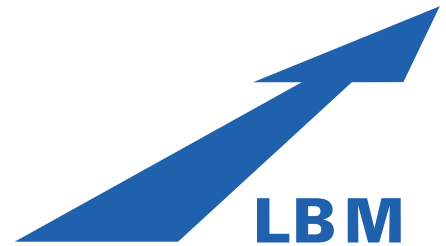


PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für den Teilausbau der Bundesstraße 48 (B 48) sowie
die Anlegung eines Rad- und Gehweges zwischen
Hochspeyer und Fischbach

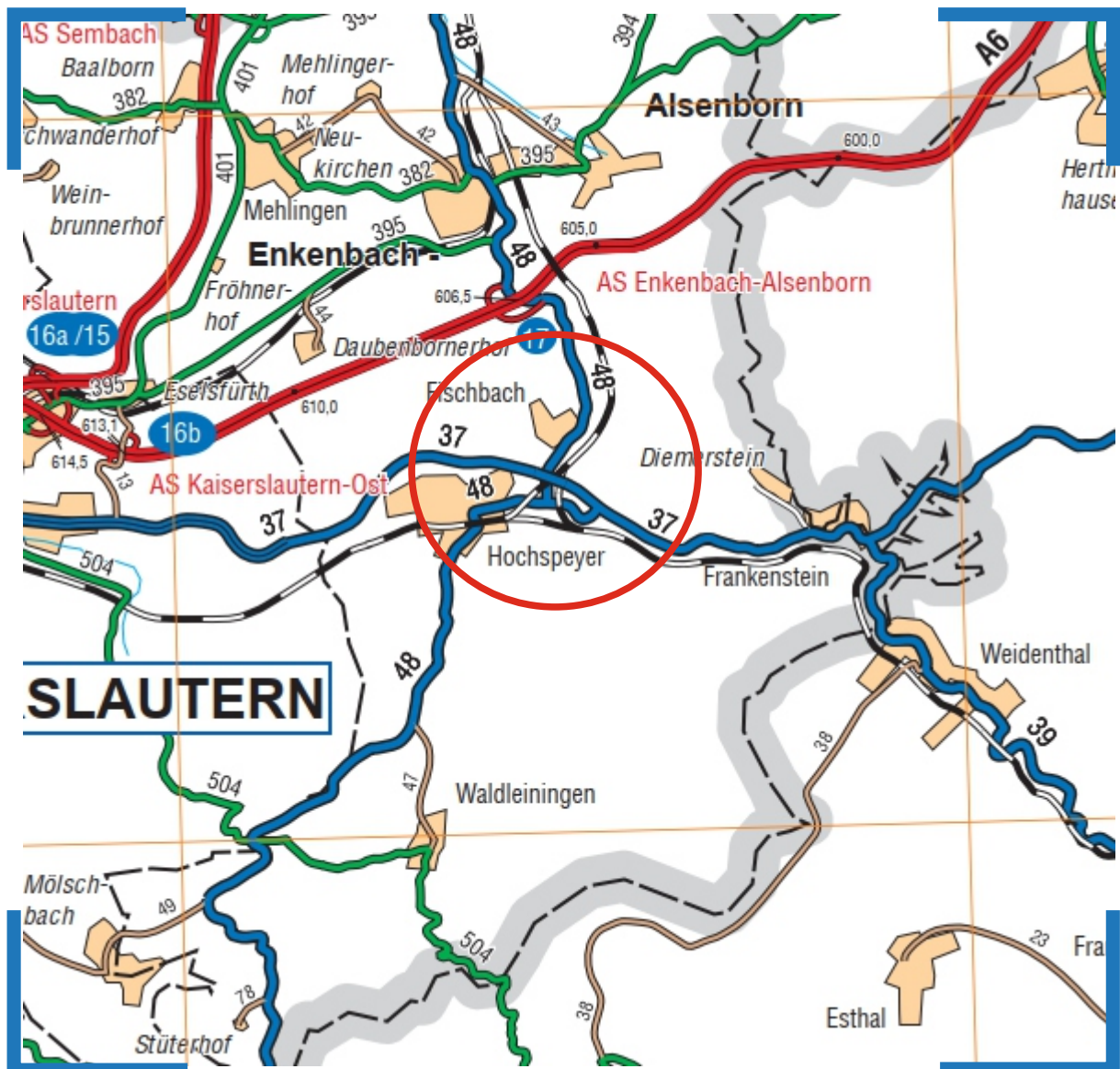


L B M
LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

PLANFESTSTELLUNGS-
BEHÖRDE

Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20
56068 KOBLENZ

Aktenzeichen: 02.2-1907-PF/39
Datum: 14. Dezember 2021



Rheinland-Pfalz

Übersichtslageplan



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen	2
A 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 und Einziehung	2
IV. Wasserrechtliche Regelungen	2
V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens.....	3
VI. Ausnahmeerteilung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG	3
VII. Genehmigung nach § 7 der Landesverordnung über den Naturpark „Pfälzerwald“ 4	
VIII. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG.....	4
IX. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren	4
X. Festgestellte Planunterlagen.....	5
XI. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses.....	5
XII. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses.....	7
XIII. Deckblattplanung	7
B Allgemeine Bestimmungen und Auflagen	8
C Besondere Bestimmungen und Auflagen	12
I. Leitungen.....	12
II. Naturschutz.....	13
III. Wasser	14
IV. Denkmalschutz	18
V. Weitere Bestimmungen und Auflagen	18
D Beteiligte	25
E Begründung	28
I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens	28
II. Zuständigkeit	28
III. Verfahren.....	28
IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung	30
V. Entwässerung/ Gewässerschutz	37
VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe).....	41
Rechtsgrundlagen und Berechnungsgrundlagen	41
VII. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes	46
VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen	60

IX.	Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen.....	72
X.	Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde	72
F	Allgemeine Hinweise	74
I.	Allgemeine Hinweise.....	74
II.	Hinweis auf Auslegung und Zustellung	74
G	Rechtsbehelfsbelehrung	75

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 Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
DSchG	Denkmalschutzgesetz
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FFH-RL	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GemO	Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz
GG	Grundgesetz
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz
LEntEigG	Landesenteignungsgesetz
LKompVO	Landeskompensationsverordnung
LKompVzVO	Landeskompensationsverzeichnisverordnung
LNatSchG	Landesnaturschutzgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LVO Erh.ziele	Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten
LPIG	Landesplanungsgesetz
LStrG	Landesstraßengesetz
LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

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

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

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

I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung

Für den Teilausbau der Bundesstraße 48 (B 48) sowie die Anlegung eines Geh- und Radweges zwischen Hochspeyer und Fischbach, wird der Plan gemäß § 17 FStrG in Verbindung mit den §§ 1 - 7 LVwVfG und in Verbindung mit den §§ 72 ff. VwVfG mit den Änderungen und Ergänzungen festgestellt, die sich aus den Bestimmungen und Auflagen in den Kapiteln B und C dieses Beschlusses, den Deckblattplanunterlagen und den Blauzeichnungen in den Unterlagen ergeben.

II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Hochspeyer, Fischbach und Reichenbach-Steegen.

Er umfasst den Teilausbau der B 48 sowie die Anlegung eines Geh- und Radweges zwischen Hochspeyer und Fischbach, ca. Bau-km 0+151 bis ca. Bau-km 0+520 (Achse 2) und ca. Bau-km 0+085 bis ca. Bau-km 0+661 (Achse 300).

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung sind nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen insbesondere

- die Erneuerung von 2 Bahnüberführungsbauwerken im Zuge der Bahnstrecke 3320 (Bauwerke 1 und 2) sowie eines Bahnüberführungsbauwerkes im Zuge der Bahnstrecke 3321 (Bauwerk 3),
- im Zuge der Anlegung des Geh- und Radweges der Bau eines Bauwerkes über den Fischbach (Bauwerk 4),
- der Ersatzneubau des vorhandenen Bauwerkes über den Fischbach (Bauwerk 5),
- die Errichtung einer Stützwand im Zuge der Achse 300 (Bauwerk 6, Bau-km. 0+092 bis 0+142,50),
- der Abbruch von 1 Stützwand im Zuge der Achse 300 (Bau-km 0+605) und von 1 Stützwand im Zuge der Achse 2 (Bau-km 0+335 bis 0+440),
- der Bau eines Gehweges links der Achse 300 (Bau-km 0+125 bis 0+156),
- der Rückbau eines Parkplatzes im Zuge der Achse 300 (Bau-km 0+420 bis 0+475),
- die Anpassung der örtlichen Versorgungsanlagen,
- die Herstellung einer Kreisverkehrsanlage B 48 Achse 300 (Bau-km 0+662,46), Achse 2 (Bau-Km 0+444,85) und
- die Umsetzung der erforderlichen wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Maßnahmen.

III. Fragen der Widmung und Einziehung

Die im Zuge der Baumaßnahme neu entstehenden Straßenteilflächen der B 48 einschließlich des neu herzustellenden Geh- und Radweges gelten gemäß § 2 Abs. 6 a S. 1 in Verbindung mit Abs. 2 FStrG und in Verbindung mit § 22 Abs. 4 FStrG durch die Verkehrsübergabe als Bundesstraße gewidmet.

Soweit im Zuge der Baumaßnahme Straßenbestandteile der B 48 dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten diese gemäß § 2 Abs. 6 a S. 2 FStrG in Verbindung mit § 22 Abs. 4 FStrG durch die Sperrung als eingezogen.

IV. Wasserrechtliche Regelungen

Die Planfeststellung konzentriert im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde die für den Teilausbau der B 48 sowie die Anlegung eines Geh- und Radweges zwischen Hochspeyer und Fischbach erforderlichen Genehmigungen nach § 36 WHG in Verbindung mit § 31 LWG für:

- den Neubau einer Rad- und Fußgängerbrücke im 10 m Schutzbereich des Fischbaches (Bauwerk 4, ca. Bau-km. 0+510 im Zuge der Achse 2) und
- die Erneuerung der Straßenbrücke im 10 m Schutzbereich des Fischbaches (Bauwerk 5, ca. Bau-km. 0+510 im Zuge der Achse 2).

Der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) wird gemäß den §§ 8, 9, 10, 12, 13 und 19 WHG in Verbindung mit den Vorschriften des LWG im Einvernehmen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd als Oberer Wasserbehörde die unbefristete Erlaubnis erteilt, das anfallende Niederschlagswasser

a) im Bereich der Achse 300

- über Bankette abzuleiten bzw. in Entwässerungsleitungen zu sammeln und breitflächig im östlich der Straße angrenzenden Gelände zur Versickerung zu bringen (vom Ausbaufang anfang bis ca. Bau-km. 0+400),
- von ca. Bau-km. 0+400 bis ca. Bau-km. 0+495 in Mulden und Entwässerungsleitungen zu sammeln und in den Fischbach (Gewässer III. Ordnung) einzuleiten (bereits bestehende und zugelassene Einleitstelle 1, ca. Bau-km. 0+455) und
- von ca. Bau-km. 0+495 bis zur Kreisverkehrsanlage über eine Pflasterrinne mit Anschlussleitungen in einen bestehenden Entwässerungsgraben in den Hochspeyerbach (Gewässer III. Ordnung) einzuleiten (Einleitstelle 2).

b) im Bereich der Kreisverkehrsanlage (Achsen 300 und 2) über eine Pflasterrinne mit Anschlussleitungen in einen bestehenden Entwässerungsgraben und von dort in den Hochspeyerbach einzuleiten (Einleitstelle 2)

und

c) im Bereich der Achse 2

- von ca. Bau-km. 0+360 bis zur Kreisverkehrsanlage über eine Pflasterrinne und weiter über Straßenabläufe mit Anschlussleitungen in einen bestehenden Entwässerungsgraben in den Hochspeyerbach (Einleitstelle 2) einzuleiten und
- von der Kreisverkehrsanlage bis zum Ausbauende über eine Pflasterrinne und weiter über Straßenabläufe mit Anschlussleitungen in einen bestehenden Entwässerungsgraben in den Hochspeyerbach (Einleitstelle 2) bzw. den Fischbach (Einleitstelle 3) einzuleiten.

Die Geo-Koordinaten UTM/ETRS89 der neuen Einleitstellen lauten:

Einleitstelle 2: Hochwert 5.477.496, Rechtswert 421.233

Einleitstelle 3: Hochwert 5.477.540, Rechtswert 421.245

Hinweis: die Einleitung des anfallenden Oberflächenwassers vom Bauanfang bis ca. Bau-km. 0+360 der Achse 2 erfolgt in Abstimmung mit den Verbandsgemeindewerken Enkenbach-Alsenborn in die vorhandene Kanalisation der Ortsgemeinde Hochspeyer.

V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Ausbau einer Bundesfernstraße handelt, unterliegt es gemäß den §§ 4 ff. UVPG den Bestimmungen dieses Gesetzes. Für das vorliegende Bauvorhaben besteht 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 (UVP) erstellt (vgl. hierzu u.a. Kapitel A Nummer X.17 und Nummer XI.18 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Es wurde daher eine sogenannte freiwillige UVP im Sinne von § 7 Abs. 3 UVPG durchgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Entfallen einer UVP-Vorprüfung des Einzelfalles im Hinblick auf die erkennbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens als zweckmäßig und stellt gemäß § 5 UVPG fest, dass das Vorhaben uvp-pflichtig ist. Die Ergebnisse der UVP wurden in die Planfeststellung einbezogen. Sie sind in der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG erläutert. Auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung hat die Planfeststellungsbehörde in Kapitel E, Abschnitt VII, Nr. 6 die Umweltauswirkungen des Vorhabens mit entsprechender Begründung bewertet und bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens berücksichtigt.

VI. Ausnahmeerteilung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG

Da vorhabenbedingt Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope nicht gänzlich vermieden werden können, wird der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde eine Ausnahmegenehmigung von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG erteilt. Die Eingriffe werden nach Maßgabe der Planunterlagen adäquat

kompensiert bzw. es können durch Vermeidungsmaßnahmen dauerhafte Schäden vermieden werden.

VII. Genehmigung nach § 7 der Landesverordnung über den Naturpark „Pfälzerwald“

Der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) wird für die Durchführung des Bauvorhabens im Einvernehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde die Genehmigung nach § 7 Abs. 4 in Verbindung mit Abs. 1 der Landesverordnung über den Naturpark „Pfälzerwald“ als deutschem Teil des Biosphärenreservats Pfälzerwald-Nordvogesen erteilt.

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

Der Bundesrepublik Deutschland wird vorsorglich gemäß § 45 Abs. 7 S. 1 Nummern 4 und 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-RL aufgeführten Arten sowie nach Art. 1 der VS-RL geschützten Vogelarten erteilt:

Arten nach Anhang IV der FFH-RL:

Kleiner Abendsegler, Mauereidechse, Rauhaufledermaus, Zauneidechse und Zwergfledermaus.

Arten nach Art. 1 der VS-RL:

Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Elster, Fitis, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Gebirgsstelze, Gimpel, Goldammer, Graureiher, Grünfink, Grünspecht, Hausrotschwanz, Haussperling, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke, Kleiber, Kleinspecht, Kohlmeise, Nachtigall, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Singdrossel, Star, Sumpfmeise, Sumpfrohrsänger, Waldbaumläufer, Zaunkönig und Zilpzalp.

IX. 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.

X. Festgestellte Planunterlagen

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

1. Erläuterungsbericht, Anlage 1, bestehend aus 44 Seiten, vom 11.12.2019
2. Lageplan, Anlage 5, Blatt-Nr. 1, M. 1:500, vom 11.12.2019
3. Lageplan, Anlage 5, Blatt-Nr. 2, M. 1:500, vom 11.12.2019
4. Lageplan, Anlage 5, Blatt-Nr. 3, M. 1:500, vom 11.12.2019
5. Höhenplan, Anlage 6, Blatt-Nr. 1, M. 1:250/25, vom 11.12.2019
6. Höhenplan, Anlage 6, Blatt-Nr. 2, M. 1:250/25, vom 11.12.2019
7. Höhenplan, Anlage 6, Blatt-Nr. 3, M. 1:250/25, vom 11.12.2019
8. Höhenplan, Anlage 6, Blatt-Nr. 4, M. 1:250/25, vom 11.12.2019
9. Maßnahmenplan planexterne Kompensation, Anlage 9.1, Blatt-Nr. 1, M. 1:25.000, vom 11.12.2019
10. Maßnahmenblätter, Anlage 9.2, bestehend aus 22 Seiten, vom 11.12.2019
11. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt-Nr. 1, M. 1:500, vom 11.12.2019
12. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt-Nr. 2a, M. 1:500, vom 27.02.2020
13. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt-Nr. 3a, M. 1:500, vom 27.02.2020
14. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt-Nr. 4, M. 1:500, vom 11.12.2019
15. Regelungsverzeichnis, Anlage 11, bestehend aus 26 Seiten, vom 11.12.2019
16. Ausbauquerschnitt, Anlage 14, Blatt-Nr. 1, M. 1:50,20, vom 11.12.2019
17. Fachbeitrag Naturschutz, Anlage 19.0, bestehend aus 24 Seiten, vom 11.12.2019, mit Anhang 1 (Fotodokumentation der Bestandsaufnahme), bestehend aus 27 Seiten
18. Deckblatt Lageplan, Anlage 5, Blatt -Nr. 2a, M. 1:500, vom 01.12.2021
19. UVP-Bericht gemäß § 16 UVPG, Anlage 19.4, bestehend aus 18 Seiten, vom 11.12.2019

XI. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtskarte, Anlage 2, Blatt-Nr. 1, M. 1:10.000, vom 11.12.2019
2. Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, Anlage 9.3, bestehend aus 9 Seiten, Stand: März 2019
3. Deckblatt zum Grunderwerbsverzeichnis, Anlage 10.2, bestehend aus 11 Seiten, vom 27.02.2020

4. Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung mit Anlage A (Berechnungsprotokolle) und Anlage B (Ergebnisprotokolle), Anlage 17, bestehend aus insgesamt 21 Seiten, vom 11.12.2019
5. Lärmgutachten Bahnlärm: Schalltechnische Untersuchung der DB Netz AG zur Aufweitung EÜ Hochspeyer I vom Juli 2018, bestehend aus 18 Seiten, mit Anlage 1 (Lageplan zum Schallschutz –Schienenlärm-), Anlage 2 (1 Blatt), Anlage 3 (1 Blatt), Anlage 4.1 (1 Blatt), Anlage 4.2 (bestehend aus 8 Seiten) und Anlage 5 (Dokumentation-QSI-Formblätter-DIN 45687, bestehend aus 6 Seiten)
6. Lärmgutachten Bahnlärm: Schalltechnische Untersuchung der DB Netz AG zur Aufweitung EÜ Hochspeyer II vom Juli 2018, bestehend aus 22 Seiten, mit Anlage 1 (Lageplan zum Schallschutz) und Anlage 2 (Verkehrsdaten)
7. Lärmgutachten Bahnlärm: Schalltechnische Untersuchung der DB Netz AG zur Aufweitung EÜ Hochspeyer III vom Juli 2018, bestehend aus 22 Seiten, mit Anlage 1 (Lageplan zum Schallschutz) und Anlage 2 (Verkehrsdaten)
8. Ersatzübergang Hochspeyer I, Draufsicht, Anlage 16.1.1, Blatt-Nr. 1, M. 1:100, vom 11.12.2019
9. Ersatzübergang Hochspeyer I, Ansicht und Schnitte, Anlage 16.1.2, Blatt-Nr. 1, M. 1:100, vom 11.12.2019
10. Ersatzübergang Hochspeyer II, Draufsicht, Anlage 16.2.1, Blatt-Nr. 1, M. 1:100, vom 11.12.2019
11. Ersatzübergang Hochspeyer II, Ansicht und Schnitte, Anlage 16.2.2, Blatt-Nr. 1, M. 1:100, vom 11.12.2019
12. Ersatzübergang Hochspeyer III, Draufsicht, Anlage 16.3.1, Blatt-Nr. 1, M. 1:100, vom 11.12.2019
13. Ersatzübergang Hochspeyer III, Ansicht und Schnitte, Anlage 16.3.2, Blatt-Nr. 1, M. 1:100, vom 11.12.2019
14. Wassertechnische Berechnungen, Erläuterungsbericht und Berechnungsgrundlagen, Anlage 18.1, bestehend aus 21 Seiten, vom 11.12.2019, mit den Anhängen 18.1.1 (1 Seite), 18.1.2 (2 Seiten), 18.1.3 (1 Seite), 18.1.4 (1 Seite), 18.1.5 (1 Seite), 18.1.6 (1 Seite), 18.1.7 (1 Seite), 18.1.8 (2 Seiten), 18.1.9 (2 Seiten), 18.1.10 (2 Seiten), 18.1.11 (1 Seite) und 18.2 (4 Seiten)
15. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 19.1, Blatt-Nr. BK 1, M. 1:1000, vom 11.12.2019
16. Faunistische Kartierung, Anlage 19.2, bestehend aus 21 Seiten, mit Auflistung „Avifauna im Projektgebiet“ (bestehend aus 2 Seiten) und Blatt-Nr. F1 (Stand: Juli 2018), M. 1:2.500
17. Fachbeitrag Artenschutz, Anlage 19.3, bestehend aus 41 Seiten, vom 11.12.2019, mit Anhang 1 (Ergebnis der Relevanzprüfung), bestehend aus 9 Seiten

XII. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Die nachstehend aufgeführten Planunterlagen haben offengelegen, wurden jedoch durch eine Deckblattplanung ersetzt:

1. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt-Nr. 2, M. 1.500, vom 11.12.2019
2. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt-Nr. 3, M. 1.500, vom 11.12.2019
3. Grunderwerbsverzeichnis, Anlage 10.2, bestehend aus 11 Seiten, vom 11.12.2019

XIII. Deckblattplanung

Soweit die Grunderwerbspläne 2 und 3 sowie das Grunderwerbsverzeichnis (vgl. Kapitel A Nummern XII.1 bis XII.3) gegenteilige Angaben gegenüber den festgestellten Deckblattplanunterlagen (vgl. Kapitel A Nummern X.12, X.13 und XI.3) enthalten, sind diese überholt. Es gelten die Darstellungen in den festgestellten Deckblattplanunterlagen. Das Deckblatt zum Lageplan (Unterlage 5, Blatt 2a) ergänzt die Planung um die Darstellung der Baustraße.

