



PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

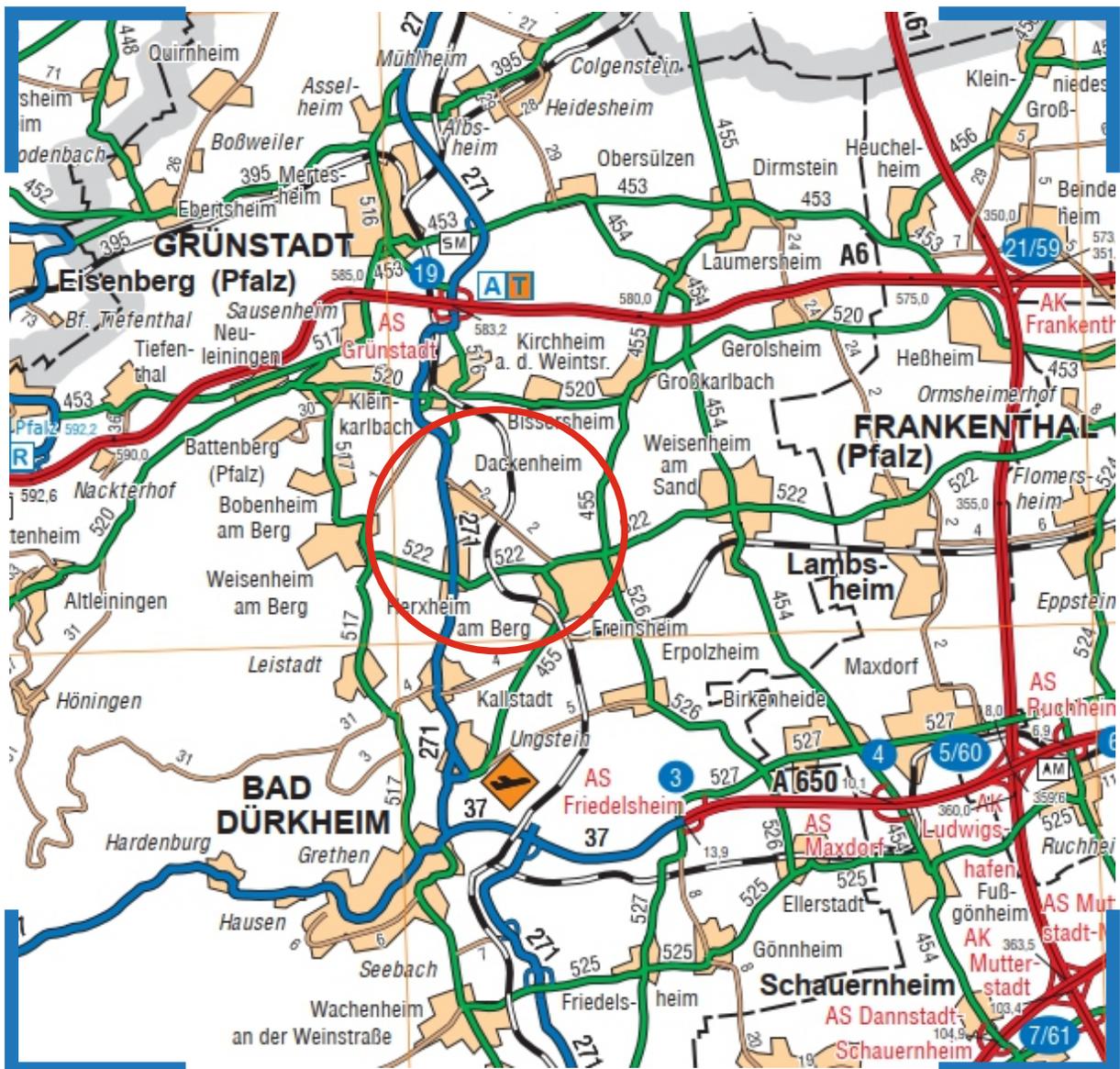
für die Gradientenverbesserung der K 2
im Zuge der Erneuerung einer
Eisenbahnüberführung bei Dackenheim

LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

PLANFESTSTELLUNGS-
BEHÖRDE

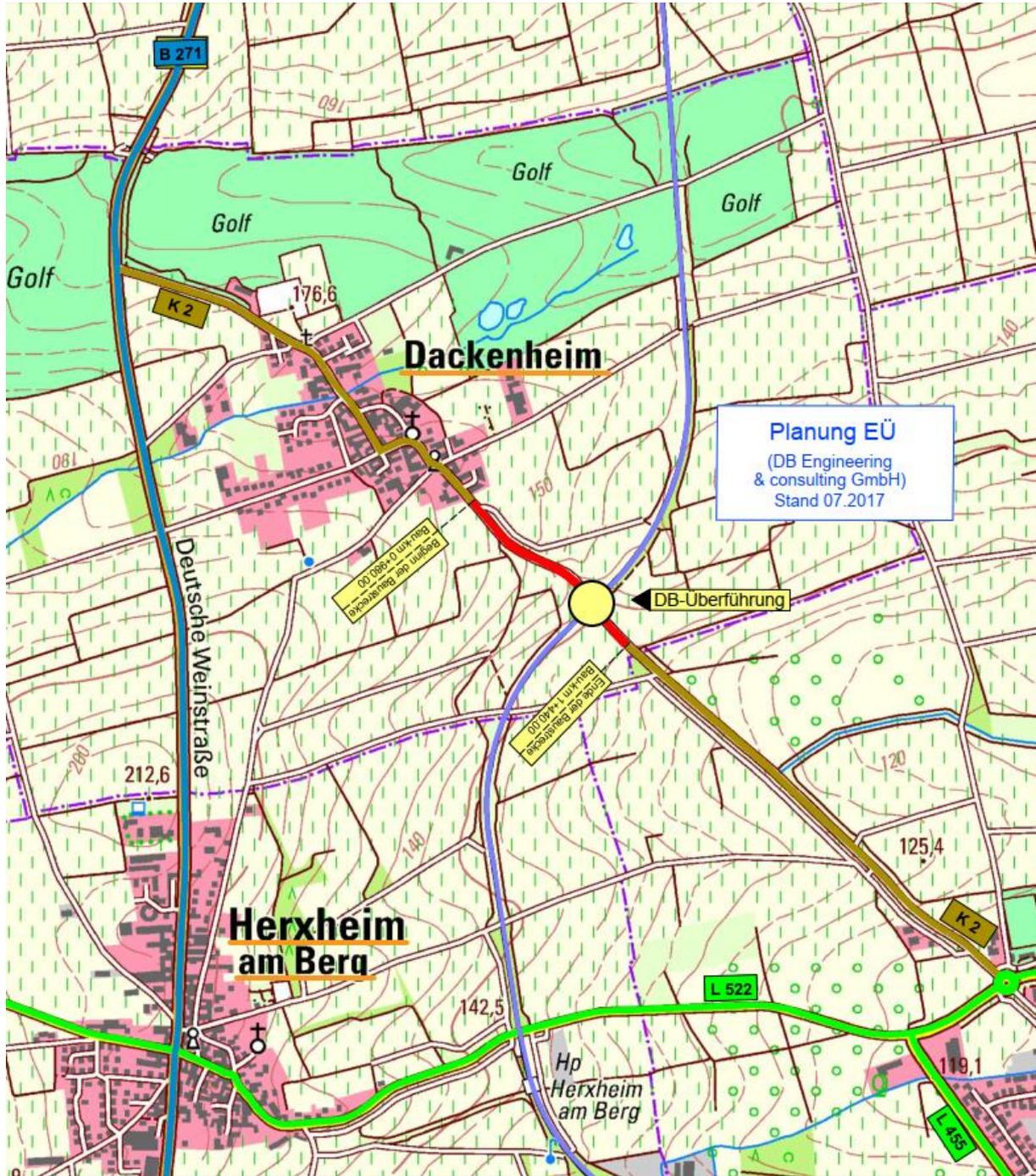
Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20
56068 KOBLENZ

