsverfahren eine Stellungnahme abgegeben haben, erhielten hierzu mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 04. November 2025 Gelegenheit zur Stellungnahme. Dem Anschreiben war die Erwiderung des Vorhabenträgers zu der jeweiligen Stellungnahme beigelegt. Gegen den Verzicht auf einen Erörterungstermin wurden keine Bedenken geäußert, weshalb auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet werden konnte.

- **Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens**

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die Planoffenlage bei der Offenlagestelle sowie die Internetveröffentlichung ordnungsgemäß und im Einklang mit den verfahrensrechtlichen Bestimmungen erfolgt ist. Ebenso ist auch der Verzicht auf die Durchführung eines Erörterungstermins nicht zu beanstanden. Das durchgeführte Verfahren genügt im Übrigen auch den verfahrensrechtlichen Anforderungen des UVP-Rechts.

IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung

Die Planfeststellungsbehörde stellt mit diesem Beschluss die umfassende formell-rechtliche und materiell-rechtliche Zulässigkeit der Straßenplanung für den Lückenschluss des rechtsrheinischen Radweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) fest.

Hierzu wird im Folgenden näher ausgeführt:

- **Vorgeschichte der Planung mit Raumordnung**

Die Stadt Lahnstein hat in den Jahren 2022-2023 eine Machbarkeitsstudie über eine Radwegebrücke über die Lahn erstellen lassen. Mit der Planung des Radweges wurde Anfang des Jahres 2024 begonnen, die in einer öffentlichen Einwohnerversammlung am 18.11.2024 vorgestellt wurde.

Dem Planfeststellungsverfahren ging ein intensiver Abstimmungsprozess mit den an der Maßnahme beteiligten Behörden und Stellen voraus. Insbesondere gab es enge Abstimmungen zwischen den für das Welterbe zuständigen Beratungsgremien, dem Sekretariat für das Welterbe in Rheinland-Pfalz und dem Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal um eine bestmögliche Einfügung des Rad- und Gehweges und der Fußweg- und Radwegbrücke in das geschützte Landschaftsbild im Bereich der Lahnmündung sicherzustellen. Auch die Initiative Baukultur im Welterbe Oberes Mittelrheintal war von Beginn an in diesen Prozess eingebunden, so dass die von der Initiative Baukultur geäußerten Anregungen in der mit diesem Beschluss festgestellten Planung berücksichtigt wurden.

Durch Inkrafttreten des Landesentwicklungsprogramms (LEP) IV am 25.11.2008 gilt nach dem Grundsatz 159 des Kapitels 5.1.5 „Fahrrad- und Fußwegeverkehr“, dass die Bedürfnisse des Fahrrad- und Fußwegeverkehrs im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsplanung insbesondere durch die Sicherung und Entwicklung umwege- und barrierefreier Fuß- und Radwegetze zu berücksichtigen sind.

Der Bereich des geplanten Fahrradweges liegt nach der Karte 10 „Historische Kulturlandschaften“ i.V.m. der Anlage 3 (Tabelle zu Karte 10) des LEP IV in der historischen Kulturlandschaft Oberes Mittelrheintal.

Das Welterbesekretariat bei der Generaldirektion Kulturelles Erbe hat der Planung - unter Berücksichtigung von Nebenbestimmungen - zugestimmt, das Vorhaben ist mit den Zielen des LEP IV vereinbar.

- **Planungskonzeption**

Die Gesamtlänge des geplanten Rad- und Gehweges beträgt 1.231 m. Die Strecke von der Anschlussstelle an der Kirchstraße bis zur Brücke über die Lahn beträgt ca. 890 m, die Brücke selbst ist zwischen den Widerlagern 287,5 m bzw. von den Außenkanten der Widerlager 327,5 m lang und die Anbindung an den vorhandenen Radweg am nördlichen Lahnufer beträgt ca. 15 m.

Der Rad- und Gehweg wird im Wesentlichen über den vorhandenen Molenweg geführt, so dass das vorhandene Gelände die Gestaltung in großen Teilen vorgibt.

Die Brücke über die Lahn wurde in Abstimmung mit dem Monitoringbeirat für das UNESCO-Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal so gestaltet, dass diese sich bestmöglich in das Landschaftsbild einpasst und die Umgebung des Mittelrheintals minimal möglichst beeinflusst.

- **Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastung**

Die Stadt Lahnstein ist geprägt durch ihre Lage an der Lahnmündung in den Rhein. Die Lahn teilt das Stadtgebiet in die Stadtteile Ober- und Niederlahnstein, die sich entlang des Rheins erstrecken und durch die Rudi-Geil-Brücke miteinander verbunden sind. Die Lahn bildet auch die natürliche Grenze zwischen den Mittelgebirgen Westerwald im Norden und Taunus im Süden. Diese besondere Lage ist für Einwohner und Touristen sehr attraktiv, stellt aber gleichzeitig eine Herausforderung für die verkehrliche Erschließung dar.

Lahnstein verfügt über kein fest definiertes Radverkehrsnetz. Generell ist der Straßenraum durch geringe Querschnittsbreiten gekennzeichnet, die zu einer hohen Flächenkonkurrenz zwischen Kfz-, Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV führen. Aufgrund der fehlenden Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr und der sehr hohen Verkehrsstärken im Hauptstraßennetz besteht insgesamt ein sehr hohes Konfliktpotenzial.

Ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz mit entsprechender Infrastruktur, das die Stadtteile miteinander verbindet, ist unabdingbar, um das Fahrrad als Verkehrsmittel attraktiver zu machen.

Das Mobilitätsentwicklungskonzept 2022 der Stadt Lahnstein sieht vor, den Radverkehr bevorzugt auf verkehrsarmen Strecken und nicht auf den Hauptverkehrsachsen des Kfz-Verkehrs zu führen. Ein Ziel des Konzeptes ist der radverkehrsgerechte Ausbau einer durchgängigen Wegeverbindung entlang des Rheins zwischen den Gemarkungsgrenzen Braubach und Koblenz.

Der rechtsrheinische Rheinradweg (Eurovelo 15) hat eine hohe Relevanz für den Tourismus, ist aber auch eine wichtige Route für den Alltagsradverkehr zwischen Lahnstein und Koblenz. Die Netzlücke auf Höhe des Hafengeländes beeinträchtigt allerdings sehr stark die Attraktivität des Rheinradwegs. Der Verlauf abseits des Rheins durch die Innenstadt (von Kirchstraße über die Hochstraße, Westallee und Brückenstraße) ist vor allem durch den Zwangspunkt Rudi-Geil-Brücke aufgrund der sehr hohen Kfz-Verkehrsstärken (> 15.000 Kfz/Tag) und der schmalen Seitenräume für den Fuß- und Radverkehr sehr problematisch, insbesondere auch für die Nahverbindung zwischen Ober- und Niederlahnstein.

Die Führung des Rad- und Gehweges entlang der Hafenmole mit einer Brücke über die Lahn für den Fuß- und Radverkehr schließt diese Netzlücke und legt die Grundlage für eine Stärkung der nichtmotorisierten Nahmobilität in Lahnstein.

- **Planungsvarianten**

Das Anlegen von sicheren Radverkehrsanlagen wie Radfahrstreifen, Radwegen, o.ä. auf der vorhandenen Radwegetrasse durch Lahnstein ist aufgrund von Platzmangel durch die bestehende Randbebauung, welche direkt an die Straße angrenzt, nicht möglich und wurde deshalb nicht vertieft untersucht.

Eine Führung des Rad- und Gehweges über die Hafenanlage mit anschließender Lahnbrücke scheidet zum einen aufgrund des Platzmangels durch die vorhandene Bebauung und zum anderen aufgrund von Gefahren für die Verkehrssicherheit durch den industriellen Hafenbetrieb aus und wurde daher ebenfalls nicht vertieft untersucht.

Bedingt durch die vorherrschenden Zwangspunkte (Verfügbare Breite auf der Hafenmole, Höhenlage der Radwegetrasse, Vermeidung negativer Änderungen des Abflussquerschnitts (Retentionsraum) des Rheins und vorhandene Einbauten der Wasserschifffahrt) war die Fortführung des Radweges über die Hafenmole mit anschließender Lahnbrücke die einzige mögliche Variante zur Umsetzung des Projektes.

- **Vorzugsvariante**

Der neue Rad- und Gehweg beginnt an der Rheinpromenade von der Kirchstraße, verläuft über die Hafenmole und wird durch eine Fuß- und Radwegebrücke über die Lahn geführt und an das vorhandene Radwegenetz nördlich der Lahn angebunden.

Von ca. Bau-Km 0+120 bis ca. Bau-Km 0+640 wird aufgrund der Platzverhältnisse die Trasse des bestehenden Betriebsweges der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes genutzt.

Bei Bau-Km 0+889 beginnt das geplante Brückenbauwerk, verläuft im leichten Rechtsbogen über die Lahn und schließt mit einem stärkeren Linksbogen an den vorhandenen Rad- und Gehweg am nördlichen Lahnufer an.

Die hier planfestgestellte Variante (siehe auch Planungskonzeption) ist das Ergebnis nach Ausschluss der untersuchten Varianten sowie der vorherigen Überlegungen und Planungen. Die angestrebte Radwegführung stellt die optimalste Lösung dar, da hierbei der Eingriff in Natur und Landschaft am geringsten ist und gleichzeitig die Verkehrssicherheit gewährleistet wird.

- **Planungsziel, Erforderlichkeit der Maßnahme**

Die Radwegführung des Fernradweges durch Lahnstein weist Defizite wie zu schmale Radverkehrsanlagen auf, die aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse nicht wesentlich verbessert werden können. Mit der vorliegend festgestellten Straßenbaumaßnahme wird der Radverkehr auf dem Fernradweg von der Führung durch die Innenstadt auf den selbstständig geführten Radweg verlagert. Die Gesamtverkehrsbelastung des Fernradweges bleibt unverändert.

Die Herstellung des Rad- und Gehwegs über die Hafenmole und die Fuß- und Radwegebrücke über die Lahn, verbessert die Verkehrssicherheit durch die selbstständige Führung des Radverkehrs und Trennung vom innerörtlichen Fahrzeugverkehr erheblich.

Mit der besseren und sichereren Radverkehrsführung wird die Attraktivität des Radweges gesteigert und somit gleichzeitig der Anteil des Radverkehrsanteils erhöht, was wiederum zu einer Verringerung von Schadstoff- und Lärmimmissionen führt.

Mit der Trennung der Verkehrsarten auf den bestehenden öffentlichen Straßen wird ein gleichmäßiger Verkehrsfluss gefördert, was ebenfalls zur Senkung des CO₂-Ausstoßes führt.