B Allgemeine Bestimmungen und Auflagen

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

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

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

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

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

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. X. 17).

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

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

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 6 LNatSchG/ § 14 BNatSchG und die dafür in Anspruch genommenen Flächen sind in einem digitalen Kompensationsverzeichnis zu erfassen (§ 17 Abs. 6 BNatSchG). Das Kompensationsverzeichnis wird von der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als

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

Die Straßenbaubehörde hat nach Abschluss der Baumaßnahme der Planfeststellungsbehörde einen Bericht bezüglich der vollständigen Herstellung aller landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der artenschutzrechtlichen CEF- und FCS-Maßnahmen sowie der evt. durchzuführenden habitatschutzrechtlichen Kohärenz-sicherungsmaßnahmen 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.

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 Bestimmungen und Auflagen

Träger der festgestellten Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) unbeschadet etwaiger Kostenbeteiligungen Dritter.

Die Bauausführung obliegt für die Straßenbauarbeiten dem Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern, für die Arbeiten zur Erneuerung der 3 Bahnüberführungsbauwerke der Deutschen Bahn AG.

In Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen und Auflagen in Kapitel B Nummern 1 bis 14 dieses Planfeststellungsbeschlusses und ergänzend zu den im Regelungsverzeichnis getroffenen Regelungen werden der Ausbauunternehmerin (Bundesrepublik Deutschland) gemäß § 1 LVwVfG in Verbindung mit § 74 Abs. 2 VwVfG die nachstehenden Verpflichtungen auferlegt und dabei Folgendes bestimmt:

I. Leitungen

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

- **Deutschen Telekom Technik GmbH,**
- **Pfalzwerke Netz AG und**
- **Vodafone GmbH/ Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

erforderlich. Diesbezüglich wird ergänzend auf die Nebenbestimmung in Kapitel B Nr. 7 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Deutsche Telekom Technik GmbH

Da die im Planbereich liegenden Telekommunikationslinien von der Baumaßnahme berührt und infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden müssen, ist bei der Bauausführung darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit gewährleistet bleibt. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, so dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.

Die zuständige Straßenbaubehörde hat die endgültigen Ausbau- und Querschnittshöhenpläne der Deutschen Telekom Technik GmbH so rechtzeitig vorzulegen, dass eine evtl. gemeinsame Koordinierung der Arbeiten ermöglicht werden kann.

Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Zu Pfalzwerke Netz AG

Da die Versorgungsnetze der Pfalzwerke Netz AG ständig baulichen Veränderungen unterliegen, ist rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme eine aktuelle Planauskunft über die Online-Planauskunft www.pfalzwerke-netz.de einzuholen.

Zu Vodafone GmbH/ Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Vorhandene Anlagen der Vodafone GmbH/ Vodafone Kabel Deutschland GmbH sind bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern, dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden.

Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der bestehenden Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine Anfrage über TDRBSW.Stuttgart@Vodafone.com zu veranlassen, um eine entsprechende Planung und die Durchführung notwendiger Arbeiten gewährleisten zu können.

Zu PLEdoc GmbH

Sollte wider Erwarten eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereiches erforderlich werden, ist die PLEdoc GmbH erneut zu beteiligen.

II. Naturschutz

Ergänzend zu den allgemeinen Nebenbestimmungen in Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses (Nummern 8 und 13) und den im Fachbeitrag Naturschutz vorgesehenen Maßnahmen, hat der Straßenbaulastträger in naturschutzfachlicher Hinsicht im Zuge der Bauausführung folgendes zu beachten:

1. Um die Umsetzung sämtlicher Maßnahmen zu gewährleisten, ist frühzeitig eine Ökologische Baubegleitung (ÖBB) einzurichten, die auch bei der Erarbeitung der Bauzeiten- und Ausführungspläne sowie der Ausschreibung einzubinden ist.
2. Die ÖBB ist der Oberen Naturschutzbehörde mitzuteilen.
3. Nach Beendigung des Bauvorhabens ist der Planfeststellungsbehörde und der Oberen Naturschutzbehörde eine Abschlussdokumentation über den Bauablauf und die Umsetzung sämtlicher natur- und artenschutzrechtlichen Maßnahmen vorzulegen.
4. Die Pflege und Unterhaltung der Maßnahmenfläche A 4 ist dauerhaft sicherzustellen
5. Es sind gebietsheimische Pflanzen aus regionaler Herkunft und zur Ansaat standortgerechtes zertifiziertes Saatgut zu verwenden (Herkunftsregion: Oberrheingraben und Saarpfälzer Bergland).

6. Sämtliche Flächen sind gemäß den Angaben in den Maßnahmenblättern zu unterhalten und zu pflegen.

Um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden, sind darüber hinaus nach Forderung der **Oberen Naturschutzbehörde** weitere Maßnahmen zu beachten bzw. umzusetzen:

- V_{art} 1:** Bauzeitbeschränkung für Räumung der Biotopflächen nur in der Zeit zwischen dem 1. Oktober und Ende Februar des Folgejahres. Eine vorherige Kontrolle möglicher Höhlen-/Spaltenbäume ist erforderlich.
- V_{art} 2:** Schutz- und Vergrämuungsmaßnahmen im Bereich der Zauneidechsenhabitate vor Beginn der Bautätigkeit (ausschließlich in den Monaten März bis Juni und somit vor der Eiablage). Danach Besiedlungskontrolle durch versierten Fachmann und ggf. Abfangen der Reptilien. Nach erfolgreicher Vergrämung ist das Baufeld durch die ÖBB frei zu geben und danach durch einen Reptilienschutzzaun die Einwanderung in das Baufeld zu verhindern. Der Bereich, in den Tiere umgesiedelt werden sollen, ist soweit aufzuwerten, dass nach fachgutachtlicher Einschätzung der ÖBB der Bereich ausreichend Platz für alle Individuen bieten kann (optimierte Habitatelemente für Eiablage und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang). Ein Konzept über die konkreten Maßnahmen ist der Oberen Naturschutzbehörde im Vorfeld vorzulegen.
- **V_{art} 3:** Anbringen von Nisthilfen spätestens zu Baubeginn. Hierzu sind Ersatzquartiere für Halbhöhlenbrüter (Gebirgsstelze) an einem geeigneten Standort (in Abstimmung mit der ÖBB) auszubringen.
 - Zudem ist das gesamte Baufeld durch eine faunistisch versierte Bauaufsicht auf artenschutzfachliche Belange hin zu beobachten und zu begleiten. Im Umfeld der festgestellten Eidechsenhabitate ist rechtzeitig vor Inanspruchnahme des Baufeldes eine Kontrolle auf Reptilien durchzuführen. Einwanderungen von weiteren geschützten Tierarten in das Baufeld, welche nicht vorhersehbar waren und somit nicht in den festgestellten Planunterlagen berücksichtigt werden konnten, sind der Oberen Naturschutzbehörde umgehend mitzuteilen,
 - es darf im gesamten Entwässerungssystem nicht zu Beeinträchtigungen von Amphibien und/ oder Kleinsäugetern im Sinne des § 44 BNatSchG kommen und
 - die Ausführung von technischen Bauwerken ist auf die Verhinderung des Eindringens oder eine Möglichkeit des Ausstieges von Wirbeltieren abzustellen.

III. Wasser

Soweit anfallendes Oberflächenwasser der B 48, des Geh- und Radweges sowie des Bahnüberführungsbauwerkes (Bauwerk 1) auch in gemeindliche Kanalnetze eingeleitet werden soll

(so z. B. vom Ausbauanfang der Achse 2 bis ca. Bau-km. 0+360), ist die Mitbenutzung der gemeindeeigenen Kanalanlagen zeitgerecht vor Bauausführung mit den Verbandsgemeinden Enkenbach - Alsenborn in einer Vereinbarung zu regeln; sofern eine solche Vereinbarung bereits besteht, ist diese entsprechend fortzuschreiben. Nichtverschmutztes Niederschlagswasser ist nach Möglichkeit aus den gemeindlichen Kanalnetzen abzukoppeln.

Für die Herstellung der Bohrpfähle ist bei der Oberen Wasserbehörde vor Erstellung der Ausschreibungsunterlagen eine gesonderte wasserrechtliche Zulassung nach § 9 Abs. 1 WHG zu beantragen.

Auch aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist bei Umsetzung der naturschutzfachlichen Maßnahme A 7 darauf zu achten, dass weiterhin eine mindestens abschnittsweise Beschattung des Fließgewässers „Fischbach“ gegeben ist.

Weiteren Forderungen der **Oberen Wasserbehörde** entsprechend hat der Vorhabenträger hinsichtlich der **Gewässerbenutzung** zu gewährleisten:

- Über Einleitstelle 2 darf nur bei Regenwetter höchstens 54 l/s Niederschlagswasser (Bemessungsfall $r_{15,1}$) von Flurstück 2167/11 (Gemarkung Hochspeyer) in den Hochspeyerbach eingeleitet werden.
- Über Einleitstelle 3 darf nur bei Regenwetter höchstens 2,3 l/s Niederschlagswasser (Bemessungsfall $r_{15,1}$) von Flurstück 2331 (Gemarkung Hochspeyer) in den Hochspeyerbach eingeleitet werden.
- Das Auslaufrohr der Regenwasserkanäle ist spitzwinklig in Fließrichtung anzuordnen und der vorhandenen Böschung anzupassen und darf nicht in den Abflussquerschnitt hineinragen. Die Lage der Einleitstelle 2 wird am Auslauf des Entwässerungsgrabens in den Hochspeyerbach festgelegt. Die Einleitstelle ist naturnah zu gestalten, eine Sicherung mit Steinsatz hat nicht zu erfolgen.
- Der Beginn der Baumaßnahme ist, unbeschadet der nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Anzeige des Baubeginns, vor Aufnahme der Arbeiten der Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd anzuzeigen.
- Die Einleitstellen haben den hydraulischen und ökologischen Anforderungen zu genügen. Eingriffe in das Gewässerumfeld haben im Sinne der EU-Wasserrahmenrichtlinie naturnah ohne erhebliche Beeinträchtigungen der Uferbereiche zu erfolgen.
- Es ist darauf zu achten, dass die an die Einleitstellen angeschlossenen Flächen den Bemessungswert nicht übersteigen.

- Die Anlagen sind in ordnungsgemäßem Zustand zu erhalten, zu betreiben und daraufhin zu überwachen.
- Jede wesentliche Abweichung vom bestimmungsgemäßen Betrieb ist der Oberen Wasserbehörde anzuzeigen.
- Die Bauausführung und der Betrieb der Anlagen hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Abweichungen vom genehmigten Entwurf bedürfen der vorherigen Zustimmung Oberen Wasserbehörde.
- Die behördliche Überwachung der Anlagen im Rahmen der Gewässeraufsicht und Bauüberwachung ist jederzeit gemäß § 101 WHG zu ermöglichen und zu unterstützen.
- Alle Anlagen sind entsprechend den Regeln der Technik zu errichten und zu betreiben (§§ 2 Ziffer 1, 18 – 22 LBauO, § 60 Abs. 1 WHG).
- Die im Zuge der Bauarbeiten anfallenden Materialien sind, sofern sie nicht einer unmittelbaren Verwertung zugeführt werden können, aufzunehmen und einer ordnungsgemäßen Verwertung in einer für diesen Zweck zugelassenen Anlage zuzuführen. Bei der Behandlung der Materialien sind das Verwertungsgebot und die Vorgaben der abfallrechtlichen Bestimmungen (Kreislaufwirtschaftsgesetz in Verbindung mit den Technischen Regeln "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen" der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall) zu beachten.

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger hinsichtlich der **baulichen Anlagen am Gewässer III. Ordnung (Fischbach)** entsprechend den Forderungen der Oberen Wasserbehörde zu gewährleisten:

- Die Durchlässe sind als Profile mit offener Sohle auszuführen. Die Gewässersohle ist mit ortstypischem Substrat auszubilden. Eine Sicherung der Sohle mit Steinsatz ist nicht gestattet. Als Substratmaterial ist ein lückenbildendes und naturraumtypisches Material unterschiedlicher Fraktionsgrößen zu wählen. Bei der Auswahl sind die Schleppkräfte des Gewässers zu berücksichtigen. Bereits vorhandenes Sohlsubstrat ist zu sichern und für die Sohle der Durchlässe wieder zu verwenden.
- Die Gewässersohle muss für Fische und Kleinlebewesen durchwanderbar hergestellt werden. Es dürfen keine unpassierbaren Abstürze oder Querschwellen bei der Gestaltung der Sohle entstehen. Die Gewässeranbindung hat ober- und unterstromseitig sohlgleich zu erfolgen. Es dürfen keine Fließwechsel auftreten, d. h. das Gefälle der Sohle muss dem des Ober- und Unterwassers entsprechen.
- Während der Bauzeit ist auf der Baustelle ständig eine Kopie des genehmigten Planes aufzubewahren und auf behördliches Verlangen die Anwesenheit eines Verantwortlichen sicherzustellen.

- Während der Arbeiten am Bachbett ist eine Sedimentsperre (beispielsweise Pfahlrechen mit Stroh-, Nadel- oder Reisigbündeln) im Unterwasser zum Rückhalt von Sedimenten und Schwebstoffen zu errichten und regelmäßig zu warten bzw. zu reinigen. Nach Bauende ist die Sperre zurückzubauen.
- Das Abflussprofil des Fischbachs darf zu keiner Zeit eingeengt werden. Der schadlose Hochwasserabfluss muss sowohl während der Bauzeit als auch an Wochenenden oder Feiertagen gewährleistet sein.
- Die angegebenen lichten Weiten und lichten Höhen der beiden Brückenbauwerke dürfen nicht unterschritten werden.
- Bei der Ausführung von Betonteilen, Stahlbetonarbeiten sowie der Stahl- und Holzkonstruktion sind die jeweils gültigen DIN-Vorschriften zu beachten.
- Die Abnahme der statisch beanspruchten Bauteile hat durch einen geeigneten Statiker oder durch den Prüflingenieur für Statik in eigener Verantwortung zu erfolgen.
- Die geplanten Brücken sind mit einem geeigneten Rückhaltesystem auszustatten, einschlägige Regelwerke sind hierbei zu beachten. Diesen ist u. a zu entnehmen, dass die Höhe des Geländers mindestens 1000 mm, jedoch bei gleichzeitig erlaubtem Radverkehr mindestens 1300 mm betragen muss. Weiterhin darf der lichte Abstand der Füllstäbe bei Fußgängerverkehr höchstens 120 mm aufweisen.
- Die Ausführungsplanung ist der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz) vor Baubeginn zur Abstimmung vorzulegen.
- Vor Baubeginn ist die genaue Lage der Ver-/Entsorgungsleitungen der jeweiligen Versorgungsträger zu erkunden und örtlich zu überprüfen. Eine Abstimmung mit den Versorgungsträgern hat zu erfolgen.
- Die Brücken haben nach den der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz) vorgelegten Plänen zu erfolgen.
- Sollte eine Grundwasserhaltung erforderlich sein, ist eine gesonderte Erlaubnis für die vorübergehende Entnahme und Ableitung des Grundwassers bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen.
- Baustoffe, Bauteile, Bauarten sowie die dazugehörenden sonstigen Ausstattungen sind so zu wählen, dass sie sicher den zu erwartenden Beanspruchungen standhalten. Die §§ 18 - 26 LBauO gelten entsprechend.
- Ggf. sind Sicherheitsmaßnahmen zur Vermeidung von Schäden während der Bauzeit bei Hochwasserführung der Gewässer zu treffen. Auf die allgemeine Sorgfaltspflicht gemäß § 5 WHG wird verwiesen.

- Bei Durchführung der Maßnahme ist jedermann verpflichtet, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine Verunreinigung des Gewässers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaft zu verhüten.
- Sollte bei der Ausführung des Vorhabens festgestellt werden, dass Änderungen der genehmigten Pläne oder weitere wasserwirtschaftlichen Maßnahmen erforderlich sind, so sind diese vorher mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz) abzustimmen.
- Falls durch die geplante Maßnahme sonstige wasserwirtschaftliche Belange (Kanalisation, Wasserversorgung) berührt werden, ist dies mit den Betroffenen abzuklären.

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, Direktion Landesarchäologie in Speyer** 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.

V. Weitere Bestimmungen und Auflagen

1. Die Verteilung der Kosten gemeinschaftlicher Maßnahmen richtet sich nach den "Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen" (OD-Richtlinien).