Aktenzeichen: 02.4-1904-PF/35
Datum: 27. März 2024



Rheinland-Pfalz

Übersichtslageplan



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	A
Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen.....	C
A Verfügbarer Teil - Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes.....	1
I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung.....	1
II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung.....	1
III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung	1
IV. Wasserrechtliche Regelungen	2
V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens	2
VI. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG	2
VII. Gesetzlich geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG.....	3
VIII. Genehmigung nach der Landesverordnung über das Naturdenkmal „Lößhohl in Dackenheim“; Befreiung nach § 67 BNatSchG	3
IX. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren	3
X. Festgestellte Planunterlagen.....	3
XI. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses	4
XII. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses	5
XIII. Deckblattplanung.....	6
XIV. Anordnung der sofortigen Vollziehung.....	6
B Allgemeine Nebenbestimmungen	7
C Besondere Nebenbestimmungen.....	11
I. Leitungen	11
II. Naturschutz	12
III. Wasser.....	13
IV. Denkmalschutz.....	14
V. Weitere Bestimmungen und Auflagen	15
D Verfahrensbeteiligte	19
I. Träger öffentlicher Belange.....	19
II. Anerkannte Vereinigungen.....	20
III. Privatpersonen	21
E Begründung.....	22
I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens.....	22
II. Zuständigkeit.....	22
III. Verfahren	22
III.1 Antragstellung	22
III.2 Feststellung der UVP-Pflicht.....	22
III.3 Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung	23
III.4 Ergänzende Anhörungen 2021.....	23
III.5 Erörterungstermin	24
III.6 Planänderungen 2023.....	24
III.7 Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens	24

IV.	Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung.....	24
IV.1	Planrechtfertigung, Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme.....	25
IV.2	Planungsvarianten, Vorzugsvariante.....	27
IV.3	Einwendungen zu planerischen Belangen.....	28
V.	Entwässerung/ Gewässerschutz	38
V.1	Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Umweltzielen der WRRL und die Bewirtschaftungsziele des WHG.....	38
V.2	Sonstige Belange des Gewässerschutzes.....	40
VI.	Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe).....	40
VI. 1	Verkehrslärm.....	40
VI.2	Luftimmissionen	42
VII.	Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes	43
VII.1	Eingriffsregelung	44
VII.2	Besonders geschützte Landschaftsteile.....	45
VII.3	Gesetzlich geschützte Biotope	46
VII.4	Artenschutz	46
VII.5	Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)	52
VII.6	Umweltverträglichkeitsprüfung	55
VII.7	Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG (§ 9 Abs. 2 LKSG) i.V.m. § 5 Abs. 1 Satz 4 LStrG	60
VII.8	Behandlung der naturschutzfachlichen Einwendungen	61
VII.9	Natur- und umweltschutzrechtliche Bewertung	64
VIII.	Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen	64
IX.	Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen.....	84
X.	Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde.....	84
F	Vollziehbarkeit des Beschlusses	86
G	Allgemeine Hinweise	87
H	Rechtsbehelfsbelehrung	88

Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen

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

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

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

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

I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung

Für die Gradientenverbesserung der K 2 in Zuge der Erneuerung der Bahnüberführung in Dackenheim wird der Plan gemäß §§ 5 und 6 LStrG i.V.m. den §§ 1 - 7 LVwVfG und i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG mit den Änderungen und Ergänzungen festgestellt, die sich aus den Bestimmungen und Auflagen in den Kapiteln B und C dieses Beschlusses und den Deckblattplanunterlagen ergeben.

II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Dackenheim, Freinsheim und Weisenheim/Sand. Er umfasst den Ausbau der K 2 von Bau-km ca. 0+980,00 bis Bau-km ca. 1+440,00.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere

- die Gradientenverbesserung der K 2
- die Erneuerung des Bahnüberführungsbauwerkes
- die Herstellung von neuen bzw. die Anpassung von vorhandenen Entwässerungseinrichtungen
- die Umsetzung von naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen
- die notwendige Anpassung von Versorgungsleitungen
- die verkehrsgerechten Anschlüsse von Grundstückszufahrten

nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen.

III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung

Die mit der Durchführung der Baumaßnahme neu entstehenden Straßenteilflächen der Kreisstraße Nr. 2 (K 2) gelten gemäß § 36 Abs. 5 LStrG mit der Verkehrsübergabe als gewidmet.

Sofern im Zuge dieser Ausbaumaßnahme derzeitige Straßenteile der K 2 künftig dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten diese gemäß § 37 Abs. 5 LStrG mit der Sperrung als eingezogen.

IV. Wasserrechtliche Regelungen

Dem Landkreis Bad Dürkheim wird gemäß §§ 8, 9, 10, 12, 13 und 19 WHG i.V.m. den Vorschriften des LWG im Einvernehmen mit der SGD Süd die unbefristete Erlaubnis erteilt, das im Bereich der Ausbaustrecke anfallende Oberflächenwasser nach Maßgabe der festgestellten Unterlagen über straßenbegleitende Mulden zu sammeln und breitflächig einer Versickerung zuzuführen.

V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Ausbau einer Kreisstraße handelt, unterliegt es gem. § 5 Abs. 6 LStrG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 und § 4 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) und der dortigen Anlage 1 den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Der Vorhabenträger hat nach Maßgabe der dortigen Bestimmungen für das planfestzustellende Straßenbauvorhaben eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles“ vorgenommen. Die v. g. Vorprüfung (Siehe Unterlage 19.4A) kommt unter Berücksichtigung der in den Anlagen 2 und 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien zu dem Ergebnis, dass mit dem Straßenbauvorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden sind. Da sich das Vorhaben jedoch im direkten Umfeld des Vogelschutzgebietes „Haardtrand“ befindet, wurde vorsorglich von einer UVP-Pflicht ausgegangen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt somit fest, dass das Straßenbauvorhaben uvp-pflichtig ist. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in die Planfeststellung einbezogen. Sie sind in der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG erläutert. Auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung hat die Planfeststellungsbehörde in Kapitel E, Nr. VII die Umweltauswirkungen des Vorhabens mit entsprechender Begründung bewertet und bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens berücksichtigt.

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

Dem Landkreis Bad Dürkheim wird vorsorglich gem. § 45 Abs. 7 S. 1 Nrn. 4 und 5 und S. 2 BNatSchG eine Ausnahme sowie höchst vorsorglich nach § 67 Abs. 2 BNatSchG eine Befreiung von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG für folgende, in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten sowie nach Art. 1 der VS-Richtlinie geschützten Vogelarten erteilt:

Arten gem. Anhang IV der FFH-RL:

Mauereidechse

Arten nach Art. 1 der VS-RL:

Elster, Mönchsgrasmücke, Ringeltaube, Stieglitz, Eichelhäher, Bachstelze, Turmfalke, Neuntöter, Bluthänfling, Star

VII. Gesetzlich geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG

Die Planung beeinträchtigt gesetzlich geschützte Biotope (Kalkmagerrasen an der Bahnlinie und Lößhohl südöstlich Dackenheim) gemäß § 30 BNatSchG i.V.m. § 15 LNatSchG. Dem Landkreis Bad Dürkheim wird gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG eine Ausnahme von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG für das geplante Straßenbauvorhaben erteilt. Die Eingriffe werden nach Maßgabe der naturschutzfachlichen Planunterlagen adäquat kompensiert.

VIII. Genehmigung nach der Landesverordnung über das Naturdenkmal „Lößhohl in Dackenheim“; Befreiung nach § 67 BNatSchG

Dem Landkreis Bad Dürkheim wird für die Durchführung des Straßenbauvorhabens die Befreiung nach § 67 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 BNatSchG eine Befreiung von den Verboten gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 6 der Rechtsverordnung über das Naturdenkmal „Lößhohl in Dackenheim“ in der Fassung vom 29. März 1993 erteilt.