Der Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) trägt somit zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bei.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass es sich bei dem mit diesem Beschluss planfestgestellten Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges gemäß § 3 Nr. 3 b) aa) LStrG um einen selbständigen Radwanderweg handelt, der i.S. des § 5 Abs. 1 LStrG überörtliche und touristische Bedeutung hat.

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

mit öffentlichen und privaten Belangen, sowie unter Beachtung der Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss, leistet die Planung einen nachhaltigen Beitrag, die bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnisse dauerhaft zu beseitigen sowie zu einer wesentlichen Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs inklusive der Radfahrer und Fußgänger in der Region beizutragen (siehe § 11 Abs. 1 LStrG).

V. Entwässerung/ Gewässerschutz

Im Zuge des Neubaus des Radweges werden verschiedene wasserwirtschaftliche Maßnahmen erforderlich. Danach stellt sich die Entwässerungssituation wie folgt dar:

Die Oberflächenentwässerung des asphaltierten Rad- und Gehweges erfolgt über die Längs- und Querneigung in die unbefestigten Randbereiche. Das anfallende Wasser des Rad- und Gehweges wird über ein einseitiges Gefälle flächig zum Rhein hin über das Bankett abgeleitet.

Die Entwässerung der Brücke erfolgt über die Längs- und Querneigung in Regenwassereinflüsse. Das Wasser wird über ein Rohrsystem an den Widerlagern entlang in den Boden geleitet und dort versickert. Eine Versickerung ist möglich, da in kalten Jahreszeiten auf Streusalz verzichtet wird und mit Split gestreut wird. Des Weiteren wird auf der Brücke kein Fahrzeugverkehr erlaubt. Dadurch ist keine Verschmutzung des Regenwassers zu erwarten.

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

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

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

Das WHG normiert rechtliche Zielvorgaben für die Bewirtschaftung von Oberflächengewässern und des Grundwassers. Oberirdische Gewässer sind danach gemäß § 27 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Das Grundwasser ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden, der Trend zum menschenverursachten Anstieg von Schadstoffkonzentrationen umgekehrt und ein guter mengenmäßiger Zustand erhalten oder erreicht wird. § 31 WHG eröffnet Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen für Oberflächengewässer. Hinsichtlich zulässiger Ausnahmen von den in § 47 Abs. 1 WHG für das Grundwasser formulierten Bewirtschaftungszielen verweist § 47 Abs. 3 WHG auf die entsprechende Anwendung der Ausnahmeregelungen für Oberflächengewässer in § 31 Abs. 2 WHG. Die in den §§ 27 und 47 WHG normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote wurden zur

Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii, Buchst. b Ziff. I bis iii der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1 - Wasserrahmenrichtlinie) - WRRL - in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen. Die in den §§ 31 und 47 WHG eröffneten Ausnahmen gehen auf die entsprechenden Ausnahmeregelungen in Art. 4 Abs. 6 bis 8 WRRL zurück. Die im WHG zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 WRRL normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote sind bei der Zulassung eines Projekts - auch im Rahmen der Planfeststellung eines straßenrechtlichen Vorhabens nach § 5 LStrG – zu beachten.

Den vorbeschriebenen gemeinschaftsrechtlichen (Art. 4 WRRL) sowie bundeswasserrechtlichen (§§ 27 ff. und 47 ff. WHG) Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz trägt die vorliegende Zulassungsentscheidung Rechnung.

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen seines Vorhabens auf die im Planbereich vorhandenen Oberflächengewässer und das Grundwasser hinreichend geprüft. Hierzu kann auf die Darstellungen in Kapitel 5.2 (Seite 30 f.) des Erläuterungsberichts vom 06. Mai 2025, die wassertechnischen Untersuchungen vom 30. April 2025 sowie den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie verwiesen werden. Dort sind für das Schutzgut Wasser die relevanten Bestandsdaten für die Ermittlung der Umweltauswirkungen dargelegt worden. Die durch das Vorhaben betroffenen Wasserkörper (Grundwasserkörper "Lahn, RLP, 2" bzw. "Rhein, RLP, 9" und Oberflächenwasserkörper "Untere Lahn" bzw. "Mittelrhein") wurden identifiziert. Ebenso wurde auch der Zustand der Oberflächenwasserkörper und des Grundwassers ausreichend beschrieben. Dem Vorhaben liegt auch eine hinreichende Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die im Wirkbereich der Planung vorkommenden Oberflächengewässer und das Grundwasser zugrunde. Im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie werden die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Wasser“ detailliert beschrieben (Kapitel 4.3, Seite 37 ff. des Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie) und die danach festgestellten vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser“ im Hinblick auf die Erheblichkeit und Ausgleichbarkeit bewertet. Ergänzend hierzu hat die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde als zuständiger Wasserfachbehörde dem Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss in Kapitel C Nr. III noch verschiedene Auflagen erteilt. So wurde u.a. verpflichtend bestimmt, dass

- Für die Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich Niederlahnstein (Bereich Wohnmobilstellplatz) ist vor Baubeginn eine hochwasserverträgliche Planung mit einem minimierten Eingriff in das Überschwemmungsgebiet zur Zustimmung durch die Obere Wasserbehörde vorzulegen.
- Vor Baubeginn ist der Oberen Wasserbehörde ein Maßnahmenplan „Hochwasserschutz“ für die Bauphase vorzulegen, der alle notwendigen Abläufe und Maßnahmen zur Sicherung der Baustelle bei Hochwassergefahr enthält. Zudem ist ein Beauftragter für den Hochwasserschutz zu benennen.

Unter Berücksichtigung der technischen Ausgestaltung des Bauvorhabens sowie der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen in Verbindung mit den planfestgestellten Nebenbestimmungen insbesondere zur Oberflächenentwässerung (Siehe Kapitel C III des Planfeststellungsbeschlusses) erweist sich die bei der vorliegenden Planung vorgenommene Prüfung der Projektauswirkungen auf die Umweltziele der WRRL bzw. die Bewirtschaftungsziele des WHG als sach- und fachgerecht. Nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Feststellungen des Vorhabenträgers, welche funktionsgerecht die projektspezifische Situation in den Blick genommen haben, und hinsichtlich deren Einzelheiten auf die vorstehenden Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen werden kann, ist bei der hier festgestellten Straßenplanung ersichtlich keine vorhabenbedingte Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers oder Grundwasserkörpers zu erwarten. Angesichts der Gegebenheiten der Planung und ihrer wassertechnischen Ausgestaltung, die sich am einschlägigen technischen Regelwerk orientiert, und deren Wirkungen sich im Rahmen der bei vergleichbaren Straßenbauprojekten üblicherweise auftretenden Projektwirkungen bewegen, ist solches nicht erkennbar. Zugleich ist sichergestellt, dass die Planung auch den in der WRRL und im WHG beschriebenen Verbesserungsgeboten für die im Wirkraum des Vorhabens vorhandenen Oberflächengewässer und das Grundwasser nicht widerspricht. Die Obere Wasserbehörde hat dementsprechend – unter Berücksichtigung der in Kapitel C III verbindlich auferlegten Nebenbestimmungen - auch ihr wasserrechtliches Einvernehmen zu der Planung erteilt; die notwendigen wasserrechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse etc., welche die wasserrechtliche Verträglichkeit des Vorhabens belegen, sind ihrerseits Bestandteil der Planfeststellungsentscheidung (Siehe nachfolgend unter 2.).

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

2. Sonstige Belange des Gewässerschutzes

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

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

Der Rad- und Gehweg entwässert breitflächig über das angrenzende Bankett und bedarf somit keiner wasserrechtlichen Erlaubnis.

Das Niederschlagswasser von der Brücke wird über ein Rohrsystem abgeleitet und im Bereich der Widerlager zielgerichtet in den Boden eingeleitet.

Für diese Einleitung des Oberflächenwassers wird dem Vorhabenträger gemäß § 8 WHG die Erlaubnis zur Gewässerbenutzung im Sinne von § 9 WHG erteilt (siehe Kapitel A, AIV dieses

Beschlusses). Die Erlaubnis konnte von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens nach § 12 WHG erteilt werden, da mit dem Straßenbauvorhaben nach Maßgabe der dem Vorhabenträger erteilten Auflagen und Nebenbestimmungen (vgl. Kapitel C, Ziffer III dieses Beschlusses) keine schädlichen Gewässerveränderungen verbunden sind und sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften der Erlaubniserteilung nicht entgegenstehen. Das zur Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis erforderliche Einvernehmen der Unteren Wasserbehörde nach § 19 Abs. 3 WHG wurde bei entsprechender Berücksichtigung verschiedener Auflagen erklärt.

Anlagen an einem Gewässer (§ 36 WHG i.V.m. § 31 LWG)

Die Herstellung des Rad- und Gehweges und des Brückenbauwerkes stellen gemäß § 36 WHG i.V.m. § 31 LWG eine genehmigungspflichtige Anlage an einem Gewässer dar (Anlagen im 40 m-Bereiches des Rheins und der Lahn, Gewässer I. Ordnung).

Dem Vorhabenträger wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss die notwendige Genehmigung für die Herstellung des Straßenbauprojektes im Sinne der vorgenannten Vorschriften erteilt (siehe Kapitel A, AIV, dieses Beschlusses).

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

Überschwemmungsgebiet (§ 78 WHG; § 84 LWG)

Das Vorhaben liegt streckenweise innerhalb des durch Rechtsverordnung festgestellten Überschwemmungsgebietes des Rhein (Gewässer I. Ordnung). Grundsätzlich sind Baumaßnahmen in diesem Gebiet verboten und bedürfen einer Ausnahmegenehmigung. Diese Ausnahmegenehmigung ist - im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde - grundsätzlich in diesem Planfeststellungsbeschluss mit zu erteilen.

Die nach § 78 Abs. 4 und 5 WHG i.V.m. § 84 Abs. 2 LWG i.V.m. § 4 Abs. 2 der „Rechtsverordnung zur Feststellung des Überschwemmungsgebietes am Rhein“ vom 11. Dezember 1995 erforderlichen Voraussetzungen liegen vor. Die vom Vorhabenträger vorgelegte Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass keine maßgebliche Verschlechterung der Hochwassersituation durch die Baumaßnahme festzustellen ist und der ermittelte Retentionsraumverlust von 950 m³ durch das Guthaben auf dem Retentionsraumkonto der Stadt Lahnstein ausgeglichen werden kann. Zudem bestätigt das vorgelegte Gutachten, dass es durch das Vorhaben zu keiner relevanten Änderung der Wasserspiegellagen führt. Die geplante Maßnahme steht mit den Regelungen des § 78 WHG im Einklang.