Mit der Ortsgemeinde Fischbach ist - soweit noch nicht geschehen - rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten eine Vereinbarung abzuschließen, in der die Durchführung aller Maßnahmen, die nach den OD-Richtlinien einer Kostenteilung unterliegen, festzulegen ist. Diesbezüglich ist u. a. zu berücksichtigen, dass sich die festgesetzte OD Fischbach bis in Höhe von ca. Bau-km. 0+142,50 erstreckt und somit der linksseitige Gehweg auf einer kurzen Teilstrecke auch innerhalb der OD Fischbach angelegt wird.

2. Einer Forderung des **Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz** entsprechend hat die zuständige Straßenbaubehörde bei Eingriffen in den Baugrund die

einschlägigen Regelwerke (u. a. DIN 1054, DIN 4020 und DIN EN 1997-1 und -2) zu beachten.

3. Dem **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr** sind der Beginn und das Ende der Baumaßnahme unter Angabe von TÖB-Vorgang BAIUDBw I 3 unter folgender Anschrift anzuzeigen: Landeskommando Hessen - Fachbereich Verkehrsinfrastruktur-, Moltkering 9 in 65189 Wiesbaden (Email: LKdoHE-VerkInfra@bundeswehr.org).
4. Da der von dem Vorhaben betroffene Festpunkt HFP 6513900013 bereits verlegt wurde, ist dem **Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz** der Abschluss der Baumaßnahme mitzuteilen, damit der dort geführte Nachweis aktualisiert werden kann.
5. Anregungen des **Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz** entsprechend hat der Vorhabenträger in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG nach Möglichkeit darauf hinzuwirken, dass
 - die Sperrung der östlichen Abzweigung der Strecke 3321 außerhalb des Zeitraumes vom 1. Mai bis 31. Oktober erfolgt, um die saisonalen Verkehre nicht zu gefährden und
 - die Sperrpausen zeitlich nicht zu lange geplant werden, da im Zeitraum vom 1. Mai bis 31. Oktober nur die Strecke Kaiserslautern – Enkenbach über Eselsfürth nach Mainz und Bingen zur Verfügung steht und zudem in Hochspeyer Anschlüsse zur S-Bahn Rhein-Neckar von und nach Mannheim hergestellt werden.
6. Die Behinderungen für den Busverkehr sind, einem Hinweis des **Verkehrsverbundes Rhein-Neckar** entsprechend, so gering wie möglich zu halten. Sollten Vollsperrungen oder Umleitungen erforderlich werden, sind diese vorab auch mit den Stadtwerken Kaiserslautern Verkehrs AG sowie der DB Regio Mitte abzustimmen.
7. Entsprechend der Forderung der **Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz** hat der Vorhabenträger aus abfallwirtschaftlicher/bodenschutzrechtlicher Sicht folgendes zu beachten:

Abfallwirtschaft:

- Die bei der Baumaßnahme anfallenden mineralischen und nicht mineralischen Abfälle (z. B. Straßenaufbruch, Bauschutt und Erdaushub, Baustellenabfälle etc.) sind ordnungsgemäß zu verwerten oder zu beseitigen. Die abfall- und bodenschutzrechtlichen Bestimmungen (KrWG, BBodSchG, LBodSchG, BBodSchV, LBodSchV) sind zu beachten.
- Bei der Entsorgung ist das Verwertungsgebot nach § 7 Abs. 2 KrWG zu beachten. Nach § 7 Abs. 3 KrWG hat die Verwertung ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Dabei sind die Technischen Regeln „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) in ihrer jeweils aktuellen Fassung zu beachten.

- Die in den ALEX Infoblätter 24 bis 26 des Landesamtes für Umwelt enthaltenen Hinweise zur Verwertung von Boden und Bauschutt in bodenähnlichen Anwendungen und technischen Bauwerken sind ebenso zu beachten wie der „Leitfaden für den Umgang mit Boden und ungebundenen/gebundenen Straßenbaustoffen hinsichtlich Verwertung oder Beseitigung“, das „Handbuch Entsorgungsplanung für den kommunalen Tief- und Straßenbau in Rheinland-Pfalz“ des Arbeitskreises Straßenbauabfälle Rheinland-Pfalz sowie der „Leitfaden für die Behandlung von Ausbauasphalt und Straßenaufbruch mit teer-/pechtypischen Bestandteilen“ bzw. das „Merkblatt zur Verwertung von pechhaltigem Straßenaufbruch in Verkehrsflächen außerhalb des Geschäftsbereiches des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz“.
- Hinsichtlich des bei der Baumaßnahme anfallenden überschüssigen mineralischen Materials (Straßenaufbruch, Schotter, Erdaushub) ist der Nachweis zu führen, dass eine ordnungsgemäße Verwertung (z. B. technisches Bauwerk, bodenähnliche Anwendung) oder Beseitigung (z. B. Deponie) durchgeführt wurde. Die entsprechende Dokumentation ist nach Abschluss der Maßnahme auf Verlangen vorzulegen.

Werden bei Anfüllmaßnahmen mineralische Abfälle verwendet, so sind die o. g. ALEX-Infoblätter 24 bis 26 ebenfalls zu beachten. Weitergehende Informationen zur Entsorgung von Bauabfällen sind dem Leitfaden „Bauabfälle“ des Landes Rheinland-Pfalz zu entnehmen.

Bodenschutz:

- Sollten Eingriffe in die im Planbereich vorhandenen Altstandorts-/ Altablagerungsflächen stattfinden, ist eine fachgutachterliche Begleitung und Dokumentation der Maßnahmen sicherzustellen. Dabei sind die Belange des Arbeits- und Umgebungsschutzes zu beachten. Die Dokumentation ist der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz) zur Fortschreibung des Bodenschutzkatalogs vorzulegen.
 - Sofern darüber hinaus bei der Baudurchführung unerwartete Kontaminationen bekannt werden bzw. auftreten, ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz als zuständige Behörde nach dem BBodSchG bzw. LBodSchG zu beteiligen. Ggf. erforderlich werdende Maßnahmen sind in Abstimmung mit dieser Behörde durchzuführen.
8. Entsprechend der Stellungnahme der **Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte** sind vor Bauausführung zwischen dem Vorhabenträger und der Deutsche Bahn AG eine entsprechende Kreuzungs- und Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen bzw. bestehende Vereinbarungen sind anzupassen.

Zudem sind folgende Nebenbestimmungen bei der weiteren Planung und Ausführung des Vorhabens zu beachten:

- Bei vorübergehender Inanspruchnahme von bahneigenen Flächen durch Dritte ist vor Beginn der Baumaßnahme ein Kurzzeitmietvertrag abzuschließen.
- Das Betreten von Bahnanlagen ist nach § 62 EBO grundsätzlich untersagt und bedarf daher im Einzelfall einer Genehmigung. Bei notwendiger Betretung für die Bauausführung muss der Vorhabenträger bei der DB Netz AG rechtzeitig einen schriftlichen Antrag stellen. In keinem Falle dürfen die Bahnanlagen ohne Genehmigung der DB Netz AG betreten werden. Alle hieraus entstehenden Kosten müssen vom Antragsteller getragen werden. Der Bereich der Gleisanlagen darf ohne Sicherungsposten nicht betreten werden. Sicherungsposten sind bei einem bahnzugelassenen Sicherungsunternehmen zu bestellen.
- landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf DB-Grundstücken dürfen die Durchführung des Bahnbetriebes nicht beeinträchtigen. Insbesondere ist auf die Freihaltung der notwendigen Sichtflächen zu achten. Hierzu ist ein Gestattungsvertrag zwischen der DB und dem Vorhabenträger abzuschließen.
- Alle Baumaßnahmen (insbesondere die Erneuerung der Eisenbahnüberführungen) sind mit der Projektleitung der DB Netz AG abzustimmen.
- Fernmeldekabel der DB Netz AG dürfen nicht überbaut werden und müssen jederzeit zum Zwecke der Inspektion, Wartung und Instandsetzung frei zugänglich sein. Es sind örtliche Einweisungen durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig, die rechtzeitig abzustimmen sind.
- Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft“ sind einzuhalten.
- Treten unvermutet, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist umgehend die DB Kommunikationstechnik GmbH (Tel.:0721/938-4039) zu verständigen.
- Vor Beginn der Arbeiten ist eine örtliche Einweisung in die Kabellagen der Leit- und Sicherungstechnik durch einen Mitarbeiter der DB Netz AG notwendig.
- Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.
- Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden.
- Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden. Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs- / Rammarbeiten durchgeführt werden.

- Das Baufeld ist in Gleisnähe so zu sichern, dass keine Baufahrzeuge, Personen, Materialien oder Geräte unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen. Während der Arbeiten muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich (Definition Siehe GUV VD 33 Anlage 2) der Gleise, einschließlich des Luftraumes nicht berührt wird. Sollten dafür Einfriedungen notwendig sein, sind diese durch den Bauherrn zu erstellen und dauerhaft instand zu halten.
- Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden.
- Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 1, DGUV Vorschrift 4, DGUV Vorschrift 53, DGUV Vorschrift 72, DGUV Regel 101-024, DGUV Vorschrift 78, DV 462 und die DB Konzernrichtlinien 132.0118, 132.0123 und 825 zu beachten.
- Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben. Während der Bauarbeiten ist der Gleisbereich (Regellichraum einschließlich Gefahrenbereich) im Abstand von 6,00 m zur Gleisachse immer freizuhalten. Wenn Sicherheitsabstände zu Bahnbetriebsanlagen unterschritten werden müssen, sind nach Art der jeweiligen Gefährdung geeignete Maßnahmen mit der DB Netz AG abzustimmen und zu vereinbaren. Die erforderlichen Nachweise und Planungen sind vorher zur Prüfung der DB Netz AG vorzulegen. Die DB Netz AG legt die Schutzmaßnahmen und mögliche Standsicherheitsnachweise für Bauwerke fest, die dann bindend zu beachten sind.
- Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen.
- Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB Netz AG einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.
- Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Vorhabenträger sicherzustellen,

dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

- Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z.B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Neuanpflanzungen in unmittelbarer Bahnnähe ist auszuschließen.
 - Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden. Die Vorflutverhältnisse dürfen durch die Baumaßnahme, Baumaterialien, Erdaushub etc. nicht verändert werden. Zudem ist die Gleisentwässerung weiterhin sicherzustellen und der Bahnkörper darf nicht beeinträchtigt werden.
 - Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden (DB Konzernrichtlinie 836.4601 ff.). Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.
 - Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit. Sollen Gleisquerungen geschaffen oder vorhandene Querungen genutzt werden, ist ein Gestattungsvertrag abzuschließen und bei einer vorhandenen Querung auf die erhöhte Zuleitung zu prüfen.
 - § 64 EBO ist zu beachten, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherheitseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.
9. Die Stellungnahme der **Zentralstelle der Forstverwaltung Rheinland-Pfalz** berücksichtigend wird der Vorhabenträger hinsichtlich des Waldrechtlichen Ausgleichs für den Verlust von 1.812 m² Waldfläche eine Zahlung von 3.124 € für waldverbessernde Maßnahmen leisten. Hierüber hat der LBM Kaiserslautern mit dem Forstamt Otterberg eine

entsprechende Vereinbarung abzuschließen. Zudem wird sich der Vorhabenträger zwecks Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 6.1 ebenfalls mit dem zuständigen Forstamt Otterberg abstimmen.

10. Den Einwand von **Einwender/in Nr. 1 und 2** berücksichtigend wird der Vorhabenträger darum bemüht sein, die Beeinträchtigungen während der Bauphase in tatsächlicher und zeitlicher Hinsicht für den Pächter so gering wie möglich, zu halten. Der Vorhabenträger wird sich daher während der Bauphase mit den Betroffenen rechtzeitig abstimmen, um mögliche Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren.
11. Der LBM Kaiserslautern wird – den Einwand von **Einwender/in Nr. 2** berücksichtigend – die Ausgestaltung des neu herzustellenden Kreisverkehrsplatzes so vornehmen, dass die Zufahrt auf die Grundstücke des/der Einwender/in auch für den Schwerlastverkehr sichergestellt bleibt. Zudem wird der LBM Kaiserslautern den Baustellenverkehr während der Bauphase so leiten, dass es weder zu Beeinträchtigungen eines Mieters, noch des vermieteten Gebäudes kommt.

D Beteiligte

I. Träger öffentlicher Belange

1. Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Friedrich-Ebert-Str. 14, 67433 Neustadt

- Schreiben vom 25.03.2020, Az. 14-435-12:41.
- Schreiben der Oberen Naturschutzbehörde vom 31.03.2020, Az. 42-553-012 B48.
- Schreiben der Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz vom 03.06.2020, Az. 32-2-03.00.15.

(s. Kapitel B Nummern 5, 6 und 8, Kapitel C, Abschnitt II und III sowie Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses).

2. Kreisverwaltung Kaiserslautern, Burgstr. 11, 67659 Kaiserslautern

- Schreiben vom 19.03.2020, Az. 5.5-5111

(s. Kapitel B Nummern 5, 6 und 8, Kapitel C, Abschnitt II und III und Kapitel E, Abschnitt VIII)

3. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte, Camberger Str. 10, 60327 Frankfurt

- Schreiben vom 31.03.2020, Az. CR.R 04-ME GO, TÖB-FFM-20-71029/GO

(s. Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 8 und Kapitel E, Abschnitt VIII dieses Planfeststellungsbeschlusses)

4. Zentralstelle der Forstverwaltung Rheinland-Pfalz, Le Quartier Hornbach 9, 67433 Neustadt

- Schreiben vom 24.02.2020, Az. 3.1-6313

(s. Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 9 und Kapitel E, Abschnitt VIII dieses Planfeststellungsbeschlusses)

5. Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz, Emy-Roeder-Str. 5, 55129 Mainz

- Schreiben vom 11.05.2020, Az. 3240-0051-20/V1 kp/lmo.

(s. Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 2 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

6. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Fontainengraben 200, 53123 Bonn

- Schreiben vom 26.02.2020, Az. 45-60-00/IV-011-20 STR.

(s. Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 3 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

7. **Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie**, Kleine Pfaffengasse 10, 67346 Speyer
 - Schreiben vom 02.03.2020, Az. E2020/0142 hs.(s. Kapitel C, Abschnitt IV dieses Planfeststellungsbeschlusses).

8. **Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz**, Von-Kuhl-Str. 49, 56070 Koblenz
 - E-Mail vom 20.02.2020, Az. 26 121-4.(siehe Kapitel C, Abschnitt V, Nr.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

9. **Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd**, Bahnhofstr. 1, 67655 Kaiserslautern
 - Schreiben vom 16.03.2020.(siehe Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 5 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

10. **Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH**, B 1 3-5, 68159 Mannheim
 - E-Mail vom 30.01.2020.(siehe Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 6 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

11. **Deutsche Telekom Technik GmbH, NL Südwest, PTI 11**, Pirmasenser Str. 65, 67655 Kaiserslautern
 - Schreiben vom 15.01.2020, Az. 015-20/NWKL/JT.(siehe Kapitel B Nr. 7 und Kapitel C, Abschnitt I dieses Planfeststellungsbeschlusses).

12. **Pfalzwerke Netz AG**, Kurfürstenstr. 29, 67061 Ludwigshafen
 - Schreiben vom 02.04.2020, Az. STR11-2020-779-18070-00(siehe Kapitel B Nr. 7 und Kapitel C, Abschnitt I dieses Planfeststellungsbeschlusses)

13. **Vodafone GmbH/ Vodafone Kabel Deutschland GmbH**, Ingersheimer Str. 20, 70499 Stuttgart
 - E-Mail vom 25.03.2020, Stellungnahme S00841676, VF und VFKD.(siehe Kapitel B Nr. 7 und Kapitel C, Abschnitt I dieses Planfeststellungsbeschlusses).

14. **PLEdoc GmbH**, Gladbecker Str. 404, 45326 Essen
 - Schreiben vom 29.01.2020, Az. 20200103682.(siehe Kapitel B Nr. 7 und Kapitel C, Abschnitt I dieses Planfeststellungsbeschlusses).

II. Anerkannte Naturschutzvereinigung

1. Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V., Fasanerie 1, 55457 Gensingen

Schreiben vom 27.02.2020/V-eb

III. Privatpersonen

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

E Begründung

I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens

Bundesfernstraßen dürfen gemäß § 17 FStrG nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Die vorliegende Straßenbaumaßnahme ist ein planfeststellungspflichtiges Vorhaben im Sinne von § 17 FStrG. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst kraft seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 VwVfG auch alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen, Befreiungen, etc. mit Ausnahme der wasserrechtlichen Erlaubnis bzw. Bewilligung (s. Kapitel B, Ziffer 1, 3. Absatz).

II. Zuständigkeit

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz ist gemäß § 17 FStrG in Verbindung mit § 22 Abs. 4 FStrG in Verbindung mit § 6 Abs. 7 LStrG in Verbindung mit § 49 Abs. 2 LStrG in Verbindung mit Art. 1, § 1 des Landesgesetzes zur Neuorganisation der Straßen- und Verkehrsverwaltung Rheinland-Pfalz vom 18.12.2001, GVBl. S. 303, in Verbindung mit Art. 1, Nr. 1 des Landesgesetzes zur Anpassung von Landesgesetzen an die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr in Landesbetrieb Mobilität vom 22.12.2008, GVBl. S. 317, in Verbindung mit der Organisationsverordnung über die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr (LSV) vom 05.01.2007, veröffentlicht im Staatsanzeiger vom 15.0.2007, S. 2, für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zuständig.

III. Verfahren

• Antragstellung

Die Planunterlagen für den Teilausbau der B 48 sowie die Anlegung eines Geh- und Radweges zwischen Hochspeyer und Fischbach, ca. Bau-km. 0+151 bis Bau-km. 0+517 und ca. Bau-km. 0+085 bis 0+661, sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Kaiserslautern vom 19.12.2019, Az. B48-A.32-03-0120 CD 80a/I 70a, 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, Abschnitt V und Kapitel E, Abschnitt VII verwiesen.

- **Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die in Kapitel A, Abschnitt X bis XII genannten Unterlagen haben – bis auf die Deckblattunterlagen - in der Zeit vom 03.02.2020 bis einschl. 02.03.2020 bei den Offenlagestellen (Verbandsgemeindeverwaltungen Enkenbach-Alsenborn und Weilerbach) zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Planauslegung sind jeweils vorher rechtzeitig und ortsüblich bekannt gemacht worden. In den Bekanntmachungen 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 02.04.2020 vorgebracht werden.

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

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

- **Ergänzende Anhörung**

Da bereits während des Offenlagezeitraums eine partielle Änderung der Grunderwerbsunterlagen erkennbar wurde, erstellte die zuständige Straßenbaubehörde Deckblätter der Grunderwerbspläne 2 und 3 sowie des Grunderwerbsverzeichnisses. Soweit sich hieraus vermehrte Grundstücksinanspruchnahmen ergaben, veranlasste die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 05. März 2021, Az.: 02.2-1907-PF/30, eine ergänzende Anhörung der Betroffenen unter Beifügung des jeweiligen Deckblattes zum Grunderwerbsplan sowie eines maßgeblichen Auszuges aus dem Deckblatt zum Grunderwerbsverzeichnis. Rückäußerungen zu dieser Deckblattplanung konnten bis zum 02. April 2021 erfolgen.

- **Erörterungstermin**

Im Verfahren wurden von mehreren Beteiligten Stellungnahmen abgegeben, zudem wurden auch private Einwendungen erhoben.

Gemäß § 17a Nr. 1 FStrG i.V.m. § 5 PlanSiG konnte auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet werden. Diese Absicht hatte die Anhörungsbehörde denjenigen, die eine Stellungnahme abgegeben, bzw. Einwendungen erhoben hatten, mit Schreiben vom 18. November 2021 – unter Fristsetzung zur Rückäußerung - mitgeteilt. Dem Anschreiben war die Erwiderng des Vorhabenträgers zu der jeweiligen Stellungnahme/Einwand beigefügt.