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. Deckblatt Erläuterungsbericht (Blatt 1 – Blatt 27), Anlage 1A, aufgestellt am 23.10.2023
2. Deckblatt Lageplan, Anlage 5A, BlattNr. L 1, M.: 1:500, aufgestellt am 23.10.2023
3. Höhenplan, Anlage 5, BlattNr. H 1, M.: 1.:1000/100, aufgestellt am 20.07.2018
4. Deckblatt Maßnahmenplan, Anlage 9.1A, BlattNr. LM 1, M.: 1:500, aufgestellt am 23.10.2023

5. Planexterne Maßnahmen, Anlage 9.2, BlattNr. LM 2, aufgestellt am 20.07.2018
6. Deckblatt Maßnahmenblätter (Blatt 1 – Blatt 30), Anlage 9.3A, aufgestellt am 23.10.2023
7. Deckblatt Grunderwerbsplan, BlattNr. G 1, M.: 1: 500, Anlage 10.1.1A, aufgestellt am 23.10.2023
8. Regelungsverzeichnis (Blatt 1 – Blatt 11), Anlage 11, aufgestellt am 20.07.2018
9. Deckblatt Straßenquerschnitt, Anlage 14A, BlattNr. SQ 1, M.: 1:50, 1:20, aufgestellt am 23.10.2023
10. Bauwerksplan Endzustand, Anlage 17.1, BlattNr. Ohne, M.: 1: 100, 1:50
11. Lageplan Bauzustand, Anlage 17.2, BlattNr. M.: 1:200
12. Deckblatt Erläuterungsbericht „Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Artenschutzbeitrag“ (Blatt 1- Blatt 60), Anlage 19.1A, aufgestellt am 23.10.2023
13. Deckblatt Artenschutzbeitrag (BlattNr. 1 – BlattNr. 45), Anlage 19.1A, Anhang 2, aufgestellt am 23.10.2023
14. Deckblatt UVP-Bericht (Blatt 1 – Blatt 14), Anlage 19.5A, aufgestellt am 23.10.2023

XI. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtskarte, Anlage 2, BlattNr. ÜK 1, M.: 1:10000, aufgestellt am 20.07.2018
2. Deckblatt Übersicht Konflikte-Maßnahmen (Blatt 1 – Blatt 5), Anlage 9.4A, aufgestellt am 23.10.2023
3. Grunderwerbsplan, BlattNr. Ohne, M.: 1: 200, Anlage 10.1.2, aufgestellt am 20.07.2018
4. Deckblatt Grunderwerbsverzeichnis (Blatt 1 – Blatt 10), Anlage 10.2.1A, aufgestellt am 23.10.2023
5. Grunderwerbsverzeichnis DB (Blatt 1 – Blatt 3), Anlage 10.2, aufgestellt am 20.07.2018
6. Leitungs- und Bestandsplan, Anlage 16.1, BlattNr. LP1, M.: 1: 500, aufgestellt am 20.07.2018
7. Erläuterungsbericht „Wassertechnische Berechnungen“ (Blatt 1- Blatt 10) mit Anhängen (9 Blatt), Anlage 18.1, aufgestellt am 20.07.2018
8. Detailplan Absturzschart, Anlage 18.2, BlattNr. D 1, M.: 1:25, aufgestellt am 20.07.2018

9. Deckblatt Vergleichende Gegenüberstellung Konflikte – Maßnahmen (BlattNr. 1 – BlattNr. 15), Anlage 19.1A, Anhang 1, aufgestellt am 23.10.2023
10. Deckblatt Bestands- und Konfliktplan, Anlage 19.2A, BlattNr. BK 1, M.: 1:500, aufgestellt am 23.10.2023
11. Deckblatt VSG-Vorprüfung (Blatt 1 – Blatt 6), Anlage 19.3A, aufgestellt am 23.10.2023
12. Deckblatt Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles (Blatt 1 – Blatt 12), Anlage 19.4A, aufgestellt am 23.10.2023

XII. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Erläuterungsbericht (Blatt 1 – Blatt 26), Anlage 1, aufgestellt am 20.07.2018
2. Lageplan, Anlage 5, BlattNr. L 1, M.: 1:500, aufgestellt am 20.07.2018
3. Maßnahmenplan, Anlage 9.1, BlattNr. LM 1, M.: 1:500, aufgestellt am 20.07.2018
4. Maßnahmenblätter (Blatt 1 – Blatt 32), Anlage 9.3, aufgestellt am 20.07.2018
5. Übersicht Konflikte-Maßnahmen (Blatt 1 – Blatt 4), Anlage 9.4, aufgestellt am 20.07.2018
6. Grunderwerbsplan, BlattNr. G 1, M.: 1: 500, Anlage 10.1.1, aufgestellt am 20.07.2018
7. Grunderwerbsverzeichnis (Blatt 1 – Blatt 6), Anlage 10.2.1, aufgestellt am 20.07.2018
8. Straßenquerschnitt, Anlage 14, BlattNr. SQ 1, M.: 1:50, 1:20, aufgestellt am 20.07.2018
9. Erläuterungsbericht „Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Artenschutzbeitrag“ (Blatt 1- Blatt 57), Anlage 19.1, aufgestellt am 20.07.2018
10. Vergleichende Gegenüberstellung Konflikte – Maßnahmen (BlattNr. 1 – BlattNr. 13), Anlage 19.1, Anhang 1, aufgestellt am 20.07.2018
11. Artenschutzbeitrag (BlattNr. 1 – BlattNr. 44), Anlage 19.1, Anhang 2, aufgestellt am 20.07.2018
12. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 19.2, BlattNr. BK 1, M.: 1:500, aufgestellt am 20.07.2018
13. VSG-Vorprüfung (Blatt 1 – Blatt 5), Anlage 19.3, aufgestellt am 20.07.2018
14. Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles (Blatt 1 – Blatt 12), Anlage 19.4, aufgestellt am 20.07.2018
15. UVP-Bericht (Blatt 1 – Blatt 14) mit Bestandskarte (Anhang), Anlage 19.5, aufgestellt am 20.07.2018

XIII. Deckblattplanung

Soweit die in Kapitel A, Nrn. X und XI mit Datum vom 20.07.2018 erstellten Planunterlagen gegenteilige Angaben gegenüber den Deckblattplanunterlagen mit Aufstellungsdatum vom 23.10.2023 enthalten, sind diese überholt. Es gelten die Darstellungen in den Deckblattplanunterlagen von 2023.

XIV. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die Planfeststellungsbehörde ordnet gemäß §§ 80 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. 80a Abs. 1 Nr. 1 VwGO die sofortige Vollziehung des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses an. Die Anordnung ist im öffentlichen Interesse bzw. im überwiegenden Interesse des Straßenbaulastträgers geboten.

B Allgemeine Nebenbestimmungen

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

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

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

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

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

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

und Nutzung ländlicher Wege“, Stand September 2003, herausgegeben von der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft ArgeLandentwicklung, eingeführt. Die beiden v. g. Grundsätze für den ländlichen Wegebau sind bei der Planung, Förderung und Ausführung ländlicher Wege innerhalb und außerhalb der Ländlichen Bodenordnung, auch als Folgemaßnahmen beim Bau öffentlicher Straßen, zu beachten.

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

Der für das Wasserbuch zuständigen Behörde (Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord/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 Nrn. X.1, X.2, X.4 bis X.6, X.12 bis X.14, XI.2, XI.7, XI.9 bis XI.12).