Allgemein

Der Vorhabenträger kommt insgesamt mit der oben beschriebenen Entwässerung seiner Verpflichtung zur Beseitigung des Niederschlagwassers der Verkehrsanlagen gemäß §§ 54 ff.

WHG i.V.m. § 59 Abs. 1 LWG nach. Im Übrigen hat das Straßenbauvorhaben keine Berührungspunkte mit Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG) oder Heilquellenschutzgebieten (§ 53 WHG).

Trinkwasserschutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen. Der Bereich südlich der Lahnmündung befindet sich innerhalb des äußeren Schutzbereiches für die Lahnsteiner Mineralquellen. Die Planfeststellungsbehörde hat daher das Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz als Fachbehörde um ergänzende Stellungnahme zu dieser Problematik gebeten. Mit Schreiben vom 09.10.2025, Az.: 3340-0645-25/V2 Te/ala hat das Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz erklärt, dass das Widerlager und die Stützen für das Brückenbauwerk mit Bohrpfählen mit 90-120 cm Durchmesser und 9-19 m Länge gegründet werden. Aufgrund der relativ geringen Eingriffstiefe (bezogen auf die Mineralwassergewinnung) und der Lage der Gründung im äußeren Bereich der Schutzzone bestehen aus hydrogeologischer Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben. Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde durch entsprechende Auflagenregelung in Kapitel C III sichergestellt, falls es – entgegen der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde – zu Beeinträchtigungen der Mineralwasserquellen kommen sollte, geeignete Maßnahmen ergriffen werden können.

Wasserrechtliches Fazit

Die Obere Wasserbehörde hat zu dem Vorhaben unter Berücksichtigung verschiedener Nebenbestimmungen (vergl. Kapitel C III dieses Planfeststellungsbeschlusses) – mit Schreiben vom 08. September 2025, Az.: 42 70-2535/41, ihr Einverständnis erklärt und somit im Sinne von § 19 WHG ihr Einvernehmen zu dem Straßenbauvorhaben erteilt. Schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen i. S. d. § 12 Abs. 1 WHG sind durch die vorgesehene Baumaßnahme nicht zu erwarten. Im Rahmen der Prüfung des § 12 Abs. 1 WHG ist damit auch dem Verschlechterungsverbot i.S.d. § 27/28 WHG bzw. § 47 WHG und dem diesen Bestimmungen zu Grunde liegenden europäischen Gemeinschaftsrecht Rechnung getragen worden. Damit erfüllt die festgestellte Planung in jeder Hinsicht die gemeinschaftsrechtlichen sowie die bundes- und landeswasserrechtlichen Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz.

VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)

VI.1 Erläuterungen zur Lärmsituation

Zu den im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigenden Belangen gehört auch die Lärmsituation.

In dem festgestellten Neubaubereich ist unter dem Aspekt möglicher Schallschutzvorkehrungen keine Bausubstanz vorhanden oder rechtsverbindlich geplant. Da zudem mit dem Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges keine Änderung im Straßenraum einhergeht, die zu einer Steigerung des Verkehrslärms führen könnte, war auch die Erstellung einer schalltechnischen Untersuchung entbehrlich. Es bestand somit kein Anlass, dem Straßenbaulastträger die Durchführung aktiver oder passiver Schallschutzvorkehrungen aufzuerlegen.

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

VI.2 Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen

1. Rechtsgrundlagen und Bewertung der Luftschadstoffbelastung

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

VII. Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes

Bei der vorliegenden Planung sind einschlägigen natur- und umweltschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Dabei ergibt sich folgendes Prüfungssystem:

- Die Eingriffsregelung in §§ 14 – 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6-10 ff. LNatSchG. Die Eingriffsregelung gilt für naturschutzrechtliche Eingriffe vor allem des Fachplanungsrechts.
- Für besonders geschützte Landschaftsteile (z. B. Naturparke, Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, Biosphärenreservate, etc.) sehen die gesetzlichen Bestimmungen in §§ 20 ff. BNatSchG i.V.m. §§ 11 ff LNatSchG besondere Zulassungsanforderungen vor.
- Der gesetzliche Biotopschutz wird in § 30 BNatSchG geregelt.
- Sonderregelungen ergeben sich für Vorhaben, die nach den Bestimmungen des Bundes- bzw. des Landesnaturschutzgesetzes (§§ 32 ff. BNatSchG i.V.m. § 17 f. LNatSchG) Auswirkungen auf Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und europäische Vogelschutzgebiete haben können (Habitat- und Vogelgebietsschutz – Natura 2000).
- Neben den Gebietsschutz für Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Vogelschutzgebiete treten die Anforderungen an den europäischen und nationalen Artenschutz, wie sie sich aus den §§ 44 ff, 67 BNatSchG, Art. 12 bis 16 FFH-RL und Art. 5 bis 7 und 9 VS-RL sowie §§ 22 ff LNatSchG ergeben (Artenschutz).

- Nach den Bestimmungen des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung müssen ferner die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden.
- Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG i.V.m. § 5 Abs. 1 Satz 4 LStrG.

Eingriffsregelung

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung beinhaltet ein fünfstufiges Prüfungssystem:

- Das gesetzliche Anforderungsprofil in §§ 14, 15 BNatSchG i.V.m. §§ 6-10 ff LNatSchG bezieht sich auf Eingriffe i.S.d. § 14 Abs. 1 BNatSchG bzw. § 6 LNatSchG i.V.m. § 1 Nr. 2 der Landesverordnung über die Bestimmung von Eingriffen in Natur und Landschaft.
- Es besteht die primäre Verpflichtung des Eingriffsverursachers, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG - Vermeidungsgebot).
- Sekundär besteht die Verpflichtung des Eingriffsverursachers, unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG.
- Verbleiben Beeinträchtigungen, erfolgt eine bipolare naturschutzrechtliche Abwägung zwischen den für das Vorhaben streitenden Belangen und den beeinträchtigten Naturschutzbelangen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Der Eingriff darf nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege anderen Belangen im Range vorgehen.
- Wird ein Eingriff in Natur und Landschaft zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (Ersatzzahlung; § 15 Abs. 6 BNatSchG, § 7 Abs. 5 LNatSchG).

Vermeidung / Ausgleich / sonstige Kompensation

Nach den Bestimmungen des Bundes- und Landesnaturschutzgesetzes ist der Vorhabenträger zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (sog. „Vermeidungsgebot“). Dadurch sollen die Schutzgüter Natur und Landschaft so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden. Es ist jedoch offensichtlich, dass ein Projekt wie der Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) nicht ohne Eingriff in Natur und Landschaft verwirklicht werden kann.

Die Vorgaben für die Durchführung von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen sind in § 15 BNatSchG sowie § 7 LNatSchG geregelt.

Der Vorhabenträger hat diese gesetzlichen Vorgaben eingehalten. Er hat streng darauf geachtet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden werden.

Die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft wurden in der Planung umfassend berücksichtigt. Der Vorhabenträger hat einen Landespflegerischen Begleitplan (vgl. Unterlage 19.1) erstellt und die durch die Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst und bewertet und ein entsprechendes landespflegerisches Konzeptionskonzept entwickelt. Zur Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe sind entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

Eine genaue Auflistung der Eingriffe sowie der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen kann insbesondere dem Landespflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1) und dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1) entnommen werden.

Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Konzeptionskonzept 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.

Zulassung des Eingriffs

Der mit dem Wegebauvorhaben einhergehende Eingriff in Natur und Landschaft wird hiermit gemäß §§ 14, 15 und 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6 – 10 LNatSchG zugelassen. Die Entscheidung ergeht gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 LNatSchG im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde, die dem Vorhaben zugestimmt hat.

Besonders geschützte Landschaftsteile

Die Planung liegt im räumlichen Geltungsbereich des „Naturparks Nassau.“ Die Zulässigkeit von Handlungen im Bereich dieses Naturparks ist in der Landesverordnung über den „Naturpark Nassau“ vom 30. Oktober 1979, GVBl. 1979, S. 327, geregelt. Diese legt in § 5 Abs. 1 Nr. 11 u.a. fest, dass es ohne Genehmigung der zuständigen Naturschutzbehörde verboten ist, Neu- oder Ausbaumaßnahmen im Straßen- und Wegebau durchzuführen. Für den Fall, dass eine Genehmigung nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich ist, so ersetzt diese die Genehmigung nach Abs. 1, sofern die zuständige Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen erklärt hat. Die Genehmigung oder das Einvernehmen kann gemäß § 5 Abs. 3 der genannten Verordnung nur versagt werden, wenn die Handlung den Schutzzweck nachhaltig beeinträchtigt und eine Beeinträchtigung des Schutzzwecks nicht durch Bedingungen oder Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden kann. Für die vorliegende Planung liegen die vorgenannten Genehmigungsvoraussetzungen vor. Durch das Vorhaben – insbesondere der filigranen Bauweise des Brückenbauwerks - wird der Schutzzweck des Naturparks, hier die landschaftliche Eigenart und Schönheit, nicht berührt. Außerdem dient die Herstellung einer durchgehenden Rad- und Gehwegeverbindung der landschaftsbezogenen Erholung; soweit mit dem Vorhaben Beeinträchtigungen einhergehen würden, werden diese durch die im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Auflagen und Nebenbestimmungen sowie durch die in der Planung enthaltenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert. Das gem. § 5 Abs.

4 der Landesverordnung über den „Naturpark Nassau“ erforderliche Einvernehmen der Oberen Naturschutzbehörde ist durch Schreiben vom 08. September 2025, Az.: 42 70-2535/41, erteilt worden. Der Stadt Lahnstein konnte daher in Kapitel A, Ziffer VII dieses Beschlusses die erforderliche Genehmigung zur Durchführung der vorliegenden Baumaßnahme im Bereich des Naturparks Nassau erteilt werden.

Gesetzlich geschützte Biotope

Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und/ oder § 15 LNatSchG sind im Vorhabengebiet nicht vorhanden.

Artenschutz

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

Allgemeines

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

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

- „1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,*
- 2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,*
- 3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,*

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

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

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

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

Nach Satz 1 dieser Vorschrift können von den Verboten des § 44 im Einzelfall bei Vorliegen bestimmter Gründe Ausnahmen zugelassen werden. Bei Straßenbauvorhaben kommt hier der Tatbestand der Nummer 5 in Betracht. Gemäß Nr. 5 kann eine Ausnahmeerteilung auch aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art gerechtfertigt sein. Hier ist im Sinne einer bipolaren Abwägung mit den gegenläufigen Belangen des Artenschutzes darzulegen, dass die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen auch unter Berücksichtigung des konkreten Ausmaßes vorhabenbedingter artenschutzrechtlicher Betroffenheiten überwiegen.