Bis zum Ablauf der v.g. Frist haben sich sowohl einige Träger öffentlicher Belange, als auch Private zu dem beabsichtigten Verzicht auf einen Erörterungstermin geäußert (siehe hierzu Schriftverkehr in der Verfahrensakte). Von keinem der Beteiligten wurde ergänzender Erörterungsbedarf oder gar die Erforderlichkeit zur Durchführung eines Erörterungstermins gesehen.

Da ansonsten keine weiteren Rückäußerungen erfolgt sind, die einer Erörterung bedurften, konnte auf die Durchführung eines allgemeinen Erörterungstermins verzichtet werden.

- **Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens**

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die Planoffenlage bei den Offenlagestellen sowie die ergänzende Anhörung ordnungsgemäß und im Einklang mit den verfahrensrechtlichen Bestimmungen erfolgt ist. Das durchgeführte Verfahren genügt im Übrigen auch den verfahrensrechtlichen Anforderungen des UVP-Rechts.

Ebenso ist auch der Verzicht auf die Durchführung des Erörterungstermins und die erfolgte Planergänzung nicht zu beanstanden.

Hinsichtlich der Rechtmäßigkeit des Verzichtes auf die Durchführung des Erörterungstermins weißt die Planfeststellungsbehörde höchst vorsorglich darauf hin, dass die Vorschrift des § 17a Nr. 1 FStrG bereits vorsieht, dass die Anhörungsbehörde - abweichend von der allgemeinen Regelung in § 73 Abs. 6 VwVfG - auf eine Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichten kann. Danach steht die Durchführung eines Erörterungstermins ausdrücklich im Ermessen der Anhörungsbehörde. Mit Blick auf die Einschränkungen durch die COVID-19-Pandemie wird diese spezielle fernstraßengesetzlichen Regelung durch das als zeitlich befristetes Sondergesetz erlassene Planungssicherstellungsgesetz mit den dortigen Regelungen (§ 5) ergänzt. Die Vorschrift regelt in ihrem Abs. 1, dass in Verfahren, in denen (wie nach § 17a Nr. 1 FStrG), die Durchführung eines Erörterungstermins in das Ermessen der Behörde gestellt ist, bei der Ermessensentscheidung auch die geltenden Beschränkungen aufgrund der COVID-19-Pandemie und das Risiko der weiteren Ausbreitung des Virus berücksichtigt werden können. Im Anwendungsbereich des § 17a Nr. 1 FStrG i.V.m. mit § 5 Abs. 1 PlanSiG entfällt dann ein Erörterungstermin ersatzlos.

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 Teilausbau der B 48 sowie die Anlegung eines Geh- und Radweges zwischen Hochspeyer und Fischbach, ca. Bau-km. 0+151 bis Bau-km. 0+517 und ca. Bau-km. 0+085 bis 0+661, fest.

Hierzu wird im Folgenden näher ausgeführt:

- **Vorgeschichte der Planung**

Bereits im Jahr 2007 wurden Vorplanungen zur Diskussion alternativer Varianten zum Ausbau der B 48 mit Rad- und Gehweg erarbeitet. Weiterhin erfolgten verschiedene Verkehrszählungen (2007, 2016 und 2017). Um im Bereich der geplanten Überführungsbauwerke der DB-Strecken Aussagen zu potentiellen Kampfmittelbelastungen zu erhalten, wurde im Auftrage der Deutschen Bahn eine Kampfmittelvorerkundung mit Stand vom Juni 2016 beauftragt. Zudem wurde von der DB im Bereich der Überführungsbauwerke eine Baugrunduntersuchung mit

Stand Juni 2016 in Auftrag gegeben. Ergänzend zur Erlangung ausreichender Planungssicherheit beauftragte der Landesbetrieb Mobilität in Kaiserslautern die Dr. Jung + Lang Ingenieure mit der Erstellung eines geotechnischen Berichtes für das Plangebiet (Stand Mai 2018).

Im Zuge der Vorplanungen zum Ausbau der B 48 mit Rad- und Gehweg sowie der Erneuerung der drei Bahnbauwerke wurden im Jahre 2017 mehrere Planungslösungen erarbeitet und unter allen Planungsbeteiligten abgestimmt.

So wurde zur Optimierung des Kreuzungswinkels der Bahnstrecke 3320 zwischen Hochspeyer und Fischbach (BW 1) mit der B 48 eine Fahrbahnverschwenkung eingeplant. Aufgrund der unsteten Linienführung der B 48 und der geringen Vorteile für das Überführungsbauwerk wurde diese Lösung nicht weiter verfolgt.

Ebenso wurde, um den Kreuzungswinkel des Überführungsbauwerkes der DB-Strecke 3321 zwischen Bad Münster am Stein und Neustadt an der Weinstraße und der B 48 zu optimieren, der Kreisverkehr mit seinem Anbindungsast an die B 37 in südlicher Richtung verschoben. Eine Abwägung der dadurch entstehenden Vor- und Nachteile durch die DB-AG und dem LBM hatte zum Ergebnis, dass diese Verschiebung für das zu erneuernde Überführungsbauwerk 3 keine nennenswerten Vorteile bringt, sich aber negativ auf die straßenbaulichen Aspekte auswirken würde.

- **Planungskonzeption**

Die vorliegende Planung beinhaltet den Ausbau der B 48 mit angebautem Rad- und Gehweg zwischen Hochspeyer und Fischbach. Der Einmündungsbereich der B 48 zwischen Fischbach und Hochspeyer (Netzknoten 6513 009) wird verkehrsgerecht als Kreisverkehrsanlage ausgebaut. Die bestehende Anbindung an die Umgehungsstraße Hochspeyer im Zuge der B 37 wird auf einer Teilstrecke ausgebaut.

Die drei Überführungsbauwerke der DB-Strecken 3321, Bad Münster am Stein - Frankenstein und DB-Strecke 3320, Bad Münster am Stein - Hochspeyer werden im Zuge der Baumaßnahmen erneuert und auf die neuen Fahrbahnquerschnitte der B 48 mit Rad- und Gehweg angepasst.

Die vorhandenen Überführungsbauwerke der DB-Strecken über die B 48 sind sanierungsbedürftig und - insbesondere im Hinblick auf ihre unzureichenden Durchfahrtshöhen- bzw. breiten - den Anforderungen an ein leistungsfähiges und verkehrssicheres Überführungsbauwerk nicht mehr gewachsen.

Das bestehende Überführungsbauwerk im Zuge der B 48 über den Fischbach wird mit den gleichen Abmessungen erneuert, für die Überführung des geplanten Rad- und Gehweges über den Fischbach wird ein neues Bauwerk errichtet.

Neben diesen Bauwerken werden noch weitere konstruktive Bauwerke abgebrochen, neu errichtet oder saniert.

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit im Plangebiet wird zwischen den Ortslagen Fischbach und Hochspeyer und dem bestehenden Radweg nach Frankenstein ein Rad- und Gehweg neu gebaut.

Die Planung umfasst neben dem Bau der Fahrbahnen, Nebenanlagen und Ingenieurbauwerken die erforderlichen Entwässerungseinrichtungen und die Herstellung von landschaftspflegerischen Maßnahmen.

- **Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastung**

Die Bundesstraße 48 (B 48) verläuft, ausgehend von der Einmündung in die B 9 bei Bingen am Rhein, in südlicher Richtung durch Bad-Kreuznach und endet westlich der Ortslage Rinthal mit dem Anschluss an die B 10.

Sie hat gemäß ihrer verkehrlichen Bedeutung eine überregionale Verbindungsfunktion (Verbindungsfunktionsstufe II gem. Tab. 4) zwischen den Mittelzentren Bad Kreuznach, Kaiserslautern und Landau in der Pfalz und kann nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN Ausgabe 2008, Tab. 6) in die Straßenkategorie LS II eingestuft werden.

Die Verkehrsbelastung der B 48 von Fischbach kommend betrug nach einer im Februar 2017 durchgeführten Gerätezählung $DTV_{2017} = 5.261$ Kfz/24h, der Schwerverkehrsanteil lag bei $SV = 4,0 \%$.

Die Verkehrsbelastung der B 48 von Hochspeyer kommend betrug nach einer im September 2016 durchgeführten Zählung $DTV_{2016} = 5.000$ Kfz/24h, der Schwerverkehrsanteil lag in diesem Streckenabschnitt ebenfalls bei $SV = 4,0 \%$. Nach der Verkehrsmengenkarte aus dem Jahr 2015 liegt die Verkehrsbelastung des Zufahrtsastes der B 48 zur Umgehungsstraße B 37 bei $DTV_{2015} =$ knapp 5.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von $SV = 3,0 \%$.

Die auf das Prognosejahr 2030 mit dem Faktor 1,087 hochgerechneten Verkehrsbelastungen betragen demnach:

- B 48 von Fischbach ca. 5.720 Kfz/24Std.
- B 48 von Hochspeyer ca. 5.435 Kfz/24Std.
- B 48 zur Umgehungsstraße B 37 ca. 5.435 Kfz/24Std.

- **Planungsvarianten**

Bedingt durch die vorhandenen Zwangspunkte (Lage der zu erneuernden Überführungsbauwerke im Zuge der Bahnstrecken 3320 und 3321, vorhandene Stützmauern und Dammkörper der DB-Strecken und die Zufahrtsstraße zur Kläranlage und den bestehenden Gewerbebetrieben an der B 48 von Hochspeyer) konnten richtige Varianten für dieses Vorhaben nicht entwickelt werden.

Lediglich im Bereich der B 48 südlich der Ortslage Fischbach konnte die Trassierung der B 48 durch die Planung eines größeren Kurvenradius etwas in den Talraum des Fischbaches hineingeschoben werden.

Planungsüberlegungen, die Fahrbahn der B 48 in diesem Kurvenbereich anzuhalten und den bestehenden Gehweg in den anstehenden Hang hinein zu verbreitern, wurden aufgrund der dadurch entstehenden hohen Einschnittsböschungen und Gehölzverluste wieder verworfen.

Im Bereich des Überführungsbauwerkes (BW 1) über die B 48 von Hochspeyer kommend wurde eine Fahrbahnverschwenkung untersucht - nach Abwägung der Vor- und Nachteile jedoch wieder verworfen.

Eine detaillierte Beurteilung von Trassenvarianten zum Ausbau der B 48 entfällt somit bei diesem Vorhaben.

Im Zuge der von der DB Netz AG erstellten Bauwerksplanung zur Erneuerung der Überführungsbauwerke konnten alternative Planungslösungen erarbeitet und bahnintern abgestimmt werden.

BW 1 über die B 48 von Hochspeyer (Strecke 3320 : km 0,257)

Es wurden vier Bauwerksvarianten für die Erneuerung dieses Überführungsbauwerkes erarbeitet.

Variante 1 : Doppelverbundplatte

Zur Minimierung der Stützweite werden die Widerlager straßenparallel hergestellt, dies bedingt einen stark schiefwinkligen Tragwerksabschluss. Der Überbau wird aus vorgespannten Verbundfertigteilträgern hergestellt, die anschließend eine Ortbetoneergänzung erhalten. Für die schiefe Lagerung ist eine Unternehmensinterne Genehmigung (UiG) der DB Netz AG einzuholen. An den Lagern treten Zugkräfte auf, hierfür ist eine Zustimmung im Einzelfall (ZiE) beim Eisenbahn-Bundesamt einzuholen. An der unterführten Straße werden Absenkungsmaßnahmen von ca. 32 cm erforderlich, der unter der B 48 liegende Mischwasserkanal müsste demzufolge verlegt werden.

Variante 2 : Fachwerkbrücke

Die Widerlager werden für einen rechtwinkligen Tragwerksabschluss zurückgesetzt, die Stützweite vergrößert sich hierdurch auf ca. 33 m. Der Überbau wird als querorientierte Fachwerkbrücke mit untenliegender Fahrbahn ausgeführt. Diese Bauweise ermöglicht durch ihre sehr geringe Konstruktionshöhe eine Einhaltung der geforderten 4,70 m lichten Durchfahrthöhe unter dem Bauwerk mit einer geringfügigen Absenkung von ca. 6 cm. Die Überdeckung des Mischwasserkanals ist eingehalten, sodass dieser nicht verlegt werden muss. Es handelt sich bei dieser Variante um eine Regelbauweise der DB Netz AG, für die keine gesonderten Genehmigungen oder Zustimmungen erforderlich werden.

Variante 3 : Stahltrog mit orthotroper Platte

Der Überbau wird als Trogbauwerk mit einer orthotropen Fahrbahnplatte ausgebildet. Um einen regelwerkskonformen Tragwerksabschluss auszubilden, werden die Widerlager analog Variante 2 zurückgesetzt. Die Stützweite beträgt ca. 33 m. Innerhalb der statischen Voruntersuchung wurde diese Tragwerksform unter Einhaltung der geometrischen Randbedingungen und der Wirtschaftlichkeit als nicht ausführbar angesehen, die Variante wurde planerisch nicht weiter verfolgt.

Variante 4 : VFT-Rail Bauweise

Der Überbau wird als Stahl-Beton-Verbundträger ausgebildet. Die VFT-Rail Träger bestehen aus T-Profilen, die als externe Bewehrung über Verbunddübel mit dem Betonquerschnitt verbunden sind. Die Schiene wird direkt auf dem Konstruktionsbeton in einem Kanal befestigt, dadurch wird eine sehr geringe Konstruktionshöhe erreicht.

Die Bauhöhe (Schienenoberkante bis Unterkante Tragwerk) entspricht somit der Konstruktionshöhe des Trägers.

Die VFT-Rail Bauweise befindet sich noch in der Betriebserprobung – es liegen noch keine Erfahrungswerte hinsichtlich der Dauerhaftigkeit vor. Aufgrund mangelnder Erfahrungswerte und der nicht bis zum Baubeginn zu erwartenden Bauartzulassung als Regelbauweise wurde die Variante nach Absprache mit der Projektleitung der DB Netz AG nicht weiter verfolgt.

BW 2 über die B 48 von Fischbach (Strecke 3320 : km 0,451)

Auch hier wurden vier Bauwerksvarianten für die Erneuerung des Brückenbauwerkes untersucht.

Variante 1 : Doppelverbundplatte

Zur Minimierung der Stützweite werden die Widerlager straßenparallel hergestellt, dies bedingt einen stark schiefwinkligen Tragwerksabschluss. Der Überbau wird aus vorgespannten Verbundfertigteilträgern hergestellt, die anschließend eine Ortbetonergänzung erhalten. Für die schiefe Lagerung ist eine Unternehmensinterne Genehmigung (UiG) der DB Netz AG einzuholen.

An den Lagern treten Zugkräfte auf, hierfür ist eine Zustimmung im Einzelfall (ZiE) beim Eisenbahn-Bundesamt einzuholen. An der unterführten Straße werden Absenkungsmaßnahmen von ca. 28 cm erforderlich, der unter der B 48 liegende Mischwasserkanal müsste demzufolge verlegt werden.

Variante 2 : Fachwerkbrücke

Die Widerlager werden für einen rechtwinkligen Tragwerksabschluss zurückgesetzt, die Stützweite vergrößert sich hierdurch auf ca. 30 m. Der Überbau wird als querorientierte Fachwerkbrücke mit untenliegender Fahrbahn ausgeführt. Diese Bauweise ermöglicht durch ihre sehr geringe Konstruktionshöhe eine Einhaltung der geforderten 4,70 m lichten Durchfahrtshöhe

unter dem Bauwerk ohne eine Absenkung der B 48. Es handelt sich bei dieser Variante um eine Regelbauweise der DB Netz AG, für die keine gesonderten Genehmigungen oder Zustimmungen erforderlich werden.

Variante 3 : Stahltrog mit orthotroper Platte

Der Überbau wird als Trogbauwerk mit einer orthotropen Fahrbahnplatte ausgebildet. Um einen regelwerkskonformen Tragwerksabschluss auszubilden, werden die Widerlager analog Variante 2 zurückgesetzt. Die Stützweite beträgt ca. 30 m. Innerhalb der statischen Voruntersuchung wurde diese Tragwerksform unter Einhaltung der geometrischen Randbedingungen und der Wirtschaftlichkeit als nicht ausführbar angesehen, die Variante wurde planerisch nicht weiter verfolgt.

Variante 4 : VFT-Rail Bauweise

Der Überbau wird als Stahl-Beton-Verbundträger ausgebildet. Die VFT-Rail Träger bestehen aus T-Profilen, die als externe Bewehrung über Verbunddübel mit dem Betonquerschnitt verbunden sind. Die Schiene wird direkt auf dem Konstruktionsbeton befestigt, dadurch wird eine sehr geringe Konstruktionshöhe erreicht. Die Bauhöhe entspricht somit der Konstruktionshöhe des Trägers.

Die VFT-Rail Bauweise befindet sich noch in der Betriebserprobung – es liegen noch keine Erfahrungswerte hinsichtlich der Dauerhaftigkeit vor. Aufgrund mangelnder Erfahrungswerte und der nicht bis zum Baubeginn zu erwartenden Bauartzulassung als Regelbauweise wurde die Variante nach Absprache mit der Projektleitung der DB Netz AG nicht weiter verfolgt.

BW 3 über die B 48 von Hochspeyer (Strecke 3321 : km 0,592)

Es wurden drei Bauwerksvarianten für die Erneuerung des Brückenbauwerkes betrachtet.

Variante 1 : Walzträger in Beton (WIB)

Aufgrund der Bauhöhe (Schienenoberkante – Unterkante Überbau) von 1,70 m kann die bereits reduzierte lichte Höhe von 4,50 m nicht ohne eine erhebliche Straßenabsenkung von ca. 33 cm realisiert werden.

Variante 2 : Walzträger in Betonrahmen

Bei Variante 2 wird aufgrund der Konstruktionshöhe ebenfalls eine Absenkung der B 48 notwendig. Die geforderte minimale lichte Höhe von 4,50 m kann nur dann realisiert werden, wenn die Straße um ca. 15 cm abgesenkt wird. Für diese Variante wäre für die Ausführung eine Unternehmensinterne Genehmigung (UiG) erforderlich.

Variante 3 : Stahltrog mit orthotroper Platte

Die Vorzugsvariante ist ein Stahltrog mit orthotroper Platte. Hier kann eine lichte Höhe von 4,70 m ohne Straßenabsenkung realisiert werden.

- **Vorzugsvariante**

Hinsichtlich der konkreten straßenbaulichen Beschreibung der Vorzugsvariante wird, zur Vermeidung von Wiederholungen, auf die umfangreichen Ausführungen im Erläuterungsbericht, Punkt 1.2, ab Seite 5ff. verwiesen.

Die durch die Ausbaumaßnahme entstehende Streckencharakteristik im Zuge der B 48 wird geprägt durch die geplante Kreisverkehrsanlage im Kreuzungsbereich der B 48-Äste. Durch die Lage des Kreisverkehrs wird die Erkennbarkeit des Knotenpunktes gewährleistet und damit die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität erhöht.

Der geplante Rad- und Gehweg an der B 48 erhöht die Verkehrssicherheit um ein weiteres, der geplante Fahrbahnteiler in der B 48 am Ortsausgang von Fischbach ermöglicht zudem ein gesichertes Überqueren der Fahrbahn.