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

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

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

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

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

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

10. Soweit durch Planergänzungen größere Geländeinanspruchnahmen notwendig werden, als es die festgestellten Grunderwerbspläne ausweisen, oder soweit Rechte Dritter in sonstiger Weise über den festgestellten Plan hinaus berührt werden, ist vor Baubeginn die Zustimmung der neu oder stärker Betroffenen herbeizuführen. Eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt vorbehalten.
11. Über bürgerlich-rechtliche Ansprüche (Entschädigungsforderungen) kann im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden, da hier entsprechend den straßengesetzlichen Vorschriften nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden. Die Regelung

von Entschädigungsfragen erfolgt gesondert durch die Straßenbaudienststellen (oder - falls keine Einigung erzielt werden kann - durch die Enteignungsbehörde). Zu der Entschädigungsregelung ist zu bemerken, dass die durch die Baumaßnahme Betroffenen für die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke und Gebäude nach den Grundsätzen des Entschädigungsrechts (Landesenteignungsgesetz) entschädigt werden, wobei neben der Grundstücks- und Gebäudeentschädigung unter bestimmten Voraussetzungen auch Ersatz für sonstige Vermögensnachteile (wie Wertminderung der Restgrundstücke, Verlust von Aufwuchs u.a.) infrage kommt.

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

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

C Besondere Nebenbestimmungen

Träger der festgestellten Baumaßnahme sind der Landkreis Bad Dürkheim und die Deutsche Bahn AG unbeschadet einer Kostenbeteiligung etwaiger Dritter nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen.

Die Bauausführung obliegt dem Landesbetrieb Mobilität Speyer unter Beteiligung der Deutschen Bahn AG.

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

I. Leitungen

Durch die Straßenbaumaßnahme werden Änderungen bzw. Verlegungen an den Versorgungsleitungen der Deutschen Telekom Technik GmbH und der Verbandsgemeindewerke Freinsheim erforderlich. Die zuständige Straßenbaudienststelle wird deshalb angewiesen, die genannten Versorgungsunternehmen rechtzeitig über den Beginn der Straßenbauarbeiten zu unterrichten. Die Kostentragung für die aus Anlass der Straßenbaumaßnahme notwendig werdenden Leitungsarbeiten richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden vertraglichen Abmachungen.

Ergänzung zur den Anlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH:

Die Telekommunikationslinien/-anlagen der Deutschen Telekom haben eine Überdeckung von ca. 0,5 m (in Einzelfällen 0,2 m). Eine abweichende Tiefanlage ist wegen Kreuzungen anderer Anlagen möglich. Die angegebene Leitungsführung gibt keinen verbindlichen Anhaltspunkt über Anzahl der Rohre, Kabel oder Kabeltrassenbreite/-tiefe. Bei der Bauausführung ist deshalb 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 möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Der Vorhabenträger soll der Deutschen Telekom Technik GmbH vor der Ausschreibung die endgültigen Ausbaupläne und Querschnittshöhenpläne zusenden und die Ausschreibungs- und Ausführungstermine mitteilen.

II. Naturschutz

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

- Die Trassenführung und der Ausbau der Straße sind so zu wählen, dass der Eingriff in Steilwände, Böschungen und Trockenmauern so gering wie möglich bleibt. Unvermeidbare Beeinträchtigungen dieser Strukturen sind vorzugsweise als Lösssteilwand, Trockenmauer oder Gabionen-Schergewichtsmauer unter Verwendung der vorhandenen Sandstein-Werksteine als Sichtmauerwerk herzustellen.
- Bezugnehmend auf die Eingriffe in das Naturdenkmal und die Pauschalschutzflächen den § 30 BNatSchG sind die Ansichtsflächen der Steilwände und der Trockenmauern mindestens im Verhältnis 1:3 auszugleichen. Eine Herstellung von Betonstützmauern im Geltungsbereich des Naturdenkmals ist nicht zulässig.
- Der Schutz zu erhaltender Gehölze sowie sonstiger erhaltenswerter Vegetationsbestände ist sicherzustellen. Die DIN 18 920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sowie die RAS LP 4 ist zu beachten, ggf. sind entsprechende Schutzmaßnahmen vorzusehen.
- Die Rodungsmaßnahmen sind im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28. Februar durchzuführen. Mit den darauffolgenden Erdarbeiten darf nicht innerhalb des Zeitraums 1. März bis 1. September begonnen werden. Ein Hineinreichen der Bauzeit in den genannten Zeitraum ist jedoch bei durchgängiger Bautätigkeit möglich.
- Bei der Verwendung von Bäumen II. Ordnung ist zu gewährleisten, dass die notwendigen Anforderungen an das Lichtraumprofil (zu den Kreisstraßen: 4,5 m) durch die Verwendung entsprechender Pflanzqualitäten eingehalten werden.
- Über den unmittelbaren Arbeitsbereich hinaus ist eine Inanspruchnahme angrenzender Gehölze, Biotopflächen sowie der festgestellten Eidechsenlebensräume, z. B. durch Befahren, Lagerung von Boden oder Abstellen von Baufahrzeugen, unzulässig. Die Flächen sind durch geeignete Maßnahmen gemäß DIN 18 920 und RAS LP 4 vor Beeinträchtigung zu schützen. Die Ausweisung und Einhaltung der Tabubereiche ist durch eine Umweltbaubegleitung her- bzw. sicherzustellen.
- Ansaaten im Rahmen der Maßnahme sind aus regionaler Herkunft herzustellen. Hierzu ist in Absprache mit dem Biotopbetreuer geeignetes Mahdgut aus umliegenden Biotoppflegetflächen zu gewinnen und fachgerecht auf den entsprechenden Flächen auszubringen (Heudruschsaat).

III. Wasser

Entsprechend der Stellungnahme der oberen Wasserbehörde wird dem Vorhabenträger Folgendes auferlegt:

- Sollte bei der Ausführung des Vorhabens festgestellt werden, dass Änderungen der genehmigten Pläne oder weitere wasserwirtschaftliche Maßnahmen erforderlich sind, so sind diese vorher mit der SGD Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, Neustadt a. d. Weinstraße abzustimmen. Bei wesentlichen Änderungen bzw. Ergänzungen sind Tekturpläne einzureichen.
- Die Anlage ist zu überwachen, zu unterhalten und in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten.
- Den Wasserbehörden oder deren Beauftragten ist jederzeit der Zutritt zu der Anlage zu gestatten.
- Das Datum des Arbeitsbeginns ist den Wasserbehörden mindestens 14 Tage vorher anzuzeigen. Der Abschluss der Arbeiten ist ebenfalls innerhalb von 14 Tagen anzuzeigen. Gleichzeitig ist die wasserbehördliche Abnahme entsprechend § 100 LWG zu beantragen.
- Während der Bauzeit ist auf der Baustelle ständig eine Kopie des genehmigten Entwurfs aufzubewahren und die Anwesenheit eines Verantwortlichen sicherzustellen.
- Alle baulichen Anlagen sind entsprechend den anerkannten Regeln der Technik zu errichten. Die DIN-Normen und die zusätzlichen Technischen Vorschriften sind zu beachten. Baustoffe, Bauteile, Bauarten sowie die dazugehörigen sonstigen Ausstattungen sind so zu wählen, dass sie sicher den zu erwartenden Beanspruchungen standhalten. Die §§ 18-26 LBauO gelten entsprechend. Der Einsatz von mineralischen Ersatzbaustoffen hat entsprechend der aktuellen Ersatzbaustoffverordnung zu erfolgen.
- Für die im Entwurf vorgesehene baulichen Anlagen bzw. das Brückenbauwerk sind die notwendigen statischen Nachweise zu führen. Die erforderliche Prüfung ist durch einen Prüfsachverständigen für Standsicherheit gemäß der entsprechenden Landesverordnung (PrüfS-StBauVO) durchführen zu lassen. Die Beauftragung des Prüfsachverständigen für Standsicherheit erfolgt durch den Maßnahmenträger. Der oberen Wasserbehörde ist vor Baubeginn ein Bericht über die Prüfung des Standsicherheitsnachweises gemäß § 9 Abs. 1 PrüfSStBauVO vorzulegen.
- Die statisch-konstruktive Überwachung der Bauausführung hat durch den Prüfsachverständigen für Standsicherheit zu erfolgen. Der oberen Wasserbehörde ist hierüber zur Bauabnahme (§ 100 LWG) eine Bescheinigung gemäß § 9 Abs. 2 PrüfSStBauVO vorzulegen.
- Die Bauarbeiten sind so durchzuführen, dass die Entwässerung des angrenzenden Geländes nicht nachteilig beeinflusst wird.