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 darf eine Ausnahme überdies nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie weitergehende Forderungen enthält. Ferner sind Art. 16 Abs. 3 der FFH-Richtlinie und Art. 9 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie zu beachten.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass für die Zulassung eines Straßenbauvorhabens im Wege der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG drei Voraussetzungen kumulativ vorliegen müssen. Es muss nachgewiesen werden, dass:

- das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, gerechtfertigt ist

- zumutbare Alternativen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen, nicht gegeben sind, und
- keine Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes der Population einer Art zu erwarten ist bzw. bei derzeitigem schlechten Erhaltungszustand eine Verbesserung nicht behindert wird.

Unter Berücksichtigung des Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie bedeutet dies bei Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie:

- das Vorhaben darf zu keiner Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes führen und
- das Vorhaben darf bei Arten, die sich derzeit in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden, diesen nicht weiter verschlechtern.

Bei europäischen Vogelarten darf das Vorhaben den aktuellen Erhaltungszustand nicht verschlechtern.

Der Vorhabenträger hat die möglichen Auswirkungen auf die geschützten Arten unter Berücksichtigung der vorgenannten artenschutzrechtlichen Vorgaben ermittelt und in den Unterlagen Landschaftspflegerischer Begleitplan und Fachbeitrag Artenschutz (vgl. Unterlagen 19.1 und 19.2) dargestellt.

Die genannten Prüfungen, die der vorliegenden Planfeststellungsentscheidung zugrunde liegen, kamen zu folgendem Ergebnis:

Untersuchung zu Auswirkungen auf die geschützten Arten (§ 44 ff. BNatSchG)

Zur Erfassung der wertgebenden Faktoren des Untersuchungsraums wurden u.a. die naturschutzfachlichen Dateninformationssysteme des Landes RLP (LANIS, ARTeFAKT und ArtenFinder) ausgewertet und zur weiterführenden naturschutzfachlichen Bewertung im Frühjahr 2024 eine faunistische Kartierung (Unterlage 19.3) durchgeführt.

Im Rahmen einer Relevanzprüfung (siehe Tabelle „Ergebnis der Relevanzprüfung“ als Anhang des Fachbeitrag Artenschutz, Unterlage 19.2) wurden im Vorfeld diejenigen Arten von einer eingehenden Prüfung der Verbotstatbestände ausgeschieden, deren Vorkommen im Planungsbereich nachweislich auszuschließen sind bzw. deren Habitatansprüche im Untersuchungsraum nicht erfüllt sind. Die verbleibenden potentiell und tatsächlich vorkommenden Arten wurden einer detaillierten Artenschutzprüfung unterzogen.

Die artenschutzrechtliche Prüfung gemäß § 44 BNatSchG, die der vorliegenden Planfeststellungsentscheidung zugrunde liegt, kommt danach zu dem Ergebnis, dass für die betroffenen Arten nach Anhang IV der FFH-RL (Mauereidechse, Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Graues Langohr, Große Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Kleine Bartfledermaus, Kleiner Abendsegler, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus) unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen 2 V (Bauzeitenregelung für Vögel und Fledermäuse), 3 V (Bauzeitenregelung für Reptilien), 4 V (Baumhöhlenkontrolle und ggfs. deren Verschluss), 5 V (Errichtung eines Reptilienschutzzaunes), 6 V (Begehen und Absammeln

der Reptilien), 8 V (Beleuchtung), 9 V (Vermeidung von baubedingten Zerschneidungs- oder Barrierewirkungen sowie Fallenwirkung), 10 V (Verminderung der Reflexion und Spiegelwirkung von Fassaden), 11 V (Erhalt von hohen Saumstrukturen am Molenkopf als Rückzugsort für Stockenten), projektbedingt keine Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs.1 in Verbindung mit Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Dies trifft auch auf die Vogelarten nach Art. 1 der VS-RL (Amsel, Bachstelze, Blässhuhn, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Dohle, Eichelhäher, Eisvogel, Elster, Fitis, Flussuferläufer, Gartenbaumläufer, Gebirgsstelze, Gimpel, Graugans, Graureiher, Grünfink, Grünspecht, Hausrotschwanz, Haussperling, Heckenbraunelle, Heeringsmöwe, Höckerschwan, Kanadagans, Kernbeißer, Kleiber, Knäkente, Kohlmeise, Kormoran, Lachmöwe, Mauersegler, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Mittelmeermöwe, Mönchsgrasmücke, Nilgans, Rabenkrähe, Rauchschwalbe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Rotmilan, Schwanzmeise, Silbermöwe, Star, Steppenmöwe, Stieglitz, Stockente, Straßentaube, Sumpfmeise, Teichhuhn, Turmfalke, Waldbaumläufer, Zaunkönig, Zilpzalp, Zwergtaucher) zu. Ebenso sind die Verbotstatbestände des Art. 5 der VS-RL bei den v. g. europäischen Vogelarten nicht einschlägig.

Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Auch wenn man unterstellen würde, dass durch das Straßenbauvorhaben Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG erfüllt wären, würde die Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer vorsorglichen Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 und Satz 2 BNatSchG und äußerst vorsorglich auch im Wege einer Befreiung nach § 67 BNatSchG dem Vorhaben die artenschutzrechtliche Zulässigkeit attestieren können.

Diesbezüglich wurde zunächst geprüft, ob die Zulassung einer Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG entsprechend den Vorgaben des § 45 Abs. 7 BNatSchG möglich wäre. Voraussetzungen hierfür sind

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

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

im Falle betroffener europäischer Vogelarten:

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

Weiterhin müssen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art für das Vorhaben sprechen.

Das Vorhaben ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art gerechtfertigt

Um eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zulassen zu können, muss das Vorhaben aus „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ gerechtfertigt sein. Diese Ausnahmegründe sind bei der vorliegenden Planung gegeben; das Vorhaben ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG) gerechtfertigt.

Die zwingenden Gründe ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst und sind entsprechend der vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel unter Abschnitt IV. „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ gegeben. Durch den Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) wird eine verkehrssichere Radwegeverbindung u.a. für den Alltagsradverkehr zwischen Lahnstein und Koblenz geschaffen. Bisher führt die Radwegeverbindung abseits des Rheins durch die Innenstadt von Lahnstein und ist insbesondere durch den Zwangspunkt Rudi-Geil-Brücke mit seiner sehr hohen Verkehrsstärke (> 15.000 KfZ/Tag) und der schmalen Seitenräume für den Fuß- und Radverkehr sehr problematisch und birgt ein hohes Konfliktpotential, vor allem auch für die Nahverbindung zwischen Ober- und Niederlahnstein. Darüber hinaus hat der rechtsrheinische Rheinradweg eine hohe Relevanz für den Tourismus und schafft eine durchgehende Radwegeverbindung der Euroveloroute 15 (von Andermatt in der Schweiz am Rhein entlang bis zur Nordsee) mit Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) in Richtung Koblenz und Bad Ems. Mithin trägt die Herstellung des selbstständigen Radweges mit Brückenschlag über die Lahn zu einer wesentlichen Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs im Bereich der Stadt Lahnstein bei.

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

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

Dies ist vorliegend unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen gewährleistet. Einzelheiten zu den betroffenen Arten sind dem festgestellten Fachbeitrag Artenschutz (siehe Unterlage 19.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses) zu entnehmen.

Keine zumutbare Alternative

Außerdem kann gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nur dann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Hierbei ist zu fragen, ob zumutbare Alternativen bestehen, bei denen der mit dem Projekt verfolgte Zweck an anderer Stelle ohne

oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden kann. Lässt sich das Planungsziel an einem aus artenschutzrechtlicher Sicht günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit grundsätzlich Gebrauch machen. Der Vorhabenträger darf von einer ihm technisch an sich möglichen Alternative jedoch Abstand nehmen, wenn diese ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt werden. Ob eine geeignete Alternative vorliegt, ist andererseits an der vom Projektträger festgelegten Zweckbestimmung des Projekts zu messen. Daher kommt die sog. Nullvariante (völliger Projektverzicht) ebenso wenig als Alternative in Betracht wie Projekte, mit denen die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden könnten, weil es sich nicht mehr um die Verwirklichung desselben Projekts mit gewissen Abstrichen vom Zielerfüllungsgrad, sondern um ein anderes Projekt handeln würde.

Nach diesen Maßstäben ist eine „zumutbare Alternative“ zu dem Vorhaben in der hier festgestellten Ausgestaltung nicht gegeben. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie des Büros Schlaich Bergermann und Partner wurden verschiedene Querungsmöglichkeiten und Brückenvarianten näher untersucht. Die Trassenführung des Fuß- und Radwegs über die Hafenmole zwischen Rhein und Hafen Oberlahnstein stellt die direkte und damit kürzeste Verbindung des überregionalen Radwegenetzes und der Uferpromenaden entlang des Rheins und der Lahn zwischen Oberlahnstein und Niederlahnstein dar.

Andere Trassenführungen, z. B. hinter der Hafeneinfahrt über das Hafenareal, sind aufgrund der Besitzverhältnisse der Grundstücke und aus Verkehrssicherheitsgründen (Hafenbetrieb) nicht möglich, zudem wäre die Führung durch den Hafen unattraktiv. Eine Führung der Trasse durch Oberlahnstein ist auch aufgrund der engen Platzverhältnisse und des hohen Verkehrsaufkommens für Fußgänger und Radfahrer extrem unsicher. Um gerade diese Gefahrenquelle zu minimieren, wurde die Variante entlang der Hafenmole gewählt. Aufgrund der vielen Zwangspunkte ist keine zumutbare Alternative gegeben, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen würden.

Die Planfeststellungsbehörde stellt daher unter Abwägung aller in Betracht kommenden Gesichtspunkte fest, dass es zu dem planfestgestellten Standort keine zumutbare Alternative gibt, bei der das Vorhaben unter Berücksichtigung der mit ihm verfolgten Planungsziele und unter Beachtung der im Einzelnen dargelegten gewichtigen naturschutzexternen Gründe mit geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten verwirklicht werden kann. Das naturschutzfachliche Maßnahmenkonzept ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und geeignet, alle naturschutzfachlichen Konflikte zu bewältigen. Eine alternative Lösung hierzu ist nicht ersichtlich.