Der straßenbegleitende Rad- und Gehweg am in Planungsrichtung rechten Fahrbahnrand stellt, neben der Verbindung der beiden Ortslagen Fischbach und Hochspeyer, die Anbindung an den bestehenden Rad- und Gehweg parallel zur B 37 in Richtung Frankenstein dar.

Die neu geplanten Überführungsbauwerke im Zuge der DB-Strecken bzw. über den Fischbach werden in ihren Abmessungen den Anforderungen an ein verkehrssicheres Kreuzungsbauwerk gerecht und ermöglichen den Anbau der durchgängigen Rad- und Gehwege.

Im Rahmen der bahninternen Abstimmung sowie der Abstimmung mit dem LBM in Kaiserslautern entschied man sich bei den Bauwerken 1 und 2 der DB-Strecke 3320 zur weiteren planerischen Bearbeitung jeweils für die Variante 2, dem Fachwerkträger aus Stahl mit untenliegender querorientierter Fahrbahn. Zum Schutz der Pfeiler der über dem Bauwerk 2 verlaufenden Fischbachtalbrücke im Zuge der B 37 muss eine Bohrpfahlwand gemäß Plandarstellung in Anlage 16.2 errichtet werden.

Zur Erneuerung des Überführungsbauwerkes 3 im Zuge der DB-Strecke 3320 zwischen Bad Münster am Stein und Neustadt a.d.W. kommt der Stahltrög mit orthotroper Platte zur Ausführung.

- **Planungsziel, Erforderlichkeit der Maßnahme**

Die im vorliegenden Entwurf ausgearbeitete Trassenführung der B 48 ist - unter den Kriterien Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität - geeignet, den Ausbau der B 48 mit der Neuanlage des Rad- und Gehweges sicherzustellen.

Die geplante Kreisverkehrsanlage im Einmündungsbereich der beiden B 48 - Äste ist aus verkehrsplanerischer Sicht und aus Gründen der Leistungsfähigkeit der geeignete Knotenpunkt, da die Verkehrsbelastungen der drei Einfahrtsäste nahezu gleich groß sind.

Die Erneuerung der Bahnbauwerke mit ihren Durchfahrtsbreiten ermöglichen es, den geplanten Rad- und Gehweg straßenparallel durch die Bauwerke hindurch zu führen.

Der geplante Rad- und Gehweg zwischen den Ortslagen Hochspeyer und Fischbach sowie die Anbindung an den bestehenden Rad- und Gehweg an der B 37 stellt die Fortführung vorhandener Rad- und Gehwege im Plangebiet dar.

Die vorgesehene Ausbaumaßnahme 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 zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Bereich der B 48 zwischen Hochspeyer und Fischbach (siehe § 3 Abs. 1 FStrG).

V. Entwässerung/ Gewässerschutz

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 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 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1 – WRRL) in das WHG

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 fernstraßenrechtlichen Vorhabens nach § 17 FStrG – 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.

Im vorliegenden Planbereich liegt der Oberflächenwasserkörper „Hochspeyerbach“. Es ist jedoch festzustellen, dass das Vorhaben zu keiner Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustandes führt. Dies ist aufgrund der Größe der Oberflächenwasserkörper und der geringen bzw. gedrosselten Einleitmenge (56 l/s) sowie des geringen stofflichen Belastungsgrades des einzuleitenden Wassers auszuschließen. Die Maßnahme widerspricht nicht den Bewirtschaftungszielen.

Unter Berücksichtigung der technischen Ausgestaltung des Bauvorhabens sowie der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen in Verbindung mit den planfestgestellten Nebenbestimmungen insbesondere zur Oberflächenentwässerung und zu den Baulichen Anlagen am Gewässer (siehe Kapitel C, Nr. 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. Dabei gilt es vorliegend auch zu berücksichtigen, dass es hier nicht um die Beurteilung der Auswirkung einer neu zu bauenden Straße geht, sondern um den Ausbau einer bereits vorhandenen Straße, der hinsichtlich seiner Wirkungen mit denen einer Neubaumaßnahme nicht annähernd vergleichbar ist. Hinzu kommt, dass mit der Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes sowie mit dem Bau eines Rad- und Gehweges auch keine Verkehrszunahme bzw. verkehrserhöhende Wirkung verbunden ist. An dem zukünftig prognostizierten Verkehrsaufkommen wird sich durch den Ausbau nichts ändern. Die Obere Wasserbehörde hat dementsprechend auch ihr wasserrechtliches Einvernehmen zu der Planung erteilt; die notwendigen wasserrechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse etc., welche die wasserrechtli-

che Verträglichkeit des Vorhabens belegen, sind ihrerseits Bestandteil der Planfeststellungsentscheidung.

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)

Die Entwässerung der B 48 erfolgt im Bestand bis zur Zufahrt zur Kläranlage bei Bau-km 0+360 über beidseitige Bordrinnen mit Ablauf in den Mischwasserkanal SB DN 1100 (Bereich B 48 von Hochspeyer bis Einmündung B 48 / Verbindungsrampe B 37). Das Brückenbauwerk BW 1 Eisenbahnüberführung im Zuge der DB Strecke 3320 Bad Münster am Stein - Hochspeyer (Bahn-km 0,2+57,80) entwässert wie derzeit über die Entwässerungseinrichtungen der B 48 in den Mischwasserkanal. Die Wassermenge beträgt unverändert 5,3 l/s. Zukünftig ist auch weiterhin die Einleitung in den Mischwasserkanal vorgesehen.

Von Baubeginn am Ortsausgang Fischbach bis Bau-km 0+400 (Achse 300) wird Niederschlagswasser von den Straßenverkehrsflächen breitflächig über die Bankette abgeleitet und zur Versickerung im angrenzenden Gelände gebracht. Das Niederschlagswasser des Geh- und Radweges wird über Mulden und Entwässerungsleitungen gesammelt und breitflächig im östlich der Straße angrenzenden Gelände versickert. Von Bau-km 0+400 bis 0+495 wird das Niederschlagswasser über Mulden und Entwässerungsleitungen gesammelt und über eine bestehende Einleitstelle in den Fischbach (Gewässer III. Ordnung) eingeleitet. Von Bau-km 0+495 bis zum Netzknoten 6513 009 sowie von Bau-km 0+360 (Achse 2) bis zum Netzknoten 6513 009 wird das Niederschlagswasser gesammelt und an der Einleitstelle 2 in den Hochspeyerbach (Gewässer III. Ordnung) eingeleitet. In dem Entwässerungsgraben ist ein Querriegel für Abflussdrosselung und Energieabbau vorgesehen. Das Niederschlagswasser von Radweg und Straße im Bereich der Bauwerke 4 und 5 (Brücken über den Fischbach) wird über die vorhandene Einleitstelle 3 in den Fischbach (Gewässer III. Ordnung) eingeleitet. Vor Einleitung in die Gewässer erfolgt eine Reinigung mittels hydrodynamischer Sedimentationsabscheider.

Bei den dargestellten Einleitungen bzw. der Versickerung handelt es sich um Benutzungen im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, für welche dem Vorhabenträger im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses eine Erlaubnis nach § 8 WHG erteilt wird (vgl. Kapitel A, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses). Die Erlaubnis konnte von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens gemäß § 12 WHG erteilt werden, da mit dem Straßenbauvorhaben und den geplanten Einleitungen nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und der dem Vorhabenträger auferlegten Nebenbestimmungen (siehe Kapitel C, Nr. III des Beschlusses) keine schädlichen Gewässerveränderungen verbunden sind und sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften der Erlaubniserteilung nicht entgegenstehen.

Dementsprechend hat die Obere Wasserbehörde mit Schreiben vom 03. Juni 2020, Az.: 32-2-03.00.15, unter Berücksichtigung verschiedener Auflagen, die in diesem Beschluss aufgenommen wurden (vgl. Kapitel C, Nr. III), ihr Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

Anlagen am Gewässer (§ 36 WHG; 31 LWG)

Am Gewässer Fischbach ist die Erneuerung einer Straßenbrücke (Bauwerk 5) sowie der Neubau einer Rad- und Fußgängerbrücke (Bauwerk 4) vorgesehen. Die genannten Anlagen gelten gemäß § 36 WHG i.V.m. § 31 LWG als genehmigungspflichtige Anlagen am Gewässer III. Ordnung innerhalb des 10 m Schutzbereiches.

Die nach § 27 WHG erforderliche Prüfung des Verschlechterungsverbotes und Zielerreichungsgebotes ergab, dass die beantragte Errichtung der Radwegbrücke und die wesentliche Änderung der Straßenbrücke über den Fischbach nicht den für den Oberflächenwasserkörper Hochspeyerbach aufgestellten Bewirtschaftungszielen widersprechen bzw. nicht deren fristgemäße Erreichung gefährden.

Bei dem Fischbach handelt es sich um ein natürliches Gewässer im Sinne des § 27 WHG. Der Oberflächenwasserkörper befindet sich in einem mäßigen ökologischen und guten chemischen Zustand.

Eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustandes ist aufgrund der Größe des Oberflächenwasserkörpers und der Ausprägung der baulichen Anlagen Radwegbrücke und Ersatzneubau Straßenbrücke sowie der Lage zum Gewässer nicht zu erwarten. Weiterhin lässt das Vorhaben ausreichend Möglichkeiten zur Umsetzung zukünftiger Gewässerentwicklungsmaßnahmen zu, sodass es auch nicht dem Zielerreichungsgebot entgegensteht.

Insoweit konnten die für die Baulichen Anlagen am Gewässer erforderlichen wasserrechtlichen Regelungen von der Planfeststellungsbehörde in Kapitel A, Abschnitt IV dieses Planfeststellungsbeschlusses mit getroffen werden, da durch die in Kapitel C, Abschnitt III festgelegten Nebenbestimmungen sichergestellt wird, dass erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke verhütet bzw. ausgeglichen werden können.

Allgemein

Der Vorhabenträger kommt insgesamt mit der oben beschriebenen Entwässerung seiner Verpflichtung zur Beseitigung des Niederschlagswassers der Verkehrsanlagen gemäß §§ 54 ff WHG i.V.m. § 59 Abs. 1 LWG nach. Die Straßenbaumaßnahme liegt nicht in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet.

Im Übrigen hat das Straßenbauvorhaben keine Berührungspunkte mit Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG) oder Heilquellenschutzgebieten (§ 53 WHG).

3. Wasserrechtliches Fazit

Zu den zur Durchführung des Entwässerungskonzeptes erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen sowie zu der zur partiellen Einleitung des Niederschlagswassers erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 8 WHG hat die Obere Wasserbehörde unter Berücksichtigung verschiedener Auflagen, die in diesen Beschluss aufgenommen wurden, ihr Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG erklärt. Schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen im Sinne des § 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 Verschlechtsverbot im Sinne der §§ 27/28 WHG bzw. § 47 WHG und dem diesen Bestimmungen zugrunde 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. Die hierzu vorgenommene Prüfung nach Maßgabe der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen führt im vorliegenden Fall zu der Feststellung, dass das mit diesem Beschluss festgestellte Vorhaben mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar ist. Hierbei wurden sowohl die grundsätzliche Linienführung der Straße als auch die durch den Lärmschutz aufgeworfenen Probleme berücksichtigt. Die Gestaltung des Vorhabens im Einzelnen sowie die in den Planunterlagen enthaltenen und im Auflagenteil dieses Beschlusses angeordneten Maßnahmen stellen sicher, dass keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz. 2 VwVfG i.V.m. §§ 41 ff. BImSchG ohne Ausgleich verbleiben.

Rechtsgrundlagen und Berechnungsgrundlagen

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach den gesetzlichen Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen

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

Von der Möglichkeit, Immissionsschutzgrenzen festzulegen, hat der Gesetzgeber mit der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) Gebrauch gemacht. Die 16. BImSchV findet gemäß Artikel 1 § 6 und Artikel 3 der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Immissionsschutzgesetzes vom 04. November 2020 (BGBl. 2020, S. 2334) in ihrer bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren Anwendung, da der Antrag auf Verfahrensdurchführung bereits vor Ablauf des 01. März 2021 gestellt worden ist. Dementsprechend dürfen nach § 2 Abs. 1 der genannten Verordnung beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen die folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

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

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

Weiterhin hat der Ordnungsgeber in § 3 und der dortigen Anlage 1 der 16. BImSchV auch das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel nach Maßgabe der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS 90, Kapitel 4.0 (VkBl. 1990, Nr. 7 vom 14. April 1990 unter lfd. Nr. 79) verbindlich vorgeschrieben. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die hier zu treffende Entscheidung herangezogen werden, sind nach dieser Berechnungsmethode ermittelt worden. Maßgebend für die von dem Vorhaben zu erwartenden Lärmbelastungen ist u.a., welche Verkehrsmengen die B 48 künftig aufweisen wird.

Verkehrslärm

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

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

und

2. Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A)

nicht erfüllt sind.

Eine "wesentliche Änderung" liegt auch dann vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht oder von 70/60 dB(A) weiter erhöht wird (dies gilt nicht im Bereich der gewerblichen Bauflächen).

Entsprechend der Gebietsnutzung handelt es sich bei der Wohnbebauung im Ausbaubereich der Ortsgemeinde Fischbach um gemischte Bauflächen, bei der Bebauung im Ausbaubereich der Ortsgemeinde Hochspeyer ebenfalls um gemischte Bauflächen sowie in einem Teilbereich um gewerbliche Bauflächen.

Nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV sind daher im Bereich der gemischten Bauflächen folgende Immissionsgrenzwerte zugrunde zu legen (jeweils Beurteilungspegel): 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht.

Nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 der 16. BImSchV sind daher im Bereich der gewerblichen Bauflächen folgende Immissionsgrenzwerte zugrunde zu legen (jeweils Beurteilungspegel): 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht.

Die Berechnung der jeweiligen Beurteilungspegel wurde für die am ungünstigsten gelegenen Punkte der Häuser an der Fassade in einer Höhe von 2,80 m durchgeführt.

Die Untersuchung hat ergeben, dass am Tag die Gebietsgrenzwerte in den Berechnungspunkten 1.01 und 2.01 an der Nordwestseite des jeweiligen Erdgeschosses bereits heute überschritten werden, an diesen Häuserfronten sowie bei den übrigen Berechnungspunkten nach erfolgtem Straßenausbau jedoch keine weiteren Pegelerhöhungen von mind. 3,0 dB(A) auftreten werden. In der Nacht werden die Gebietsgrenzwerte an den Berechnungspunkten 1.01, 1.02, 2.01 und 4.01 auch heute schon erreicht bzw. überschritten, bei einer max. Pegelerhöhung von 0,3 dB(A) nach erfolgtem Straßenausbau wird jedoch in keinem Fall eine Pegelerhöhung von mind. 3,0 dB(A) erreicht.

Da sich somit an keinem der betroffenen Gebäude im Ausbaubereich eine Pegelerhöhung von mind. 3 dB(A) einstellen wird, ist der Straßenbaulastträger – wie bereits oben ausgeführt – nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet. Dies war auch deshalb nicht geboten, weil straßenbaubedingt auch keine Überschreitung eines Lärmniveaus von 60/70 dB(A) Tag/Nacht eintreten wird.

Einzelheiten sind aus den beigefügten schalltechnischen Untersuchungsunterlagen zu entnehmen.

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

Bahnlärm

Neben der seitens des Straßenbaulastträgers erstellten schalltechnischen Untersuchung legte die DB Netz AG als Vorhabenträger für die Erneuerung/ Aufweitung der drei planbetroffenen Eisenbahnüberführungsbauwerke schalltechnische Untersuchungen im Hinblick auf befürchtete Lärmbeeinträchtigungen aufgrund einer „wesentlichen Änderung“ der v. g. drei Bauwerke vor.

Da die rechtlichen Kriterien für die Bahnprojekte im Hinblick auf evtl. erforderlich werdende schalltechnische Maßnahmen ebenfalls nach den Bestimmungen der 16. BImSchV zu beurteilen sind, wird diesbezüglich zur Vermeidung von Wiederholungen auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass in den vorliegenden Untersuchungen die bau- und betriebsbedingten Schallimmissionen für die Bauzustände vor und nach Aufweitung der 3 Bauwerke für die schutzbedürftige Nachbarschaft ermittelt und bewertet wurden. Bei den Aufweitungen der drei Bauwerke handelt es sich zwar jeweils um „erhebliche bauliche Eingriffe“, jedoch nicht um „wesentliche Änderungen“ im Sinne der 16. BImSchV.

Durch die Erweiterung der lichten Weite der Eisenbahnüberführungsbauwerke erhöhen sich die Beurteilungspegel innerhalb der Bauabschnitts bis zum Prognosehorizont 2025 bei keinem

der untersuchten Gebäude um mind. 3 dB(A), die max. Pegelerhöhung beträgt vielmehr 0,3 dB(A).

Gesamtlärmsituation aus Straßen- und Schienenverkehrslärm

In Bereichen, in denen keine Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden, kann aus der Summenpegelsituation aus Schienen- und Straßenverkehrslärm im Bereich tangierender oder querender Hauptverkehrswege bei Überschreiten der Schwelle der Eigentumsverletzung, d.h. in der Regel bei Beurteilungspegeln von >70 dB(A) am Tag bzw. >60 dB(A) in der Nacht, grundsätzlich ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen entstehen.

Die Untersuchung der Gesamtlärmsituation zeigt jedoch auf, dass es an keinem Immissionsort zu einer künftigen Erhöhung oberhalb 70 dB(A) am Tag und/ oder 60 dB(A) in der Nacht aus dem Summenpegel aus Straße und Schiene kommt.

Im Gesamtergebnis ist somit festzustellen, dass Schallschutzmaßnahmen projektbedingt nicht geboten sind.

VI.2 Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen

Rechtsgrundlagen und Bewertung der Luftschadstoffbelastung

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

In der Richtlinie und darauf aufbauend der 39. BImSchV wird erstmals auch ein neuer Grenzwert für Feinstaubpartikel PM_{2,5} festgelegt, der ab 01.01.2015 einzuhalten ist. Bei der vorliegenden Planung konnte jedoch auf die Einholung eines Gutachtens zur Ermittlung der Schadstoffbelastung verzichtet werden. Aus den vorstehend unter Kapitel E, Nr. VI.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses dargelegten Gründen ist in Bezug auf die in Trassennähe vorhandene Wohnbebauung auch eine Erhöhung der Luftschadstoffbelastung auszuschließen.

Schließlich wurden von der Planfeststellungsbehörde auch die unterhalb der Grenzwerte liegenden Schadstoffbelastungen berücksichtigt. Diese konnten im Rahmen der Abwägung aller

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

VII. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes

Bei dem Teilausbau der B 48 und der Anlegung eines Geh- und Radweges zwischen Hochspeyer und Fischbach sind die einschlägigen natur- und umweltschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Dabei ergibt sich folgendes Prüfungssystem:

- Die Eingriffsregelung in den §§ 14 – 17 BNatSchG in Verbindung mit den §§ 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 den §§ 20 ff. BNatSchG in Verbindung mit den §§ 11 ff LNatSchG besondere Zulassungsanforderungen vor.
- Sonderregelungen ergeben sich für Vorhaben, die nach den Bestimmungen des Bundes- bzw. des Landesnaturschutzgesetzes (§§ 32 ff. BNatSchG in Verbindung mit § 17 ff. LNatSchG) Auswirkungen auf Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und europäische Vogelschutzgebiete haben können (Habitat- und Vogelgebietschutz – 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 den §§ 22 ff LNatSchG ergeben (Artenschutz).
- Nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung müssen ferner die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden.