- Während der Bauzeit sind Maßnahmen für eine schadlose Ableitung des abfließenden Niederschlagswassers – insbesondere auch bei Starkregen – zu treffen. Auch die Durchführung der Baumaßnahmen ist darauf abzustimmen.
- Sollte eine Wasserhaltung erforderlich sein, so ist sie vor Baubeginn mit der zuständigen SGD Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, Neustadt a. d. Weinstraße abzustimmen. Ggf. ist eine gesonderte Erlaubnis für die vorübergehende Entnahme und Ableitung des Grundwassers bei der zuständigen Wasserbehörde zu beantragen.
- Das für die Herstellung des Vorhabens vorgesehene Material (Splitt, Schotter etc.) muss den bodenschutzrechtlichen Anforderungen entsprechen.
- Die jeweiligen Bauflächen sind stets in einem sauberen Zustand zu halten, um eine Verunreinigung des Bodens, des Untergrundes und somit des Grundwassers zu vermeiden.
- Bei der Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, dass durch die sich im Einsatz befindlichen Maschinen und Geräte keine Verschmutzungen des Grundwassers sowie des Bodens und des Untergrundes verursacht werden.
- Eine Drittschädigung (z. B. Nachbargrundstücke) durch die Versickerung ist auszuschließen.
- Zur Verhütung bzw. zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen, die bei der Genehmigungserteilung nicht vorauszusehen waren, bleibt der Widerruf auf nachträgliche Auflagen ohne Entschädigung vorbehalten.

IV. Denkmalschutz

Die Straßenbaudienststelle hat bei der Ausschreibung und Vergabe der Straßenbauarbeiten die bauausführenden Firmen auf die Beachtung der Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes - DSchG - hinzuweisen. Danach ist jeder zu Tage kommende archäologische Fund unverzüglich zu melden und die Fundstelle soweit als möglich unverändert zu lassen. Fundgegenstände sind gegen Verlust zu sichern. Der Beginn der Bauarbeiten ist der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Außenstelle Speyer rechtzeitig anzuzeigen.

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

Sollten archäologische Objekte (z. B. bekannte Kleindenkmäler wie Grenzsteine) angetroffen werden, so ist der Generaldirektion Kulturelles Erbe ein angemessener Zeitraum einzuräumen, damit die Rettungsgrabungen planmäßig den Anforderungen der heutigen archäologischen Forschung entsprechend durchgeführt werden können.

V. Weitere Bestimmungen und Auflagen

1. Sofern bei der Baudurchführung unerwartete Kontaminationen bekannt werden bzw. auftreten, ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz als zuständige Behörde nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz bzw. Landesbodenschutzgesetz zu beteiligen.
2. Sofern die Maßnahme den Einsatz von schweren Geräten erfordert, sollte hierzu eine erneute Anfrage zur Ermittlung eines möglichen Gefährdungspotenzials erfolgen. Die einschlägigen DIN-Vorschriften (u.a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054) sind zu berücksichtigen.
3. Die zuständige Straßenbaubehörde und die Deutsche Bahn AG haben bei der Durchführung der Baumaßnahme im Zuge der Erneuerung des Bahnüberführungsbauwerkes Folgendes zu beachten:

Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.

Für den Teilerwerb des Flurstückes 1169/1 ist im Vorfeld ggf. eine Freistellung von Betriebszwecken erforderlich. Der zuständige Straßenbaulastträger und die Deutsche Bahn AG haben die hierfür notwendigen Maßnahmen frühzeitig in die Wege zu leiten.

Für die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf DB-Gelände ist ein Gestattungsvertrag zwischen der DB Immobilien und dem Antragsteller abzuschließen, sofern die Kompensationsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt der Erneuerung der Eisenbahnüberführung nicht anderweitig geregelt werden.

Da der Mischwasserkanal die Bahnstrecke kreuzt, ist zwischen dem Antragsteller und der DB Immobilien rechtzeitig vor Baubeginn ein Kreuzungsvertrag abzuschließen bzw. der evtl. vorhandene Kreuzungsvertrag anzupassen. Ohne Kreuzungsvertrag darf nicht mit dem Bau begonnen werden. Die geplante Kreuzung ist bei der DB Immobilien zu beantragen und wird aus betrieblicher und fachtechnischer Sicht geprüft. Für die Prüfung der Leitungskreuzung mit Bahngelände sind mindestens 16 Wochen einzuplanen.

Bei vorübergehender Inanspruchnahme von bahneigenen Flächen durch Dritte ist vor Beginn der Baumaßnahme ein Kurzzeitmietvertrag abzuschließen. Auf einen Kurzzeitmietvertrag kann verzichtet werden, wenn im Zuge der gemeinschaftlichen Nutzung (Erneuerung EÜ/Straßenbau) der Flächen eine anderweitige Regelung getroffen wurde.

Vor Beginn der Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe zu den Bahnbetriebsanlagen ist mit der DB Netz AG eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen, damit der Betrieb oder die Anlagen der DB Netz AG während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt oder beschädigt werden.

Der Ausbaubereich enthält angrenzend rechts der Bahn ein erdverlegtes Fernmeldekabel F 4039 der DB Netz AG. Ein Grenzabstand von > 2 m zur Kabeltrasse muss gewährleistet sein. Fernmeldekabel der DB Netz dürfen nicht überbaut werden und müssen jederzeit zum Zwecke der Inspektion, Wartung und Instandsetzung frei zugänglich sein.

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 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 Konzern Richtlinien 132.0118 132.0123 und 825 zu beachten.

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 Bauherr 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.

Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Die Vorflutverhältnisse dürfen durch die Baumaßnahme, Baumaterialien, Erdaushub etc. nicht verändert werden.

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 einzuhalten, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

4. Die erforderlichen Streckensperrungen sind (soweit möglich) in die Ferienzeit zu legen. Nach Möglichkeit ist eine zeitsparende Bauweise für das Brückenbauwerk zu wählen, um die Beeinträchtigungen des Schüler- und Berufsverkehrs geringzuhalten. Bei der Erstellung der Bauzeitenpläne für den Bauablauf und den Schienenersatzverkehr soll der Zweckverband ÖPNV Süd eingebunden werden.
5. Sollte entgegen der derzeitigen Planung bei Umsetzung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme die Inanspruchnahme der umliegenden Wirtschaftswege erforderlich werden, so hat der Vorhabenträger einen Baustreckenplan zu erstellen und eine Beweissicherung (IST-Zustand) der Wege vorzunehmen. Der Vorhabenträger hat gegebenenfalls notwendige Ersatzwege ordnungsgemäß herzustellen und diese mit den betroffenen Grundstückseigentümern sowie der örtlichen Landwirtschaftsvertretung im Vorfeld abzustimmen. Es ist außerdem sicherzustellen, dass die umliegenden Weinbauflächen für deren Bewirtschaftung während der Bauphase erreichbar sind.

Die beiden betroffenen Wirtschaftswege südlich des Bahnbauwerkes sind höhenmäßig derart anzugleichen, dass eine Zufahrt zu den umliegenden Grundstücken (insbesondere Dackenheim Plan-Nr. 1042/9 u. 1039/4) gewährleistet ist. Erforderliche Eingriffe in bewirtschaftete Flächen sind auf das Mindestmaß zu reduzieren.