Entscheidung über die Ausnahme- und Befreiungserteilung

Damit würden auch für den Fall, dass entgegen der Annahme des Sachverständigengutachtens und der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde für verschiedene Tierarten Verbotsstatbestände nach § 44 BNatSchG erfüllt wären, die Tatbestandsvoraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten

des § 44 BNatSchG auch unter Berücksichtigung der europarechtlichen Artenschutzbestimmungen nach Art. 16 FFH-RL vorliegen. Die Planfeststellungsbehörde erachtet es daher unter Berücksichtigung des ihr zustehenden Ermessens für sachgerecht und zulässig, dem Straßenbaulastträger vorsorglich eine Ausnahme von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG im Hinblick auf die relevanten FFH- und Vogelarten zu erteilen. Maßgeblich für diese Entscheidung sind die für die Maßnahme sprechenden überwiegenden Gründe des Gemeinwohls und die demgegenüber vergleichsweise geringfügigen Beeinträchtigungen unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes, das Fehlen zumutbarer Alternativen sowie der Umstand, dass keine Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes der Population einer Art zu erwarten ist bzw. bei Arten mit derzeitigem schlechten Erhaltungszustand eine Verbesserung nicht behindert wird.

Letztendlich wäre aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch die Erteilung einer Befreiung gemäß § 67 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG von den Verboten des § 44 BNatSchG als sachgerecht anzusehen, sollte sie entgegen dem bislang Dargestellten davon ausgehen müssen, dass Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG für einzelne Tier- und Vogelarten erfüllt wären und auch keine Ausnahme im Sinne des § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden könnte, weil die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde. Auf Grund der nachgewiesenen Bedeutung des Straßenbauvorhabens mit Blick auf die mit ihm verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen wäre es mit dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens im Sinne des § 67 BNatSchG nicht vereinbar, wenn auf das Vorhaben aus artenschutzrechtlichen Erwägungen verzichtet werden müsste.

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

Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)

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

Allgemeines

Das europäische Gemeinschaftsrecht normiert besondere Schutzbestimmungen zum Gebietsschutz im Rahmen eines Schutzgebietssystems zur Schaffung eines kohärenten Netzes „Natura 2000“. Die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben hierzu sind in der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 02. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, ABl. EG Nr. L 103 vom 25. April 1979 (Vogelschutz-Richtlinie; VS-Richtlinie) und in der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen ABl. Nr. L 206, S. 7 (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie; FFH-Richtlinie) rechtlich verankert. Die naturschutzrechtlichen Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts sind durch das Bundesnaturschutzgesetz in der Fassung vom

29.07.2009 in deutsches Recht umgesetzt worden (§§ 32 ff. BNatSchG); ergänzende landesrechtliche Regelungen finden sich in den Vorschriften der §§ 17 ff. LNatSchG. Diese gemeinschaftsrechtlichen und nationalen Bestimmungen sehen rechtliche Vorgaben im Sinne eines gestuften Schutz- bzw. Zulassungsregimes für die Projektzulassung vor, die bei der Prüfung der Verträglichkeit eines Vorhabens mit dem Vogel- und FFH-Gebietsschutz zu beachten sind. Soweit Habitat- oder Vogelschutzbelange betroffen sind, bedarf es einer eigenständigen Prüfung am Maßstab dieser gemeinschaftsrechtlichen und nationalen Bestimmungen, weil sich aus diesem Rechtsregime strikt zu beachtende Anforderungen ergeben, die nur nach Maßgabe eines strengen Prüfungssystems überwunden werden können.

Die rechtlichen Vorgaben für den europäischen Vogelgebietsschutz sind in Art. 4 der VS-RL enthalten. Danach unterliegen Gebiete, welche die fachlichen Voraussetzungen eines europäischen Vogelschutzgebietes erfüllen, einem strengen Schutzsystem. Gebiete, die zwar die fachlichen Kriterien für eine Meldung als Vogelschutzgebiete erfüllen, aber bisher nicht durch Ausweisung förmlich unter Schutz gestellt worden sind (faktische Vogelschutzgebiete), unterliegen dabei einem besonderen Schutzregime nach Art. 4 Abs. 4 S. 1 VS-RL. Eingriffe in solche Gebiete sind nur unter den dort genannten engen Voraussetzungen zulässig. Die durch die VS-RL geschützten und bereits als Vogelschutzgebiete ausgewiesenen Gebiete werden durch die FFH-Richtlinie Teil eines kohärenten europäischen ökologischen Netzes („Natura 2000“). Nach ihrer Anerkennung und Ausweisung als Vogelschutzgebiet sind auf diese Gebiete hinsichtlich des Gebietsschutzes die Regelungen der FFH-Richtlinie anzuwenden. Die ausgewiesenen Vogelschutzgebiete bilden dann zusammen mit den FFH-Gebieten auf nationaler Ebene das kohärente Schutzgebietsnetz „Natura 2000“. Für die nach Art. 4 Abs. 1 VS-RL zu besonderen Schutzgebieten erklärten oder nach Art. 4 Abs. 2 VS-RL als solche anerkannten Gebiete treten somit die Verpflichtungen aus Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL mit dem Zeitpunkt der Erklärung oder Anerkennung durch den Mitgliedsstaat an die Stelle der Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 4 VS-RL. Mit der Erklärung oder Anerkennung des Vogelschutzgebietes durch den Mitgliedsstaat wird damit das strengere Schutzregime der VS-RL durch das weniger strenge Schutzsystem der FFH-RL abgelöst. Mithin gilt für anerkannte bzw. ausgewiesene Vogelschutzgebiete dasselbe Schutzregime wie für ausgewiesene FFH-Gebiete. Dies ergibt sich aus Art. 7 der FFH-RL.

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

Die in Rheinland-Pfalz als Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete ausgewiesenen Gebiete, die Bestandteile des kohärenten europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ sind, sind in § 17 LNatSchG geregelt. Die in der dortigen Anlage 1 genannten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und die in der Anlage 2 genannten Europäischen Vogelschutzgebiete stehen

unter besonderem Schutz. Zweck der Unterschutzstellung ist es, die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der in den Gebieten der Anlage 1 genannten natürlichen Lebensraumtypen, Tier- und Pflanzenarten sowie der in den Gebieten der Anlage 2 genannten Vogelarten und ihrer Lebensräume zu gewährleisten. Die für die Vogelschutz- und FFH-Gebiete maßgeblichen Erhaltungsziele sind in der Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten vom 18. Juli 2005 (GVBl. S. 323) (in ihrer jeweils aktuellen Fassung) näher bestimmt.

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

Lassen sich im Rahmen der vorbeschriebenen Prüfung (Screening) „erhebliche Beeinträchtigungen“ hingegen nicht ausschließen, so bedarf es der Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 Abs. 3 S. 2 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 18 LNatSchG. Ist der Eingriff nach den Ergebnissen dieser Verträglichkeitsprüfung mit den Erhaltungszielen für das Gebiet als Ganzes und seinen wesentlichen Bestandteilen vereinbar, ist das Vorhaben ebenfalls zulässig. Auch in diesem Falle wäre dann keine weitere FFH-Prüfung mehr erforderlich.

Ergibt die Verträglichkeitsprüfung dagegen, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele des jeweiligen Vogelschutzgebietes / FFH-Gebietes maßgeblichen Gebietsbestandteile führt, ist der Eingriff grundsätzlich nach den Bestimmungen in Art. 6 Abs. 3 S. 2 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig. Ein Eingriff kann dann nur ausnahmsweise noch zugelassen werden, wenn weitere Voraussetzungen erfüllt sind. Dies setzt voraus, dass der Eingriff aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art gerechtfertigt werden kann. Mit der Qualifizierung der öffentlichen Belange als „zwingende Gründe“ wird verdeutlicht, dass nur besonders schwerwiegende öffentliche Belange als Ausnahmerechtfertigung in Betracht kommen; es muss sich aber nicht um unausweichliche Sachzwänge handeln; gemeint ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln. Werden in dem FFH-Gebiet - für Vogelschutzgebiete gilt diese zusätzliche Voraussetzung nicht - prioritäre natürliche Lebensraumtypen und / oder eine prioritäre Art beeinträchtigt, können allerdings nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder, nach Einholung einer Stellungnahme der EU-Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses berücksichtigt werden (Art. 6 Abs. 4 UA 2 FFH-RL, § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG). Außerdem darf für das Vorhaben keine zu-

mutbare Alternativlösung gegeben sein, bei der das Vorhaben unter Berücksichtigung der Projektzielsetzung mit geringeren Nachteilen für die geschützten FFH- und Vogelschutzbelange realisierbar wäre. Überdies sind alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen) zu ergreifen, um die globale Kohärenz von „Natura 2000“ zu schützen (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, § 34 Abs. 5 BNatSchG). Diese weiter gehenden Anforderungen sind allerdings nur dann relevant, wenn das Vorhaben bezogen auf die Erhaltungsziele für das Gebiet als Ganzes oder wesentliche Teile unverträglich ist. Im Falle seiner Verträglichkeit sind zusätzliche Anforderungen nicht zu erfüllen.

Ausführungen zur Betroffenheit von FFH-Gebiet(en)

Auf wenigen Quadratmetern überspannt der geplante Brückenkörper das FFH-Gebiet „Mittelrhein“ (DE-5711-301, FFH-7000-023) freitragend, in mindestens 6,5 m betragendem Abstand, ohne Berührungspunkte mit dem Wasserkörper und der Gewässersohle. Geschützte Lebensraumtypen werden nicht berührt. Der Vorhabenträger hat daher in einer FFH-Vorprüfung (Unterlage 19.4) die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Mittelrhein“ untersucht. Die Vorprüfung kommt für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass direkte oder indirekte Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des FFH-Gebietes durch die vorliegende Planung ausgeschlossen werden können. Das Vorhaben ist daher unter dem Gesichtspunkt des Habitatschutzes zulässig.

Ausführungen zur Betroffenheit von Vogelschutzgebieten

Im Wirkungsbereich des Vorhabens befindet sich kein ausgewiesenes Vogelschutzgebiet. Das Vogelschutzgebiet VSG „Lahnhänge“ liegt mindestens 1,7 km entfernt, so dass erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können. Der Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) ist daher auch unter dem Aspekt des Vogelschutzes zulässig.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Darstellung der Rechtsgrundlagen

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

516) in ihrer jeweils gültigen Fassung. Das UVPG und das LUVPG enthalten - für ihren jeweiligen Anwendungsbereich - die maßgeblichen Bestimmungen für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung bei den von ihnen erfassten Straßenbauvorhaben. Das LUVPG verweist für seinen Anwendungsbereich im Wesentlichen auf die Bestimmungen des UVPG.

Feststellung der ordnungsgemäßen Anwendung der UVP-Bestimmungen

Bei der vorliegenden Straßenplanung für den Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) sind die rechtlichen Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts und des nationalen Rechts hinsichtlich der Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP) des Straßenbauvorhabens beachtet worden. Das Straßenbauvorhaben wurde uvp-rechtlich zutreffend eingeordnet. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit ist umfassend abgearbeitet worden. Das Verfahren wurde im Einklang mit den maßgeblichen Bestimmungen des UVP-Rechts durchgeführt. Die für das Vorhaben durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung genügt in jeder Hinsicht den Anforderungen des UVP-Rechts.