1. Eingriffsregelung

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung beinhaltet ein fünfstufiges Prüfungssystem:

- Das gesetzliche Anforderungsprofil in den §§ 14, 15 BNatSchG in Verbindung mit den §§ 6-10 ff LNatSchG bezieht sich auf Eingriffe im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG bzw.

§ 6 LNatSchG in Verbindung mit § 1 Nr. 2 der Landesverordnung über die Bestimmung von Eingriffen in Natur und Landschaft vom 19.12.2006.

- 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 Landesnaturschutzgesetzes ist der Straßenbaulastträger zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (sog. „Vermeidungsgebot“). Dadurch sollen die Schutzgüter Natur und Landschaft so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden. Es ist jedoch offensichtlich, dass ein Projekt wie der Teilausbau der B 48 mit Anlegung eines Geh- und Radweges zwischen Hochspeyer und Fischbach, der Erneuerung von drei Bahnüberführungsbauwerken sowie dem Neubau von Bauwerken über den Fischbach nicht ohne Eingriff in Natur und Landschaft verwirklicht werden kann. Eine vollständige Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft wäre nur unter Verzicht auf das Vorhaben zu erreichen. Dieses kommt jedoch vorliegend nicht in Betracht, da damit die Planzielsetzung, nämlich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit im planbetreffenen Streckenabschnitt durch eine Verbesserung des Straßenzustandes (Teilausbau), verbunden mit einer Verkehrsentflechtung durch die Anlegung eines kombinierten Geh- / Radweges sowie die Erneuerung/ dem Neubau von Bauwerken nicht erreicht werden kann.

Die Vorgaben für die Durchführung von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen sind in § 15 BNatSchG sowie § 7 LNatSchG geregelt. Der Straßenbaulastträger hat diese gesetzlichen Vorgaben eingehalten. Der Vorhabenträger hat streng darauf geachtet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden werden. Mit Blick auf diese Vorgehensweise ist dem sich aus § 15 Abs. 1 BNatSchG ergebenden naturschutzfachlichen Vermeidungsgebot in umfassender Weise Rechnung getragen.

Soweit hiernach mit dem Vorhaben unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden sind, hat der Vorhabenträger im Rahmen seiner hier festgestellten Planung für diese Eingriffe nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben umfassende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die Eingriffe vollständig kompensiert. Detaillierte Ausführungen zu den vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können insbesondere dem „Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan“ und den „Maßnahmenblättern“ entnommen werden. Alle vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept verfolgten Zielsetzungen zu erfüllen. Die dazu in Anspruch genommenen Flächen sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes in jedem Einzelfall auch geeignet, die Wirksamkeit der dort vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde entspricht das planfestgestellte Vorhaben nach Maßgabe der Planunterlagen sowie der im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen in seiner Gesamtheit den Maßgaben der Eingriffsregelung.

Zulassung des Eingriffs

Der mit dem Straßenbauvorhaben einhergehende Eingriff in Natur und Landschaft wird hiermit gemäß §§ 14, 15 und 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6 – 10 LNatSchG im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde zugelassen, die dem Vorhaben unter Beachtung der Auflagenregelungen in Kapitel C, Abschnitt II, mit Schreiben vom 31.03.2020, Az. 42-553-012 B48, zugestimmt hat.

2. Besonders geschützte Landschaftsteile

Die Baumaßnahme befindet sich vollständig innerhalb des nach der Landesverordnung vom 22.01.2007 ausgewiesenen Naturparks „Pfälzerwald“ als deutschem Teil des Biosphärenreservats Pfälzerwald-Nordvogesen in seiner aktuellen Fassung. Nach § 7 Abs. 1 Nummern 4, 9 und 12 der v. g. Verordnung fällt das geplante Bauvorhaben zusammen mit den erforderlichen wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Maßnahmen grundsätzlich unter die dort aufgeführten Verbotstatbestände. Ausnahmegenehmigungen können jedoch von der Oberen Naturschutzbehörde bzw. von der zuständigen Behörde in einem eigenständigen Zulassungsverfahren nach § 7 Abs. 4 der v. g. Verordnung zugelassen werden. Für die vorliegende Planung hat die Obere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 31.03.2020 auf die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde verwiesen. Grundsätzliche Versagungsgründe gegen die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung werden nicht vorgebracht. Soweit mit dem Vorhaben Beeinträchtigungen der Schutzzwecke nach § 4 der v. g. Verordnung einhergehen, werden diese durch die im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Nebenbestimmungen sowie durch die in der Planung enthaltenen naturschutzfachlichen Maßnahmen kompensiert. Des Weiteren hat die Obere Naturschutzbehörde dem Vorhaben zugestimmt.

Der Bundesrepublik Deutschland konnte daher in Kapitel A, Abschnitt VII dieses Planfeststellungsbeschlusses die erforderliche Genehmigung zur Durchführung der vorliegenden Baumaßnahme erteilt werden.

Weitere besonders geschützte Landschaftsteile (wie z. B. Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete) befinden sich im näheren Plangebiet nicht.

3. Gesetzlich geschützte Biotop

Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotop können nur dann zugelassen werden, wenn die hierdurch bedingten Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

Im näheren Umfeld des Bauprojektes, vor allem links der Baustrecke bis in den Bereich der geplanten Kreisverkehrsanlage (Achse 300) und darüber hinaus bis zum Ausbauende von Achse 2 im Bereich des Fischbaches, befinden sich Flächen, die als gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG ausgewiesen sind (siehe die Darstellungen im Bestands- und Konfliktplan, Anlage 19.1, Blatt-Nr. BK 1). Dazu zählen u. a. Großseggenriede (2d), Wälder und Gebüsche trockenwarmer Standorte (3h), Bruch-, Sumpf- und Trockenwälder (4a) sowie offene Felsbildungen (5a). Während in diese Biotopflächen bautechnisch nicht unmittelbar eingegriffen wird, sind jedoch Eingriffe in natürliche/ naturnahe Bereiche des Fischbaches einschließlich seiner Ufer sowie die dazugehörige uferbegleitende natürliche/ naturnahe Vegetation im Bereich des Ausbauendes von Achse 2 (1a) sowie Röhrichte (2c) und seggen- und binsenreiche Nasswiesen/ hochstaudenreiche Feuchtwiesen (2e) im Bereich von ca. Bau-km. 0+330 bis ca. Bau-km. 0+410 der Achse 300 nicht vermeidbar. Zwar kommt es lediglich zu geringfügigen Flächenverlusten/ -inanspruchnahmen, eine vollständige Vermeidung ist jedoch nicht möglich.

Demnach sind die einschlägigen Verbote des § 30 Abs. 2 BNatSchG zu beachten und im Rahmen der rechtlichen Zulassung des Vorhabens zwingend zu würdigen. Da auch nach Einschätzung der Oberen Naturschutzbehörde verbleibende und unvermeidbare Eingriffe in die letztgenannten Biotopflächen mit Schutzmaßnahmen sowie vorrangig einer Ausgleichsmaßnahme (A 4) eine Kompensation im funktionalen Zusammenhang möglich ist, sind auch nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme genehmigung gegeben. So sieht Maßnahme A 4 im Bereich von ca. Bau-km. 0+150 bis ca. Bau-km. 0+330 links der Achse 300 auf einer Fläche von ca. 1.000 qm nach Abschluss der Bauarbeiten als Aufwertungsmaßnahme die Entwicklung einer wechselfeuchten Extensivwiese vor. Um den Feuchtgehalt des Bodenstandortes zu steigern und die Pflanzengemeinschaft wechselfeuchter Standorte sowie die Artengemeinschaft im Talraum zu fördern, ist auf dieser Fläche eine Nutzungsaufgabe bzw. eine Reduzierung der Pflege mit einer ein- bis zweimaligen Mahd im Jahr und einem Abtransport des Mahdgutes erst nach 2 bis 3 Tagen vorgesehen. Somit wird auch eine Fluchtmöglichkeit für Tiere ermöglicht. Darüber hinaus kann mit der Ausweisung von Ausschlussflächen mittels Schutzmaßnahmen (Abgrenzung der Biotop durch einen ortsfesten Bauzaun sowie einem Schutz vorhandener Gehölze) ein ergänzender wirksamer Schutz der vorhandenen Biotopfunktionen erreicht werden.

Für die Eingriffe in nach § 30 Abs. 2 BNatSchG geschützte Biotop erachtet es die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen, die zu einer Vermeidung bzw. Minimierung der Beeinträchtigungen geeignet sind, als sachgerecht, dem Vorhabenträger eine Ausnahme genehmigung gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG zu erteilen (siehe

hierzu Kapitel A, Abschnitt VI dieses Planfeststellungsbeschlusses). Die Eingriffe werden nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen adäquat kompensiert. Durch die festgestellten Maßnahmen können dauerhafte Schäden vermieden bzw. es kann ein Ausgleich geschaffen werden.

4. Artenschutz

Das Bauvorhaben genügt auch den zwingend zu beachtenden Anforderungen des besonderen Artenschutzrechts. Dabei ist nachfolgendes Prüfsystem zu beachten:

Allgemeines

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

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

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

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

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

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

Nach Satz 1 dieser Vorschrift können von den Verboten des § 44 im Einzelfall bei Vorliegen bestimmter Gründe Ausnahmen zugelassen werden. Bei Straßenbauvorhaben kommen hier die Tatbestände der Nummern 4 und 5 in Betracht. Nach Nr. 4 kann eine Ausnahme im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt ausgesprochen werden. Hier ist insbesondere der Ausnahmegrund der „öffentlichen Sicherheit“ von Relevanz. Der Begriff der „öffentlichen Sicherheit“ ist unionsrechtlich auch in Art. 9 Abs. 1 Buchstabe a der EU-Vogelschutzrichtlinie enthalten und bedarf einer weiteren Auslegung. Der im Begriff der öffentlichen Sicherheit angelegte Schutz des Staates ist außer auf bereits vorhandene auch auf in Planung befindliche Einrichtungen zu erstrecken. Deshalb sind geplante Verkehrsinfrastrukturprojekte, die öffentliche Zwecke erfüllen, einer Ausnahme nach Nr. 4 zugänglich. Hierüber hinaus kann gemäß Nr. 5 die Ausnahmeerteilung auch aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art gerechtfertigt sein. Bei beiden Tatbeständen 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 im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt bzw. 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 Straßenbaulastträger hat die möglichen Auswirkungen auf die geschützten Arten unter Berücksichtigung der vorgenannten artenschutzrechtlichen Vorgaben im Rahmen des Fachbeitrages Artenschutz ermittelt und dargestellt.

Die artenschutzrechtliche Situation stellt sich wie folgt dar:

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

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf artenschutzrechtlich relevante Vorkommen der geschützten Arten hat der Vorhabenträger einen Fachbeitrag Artenschutz gemäß den §§ 44 und 45 BNatSchG vorgelegt.

Danach führt das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der nachfolgend aufgeführten drei Vermeidungsmaßnahmen bei keiner im Untersuchungsgebiet vorkommenden Arten des Anhangs IV der FFH-RL und bei keiner europäischen Vogelart nach Art. 1 der VS-RL) zur Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 in Verbindung mit Absatz 5 BNatSchG:

Vart 1: Bauzeitbeschränkung für Räumung der Biotopflächen nur in der Zeit zwischen dem 1. Oktober und Ende Februar des Folgejahres. Eine vorherige Kontrolle möglicher Höhlen-/ Spaltenbäume ist erforderlich.

Vart 2: Vergrämung und Bauzeitenregelung. Ausmähen des Baufeldes und Beseitigen aller aufliegenden Versteckmöglichkeiten vor Beginn der Bautätigkeit (ausschließlich in den Monaten März bis Juni und somit vor der Eiablage). Danach Besiedlungskontrolle durch versierten Fachmann und ggf. Abfangen der Reptilien.

Vart 3: Anbringen von Nisthilfen spätestens zu Baubeginn. Hierzu sind Ersatzquartiere für Halbhöhlenbrüter (Gebirgsstelze) an einem geeigneten Standort (in Abstimmung mit der ÖBB) auszubringen.

Relevante Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL sind weder im noch angrenzend an das Untersuchungsgebiet kartiert worden. Eine diesbezüglich weitergehende Bewertung ist demnach nicht erforderlich.

Das Bauvorhaben ist somit unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten zulässig. Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen an. Die Bewertung wurde auch von der Oberen Naturschutzbehörde geteilt.

Voraussetzung für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Auch wenn man unterstellen würde, dass durch das Bauvorhaben Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 und (soweit relevant) Abs. 2 BNatSchG erfüllt wären, würde die Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer vorsorglichen Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nummern 4 und 5 und S. 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 müssen folgende Voraussetzungen vorliegen:

- *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.*

Um eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zulassen zu können, muss das Vorhaben im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich bzw. aus „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ gerechtfertigt sein. Beide Ausnahmegründe sind bei der vorliegenden Planung gegeben; das Vorhaben ist sowohl im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich (§ 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 4 BNatSchG) als auch aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art (§ 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG) gerechtfertigt.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art sowie auch das Interesse der öffentlichen Sicherheit sind entsprechend den Erläuterungen zur Zulässigkeit in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses gegeben. Der Teilausbau der B 48, verbunden mit der Anlegung eines Geh- und Radweges und der Erneuerung von drei Eisenbahnüberführungsbauwerken sowie einer Bachüberführung ist erforderlich, bewirkt eine Steigerung der Verkehrsqualität sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Die baulichen Maßnahmen tragen somit dem öffentlichen Interesse nach einem leistungsfähigen und sicheren Verkehrsraum Rechnung. Dagegen würden sich die Auswirkungen auf geschützte Tierarten verhältnismäßig gering auswirken und sind demnach zurückzustellen. Im näheren Umfeld des Projektwirkraums finden die planbetroffenen Lebensräume weiträumig ihre Fortsetzung, so dass durch den Projekteingriff keine Lebensraumelemente und –funktionen dauerhaft beseitigt werden.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art sowie ein hinreichendes Interesse der öffentlichen Sicherheit sind gegeben. Zudem trägt auch die Vergrößerung der lichten Höhe und Weite der Eisenbahnüberführungsbauwerke zu einer nachhaltigen Erhöhung der Verkehrsqualität bei.

Die 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, was vorliegend der Fall ist.

Im Fachbeitrag wird belegt, dass aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen Vermeidungsmaßnahmen sichergestellt ist, dass sich bei allen relevanten Arten des Anhangs IV der FFH-RL der aktuelle Erhaltungszustand der Population im Naturraum nicht verschlechtert. Auch hinsichtlich der relevanten europäischen Vogelarten nach Art. 1 der VS-RL sind keine Verschlechterungen des aktuellen Erhaltungszustandes der jeweiligen Population im Naturraum zu erwarten.

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 Eingriffintensität 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.

Die seitens des Vorhabenträgers durchgeführte Prüfung möglicher Alternativtrassen führt zu keinen zumutbaren Alternativen. Da sich der Ausbau an der vorhandenen Trassenführung orientiert, ergibt sich demnach eine Beschränkung der Eingriffe in Natur und Landschaft auf ein Mindestmaß. Im Übrigen ist die sog. „Null-Variante“ (Verzicht auf das Bauvorhaben) keine Alternative, da hierdurch das Planungsziel nach verkehrsgerechtem Ausbau der B 48 mit Anlage eines Geh- und Radweges sowie der Erneuerung vorhandener Brückenbauwerke nicht erreicht werden kann. Nach Gegenüberstellung und Abwägung der untersuchten Varianten wurde auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die unter naturschutz- und artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten verträglichste Variante gewählt.

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 Vorhabenträger vorsorglich eine Ausnahme von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG im Hinblick auf die relevanten FFH- und Vogelarten zu erteilen. Maßgeblich für diese Entscheidung sind die für die Maßnahme sprechenden überwiegenden Gründe des Gemeinwohls bzw. der öffentlichen Sicherheit und die demgegenüber vergleichsweise geringfügigen Beeinträchtigungen unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes, das Fehlen zumutba-

rer 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 oder auch alle 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 hohen 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.

5. Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)

Im Planungsbereich bzw. im näheren Umfeld der Baumaßnahme befinden sich keine FFH- und/ oder Vogelschutzgebiete, so dass aus habitatschutzrechtlichen Gründen keine Bedenken gegen die Zulässigkeit des Bauvorhabens bestehen.

6. Umweltverträglichkeitsprüfung

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

6.1 Darstellung der Rechtsgrundlagen

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

über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) vom 22. Dezember 2015 (GVBl. 2015, S. 516) in ihrer jeweils gültigen Fassung. Das UVPG und das LUVPG enthalten - für ihren jeweiligen Anwendungsbereich - die maßgeblichen Bestimmungen für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung bei den von ihnen erfassten Straßenbauvorhaben. Das LUVPG verweist für seinen Anwendungsbereich im Wesentlichen auf die Bestimmungen des UVPG.

6.2 Feststellung der ordnungsgemäßen Anwendung der UVP-Bestimmungen

Bei der vorliegenden Straßenplanung für den Teilausbau der B 48 sowie die Anlegung eines Geh- und Radweges zwischen Hochspeyer und Fischbach, verbunden mit der Erneuerung von 3 Eisenbahnüberführungsbauwerken 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.

6.3 Bestehen einer UVP-Pflicht

Das verfahrensgegenständliche Bauprojekt betrifft den Ausbau einer Bundesstraße. Die Planung sieht den Teilausbau der B 48 sowie die Anlegung eines Geh- und Radweges zwischen Hochspeyer und Fischbach vor. Neben den straßenbaulichen Maßnahmen sind die Erneuerung von 3 Eisenbahnüberführungsbauwerken sowie erforderliche wasserwirtschaftliche und naturschutzfachliche Maßnahmen vorgesehen.

Das Vorhaben unterliegt den Bestimmungen des UVPG. Für das planfestzustellende Bauvorhaben wäre nach § 9 UVPG in Verbindung mit Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG grundsätzlich die Vornahme einer „Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles“ erforderlich gewesen. Im Sinne von § 9 Abs. 4 UVPG in Verbindung mit § 7 Abs. 3 UVPG hat der Vorhabenträger jedoch auf die Erstellung einer Vorprüfung verzichtet. Das Vorhaben liegt innerhalb des Naturparks „Pfälzerwald“, tangiert nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen und verursacht Lärmimmissionen auf benachbarte Bebauung. Aufgrund dessen konnte der Vorhabenträger erhebliche Auswirkungen auf Schutzgüter im Sinne des UVPG nicht ausschließen und hat entschieden, auf eine „Vorprüfung des Einzelfalles“ zu verzichten und das Anhörungsverfahren einer freiwilligen UVP zu unterziehen.

Somit ist für das Vorhaben eine UVP nach näherer Maßgabe der Bestimmungen des UVPG durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A, Abschnitt V dieses Planfeststellungsbeschlusses die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens festgestellt.

6.4 Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

6.4.1 Allgemeines zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die UVP gemäß § 4 UVPG 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 UVP 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 UVP in ihre Erwägungen einbezieht. Das Umweltverträglichkeitsprüfungsrecht nötigt nicht dazu, den räumlichen Umfang der Prüfung in der Planfeststellung weiter auszudehnen als er vom materiellen Planungsrecht gefordert wird. Die UVP umfasst - zusammenfassend ausgedrückt - die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG 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 allgemeinverständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts umfasst, der im Zulassungsverfahren eingegangenen 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 UVPG zu bewerten. Diese Bewertung ist zu begründen und bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen (§ 25 UVPG). Die 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 gemäß § 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 gemäß § 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 in Verbindung mit Anlage 4 UVPG genannten Mindestangaben enthalten.