Der Vorhabenträger hat außerdem bei einer ggf. erforderlichen Bauwasserhaltung ein Aufspülen auf bewirtschaftete Flächen zu vermeiden.

6. Für die Ortsdurchfahrt der K 2 in Dackenheim besteht bereits seit dem 23. März 2022 eine verkehrsbehördlich angeordnete Lkw-Längenbeschränkung von 11 m. Diese Verkehrsbeschränkung soll – ausweislich der verkehrsbehördlichen Anordnung – auch noch nach Verwirklichung der hier planfestgestellten Straßenbaumaßnahme fortbestehen. Des Weiteren ist für die B 271 zwischen Neustadt und Kirchheim/Wstr. seit dem 21. Februar 1992 ein verkehrsbehördlich verfügbares Durchfahrtsverbot für Lkw-Verkehr über 7,5 to (ausgenommen Anwohner- und Lieferverkehr) angeordnet. Diese Anordnung soll weiter bestehen. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass bereits durch bzw. mit diesen beiden verkehrsbehördlichen Maßnahmen sichergestellt ist, dass in der Ortsdurchfahrt von Dackenheim keine unzumutbaren Verkehrsverhältnisse speziell mit

Blick auf den Schwerverkehr auftreten. Ergänzend hierzu verfügt die Planfeststellungsbehörde hiermit, dass der Vorhabenträger die Verkehrssituation in der Ortsdurchfahrt der K 2 in Dackenheim nach Fertigstellung der hier festgestellten Straßenbaumaßnahme darauf hin zu überwachen hat, ob sich aufgrund der vorliegenden Straßenbaumaßnahme eine erhebliche Versteigerung des Schwerverkehrs in der Ortslage Dackenheim einstellt und sich hierdurch eine unzureichende, gefährliche Verkehrslage entwickelt. Sollte dies der Fall sein, hat die zuständige Straßenbaubehörde auf entsprechende (verkehrsbehördliche) Maßnahmen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde hinzuwirken. Entsprechendes gilt für den Fall, dass sich aufgrund der vorliegenden Straßenbaumaßnahme der K 2 ein Unfallschwerpunkt (z. B. durch Geschwindigkeitserhöhung) abzeichnen sollte; auch hier wäre auf eine entsprechende verkehrsbehördliche Maßnahme hinzuwirken.

7. Sollte zukünftig mit Starkregenereignissen regelmäßig eine Verschmutzung der Fahrbahn einhergehen, so hat der Vorhabenträger hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht auf entsprechende Maßnahmen hinzuwirken.
8. Die Zufahrt zum Flurstück 1036 ist mit einer Breite von 6 m (mit Rundbordsteinen) wiederherzustellen.

Durch die geplante Kanalabsenkung im Bereich des Flurstückes 1036 sollen die bestehenden Anpflanzungen nicht beeinträchtigt werden. Soweit möglich, soll der neue Schacht in der derzeitigen Trasse (vor Beginn des Flurstücks 1036) errichtet werden. Der Vorhabenträger hat auf diese Möglichkeit bei den Verbandsgemeindewerken hinzuwirken.

Die Errichtung bzw. Länge des Walles auf Flurstück 1030/3 ist so gering wie möglich zu halten. Die genaue Länge wird im Rahmen der Bauausführung in Abstimmung mit dem Eigentümer festgelegt.

Die ursprünglich geplante Betonmauer im Bereich der Lößhohl ist durch eine zwei- bis dreizeilige Gabionenwand zu ersetzen.

Die Elemente der zu entfernenden Trockenmauer, die sich auf Eigentumsflächen des Einwenders Nr. 1 befinden) sollen im Eigentum des Einwenders Nr. 1 bleiben.

9. Die Erreichbarkeit der Flurstücke 1042/3 und 1042/6 ist während der gesamten Bauzeit zu gewährleisten.

D Verfahrensbeteiligte

I. Träger öffentlicher Belange

- 1. Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Außenstelle Speyer, Direktion Landesarchäologie**, Kleine Pfaffengasse 10 in 67346 Speyer
 - Schreiben vom 26.11.2019, Az.: E2019/0988 dh(siehe Kapitel C, Nr. IV dieses Beschlusses)

- 2. Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, -Erdgeschichte-**, Niederberger Höhe 1 in 56077 Koblenz
 - Schreiben vom 17.09.2019(siehe Kapitel C, Nr. IV dieses Beschlusses)

- 3. Kreisverwaltung Bad Dürkheim**, Philipp-Fauth-Straße 11 in 67098 Bad Dürkheim
 - Schreiben vom 20.11.2019, Az.: 660-00/52/FK(siehe Kapitel C, Nrn. II und III dieses Beschlusses)

- 4. Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz**, Emy-Roeder-Straße 5 in 55129 Mainz
 - Schreiben vom 29.11.2019, Az.: 3240-1175-19/V1 kp/mwa(siehe Kapitel C, Nr. V.2 dieses Beschlusses)

- 5. Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd**, Friedrich-Ebert-Straße 14 in 67433 Neustadt
 - Schreiben vom 25.11.2019, Az.: 14-435-14:41
 - Schreiben vom 01.04.2020, Az.: 34/2-03.03.04.01 087-Str-19
 - Schreiben vom 20.09.2021, Az.: 42/553-014
 - Schreiben vom 03.05.2022(siehe Kapitel C, Nrn. II und III sowie Kapitel E, Nr. VIII.1.3 dieses Beschlusses)

- 6. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte**, Camberger Straße 10 in 60327 Frankfurt am Main

- Schreiben vom 27.11.2019, Az.: TÖB-FFM-19-62414/GO
(siehe Kapitel C, Nr. V.3 dieses Beschlusses)

7. Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Neustadt, Chemnitzer Straße 3 in 67433 Neustadt

- Schreiben vom 18.11.2019, Az.: 14-06.14
(siehe Kapitel C, Nr. V.5 sowie Kapitel E, Nr. VIII.1.1 dieses Beschlusses)

8. Ortsgemeinde Dackenheim, über die Verbandsgemeindeverwaltung Freinsheim, Bahnhofstraße 12 in 67251 Freinsheim

- Schreiben vom 26.11.2019
(siehe Kapitel C, Nrn. V.6 und V.7 sowie Kapitel E, Nr. VIII.1.2 dieses Beschlusses)

9. Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd, Bahnhofstraße 1 in 67655 Kaiserslautern

- Schreiben vom 29.11.2019
(siehe Kapitel C, Nr. V.4 dieses Beschlusses)

10. Deutsche Telekom Technik GmbH, NL Südwest, PTI 11, Pirmasenser Straße 65 in 67655 Kaiserslautern

- Schreiben vom 17.09.2019, Az.: 359-19/NWKL/JT
(siehe Kapitel C, Nr. I dieses Beschlusses)

II. Anerkannte Vereinigungen

1. Bund für Umwelt und Natur Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz, Hindenburgplatz 3 in 55005 Mainz

- Schreiben vom 22.10.2019
- Schreiben der Kreisgruppe Bad Dürkheim vom 04.11.2019, Az.: 5960-BD-45
(siehe Kapitel E, Nr. VIII.3.1 dieses Beschlusses)

2. Verein für Naturforschung und Landespflege e.V. - Pollichia -, Erfurter Str. 7 in 67433 Neustadt

- Schreiben der Ortsgruppe Bad Dürkheim vom 11.11.2019
(siehe Kapitel E, Nr. VIII.3.2 dieses Beschlusses)

III. Privatpersonen

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

E Begründung

I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens

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

II. Zuständigkeit

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

III. Verfahren

III.1 Antragstellung

Die Planunterlagen für die Gradientenverbesserung der K 2 in Zuge der Erneuerung der Bahnüberführung in Dackenheim sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Speyer vom 13. August 2019, Az.: A.33-15.0050.01-I 70 zur Durchführung des Anhörungsverfahrens und zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugeleitet worden.