Bestehen einer UVP-Pflicht

Da es sich bei der vorliegenden Planung um den Bau eines dem überörtlichen, insbesondere touristischen Verkehr dienenden selbständigen Radwanderweg handelt, unterliegt es gemäß § 5 Abs. 6 LStrG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 und § 4 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) und der dortigen Anlage 1 den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).“

Die Gesamtlänge des geplanten Lückenschlusses beträgt rund 1.210 m. Hiervon entfallen ca. 890 m auf einen bodengebundenen Asphaltweg und rund 330 m auf eine Brückenkonstruktion über der Lahn. Der Asphaltweg ist von der Anschlussstelle an der Kirchstraße in Oberlahnstein bis zur geplanten Brücke als einstreifiger Querschnitt mit einseitiger Querneigung geplant. In Oberlahnstein beginnt die Wegetrasse im Bereich eines vorhandenen Parkplatzes und verläuft weiter entlang der Hafenmole im Bereich eines bestehenden teilversiegelten Weges (Leinpfad/Wartungsweg). Im Wegeverlauf werden Ausweichbuchten für Begegnungsverkehr von Wartungsfahrzeugen, Rettungswagen etc. eingeplant. Auf der nördlichen Lahnseite in Oberlahnstein schließt das Brückenlager als Anrampung an den vorhandenen und asphaltierten Fuß- und Radweg an.

Für das Vorhaben besteht nach den Bestimmungen des LUVPG grundsätzlich keine UVP-Pflicht. Es wäre stattdessen eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“ ausreichend gewesen. Auf diese hat der Vorhabenträger allerdings verzichtet und sich für eine sogenannte „freiwillige UVP“ entschieden, da das Vorhabengebiet an das FFH-Gebiet „Mittelrhein“ (DE-5711-301, FFH-7000-023) grenzt. Somit ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach näherer Maßgabe der Bestimmungen des LUVPG i.V.m. den Bestimmungen des UVPG (§ 4 LUVPG) durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A Ziffer V die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens festgestellt.

Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

Allgemeines zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 2 LUVPG stellt einen unselbständigen Teil der verwaltungsbehördlichen Verfahren dar, die der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens dienen. Durch die UVP erfahren die nach den jeweiligen Fachgesetzen durchzuführenden Zulassungsverfahren in umweltrechtlicher Hinsicht keine materiell-rechtliche Anreicherung. Die UVP beschränkt sich vielmehr auf verfahrensrechtliche Anforderungen im Vorfeld der Sachentscheidung, zu der ein Bezug nur insoweit hergestellt wird, als das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 25 UVPG (vgl. auch Art. 8 der UVP-Richtlinie) im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen ist. Die Vorschriften zur UVP verlangen dementsprechend, dass die Zulassungsbehörde das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung in ihre Erwägungen einbezieht. Das Umweltverträglichkeitsprüfungsrecht nötigt nicht dazu, den räumlichen Umfang der Prüfung in der Planfeststellung weiter auszudehnen als er vom materiellen Planungsrecht gefordert wird. Die UVP umfasst - zusammenfassend ausgedrückt - die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 LUVPG genannten Schutzgüter Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie kulturelles Erbe, einschließlich der UNESCO-Welterbestätten und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern. Sie gewährleistet so eine auf die Umwelteinwirkungen zentrierte Prüfung und ermöglicht es, die Umweltbelange in gebündelter Form herauszuarbeiten. Auf der Grundlage des vom Vorhabenträger hierzu gemäß § 16 UVPG vorzulegenden UVP-Berichts, welcher auch eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts umfasst, der im Zulassungsverfahren eingegangen behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit erarbeitet die Zulassungsbehörde nach § 24 UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind schließlich auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 zu bewerten. Diese Bewertung ist zu begründen und bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen (§ 25 UVPG). Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) soll auf diese Weise sicherstellen, dass bei den uvp-pflichtigen Vorhaben die Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne einer wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und das Ergebnis der UVP im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge bei den behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit der Vorhaben berücksichtigt wird.

Der Träger des Vorhabens legt hierzu gem. § 16 Abs. 1 UVPG die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der zuständigen Behörde zu Beginn des Verfahrens vor, in dem die Umweltverträglichkeit geprüft wird. Inhalt und Umfang dieser Unterlagen bestimmen sich gem. § 16 Abs. 4 Satz 1 UVPG nach den Rechtsvorschriften, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens maßgebend sind. Die Unterlagen müssen dabei die in § 16 Abs. 1 und 3 i.V.m. Anlage 4 UVPG genannten Mindestangaben enthalten.

Der UVP-Bericht muss gemäß § 16 Abs. 5 Satz 2 UVPG die Angaben enthalten, die der Vorhabenträger mit zumutbarem Aufwand ermitteln kann. Die Angaben müssen nach § 16 Abs. 5 Satz 3 UVPG ausreichend sein, um der zuständigen Behörde eine begründete Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens und Dritten die Beurteilung zu ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sein können.

Auf der Grundlage dieser Unterlagen ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorzunehmen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgt nach § 18 Abs. 1 UVPG. Nach § 18 Abs. 1 S. 4 UVPG muss die nach § 18 Abs. 1 S. 1 UVPG erforderliche Anhörung der Öffentlichkeit den Vorschriften des § 73 Abs. 3 Satz 1 und 2 und Abs. 5-7 VwVfG entsprechen. Die zuständige Behörde unterrichtet im Rahmen des Zulassungsverfahrens gemäß § 17 UVPG die Behörden (Träger öffentlicher Belange), deren umweltbezogener Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, über das Vorhaben, übermittelt ihnen den UVP-Bericht nach § 16 UVPG und holt ihre Stellungnahmen ein. Der betroffenen Öffentlichkeit wird im Rahmen der Beteiligung Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Bei der Bekanntmachung zu Beginn des Beteiligungsverfahrens hat die zuständige Behörde die Öffentlichkeit über die in § 19 Abs. 1 UVPG genannten Informationen zu unterrichten; gemäß § 19 Abs. 2 UVPG sind zumindest die dort gelisteten Unterlagen zur Einsicht für die Öffentlichkeit auszulegen bzw. im Internet zu veröffentlichen.

Die zuständige Behörde erarbeitet auf der Grundlage des vom Vorhabenträger beigebrachten UVP-Berichts nach § 16 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen nach § 17 UVPG sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach §§ 18 ff UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 24 UVPG). Die Ergebnisse eigener Ermittlungen sind einzubeziehen. Die zusammenfassende Darstellung kann in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen. Die Begründung enthält erforderlichenfalls die Darstellung der Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind schließlich von der zuständigen Behörde auf der Grundlage ihrer zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG zu bewerten und diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen (§ 25 UVPG). Die Zulassungsentscheidung enthält gegebenenfalls auch noch weitere Angaben gem. § 26 ff UVPG.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Diesen rechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bei der hier festgestellten Straßenplanung Rechnung getragen. Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des UVPG auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen dargestellt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden identifiziert, beschrieben und entsprechend bewertet. Die maßgeblichen Erkenntnisse wurden in einem UVP-Bericht nach § 16 UVPG i.V.m. der Anlage 4 des UVPG dargelegt (vgl. Unterlage 19.4). Die Unterlagen des Vorhabenträgers entsprachen den Anforderungen des § 16 UVPG, insbesondere ist eine allgemein verständliche Zusammenfassung des UVP-Berichts in der Unterlage 19.4 enthalten. Die verfahrensrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls eingehalten worden (Siehe auch Kapitel E Ziffer III). Die Anhörungsbehörde hat den nach § 16 UVPG erforderlichen UVP-Bericht den nach § 17 UVPG zu beteiligenden Behörden (Träger öffentlicher Belange) zugänglich gemacht und diese um Stellungnahme gebeten. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat gemäß § 18 UVPG den Vorschriften des § 73 Abs. 3 Satz 1 und 2 und Abs. 5-7 VwVfG entsprochen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 18 ff UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens in Gestalt der Planoffenlage sowie zusätzlich einer Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet und der hierbei eröffneten Möglichkeit zur Äußerung. Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Planauslegung und Veröffentlichung im Internet) enthielt die in § 19 UVPG verlangten Informationen; die Offenlage bzw. Internetveröffentlichung der in §§ 16 und 19 UVPG genannten Unterlagen ist erfolgt.

Der UVP-Bericht stellt zugleich auch die „Zusammenfassende Darstellung“ nach § 24 UVPG dar. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf dieser Grundlage bewertet. Diese Bewertung wird bei der vorliegenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens in dem rechtlich gebotenen Umfang berücksichtigt (§ 25 UVPG).

Unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie einer fachgerechten Umsetzung und nachgewiesenen Funktionalität der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden durch den Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) keine erheblichen Umweltauswirkungen verursacht. Auf die dem Vorhabenträger im Zusammenhang mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung zusätzlich auferlegten Maßnahmen in Kapitel C dieses Beschlusses wird ergänzend hingewiesen.

Das planfestgestellte Vorhaben erweist sich folglich als umweltverträglich.

Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG i.V.m. § 5 Abs. 1 Satz 4 LStrG

Im Rahmen der Zulassung der hier festgestellten Straßenplanung war es überdies gemäß § 5 Abs. 1 Satz 4 LStrG , aufgrund der Vorschriften des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung des Landesgesetzes zur Änderung umweltprüfungsrechtlicher

Vorschriften vom 27. März 2018 (GVBl Nr. 5, S. 55 ff), der Bestimmungen der EU-UVP-Richtlinie (Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 85/2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. L 124 S. 1) sowie nach den Bestimmungen des § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz geboten, auch die klimatischen Belange und insbesondere die Aspekte des globalen Klimaschutzes (Makroklima) in den Blick zu nehmen.