Der UVP-Bericht muss gem. § 16 Abs. 5 Satz 2 UVPG die Angaben enthalten, die der Vorhabenträger mit zumutbarem Aufwand ermitteln kann. Die Angaben müssen nach § 16 Abs. 5 S. 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 S. 1 und Abs. 5 bis 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.

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 den §§ 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 gemäß den §§ 26 ff UVPG.

6.4.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Diesen rechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bei der hier festgestellten Straßenplanung Rechnung getragen. Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des UVPG auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen dargestellt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden identifiziert, beschrieben und entsprechend bewertet. Die maßgeblichen Erkenntnisse wurden in einem UVP-Bericht nach § 16 UVPG i.V.m. der Anlage 4 des UVPG dargelegt (siehe Unterlage 19.4). Die Unterlagen des Vorhabenträgers entsprachen den Anforderungen des § 16 UVPG, insbesondere ist eine allgemeinverständliche Zusammenfassung des UVP-Berichts in der Unterlage enthalten. Die verfahrensrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls eingehalten worden (Siehe auch Kapitel E III). Die Anhörungsbehörde hat den nach § 16 UVPG erforderlichen UVP-Bericht den nach § 17 UVPG zu beteiligenden Behörden (Träger öffentlicher Belange) zugeleitet und diese um Stellungnahme gebeten. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat gemäß § 18 UVPG den Vorschriften des § 73 Abs. 3 S. 1 und Abs. 5-7 VwVfG entsprochen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 18 ff UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens in Gestalt der Planoffenlage und der hierbei eröffneten Möglichkeit zur Äußerung. Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Planauslegung) enthielt die in § 19 UVPG verlangten Informationen; die Offenlage der in §§ 16 und 19 UVPG genannten Unterlagen ist erfolgt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG bewertet. Diese Bewertung wird bei der vorliegenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt (§ 25 UVPG). Da im Anhörungsverfahren keine wesentlichen neuen umweltrelevanten Gesichtspunkte vorgebracht bzw. erkennbar geworden sind, haben sich an der Einschätzung zur Umweltverträglichkeit der Maßnahme auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens keine grundlegenden Änderungen ergeben. Somit kann bezüglich der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG sowie der abschließenden Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde maßgeblich auf den Erkenntnissen der vorausgegangenen Zusammenfassung nach § 16 UVPG sowie auf dem sonstigen Akteninhalt mit UVP-Bezug Bezug genommen werden. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sind in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen und wurden gemäß § 25 UVPG bei der Planfeststellungsentscheidung in dem rechtlich gebotenen Umfang berücksichtigt. Die Zulassungsentscheidung umfasst auch noch die erforderlichen weiteren Angaben gem. § 26 ff UVPG. Die Zulassung des Vorhabens begegnet daher auch unter uvp-rechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen

Die Einwendungen und Forderungen der in Kapitel D aufgeführten Beteiligten konnten zum Teil durch die erklärende Stellungnahme der Straßenbaudienststelle im Rahmen des Anhö-

rungsverfahrens ohne über den Plan hinausgehende Regelungen ausgeräumt werden. Teilweise ist den Einwendungen und Forderungen auch durch die Festlegungen in den festgestellten Unterlagen sowie durch die Aufnahme entsprechender Verpflichtungen in den Kapiteln B und C dieses Beschlusses Rechnung getragen worden, so dass sie als ausgeräumt und erledigt angesehen werden.

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

Träger öffentlicher Belange

Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Obere Naturschutzbehörde

Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd hat sich im vorliegenden Verfahren mit einer Stellungnahme geäußert; den vorgetragenen Forderungen konnte durch die Aufnahme entsprechender Auflagenregelungen in Kapitel C, Abschnitt II dieses Beschlusses entsprochen werden.

Im Hinblick auf die von der Oberen Naturschutzbehörde erbetenen Überprüfung einer möglichen Flächenreduzierung der Maßnahmenfläche A 4, beispielsweise durch eine Reduzierung des Grünstreifens im Bereich von ca. Bau-km. 0+260 bis ca. Bau-km. 0+460 der Achse 300, hat der Vorhabenträger - für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar - erwidert, dass er bereits entgegen einschlägiger Richtlinien (RAL 2021, Tabelle 7) eine Verringerung des dort geforderten Mindestradius vorgenommen habe, um den Eingriff in die schützenswerten Talflächen zu minimieren. Eine weitere Reduzierung oder ein Verzicht auf die Verschwenkung ist unter Sicherheitsaspekten nicht mehr vertretbar.

Da die Obere Naturschutzbehörde in ihre E-Mail vom 26.11.2021, ohne Az., zu einem Verzicht auf die Durchführung eines Erörterungstermins, die vom Vorhabenträger geforderten zusätzlichen Ausführungen zu weitergehenden Minimierungsmöglichkeiten (Eingriffe in Talbereiche), ohne weitere Stellungnahme zur Kenntnis genommen hat, geht die Planfeststellungsbehörde abschließend davon aus, dass die Forderung durch die Erwidern des LBM Kaiserslautern ihre Erledigung gefunden hat und insofern kein gesonderter Regelungsbedarf mehr besteht. Sollte dies nicht der Fall sein, so sind die Forderungen unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung zurückzuweisen.

Zentralstelle der Forstverwaltung Rheinland-Pfalz

Auch die Zentralstelle der Forstverwaltung hat im Planfeststellungsverfahren eine Stellungnahme abgegeben, wobei der von der Zentralstelle der Forstverwaltung geforderte forstrechtliche Ausgleich und die damit verbundene Notwendigkeit zum Abschluss einer Vereinbarung als entsprechende Bedingung in Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 9 aufgenommen wurde.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass aufgrund der Erwidernng des Vorhabenträgers und der von der Planfeststellungsbehörde aufgenommen Nebenbestimmungen in Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 9 in Bezug auf die Stellungnahme der Zentralstelle der Forstverwaltung alle noch offenen Fragen entsprechend geklärt und erläutert werden konnten.

Abschließend stellt die Planfeststellungsbehörde hiernach fest, dass das vorliegende Ausbauprojekt mit den forstwirtschaftlichen Vorgaben in Einklang steht und damit auch in forstwirtschaftlicher Hinsicht zulässig ist.

Deutsche Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien hat im Anhörungsverfahren eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben, der durch die Aufnahme entsprechender Auflagenregelungen in Kapitel C, Abschnitt V, Nr. 8 dieses Beschlusses Rechnung getragen werden konnte.

Insoweit von der DB AG angeregt wird, die für den Geh- und Radweg benötigten Flächen von der DB zu erwerben und nicht dinglich zu sichern, stellt die Planfeststellungsbehörde ergänzend fest, dass die straßenrechtliche Widmung des Geh- und Radweges als Bestandteil der zugehörigen klassifizierten Straße immer dazu führt, dass der Weg in die Straßenbaulast des Straßenbaulastträgers der klassifizierten Straße fällt. Insoweit folgt das Eigentum an der „Straße“ immer der Straßenbaulast. Dies bedeutet, dass die Flächen, auf denen der Geh- und Radweg gebaut wird, immer in das Eigentum des Straßenbaulastträgers der klassifizierten Straße überzugehen hat. Daher sollten alle Flächen, auf denen der Geh- und Radweg liegen soll und dazugehörige Bestandteile (z.B Böschungen), durch den „Straßenbaulastträger Straße“ erworben werden.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass nach Abschluss der Baumaßnahme und erfolgter Schlussvermessung die für die Herstellung des Geh- und Radweges benötigten Flächen vom LBM Kaiserslautern erworben werden.

Rein vorsorglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass über bürgerlich-rechtliche Ansprüche (Entschädigungsforderungen) im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden kann, da hier entsprechend den straßengesetzlichen Vorschriften nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden (siehe auch Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses). Die Regelung von Entschädigungsfragen erfolgt gesondert durch die Straßenbaudienststellen (oder - falls keine Einigung erzielt werden kann – im Entschädigungsfeststellungsverfahren).

Abschließend geht die Planfeststellungsbehörde daher von einer Erledigung der geltend gemachten Punkte im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren aus. Sollte dies nicht der Fall sein, so müssen eventuell noch verbliebene Forderungen im Rahmen der Abwägung aller Belange durch die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung der Planung zurücktreten und werden zurückgewiesen.

Kreisverwaltung Kaiserslautern

Die Kreisverwaltung Kaiserslautern hat zu dem Vorhaben ebenfalls eine Stellungnahme im Zuge des Anhörungsverfahrens abgegeben. Die Untere Landesplanungsbehörde hat das Vorhaben ausdrücklich begrüßt.

Die Untere Wasserbehörde hat ihr erforderliches Einvernehmen im Hinblick auf die Gewässerbenutzung bzw. die Anlage an Gewässern von der Zustimmung der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd abhängig gemacht. Da die Obere Wasserbehörde, unter Berücksichtigung der in Kapitel C, Abschnitt III dieses Planfeststellungsbeschlusses auferlegten Nebenbestimmungen, das Wasserrechtliche Einvernehmen erteilt hat (siehe Schreiben der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd vom 03.06.2020, Az.: 32-2-03.00.15), geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Stellungnahme der Kreisverwaltung Kaiserslautern damit ihre Erledigung gefunden hat.

Insoweit angeregt wurde, die Inanspruchnahme der Talaue zwischen ca. Bau-Km 0+360 und 0+400 durch einen Verzicht auf die dort vorgesehene Verschwenkung weiter zu minimieren, verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die hierzu erfolgten Aussagen zu dieser Thematik bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Obere Naturschutzbehörde.

Abschließend geht die Planfeststellungsbehörde daher von einer Erledigung der geltend gemachten Punkte im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren aus. Sollte dies nicht der Fall sein, so müssen eventuell noch verbliebene Forderungen im Rahmen der Abwägung aller Belange durch die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung der Planung zurücktreten und werden zurückgewiesen.

Privatbetroffene

Die erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Die Einwender/innen werden über die ihnen zugeteilte Nummer, unter der ihr Vorbringen behandelt wird, mit der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses schriftlich benachrichtigt.

Einwender/in Nr. 1:

Einwender/in Nr. 1 ist durch die Planung ausweislich der offengelegten und ergänzend vorgelegten Deckblätter grundstücksmäßig in der Gemarkung Hochspeyer wie folgt betroffen:

Flurstück	Größe	Zu erwerbend	Vorübergehende Inanspruchnahme
2169/2	120 qm	56 qm	64 qm
2167/14	4.081 qm	610 qm	2.429 qm
2167/15	334 qm	235 qm	99 qm

Diese Inanspruchnahme der Grundstücke lehnt Einwender/in Nr. 1 ab, da nicht zu erkennen sei wie sich die vorgesehene Inanspruchnahme konkret darstellen und zudem auf die Nutzung des Anwesens durch einen Pächter auswirken würde. Es wird befürchtet, dass durch eine mögliche eingeschränkte Nutzung für den Pächter, dieser die Pacht mindern oder sogar den Pachtvertrag kündigen würde, was zu wirtschaftlichen Nachteilen für Einwender/in Nr. 1 führen könnte.

In seiner Erwiderung auf diesen Einwand hat der Straßenbaulastträger – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar - erläutert, dass der gewerbliche Pächter in diesem Bereich, auch während der Bauphase, seinen Betrieb weiterführen kann. Durch die Baustelle bedingte Einschränkungen werden während dieser Zeit nicht vollständig vermieden werden können. Jedoch versichert der LBM Kaiserslautern, dass er sich diesbezüglich während der Bauphase mit den Betroffenen abstimmen werde, um mögliche Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren (siehe hierzu Auflagenregelung Nr.10 in Kapitel C, Abschnitt V dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Ungeachtet dessen erachtet die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabenträger verfolgte Planungskonzeption namentlich auch im Hinblick auf die Inanspruchnahme der Flächen für die Nutzung als Baustraße bzw. zur Lagerung und zur Errichtung eines Bauwerkes durch die Deutsche Bahn AG, auch unter Berücksichtigung der damit verbundenen notwendigen Grundstücksinanspruchnahmen, für sachgerecht und ermessensfehlerfrei. Die Inanspruchnahme der Grundstücke ist daher unumgänglich. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange sind als vorrangig zu bewerten und die insoweit notwendigen Grundstücksinanspruchnahmen sind demgegenüber zumutbar und hinzunehmen. Selbstverständlich hat der Vorhabenträger hierfür nach Maßgabe der geltenden gesetzlichen Bestimmungen eine entsprechende Entschädigung zu leisten. Die Regelung der Entschädigungsfragen ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses (vergl. Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung zu ersehen ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss mit seiner enteignenden Vorwirkung für die Inanspruchnahme der Grundstücke mit dem vorstehend aufgeführten Umfang den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Die Stellungnahme des Straßenbaulastträgers zu den vorgetragenen Einwänden wurde Einwender/in Nr. 1 zusammen mit dem Schreiben vom 18. November 2021 zum beabsichtigten Verzicht auf einen Erörterungstermin übersandt. Mit E-Mail vom 03.12.2021 des den/die Einwender/in Nr. 1 vertretenden Rechtsanwaltes wurde daraufhin gebeten ein Entschädigungsfestsetzungsverfahren bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd zur Beweissicherung einzuleiten. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweist die Planfeststellungsbehörde im Zusammenhang von Entschädigungsfragen auf die vorstehenden Aussagen. Ergänzend weist sie zudem darauf hin, dass sich derzeit nicht abschätzen lässt, ob es überhaupt eines Entschädigungsfeststellungsverfahrens bedarf. Eine Einleitung eines derartigen Verfahrens

kommt nur dann zum Tragen, wenn sich Vorhabenträger und Grundstückseigentümer hinsichtlich der Inanspruchnahme (dazu zählt u.a. auch die vorübergehende Inanspruchnahme) und der hierfür zu leistenden Entschädigung nicht einig werden. Eine rein vorsorgliche Einleitung eines derartigen Verfahrens ist auch vom Gesetzgeber nicht vorgesehen.

Abschließend geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass keine entscheidungserheblichen Einwände mehr vorliegen. Sollte dies – wider Erwarten - nicht der Fall sein müssten diese unter Hinweis auf die vorgenannten Erläuterungen und die Ausführungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses zurückgewiesen werden.

Einwender/in Nr. 2:

Ausweislich der offengelegten und ergänzend vorgelegten Deckblätter ist Einwender/in Nr. 2 durch die Planung grundstücksmäßig nicht unmittelbar betroffen. Im Grundbuch eingetragen ist jedoch für die drei planbetroffenen Flurstücke (siehe Auflistung bei Einwender/in Nr. 1) ein Nießbrauchrecht.

Einwender/in Nr. 2 lehnt die Inanspruchnahme der Flächen ab, da befürchtet wird, dass nach Fertigstellung der Baumaßnahme eine gelegentliche Zufahrt mit Sattelschleppern auf diese Grundstücke nicht mehr möglich sei. Weiterhin müsse gewährleistet bleiben, dass ein auf diesen Flächen ansässiger gewerblicher Mieter weiterhin seinen Betrieb ausüben kann. Schließlich sei zu befürchten, dass es durch den Baustellenverkehr zu massiven Beeinträchtigungen der Wohnqualität eines privaten Mieters kommen könnte. Entsprechende wirtschaftliche Nachteile für Einwender/in Nr. 2 wären zu entschädigen.

In seiner Erwiderung auf diese Einwendungen hat der LBM Kaiserslautern dargelegt, dass er - vor dem Hintergrund einer gelegentlichen Zufahrt auf die Grundstücke mit Sattelschleppern - die Ausgestaltung des Kreisverkehrs dergestalt zusichere, dass eine Erreichbarkeit des Grundstückes auch für den Schwerlastverkehr sichergestellt werde. Eine entsprechende Beachtung im Rahmen der Ausführungsplanung, mittels eines überfahrbaren Flachbordes in diesem Bereich, hat der Straßenbaulastträger zugesichert (vergl. Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel C, Abschnitt V dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Weiterhin hat der Vorhabenträger erklärt, dass er zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Mieters den Baustellenverkehr so leiten werde, dass es weder zu Beeinträchtigungen für das Gebäude, noch für den Mieter kommen werde (vergl. Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel C, Abschnitt V dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Ergänzend hat der LBM Kaiserslautern in seiner Erwiderung zugesichert, dass der gewerbliche Pächter in diesem Bereich, auch während der Bauphase, seinen Betrieb weiterführen kann. Durch die Baustelle bedingte Einschränkungen werden während dieser Zeit nicht vollständig vermieden werden können. Jedoch versichert der LBM Kaiserslautern, dass er sich diesbezüglich während der Bauphase mit den Betroffenen abstimmen werde, um mögliche Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren (siehe hierzu auch Auflagenregelung Nr. 10 in Kapitel C, Abschnitt V dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Ungeachtet dessen erachtet die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabenträger verfolgte Planungskonzeption namentlich auch im Hinblick auf die Inanspruchnahme der Flächen für die Nutzung als Baustraße bzw. zur Lagerung und zur Errichtung eines Bauwerkes durch die Deutsche Bahn AG, auch unter Berücksichtigung der damit verbundenen notwendigen Grundstücksinanspruchnahmen, für sachgerecht und ermessensfehlerfrei. Die Inanspruchnahme der Grundstücke ist daher unumgänglich. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange sind als vorrangig zu bewerten und die insoweit notwendigen Grundstücksinanspruchnahmen sind demgegenüber zumutbar und hinzunehmen. Selbstverständlich hat der Vorhabenträger hierfür nach Maßgabe der geltenden gesetzlichen Bestimmungen eine entsprechende Entschädigung zu leisten. Die Regelung der Entschädigungsfragen ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses (vergl. Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung zu ersehen ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss mit seiner enteignenden Vorwirkung für die Inanspruchnahme der Grundstücke mit dem vorstehend aufgeführten Umfang den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Rein vorsorglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass Vorteile, die Einwender/in Nr. 2 aus der derzeit günstigen Verkehrslage (direkt an der Hauptstraße, unmittelbare Nähe zur Autobahn) zieht, nicht entschädigt werden können. Rechtlicher Hintergrund dieser Beurteilung ist die Zulässigkeit eines staatlichen Eingriffs in den nach Art. 14 GG geschützten eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb.

Danach genießt ein Gewerbetreibender – Gleiches muss für den auf Einkommenserzielung ausgerichteten Vermieter gelten - einen Schutz nur insoweit, als er Inhaber einer Rechtsstellung ist, d.h. soweit er gegen Beeinträchtigungen seines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes rechtlich abgesichert ist. Bloße objektiv-rechtlich nicht geschützte Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen und Chancen fallen nicht darunter; auch tatsächliche Gegebenheiten, wie die bestehenden Geschäftsverbindungen, der erworbene Kundenstamm oder eine bestimmte Marktstellung sind nicht grundrechtlich geschützt (vgl. BVerfG, Beschluss vom 04.10.1991, 1 BvR 314/90, NJW 1992, 1878). Dies gilt auch für die Erwartung, dass eine vorhandene günstige Lage aufrechterhalten wird.

Konkret auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren bezogen ist diesbezüglich festzuhalten, dass von Einwender/in Nr. 2 keine konkret geschützten Rechtspositionen genannt wurden, in welche durch das Straßenbauvorhaben unmittelbar eingegriffen würde. Vielmehr wurden insoweit mittelbare Folgewirkungen unterstellt, die spekulativ vorgetragen und nicht mit Fakten oder anderen Nachweisen untermauert wurden.