III.2 Feststellung der UVP-Pflicht

Die vorliegende Straßenplanung ist uvp-pflichtig. Das durchgeführte Verfahren genügt den verfahrensrechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen in Kapitel A, Nr. V und Kapitel E, Nr. VII verwiesen.

III.3 Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die in Kapitel A, Nrn. X, XI und XII genannten Unterlagen haben mit Ausnahme der (später erstellten) Deckblattunterlagen in der Zeit vom 30. September 2019 bis einschließlich 29. Oktober 2019 bei der Verbandsgemeindeverwaltung Freinsheim zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Planauslegung sind vorher rechtzeitig und ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung waren diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen Einwendungen schriftlich eingelegt oder mündlich zu Protokoll gegeben werden konnten. Einwendungen und Stellungnahmen konnten bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 29. November 2019 vorgebracht werden.

Diejenigen Grundstückseigentümer, die ihren Wohnsitz nicht in der von der Baumaßnahme betroffenen Gemarkung haben (Ausmärker), sind von der Planauslegung rechtzeitig unterrichtet worden. Die nach den geltenden Rechtsvorschriften anerkannten Vereine wurden über das Straßenbauvorhaben unterrichtet und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme.

III.4 Ergänzende Anhörungen 2021

Aufgrund der Forderung der oberen Naturschutzbehörde bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd wurden die naturschutzfachlichen Ausführungen in den Planunterlagen ergänzt. Dabei wurden vor allem die Eingriffe in vorhandene nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotopumfassender dargestellt. Zusätzlich wurde – in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde – die Kompensationsmaßnahme A 3.3.b (Wiederherstellung von Wildbienenhabitaten) erweitert.

Die obere Naturschutzbehörde wurde zu den Ergänzungen der Planunterlagen mit Schreiben vom 30. Dezember 2020 erneut angehört.

Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd konnte anschließend ihre grundsätzliche Zustimmung erteilen. Der Fachbeirat Naturschutz lehnte jedoch die Planung weiterhin ab, sodass die oberste Naturschutzbehörde um Entscheidung gebeten wurde.

Mit Schreiben vom 27. Juli 2021 teilte die oberste Naturschutzbehörde mit, dass ihrerseits keine fachlichen und rechtlichen Bedenken gegen die positive Entscheidung der oberen Naturschutzbehörde bestehen. Anschließend hat die obere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 20. September 2021 unter Auflagen ihr Einverständnis zu der vorliegenden Straßenbaumaßnahme erteilt.

Die Erweiterung der Kompensationsmaßnahme A 3.3b geht mit einer zusätzlichen Grundstücksinanspruchnahme einher. Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 13. August 2021 die betroffenen Grundstückseigentümer über diese Änderung der Planung informiert und

ihnen Gelegenheit zur Rückäußerung gegeben. Die Eigentümer haben keine Bedenken vorgebracht.

III.5 Erörterungstermin

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen waren am 04. November 2021 in der Salierhalle Bad Dürkheim Gegenstand einer Erörterung, zu der nach vorheriger fristgerechter schriftlicher Benachrichtigung und rechtzeitiger ortsüblicher Bekanntmachung die Einwender sowie die beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange eingeladen worden sind. Das Ergebnis der Erörterung ergibt sich aus der Niederschrift der Anhörungsbehörde vom 08. November 2021.

III.6 Planänderungen 2023

Aufgrund weiterer Abstimmungen wurden die Planunterlagen erneut geändert. Sie beinhalten auch die mit Einwendern getroffene Vereinbarungen. Darunter fällt vor allem die Verlegung der Ausgleichsmaßnahmen auf den Flurstücken 1021, 1030/3 und 1036 auf ein zwischenzeitlich im Eigentum des Straßenbaulastträgers befindliches Grundstück. Außerdem wurde die abgestimmte Weiterführung der Gabionenwand von Bau-km 1+265 bis Bau-km 1+315 in die Planunterlagen aufgenommen. Die bereits im Jahre 2021 vorgenommene Erweiterung der Ausgleichsmaßnahme 3.3b (Wiederherstellung von Wildbienenhabitaten) wurde ebenfalls ergänzt.

Die südöstlich der Bahnüberführung geplanten Entwässerungsmulden, Böschungen und Graswege wurden modifiziert. Hierfür war ein erstmaliger Grunderwerb auf weiteren Grundstücken erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde hat die betroffenen Eigentümer entsprechend informiert und angehört.

III.7 Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens

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

IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung

Die Planfeststellungsbehörde stellt mit diesem Beschluss die umfassende formell-rechtliche und materiell-rechtliche Zulässigkeit der Straßenplanung für die Gradientenverbesserung der K 2 im Zuge der Erneuerung des Bahnüberführungsbauwerks in Dackenheim fest.

IV.1 Planrechtfertigung, Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme

Die vorliegende Straßenbaumaßnahme umfasst die Gradientenverbesserung der K 2 sowie die Erneuerung der Eisenbahnüberführung bei Bau-km 1+324,70.

Die Kreisstraße Nr. 2 dient dem Verkehr innerhalb des Landkreises und verbindet die Verbandsgemeinden Leiningerland und Freinsheim sowie die Stadt Grünstadt miteinander. Sie fungiert als Hauptverbindungsstraße zwischen den Ortsgemeinden Dackenheim und Freinsheim. Somit ist sie gemäß RAL 2012 der Straßenkategorie LS III und der Entwurfsklasse 3 zuzuordnen. Die K 2 beginnt südöstlich von Dackenheim und endet in einer Kreisverkehrsanlage nördlich von Freinsheim.

Die Verkehrsbelastung liegt erheblich über dem Durchschnitt der Kreisstraßen. Die Verkehrszählung in 2013 ergab 2.556 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 34 Fz/24 h. Im Jahre 2019 wurden 3.016 Kfz/24 h mit 42 Fz/24 h (Schwerverkehr) verzeichnet. Die Verkehrsbelastung belegt den relativ hohen Anteil an Durchgangsverkehr.

Der derzeitige Zustand der K 2 wird diesen Anforderungen nicht mehr gerecht. Die erforderliche lichte Weite sowie die Haltesichtweiten können in der Kurvenlage nicht eingehalten werden. Zusätzlich ist aufgrund der fehlenden Entwässerungseinrichtungen sowie der stetigen Hangrutsche an der Lößhohl die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht mehr gewährleistet, wie auf folgender Aufnahme auch deutlich zu erkennen ist:



Die bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnisse müssen schnellstmöglich beseitigt werden. Deshalb wird die K 2 mit der vorliegenden Planung trassierungstechnisch optimiert. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird durch die verbesserte Linienführung der Kreisstraße gesteigert. Ebenso wird das Unfallrisiko mit der Vergrößerung des Radius und der damit verbundenen Verbesserung der Sichtweite minimiert. Die Verbreiterung der Kreisstraße Nr. 2 auf 6,00 m vermindert zudem das Risiko von Begegnungsunfällen. Es werden außerdem – durch die Anbringung von Gabionenwänden und die Anordnung eines Randstreifens – die Steilböschungen von der Fahrbahn abgegrenzt. Dies unterstützt die Sicherheit im Verkehrsraum und beugt zusammen mit den zukünftigen Entwässerungsanlagen einer Verschmutzung der Fahrbahn durch erodierten Böschungsboden bei starken Niederschlagsereignissen vor.

Im Übrigen weist das Brückenbauwerk der Eisenbahnüberführung erhebliche Schäden auf:



Die erheblichen Mängel sind teilweise auch auf die Durchfeuchtung der Mauersteine sowie entstandene Netzrissbildungen zurückzuführen. Eine Instandhaltungsmaßnahme scheidet aufgrund der massiven Defizite aus, sodass hier ein neues Brückenbauwerk unerlässlich wird.