Art. 20a GG normiert einen verfassungsrechtlichen Auftrag, in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht zu schützen. Dieser Schutzauftrag des Art. 20a GG umfasst auch den Schutz des Klimas. Der Schutz ist nicht nur von der Gesetzgebung, sondern auch bei abwägenden Entscheidungen von der Exekutive - und somit auch bei der Planung und Zulassung öffentlicher Vorhaben wie hier der vorliegenden Planfeststellung für den Bau eines selbstständigen Radweges - zu berücksichtigen. Das aus Art. 20a GG folgende Abwägungsgebot wird auf einfachgesetzlicher Ebene durch das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) in der Fassung des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. I Nr. 235) und im rheinland-pfälzischen Landesrecht durch das Landesklimaschutzgesetz - LKSG- vom 09. Juli 2025 (GVBl. 2025, 257), welches das vorherige LKSG vom 19. August 2014 (GVBl. S. 188) mit Wirkung vom 15. Juli 2025 ersetzt hat, konkretisiert. Die seit den vorbeschriebenen Änderungen des UVP-Rechts bestehende Verpflichtung, bei den Auswirkungen auf das Klima auch das globale (Makro-)Klima zum Gegenstand der UVP zu machen, wird namentlich durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG materiell ausgefüllt und konkretisiert. Mithin ist es sachgerecht und zielführend, die Beachtung des Berücksichtigungsgebotes des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG mit der UVP-Prüfung zu verknüpfen bzw. in die fachplanerische Abwägung nach § 5 Abs. 1 Satz 4 LStrG einfließen zu lassen. Nach § 13 Abs. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem völkerrechtlichen Übereinkommen von Paris zum Klimaschutz (PA) vom 12. Dezember 2015, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Das Übereinkommen von Paris wurde von der Bundesrepublik Deutschland mit dem Gesetz vom 28. September 2016 (BGBl. II S. 1082) ratifiziert, welches am 04. November 2016 in Kraft getreten ist.

Die in den Klimaschutzgesetzen gesetzlich normierte Verpflichtung zur Herstellung von Klimaneutralität und der Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes genießt keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen. Dementsprechend fordert die Bestimmung des § 13 Abs. 1 KSG zwar eine Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes, sie verleiht ihm aber keinen Vorrang vor anderen Belangen. Es ist daher weder aus dem KSG noch dem LKSG ein Verzicht bzw. ein generelles Verbot von Straßenbaumaßnahmen abzuleiten. Das

Gebot, die Belange des Klimaschutzes und die Auswirkungen auf das (globale) Klima zu berücksichtigen, bedeutet auch nicht, dass jedwede Emission von Treibhausgasen verboten wäre. Dementsprechend beschreiben weder das KSG noch das LKSG konkrete Ver- oder Gebote in Bezug auf den Bau von Straßen. Allerdings normiert die Bestimmung des § 13 Abs. 1 KSG eine Berücksichtigungspflicht für Abwägungsentscheidungen, welche dazu verpflichtet, die Auswirkungen von Straßenbauvorhaben auf das globale Klima mit Blick auf die nationalen Klimaschutzziele bei der Planungsentscheidung zu berücksichtigen.

Dem trägt die vorliegende Planfeststellungsentscheidung Rechnung. Die Planfeststellungsbehörde hat die Aspekte des globalen Klimaschutzes in die von ihr vorzunehmende Abwägung aller planungsrelevanten Belange eingestellt. Sie gelangte dabei zu der begründeten Überzeugung, dass sich die Straßenbaumaßnahme für den Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) auch im Hinblick und unter Berücksichtigung der Klimaschutzbelaenge als abwägungsfehlerfrei und damit als rechtlich zulässig erweist.

Gegenstand der festgestellten Planung ist die Herstellung eines Rad- und Gehweges mit Brückenschlag über die Lahn. Maßgeblichen Einfluss auf das globale Klima im Hinblick auf den Klimawandel haben der Ausstoß von Treibhausgasen, die im Verkehr vor allem durch den Verbrennungsprozess beim Betrieb von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren freigesetzt werden. Die vorliegende Planung hat in der Gesamtbetrachtung keine verkehrserhöhende Wirkung. Insbesondere da es sich um den Bau eines selbstständigen Radweges handelt. Dies bedeutet, dass kein zusätzlicher motorisierter Verkehr zu dem bereits bestehenden stattfinden wird. Infolgedessen ist es ausgeschlossen, dass infolge des Radwegebaus zusätzliche verkehrsbedingte CO₂-Treibhausgas-Emissionen auftreten. Auch mit der betrieblichen Unterhaltung der infolge des Radwegebaus neu hinzukommenden Straßenflächen sind keine relevanten zusätzlichen Treibhausgasemissionen verbunden, die über die Unterhaltung der bereits vorhandenen Betriebswegeflächen hinaus wesentlich ins Gewicht fallen. Soweit im Zuge der festgestellten Ausbauplanung in Vegetations- und Baumbestände eingegriffen wird, denen eine für das Klima relevante Funktion als CO₂-Treibhausgassenker oder -speicher zukommen könnte, gilt es zu beachten, dass die Eingriffe in die Landnutzung und in die Baumbestände aufgrund des hier beachteten Vermeidungsgebots nach § 15 Abs. 1 BNatSchG auf das absolut notwendige Minimum beschränkt bleiben und mit den im festgestellten Landespflegerischen Begleitplan vorgesehenen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen vollständig und damit auch treibhausgasneutral kompensiert werden. Mithin ist auch in der Sache nicht auszumachen, dass die hier planfestgestellte Straßenbaumaßnahme das globale Klima beeinflussen und im Hinblick auf den Klimawandel von tatsächlicher Relevanz sein würde. Der vorliegend festgestellte Rad- und Gehwegebau führt nicht dazu, dass die Ziele des nationalen und rheinland-pfälzischen Klimaschutzgesetzes nicht erreicht werden können. Das Vorhaben widerspricht somit nicht den öffentlichen Interessen des Klimaschutzes und den im KSG und LKSG normierten Klimaschutzzielen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt in ihrer Abwägung zu der Überzeugung, dass die hier zur Planfeststellung vorgelegte Planung auch unter Berücksichtigung der Belange des (globalen) Klimas (Makroklimas) bzw. des Klimaschutzes antragsgemäß festgestellt werden kann.

VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen

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

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

1. Träger öffentlicher Belange

1.1 Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord

Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord hat im Anhörungsverfahren eine Stellungnahme abgegeben und dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt. Die **Obere Wasserbehörde** trägt allerdings Bedenken gegen die vorgesehene Anschüttung für eine Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich Niederlahnstein (Bereich Wohnmobilstellplatz) vor und regt eine hochwasserverträglichere Lösung an. In seiner Erwiderung auf die Stellungnahme der OWB, die der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord mit dem Anschreiben auf den Verzicht des Erörterungstermins übersandt wurde, hat der Vorhabenträger erklärt, dass er auf diese Anschüttung verzichten werde und stattdessen – in Abstimmung mit der Oberen Wasserbehörde – eine hochwasserverträgliche Planung mit einem minimierten Eingriff in das Überschwemmungsgebiet vorlegen werde. Dies hat die Planfeststellungsbehörde mit der Auflagenregelung in Kapitel C III entsprechend berücksichtigt.

Darüber hinaus befürchtet die Obere Wasserbehörde, dass es durch das Vorhaben zu Beeinträchtigungen der Lahnsteiner Mineralquellen kommen könnte und hat angeregt, eine fachliche Meinung des Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz hierzu einzuholen. Dieses hat mit Schreiben vom 09.10.2025, Az.: 3340-0645-25/V2 Te/ala mitgeteilt, dass die Eingriffe zum Brückenbau mit dem südlichen Teil im äußeren Bereich des Mineralwasserschutzgebietes „Viktoriabrunnen“ liegen. Das Widerlager und die Stützen werden mit Bohrpfählen mit 90-120 cm Durchmesser und 9-19 m Länge gegründet. Aufgrund der relativ geringen Eingriffstiefe (bezogen auf die Mineralwassergewinnung) und der Lage der Gründung im äußeren Bereich der Schutzzone bestehen aus hydrogeologischer Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurde der Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde mit der Erwiderung des Vorhabenträgers und den in diesem Beschluss verbindlich auferlegten Nebenbestimmungen abgeholfen und es wird kein weiterer Regelungsbedarf in diesem Planfeststellungsbeschluss gesehen.

Die **Obere Naturschutzbehörde** hat dem Vorhaben – unter Berücksichtigung verschiedener Nebenbestimmungen, die in diesem Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt wurden, zugestimmt. Soweit die Obere Naturschutzbehörde weitergehende Ausführungen zum Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers fordert, hat die Stadt Lahnstein in ihrer Erwiderung auf die Stellungnahme der ONB – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar erläutert – dass die Lebensweise des Nachtkerzenschwärmers eng an seine Wirtspflanzen verknüpft sei. Nachtkerzenschwärmer leben an verschiedenen Arten der Nachtkerzen (Wirtspflanze). Diese Pflanzen konnten im Vorhabensbereich aber nicht nachgewiesen und somit ein Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers ausgeschlossen werden. Insoweit die Obere Naturschutzbehörde wegen der schmalen Molenausprägung einen zwingenden Abgleich mit der BUGA-Planung zur Molen- und Ufergestaltung fordert, wird der Vorhabenträger diese Anregung an die Bundesgartenschau Oberes Mittelrheintal 2029 gGmbH weiterleiten, da dies nicht Gegenstand des hier vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist.

Die Erwiderung des Vorhabenträgers wurde der Oberen Naturschutzbehörde seitens der Planfeststellungsbehörde mit der Ankündigung auf die Durchführung eines Erörterungstermins zu verzichten und der Möglichkeit zur erneuten Äußerung übersandt. Da keine Rückäußerung der ONB erfolgt ist, geht die Planfeststellungsbehörde vom konkludenten Einverständnis der ONB mit den Ausführungen des Vorhabenträgers aus.

1.2 Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises

Die **Untere Naturschutzbehörde** hat in ihrer Stellungnahme auf die Zuständigkeit der Oberen Naturschutzbehörde in diesem Planfeststellungsverfahren verwiesen. Die **Untere Wasserbehörde** hat auf verschiedene wasserrechtliche Tatbestände, insbesondere die Genehmigung nach § 31 LWG i.V.m. § 36 WHG verwiesen. In ihrer Erwiderung auf die Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde, die seitens der Planfeststellungsbehörde mit der Ankündigung auf die Durchführung eines Erörterungstermins zu verzichten übersandt wurde, hat die Stadt Lahnstein zutreffend auf die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gem. § 75 VwVfG verwiesen. Danach sind neben der Planfeststellung andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Zustimmungen usw. nicht erforderlich.

Mit E-Mail vom 24. November 2025 hat die Untere Wasserbehörde bei der Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises mitgeteilt, dass man keinen Erörterungsbedarf sehe und die Stellungnahme des Vorhabenträgers zur Kenntnis genommen wurde.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass sich die Stellungnahme der Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises mit der Erwiderung des Vorhabenträgers erledigt hat und kein weiterer Regelungsbedarf besteht.