Auf Vorteile, die aus einer derzeit günstigen Situation gezogen werden, besteht kein Anspruch. Dennoch ist sich die Planfeststellungsbehörde den mit dem Vorhaben möglicherweise einher-

gehenden Auswirkungen für Einwender/in Nr. 2 bewusst. In der Abwägung aller planungsrelevanten Belange sind diese Auswirkungen jedoch von dem Betroffenen hinzunehmen. Eine Änderung oder gar ein Verzicht auf die Planung ist dadurch nicht gerechtfertigt.

Abschließend geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass keine entscheidungserheblichen Einwände mehr vorliegen. Sollte dies – wider Erwarten - nicht der Fall sein müssten diese unter Hinweis auf die vorgenannten Erläuterungen und die Ausführungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses zurückgewiesen werden.

Einwender/in Nr.3:

Einwender/in Nr. 3 ist als Pächter/in der im Eigentum von Einwender/in Nr. 4 stehenden Grundstücksflächen betroffen und sieht sich aufgrund der Ausbaumaßnahme in seiner/ihrer betrieblichen Existenz bedroht. Zur Abwendung dieser Existenzgefährdung wird die Bereitstellung von Ersatzgelände und die Übernahme der damit verbundenen Kosten gefordert.

Der Vorhabenträger hat unter Berücksichtigung der Einwendungen sowie der gutachtlichen Stellungnahme eines Sachverständigen zur Abwendung einer Existenzgefährdung eine Entschädigungsvereinbarung mit Einwender/in Nr. 3 abgeschlossen, da die Möglichkeit geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen, um die Gefährdung oder Vernichtung des Betriebs zu vermeiden, nicht bestand.

Diese Vereinbarung zwischen dem/der Einwender/in und dem Vorhabenträger wurde vom/von Einwender/in Nr. 3 am 12.10.2021 unterzeichnet. Damit nimmt der/die Einwender/in seine/ihre mit Schreiben vom 12.03.2020 erhobenen Einwendungen zurück, so dass nunmehr kein entscheidungserheblicher Einwand mehr vorliegt.

Einwender/in Nr. 4:

Einwender/in Nr. 4 ist als Eigentümer/in der Grundstücke Gemarkung Hochspeyer, Flurstücknummern 553/8, 552/3 und 553/10 betroffen und lehnt die vorgesehene Inanspruchnahme seiner/ihrer Grundstücke für die Ausbaumaßnahme ab. Dies wird insbesondere damit begründet, dass sich auf diesen Flächen ein Gewerbebetrieb befindet, dessen Verlagerung (wenn überhaupt möglich) zu erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen von Einwender/in Nr. 4 führen würde, die entsprechend durch den Vorhabenträger auszugleichen wären.

Da die Grundstücksflächen für die Baustelleneinrichtung der Ausbaumaßnahme zwingend erforderlich sind hat der Vorhabenträger eine Entschädigungsvereinbarung mit Einwender/in Nr. 4 abgeschlossen, um die durch das Vorhaben bedingten wirtschaftlichen Nachteile auszugleichen.

Diese Vereinbarung zwischen dem/der Einwender/in und dem Vorhabenträger wurde vom/von Einwender/in Nr. 4 am 31.08.2021 unterzeichnet. Damit nimmt der/die Einwender/in seine/ihre mit Schreiben vom 12.03.2020 erhobenen Einwendungen zurück, so dass nunmehr kein entscheidungserheblicher Einwand mehr vorliegt.

Einwender/in Nr. 5 und 6:

Ausweislich des ausgelegten Grunderwerbsverzeichnisses sind Einwender/in Nr. 5 und Nr. 6 grundstücksmäßig durch das Ausbauvorhaben nicht unmittelbar betroffen.

In einem gleichlautenden Einwand erklären beide, dass sie Eigentümer, der direkt an den neu herzustellenden Geh- und Radweg grenzenden Grundstücke wären (Gemarkung Fischbach, Flurstücke 566/2, 566/3 und 567). Bisher habe man zu diesen Grundstücken eine direkte Zufahrtsmöglichkeit von der B 48 gehabt, um auf diesen Flächen Pflegemaßnahmen vorzunehmen. Es müsse auch nach Abschluss der Ausbaumaßnahme gewährleistet bleiben, dass auf diese Flächen zwecks Pflegemaßnahmen zugefahren werden könne.

In seiner Erwiderung auf diesen Einwand hat der Vorhabenträger erklärt, dass er im Rahmen der Bauausführung durch geeignete Maßnahmen sicherstellen werde, dass die maßgeblichen Grundstücke von Einwender/in Nr. 5 und Nr. 6 für die Durchführung von Pflegemaßnahmen auch zukünftig angefahren werden können.

In Kenntnis dieser Erwiderung, die den Einwendern bei der Ankündigung des beabsichtigten Absehens von der Durchführung eines Erörterungstermins (Schreiben vom 18.11.2021, Az.: 02.2-1907-PF/39) übersandt wurde, führten die Einwender mit Schreiben vom 22.11.2021 aus, dass sich mit dieser Stellungnahme ihr Einwand erledigt habe.

Einwender/in Nr. 7:

Einwender/in Nr. 7 ist ausweislich der offengelegten Planunterlagen nicht unmittelbar durch das Ausbauvorhaben betroffen. Gleichwohl wurden umfangreiche Einwendungen zu dem Projekt vorgetragen.

So befürchtet der/die Einwender/in, dass mit dem Planfeststellungsbeschluss eine Benutzungspflicht für den Radweg angeordnet werden würde. Hierzu merkt die Planfeststellungsbehörde an, dass der Vorhabenträger in seiner Ausbauplanung eine Regelung zur Benutzungspflicht nicht vorgesehen bzw. beantragt hat. Aus diesem Grunde sind derartige Anordnungen auch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Vielmehr würde dies in einem gesonderten Verfahren im Anschluss an dieses Planfeststellungsverfahren durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde geprüft und dann ggfs. einer abschließenden Regelung zugeführt werden.

Soweit eine fehlende Querungshilfe bei Fischbach bemängelt wird, hat der Vorhabenträger nachvollziehbar erläutert, dass eine Weiterführung des Rad- und Gehweges in der Ortslage von Fischbach bereits konzeptionell vorgesehen sei, so dass die Notwendigkeit einer Querungshilfe in diesem Bereich nicht zwingend gegeben sei. Zudem ist in der aktuellen Planung ca. 65 Meter südlich vom Ausbaubeginn eine Querungshilfe vorgesehen, die zur sicheren Überquerung der Fahrbahn genutzt werden könnte.

Weiterhin wird durch Einwender/in Nr. 7 befürchtet, dass die Ortstafel von Fischbach durch die Baumaßnahme verlegt werden würde, mit der Konsequenz, dass der Radverkehr innerorts

linksseitig geführt werde, was nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung „zwingend zu unterlassen sei“. Hierzu hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung auf den Einwand, zutreffender Weise dargelegt, dass nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung nicht zwingend zu unterlassen sei. Vielmehr wird in der Verwaltungsvorschrift formuliert, dass diese „grundsätzlich“ nicht angeordnet werden soll. Die ERA 2010 räumt aber die Möglichkeit für die Führung des Radverkehrs auf Zweirichtungsradwegen innerorts in begründeten Ausnahmefällen ein. Diesbezüglich verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen in der ERA 2010, Kapitel 3.5. Ergänzend ist festzustellen, dass eine Versetzung des Zeichens 310 StVO (Ortstafel) einer verkehrsbehördlichen Anordnung bedarf, die der Vorhabenträger aber in der vorliegenden Planung nicht vorgesehen bzw. beantragt hat. Aus diesem Grunde ist eine derartige Anordnung auch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Desweiteren wird kritisiert, dass in der Planung in mehreren Abschnitten ein Sicherheitstrennstreifen in ausreichender Breite zwischen Fahrbahn und Rad- und Gehweg fehlen würde. Zudem befürchtet der/die Einwender/in „Blendwirkungen“ und Gefährdungen durch „Luftverwirbelungen“, die linksseitig Radfahrende gefährden würden. Der LBM Kaiserslautern hat hierzu in seiner Erwiderung – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar – erläutert, dass die ERA 2010 die Möglichkeit eröffne den Sicherheitstrennstreifen auf 0,75 m zu reduzieren, wenn eine bauliche Trennung mittels Hochbord vorgesehen werde. Hinsichtlich einer möglichen „Blendwirkung“ stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass dies durch entgegenkommende Fahrzeuge zwar nicht auszuschließen ist, hierauf aber durchaus rechtzeitig durch entsprechende Geschwindigkeitsminimierung reagiert werden kann. Auch bei einer Nutzung der Fahrbahn ist eine Blendwirkung durch den Gegenverkehr nicht auszuschließen. Dem Sicherheitsaspekt bei der Nutzung des Radweges ist gegenüber einer möglichen stärkeren Blendwirkung entgegenkommender Fahrzeuge (worauf entsprechend reagiert werden kann) Vorrang einzuräumen.

Soweit in der Führung des Radverkehrs „um den Kreisverkehr herum“ und der „Benachteiligung in Sachen Vorfahrt“ eine Diskriminierung von Radfahrern gesehen wird, hat der LBM Kaiserslautern in seiner Erwiderung ausgeführt, dass bei einer Beschilderung im Kreisverkehr mit der Zeichenkombination 205 („Vorfahrt gewähren“) / 215 („Kreisverkehr“), Radfahrern auf Radwegen, die den Kreisverkehr unmittelbar umgeben, Vorrang vor einfahrenden Fahrzeugen eingeräumt wird. Eine Diskriminierung der Radfahrer kann daher nicht gesehen werden.

Der Behauptung, dass die Radwegeführung erhebliches Konfliktpotential habe, hat der Vorhabenträger – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar – erwidert, dass durch die fahrbahnahe Führung des Radweges, insbesondere auch im Bereich der Zufahrten, gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern hergestellt werden. Somit ist die Führung des Radweges im Bereich der Kreisverkehrsanlage übersichtlich und für alle Verkehrsteilnehmer gut erkennbar.

Soweit der/die Einwender/in bei der Führung des Radweges fehlende Stetigkeit ausgemacht haben will, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Erwiderung des Vorhabenträgers,

der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt und zu eigen macht. Darin wird auf den in Vorbereitung befindlichen Teilausbau der B 48 in der OD Hochspeyer hingewiesen. Vorgesehen ist dort eine Führung des Radweges auf der Südseite in die Ortslage von Hochspeyer und von dort eine Weiterführung als Zweirichtungsradweg bis zur Bahnhofstraße. Von einer fehlenden Stetigkeit kann somit nicht ausgegangen werden. Die Anregung, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit anzuordnen, kann im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht aufgegriffen werden, da seitens des Vorhabenträgers eine solche Anordnung in der Ausbauplanung nicht vorgesehen ist bzw. beantragt wurde. Dies bleibt einem gesonderten Verfahren im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

Zur Vermeidung von Wiederholungen verweist die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Forderung nach einer Querungshilfe am Ortseingang von Hochspeyer auf Ausführungen zur vorgesehenen Fortführung des Geh- und Radweges in Hochspeyer.

Die vom/von Einwender/in Nr. 7 bemängelte Einschränkung des Eisenbahnverkehrs im Zuge der Baumaßnahme erfolgt in enger Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger mit der DB, insbesondere hinsichtlich Bauzeiten und Streckensperrungen. Alle Beteiligten werden bemüht sein, die Zeiträume der Gleissperrungen und die damit einhergehenden Beeinträchtigungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten.

Der/die Einwender/in ist der Auffassung, dass eine alternative Führung des Radweges über einen bereits vorhandenen Wirtschaftsweg in Frage käme. Hierzu hat LBM Kaiserslautern zutreffend darauf hingewiesen, dass es zwischen landwirtschaftlichen Verkehr und dem Radverkehr bei gemeinsamer Nutzung des Verkehrsweges häufig zu Konflikten kommt, die in der vorliegenden Planung vermieden werden. Eingeschränkt wird die Nutzung derartiger Wege durch mangelnde Beleuchtung und die daraus resultierende unzureichende soziale Kontrolle. Zudem wäre bei der vorgeschlagenen Variante eine Anbindung des Radweges entlang der B 48 in Richtung Frankenstein und somit des „Neustadter Tales“ nicht vorgesehen. Daher stellt die hier festgestellte Planung die sinnvollere und ausgewogenere Planung dar.

Insoweit gefordert wird, den Straßenkörper zu verbreitern und jeweils einen mindestens 1,5 m breiten Seitenstreifen zu markieren, auf dem der Radverkehr dann geführt werden kann, hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung dargelegt, dass er aus Sicherheitsaspekten an der vorliegenden Planung festhalten will. Die Planfeststellungsbehörde merkt zusätzlich an, dass bezüglich der Führung des Radverkehrs auf Außerortsstraßen besondere Anforderungen an die Planung geknüpft sind, da eine große Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Verkehrsteilnehmern (Rad und Pkw, aber auch Rad und Fußgänger) herrscht. Da Seitenstreifen außerorts oft unerlaubterweise von Lkw mitbenutzt werden, stellen sie somit auch keine dauerhafte Lösung dar. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde können diese Radwegführungen keinen, aus Sicherheitsgründen von der Fahrbahn getrennten Radweg ersetzen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die vom Vorhabenträger verfolgte Planungskonzeption namentlich auch im Hinblick auf die Anlegung eines Rad- und Gehweges sowie dessen Trassenführung auch unter Berücksichtigung der vorgetragenen, entgegenstehenden Belange für

sachgerecht und ermessensfehlerfrei. Die hier geplante Straßenbaumaßnahme dient der Steigerung der Verkehrsqualität und der wesentlichen Entflechtung des Verkehrsaufkommens. Der Verkehrsfluss wird insgesamt deutlich verbessert. Unter Abwägung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte kommt eine Änderung der Planung nicht in Betracht. Hinsichtlich der diesbezüglichen Einzelheiten wird auf die Ausführungen in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen.

Anerkannte Vereinigungen

Der Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V. hat sich im Anhörungsverfahren zu dem Bauprojekt geäußert. Nach Einschätzung des Landesjagdverbandes werden für den überwiegenden Teil der Maßnahme keine Bedenken erhoben. Lediglich im Bereich von Bau-Km 0+360 bis Bau-Km 0+400 wird angeregt die Inanspruchnahme der Talaue (geschützte Biotopflächen nach § 30 BNatSchG) durch einen Verzicht auf die dort vorgesehene Verschwenkung weiter zu minimieren bzw. zu vermeiden.

In seiner Erwiderung auf die Stellungnahme des Landesjagdverbandes hat der Vorhabenträger - für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar - erläutert, dass das einschlägige Regelwerk (RAL 2012, Tabelle 7) in diesem Vorhabenbereich der B 48 einen Mindestradius von 300 Metern vorsieht. Um den Eingriff in die schützenswerte Talfläche zu reduzieren wurde durch den Straßenbaulastträger bereits dieser Mindestradius auf 200 Meter verringert. Damit aber sichere Fahrverläufe erreicht werden können (u.a. durch ausreichende Haltesichtweiten, gute Radienrelationen für eine stetige Fahrweise, Geschwindigkeitsbeschränkungen), kann eine weitere Reduzierung oder gar der Verzicht auf diese Verschwenkung unter Sicherheitsaspekten nicht erfolgen.

Soweit vom Landesjagdverband im Bereich der Talaue eine Schutzzäunung für Wildtiere angeregt wird, stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass auch derzeit in diesem Bereich keine Schutzzäunung vorhanden ist und erhöhte Unfallzahlen mit Wildtieren nicht vorliegen. Zudem führt die Herstellung des Rad- und Gehweges nicht zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens, so dass die Notwendigkeit einer Schutzzäunung nicht gegeben ist. Sollte es – entgegen der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde – zu einer signifikanten Erhöhung der Unfallzahlen mit Wildtieren kommen, wird der LBM Kaiserslautern geeignete Maßnahmen ergreifen um dem entgegen zu wirken.

Im Übrigen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass durch die umfangreichen Nebenbestimmungen in Kapitel C, Abschnitt II dieses Planfeststellungsbeschlusses vor allem den Belangen des Naturschutzes in ausreichendem Maße Rechnung getragen wurde. Sollten dennoch nach wie vor Vorbehalte gegen die Planung bestehen, müssten diese unter Hinweis auf die Ausführungen zur Notwendigkeit der festgestellten Planung in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses zurückgewiesen werden.

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

Die in den Kapiteln B und C angeordneten Nebenbestimmungen sind zulässig, da sie sicherstellen, dass die beantragte straßenrechtliche Planung gemäß § 17 FStrG im Einklang mit den einschlägigen gesetzlichen Regelungen des Planfeststellungsrechts, des Naturschutzrechts, des Immissionsschutzrechts, des Wasserrechts, des Forstrechts und anderer zu beachtender fachrechtlicher Bestimmungen und unter Wahrung schutzwürdiger Belange und Rechte Dritter festgestellt werden kann.

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 Teilausbau der B 48 sowie die Anlegung eines Geh- und Radweges zwischen Hochspeyer und Fischbach, ca. Bau-km. 0+151 bis ca. Bau-km. 0+520 (Achse 2) und ca. Bau-km. 0+085 bis ca. Bau-km. 0+661 (Achse 300), besteht ein besonderes öffentliches Interesse.

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

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

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

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

Die von der Planung ausgehenden Belastungen mit Luftschadstoffen erweisen sich ebenfalls als unbedenklich. Die vom Vorhabenträger vorgelegte Schadstoffuntersuchung hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit sicher eingehalten werden.

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

Bei einer Gesamtbetrachtung der Wirkungen der Maßnahme ist der hiermit verfolgte Zweck der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber den Belangen des Wasserhaushaltes, des Lärmschutzes und des Naturschutzes 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 für den Teilausbau der B 48 sowie die Anlegung eines Geh- und Radweges zwischen Hochspeyer und Fischbach, ca. Bau-km. 0+151 bis Bau-km. 0+517 und ca. Bau-km. 0+085 bis 0+661, in den Gemarkungen Hochspeyer, Fischbach und Reichenbach-Steegen vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt daher zu der Bewertung, dass der Teilausbau der B 48 sowie die Anlegung eines Geh- und Radweges zwischen Hochspeyer und Fischbach, ca. Bau-km. 0+151 bis Bau-km. 0+517 und ca. Bau-km. 0+085 bis 0+661, zulässigerweise realisierbar ist.

F Allgemeine Hinweise

I. Allgemeine Hinweise

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist der Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern, Morlauerer Straße 20 in 67657 Kaiserslautern.
2. Zuständige Obere Wasserbehörde, wasserwirtschaftliche Fachbehörde, Obere Naturschutzbehörde und Enteignungsbehörde ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd.
3. Zuständige Behörde für die Ausführung des Gesetzes zum Schutz des Bodens (BBodSchG) sowie des Landesbodenschutzgesetzes (LBodSchG) ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz.
4. Die straßengesetzlichen Voraussetzungen im Sinne von Kapitel B, Nr. 9 ergeben sich aus § 8 a Abs. 4 FStrG.

II. Hinweis auf Auslegung und Zustellung

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

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

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

G Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55 a der Verwaltungsgerichtsordnung durch Einreichung eines elektronischen Dokuments erhoben werden.

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

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

Eine etwaige Anfechtungsklage hat keine aufschiebende Wirkung.

Beglaubigt

In Vertretung



(Ingo Sinerius)
Amtsrat

gez.
(Dr. Markus Rieder)
Leiter der Planfeststellungsbehörde