1.3 Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal

Der Stellungnahme des **Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal** zufolge soll der Monitoringbeirat bei der Festlegung der Farbgebung des Brückenkörpers, der Brückenpfeiler sowie der Geländerstäbe bei der Ausführungsplanung erneut beteiligt werden. Ebenso sollte eine frühzeitige Abstimmung mit dem Beirat erfolgen, wenn im Bereich der Ausweibuchten erforderliche Stützmauern aus dem Böschungsbereich hinausragen und sichtbar werden. Die Ausgestaltung von Material und Farbe soll dann mit dem Welterbemanagement abgestimmt werden.

In seiner Erwiderung auf die Stellungnahme des Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal, die die Planfeststellungsbehörde mit der Ankündigung auf die Durchführung eines Erörterungstermins zu verzichten dem Zweckverband übersandt hat, hat die Stadt Lahnstein eine Beteiligung im weiteren Verfahren zugesichert. Da keine Rückäußerung des Zweckverbandes erfolgt ist, geht die Planfeststellungsbehörde vom konkludenten Einverständnis des Zweckverbandes mit den Ausführungen des Vorhabenträgers aus.

1.4 Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz – Welterbesekretariat -

Auch das **Welterbesekretariat** hat im Anhörungsverfahren eine Stellungnahme abgegeben und sich darin die Stellungnahme des Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal zu eigen gemacht. Insoweit verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Aussagen.

1.5 Energienetze Mittelrhein GmbH & Co. KG

In seiner Stellungnahme hat der Versorgungsträger darauf hingewiesen, dass Versorgungsleitungen des Unternehmens durch die Planung betroffen sein könnten. Aus diesem Grund regt das Versorgungsunternehmen an, dass die Betroffenheit der Versorgungsleitungen rechtzeitig vor Bauausführung ermittelt werden, um möglichst frühzeitig geeignete Maßnahmen zur Bewältigung möglicher Konflikte treffen zu können.

Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung eine frühzeitige Abstimmung zur Bewältigung eventuell vorhandener Betroffenheiten zugesichert. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde in Kapitel C I dem Vorhabenträger eine rechtzeitige Beteiligung der **Energienetze Mittelrhein GmbH & Co. KG** verbindlich auferlegt.

1.6 Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie

Die **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz** weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass sich in unmittelbarer Nähe des Planungsbereiches eine frühgeschichtliche Fundstelle befindet. Aus diesem Grunde wurde für die Ermittlung des archäologischen Sachstandes im Bereich des geplanten Brückenwiderlagers ein Baggerschurf an einem ausgewählten Punkt vorgenommen. Diese Untersuchung konnte keine archäologischen Befunde im Bereich des Vorhabens bestätigen. Zur abschließenden Beurteilung wird im Rahmen der geplanten Kernbohrungen im Bereich der Säulenfundamente eine weitere archäologische Sachstandsermittlung erfolgen. Die Planfeststellungsbehörde hat daher mit der Auflagenregelung in Kapitel C IV dafür Sorge getragen,

sollten entgegen der Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen archäologische Befunde vorzufinden sein, in Abstimmung mit der GDKE geeignete Maßnahmen zur Sicherung der Befunde ergriffen werden können.

1.7 Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mosel-Saar-Lahn

Das **Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mosel-Saar-Lahn** hat in seiner Stellungnahme zunächst darauf verwiesen, dass die Benutzung von Flächen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) über einen Nutzungsvertrag (Gestattungsvertrag) zu regeln sei. Dies gelte auch für temporär genutzte Flächen (z.B. Baustelleneinrichtungen usw.). Der Vorhabenträger wird – wie von ihm in seiner Erwiderung auf die Stellungnahme zugesichert – vor Baubeginn – soweit erforderlich - entsprechende Vereinbarungen mit der WSV abschließen.

Im Übrigen hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung auf die Stellungnahme des WSA MSL, die dem WSA Mosel-Saar-Lahn seitens der Planfeststellungsbehörde mit der Ankündigung auf die Durchführung eines Erörterungstermins zu verzichten und der Möglichkeit zur erneuten Äußerung übersandt wurde, die Berücksichtigung der Forderungen zugesagt.

Insofern verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Auflagenregelungen in Kapitel C V, Ziffer 2, mit denen die Wahrung der Belange der WSV sichergestellt werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurde der v.g. Stellungnahme insofern abgeholfen und es wird kein weiterer Regelungsbedarf in diesem Planfeststellungsbeschluss gesehen.

1.8 Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein

In seiner Stellungnahme hat das **Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein** u.a. angemerkt, dass sämtliche Poller entlang der geplanten WSV-Liegestelle bis zu deren Fertigstellung noch nicht entbehrlich wären und die Planunterlagen diesbezüglich anzupassen seien. So dürften die Poller bei Bau-Km 0+470, 0+510 und 0+550, unter den nachstehenden Bedingungen, ca. 50 cm Richtung Rhein versetzt werden:

1. Auslegung der neuen Poller auf 300 kN Trossenzug
2. Vorlage einer geprüften Statik
3. Vorlage der Ausführungsplanung zur finalen Abstimmung
4. Vorlage eines georeferenzierten Bestandsplanes mit eingemessenen Pollern nach Abschluss der Arbeiten

Die Planfeststellungsbehörde hat daher zur Sicherung der Interessen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein in Kapitel C V, Ziffer 3 dem Vorhabenträger umfangreiche Nebenbestimmungen auferlegt, in denen auch die v.g. Planänderung Berücksichtigung gefunden hat.

Im Übrigen wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C V, Ziffer 1 verwiesen. Dort ist beauftragt, dass - soweit erforderlich - zwischen der Stadt Lahnstein und der WSV Rhein – falls noch nicht geschehen - vor Baubeginn Nutzungsvereinbarungen (Gestattungsverträge) abzuschließen sind, in denen die gegenseitigen Rechte und Pflichten, insbesondere bezüglich Nutzung, Unterhaltung, Verkehrssicherungspflicht und Beschilderung des Rheinradweges zu regeln sind.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurde der v.g. Stellungnahme insofern abgeholfen und es wird kein weiterer Regelungsbedarf in diesem Planfeststellungsbeschluss gesehen.

2. Anerkannte Vereinigungen

2.1 Landesjagdverband Rheinland-Pfalz

Der **Landesjagdverband Rheinland-Pfalz** hat in seiner Stellungnahme angeregt bei den durch den Vorhabenträger vorgesehenen Baumpflanzungen auch ein bis zwei Bäume mit überhängender Krone zu verwenden, da bestimmte im Plangebiet vorkommende Vogelarten derartige Bäume bevorzugen würden. Die Stadt Lahnstein hat in ihrer Erwiderung auf die Stellungnahme des Landesjagdverbandes mitgeteilt, dass sie diese Anregung in der weiteren Planung berücksichtigen werde.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurde der Stellungnahme insofern abgeholfen und es wird kein weiterer Regelungsbedarf in diesem Planfeststellungsbeschluss gesehen.

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

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

X. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde

Die vorliegende Planung ist von einem überwiegenden öffentlichen Interesse getragen. Ihr stehen weder Planungsleitsätze noch sonstige in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die festgestellte Planung erweist sich auch im Hinblick auf die in die Abwägung einzustellenden öffentlichen und privaten Belange als abwägungsfehlerfrei. Für den Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) besteht ein besonderes öffentliches Interesse.

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

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

Der durch die Realisierung des Vorhabens erfolgende Eingriff in Natur und Landschaft beschränkt sich auf den unbedingt erforderlichen Umfang. Der Eingriff wird nach Maßgabe des Fachbeitrages Naturschutz durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Durch ein Vermeidungs- und Kompensationskonzept sowie die im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss angeordneten Nebenbestimmungen wird zudem gewährleistet, dass die im Vorhabengebiet befindlichen besonders geschützten Arten nicht beeinträchtigt werden bzw. Ausnahmezulassungen ausgesprochen werden könnten. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000 Gebieten sind auszuschließen.

Unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärmschutzes besteht keine Notwendigkeit, dem Vorhabenträger die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen aufzugeben. Mit dem Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges geht keine lärmerhöhende Wirkung einher. Die von der Straßenplanung ausgehenden Belastungen mit Luftschadstoffen erweisen sich ebenfalls als unbedenklich.

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

Bei einer Gesamtbetrachtung der Wirkungen der Maßnahme ist der hiermit verfolgte Zweck der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber den Belangen des Naturschutzes, des Wasserhaushaltes und des Lärmschutzes wegen der nach Durchführung von Vermeidungs-, Sicherungs-, Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen verbleibenden allenfalls geringfügigen Beeinträchtigung dieser Belange vorrangig. Die Abwägung der durch das Gesamtvorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange führt deshalb zum Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Planfeststellung des Lückenschlusses des rechtsrheinischen Rheinradweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt daher zu der Bewertung, dass der Lückenschluss des rechtsrheinischen Rheinradweges (Eurovelo 15) mit Brückenschlag über die Lahn und Anschluss an den Radfernweg Deutsche Einheit (D-Route) zulässigerweise realisierbar ist.

F Allgemeine Hinweise

I. Allgemeine Hinweise

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist die Stadt Lahnstein, vertreten durch die Stadtverwaltung Lahnstein, Kirchstraße 1, 56112 Lahnstein.
2. Zuständige Obere Wasserbehörde, wasserwirtschaftliche Fachbehörde, Obere Naturschutzbehörde und Enteignungsbehörde ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord.
3. Zuständige Behörde für die Ausführung des Gesetzes zum Schutz des Bodens (BBodSchG) sowie des Landesbodenschutzgesetzes (LBodSchG) ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord.
4. Die straßengesetzlichen Voraussetzungen im Sinne von Kapitel B, Nr. 9 ergeben sich aus § 39 LStrG.

II. Hinweis auf Auslegung/ Veröffentlichung im Internet und Zustellung

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

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

Darüber hinaus wird der Planfeststellungsbeschluss zusammen mit den festgestellten Planunterlagen auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht (www.lbm.rlp.de in der Rubrik „Themen\Baurecht\Straßenrechtliche Planfeststellung\Radwege“).

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

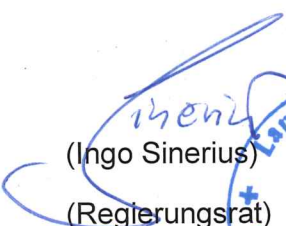
G Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Koblenz, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich, nach Maßgabe des § 55 a VwGO durch Einreichung eines elektronischen Dokuments oder zur Niederschrift der Urkundsbeamtin oder des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden. Der in § 55 d VwGO genannte Personenkreis muss Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

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

Beglaubigt:

In Vertretung:


(Ingo Sinerius)
(Regierungsrat)



Gez.:

(Dr. Markus Rieder)

Leiter der Planfeststellungsbehörde