Für die Errichtung des Bauwerkes sind die aktuellen „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ RAL-2012 einzuhalten. Das bedeutet, dass eine lichte Höhe von 4,50 m herzustellen ist. Da eine entsprechende Höhenanpassung des Schienennetzes ausgeschlossen ist, wird die Einhaltung der Richtlinie durch eine Tieferlegung der Kreisstraße ermöglicht. Durch die

Verbreiterung der Fahrbahn auf 6,00 m - womit künftig uneingeschränkt Gegenverkehr möglich ist -, die Vergrößerung des Kurvenradius, die Anlage eines Randstreifens und die Sicherung vor Hangrutschen mithilfe von Gabionenwänden sowie durch die zukünftigen Entwässerungsanlagen wird die Verkehrssicherheit vor Ort künftig im wesentlichen Maße erhöht.

Die Dringlichkeit der Umsetzung der Maßnahme wird im Übrigen auch durch die von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zwischenzeitlich angeordnete Vollsperrung der K 2 für Fahrzeuge im Bereich der Eisenbahnüberführung verdeutlicht. Aufgrund der vorhandenen Anfahrtschäden, das stetige Ausbrechen vom Lagersteinen bzw. Sandsteinen, und das damit einhergehende nicht (mehr) vertretbares Unfallrisiko war es dem Straßenbaulastträger nicht möglich, die Durchfahrt aufrecht zu erhalten. Die Durchfahrt wurde mit Wirkung zum 01. Februar 2024 gesperrt. Die Sicherheit des Verkehrs war nicht mehr gewährleistet.

IV.2 Planungsvarianten, Vorzugsvariante

Um die dargelegten unzureichenden Verkehrsverhältnisse zu beseitigen und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer wesentlich zu erhöhen, hat sich der LBM Speyer dazu entschlossen, die K 2 auszubauen. Folgende mögliche Varianten wurden dazu näher betrachtet:

Variante 1 „Aufweitung des Einschnitts unter Beibehaltung der vorhandenen Böschungsgeometrie“:

Bei der Variante 1 wird die vorhandene Böschung mit einer Neigung von ca. 50° übernommen und durch den 1,00 m breiten Randstreifen um dieses Maß parallel versetzt.

Variante 2 - Vorzugsvariante „Aufweitung des Einschnitts und Errichtung einer Gabionenwand“:

Variante 2 sieht die Verwendung von Gabionen als Böschungsbegrenzung vor. Hierbei wird die geplante Achse um ca. 6,00 m Richtung Südwesten verschoben.

Variante 3 „Aufweitung des Einschnitts und flacherer Böschungsneigung“:

Die Variante 3 beinhaltet die Böschung mit einem Neigungsverhältnis von 1:1,5.

Die Planung der Variante 3 sieht den Ausbau einer Böschung mit einem Neigungswinkel von 1:1,5 vor, was an diesem Standort einem relativ flachen Böschungswinkel entspricht und die größtmöglichen Flächeninanspruchnahme beinhaltet. Neben der angezweifelten Standsicherheit ist hierbei die erhöhte Erosionsanfälligkeit bei starken Niederschlagsereignissen festzuhalten.

Die Variante 3 als auch die Variante 1 sehen Eingriffe beidseits der bestehenden Trasse und somit Beeinträchtigungen beider Lößsteilwände vor. Die Variante 2 hingegen geht durch die Böschungssicherung mittels Gabionen mit der geringstmöglichen Flächeninanspruchnahme

einher und stellt demnach die nach dem Minimierungsgebot zu wählende Vorzugsvariante dar. Durch das Abrücken der Trasse gen Westen kann die deutlich wertigere, südexponierte Steilwand erhalten werden und ist zudem den Emissionen des Straßenverkehrs weniger stark ausgesetzt. Im Bereich des geplanten Brückenbauwerkes ist eine Hangstabilisierung vorgesehen. Dies begründet sich zum einen aus der notwendigen Stabilität, zum anderen geht diese Bauweise mit der geringstmöglichen Flächeninanspruchnahme einher.

Aus der vergleichenden Betrachtung der dargestellten Varianten ergibt sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, dass die vom Vorhabenträger beantragte Variante 2 als geeignetste Ausführungsvariante erscheint. Auch aus naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ist die Variante 2 zu favorisieren. Nach Prüfung und Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange stellt sich keine andere Variante als vorzugswürdig dar. Es ist auch nicht ersichtlich, dass sich eine andere Ausführungsvariante demgegenüber als vorzugswürdig „aufdrängen“ würde. Mithin erweist sich die Planungskonzeption des Vorhabenträgers als abwägungsfehlerfrei. Die festgestellte Linienführung fügt sich in die topographischen Gegebenheiten ein und berücksichtigt die räumlichen Zwangspunkte. Dabei werden die Auswirkungen auf die Flächennutzung sowie Natur und Landschaft so gering wie möglich gehalten. Im Hinblick auf die vorhandene bzw. prognostizierte Verkehrsbelastung erweist sich die Feststellungsvariante schließlich auch mit Blick auf die mit der Planung verfolgten Zielsetzungen als sachgerecht dimensioniert.

IV.3 Einwendungen zu planerischen Belangen

IV.3.1 Zweifel an Planrechtfertigung

Die Planfeststellungsbehörde hat entgegen der vorgebrachten Einwendungen die Planrechtfertigung der Straßenbaumaßnahme festgestellt (vgl. auch Kapitel E, Nr. IV.1 des Beschlusses). Die unzureichenden Sichtweiten und örtlichen Gegebenheiten gefährden einen sicheren Verkehrsabfluss. Damit der Vorhabenträger seiner Verpflichtung nach § 11 LStrG nachkommen kann, nachdem er die Straßen nach seiner Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu erweitern bzw. zu verbessern hat, ist die marginale Verlegung in Lage und Höhe der K 2 in dem Bereich der Kreuzung mit der Bahnlinie angezeigt.

Auch die Erneuerung des Eisenbahnbauwerkes ist nach dem aktuellen Stand der Technik vorzunehmen. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) ist hinsichtlich den Eisenbahnbauwerkes eine lichte Höhe von 4,50 m vorgesehen. Diese Vorgabe hat der Vorhabenträger eingehalten.

Im Übrigen ist anzumerken, dass zwischenzeitlich vermehrte Böschungsrutsche im Ausbaubereich zu erheblichen Schäden und Sperrungen der Straße aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit geführt haben. Die unzureichenden Entwässerungsanlagen bedürfen dringend einer entsprechenden Anpassung.

Des Weiteren wird die Dringlichkeit der Maßnahme durch die von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zwischenzeitlich angeordnete Vollsperrung der K 2 im Bereich der vorliegenden Straßenbaumaßnahme für Fahrzeuge verdeutlicht. Aufgrund der vorhandenen Anfahrtschäden, das stetige Ausbrechen vom Lagersteinen bzw. Sandsteinen, und das damit einhergehende nicht (mehr) vertretbares Unfallrisiko war es dem Straßenbaulastträger nicht möglich, die Durchfahrt aufrecht zu erhalten. Die Durchfahrt wurde mit Wirkung zum 01. Februar 2024 gesperrt. Die Sicherheit des Verkehrs war nicht mehr gewährleistet.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die vorliegende Straßenplanung als geeignet und zweckmäßig, die bestehenden erheblichen baulichen Missstände der K 2, insbesondere des DB-Bauwerks zu beseitigen und eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit zu bewirken. Vor diesem Hintergrund ist das hier planfestgestellte konkrete Ausbauvorhaben im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts „vernünftigerweise geboten“.

IV.3.2 Fehlerhafte Verkehrsprognose/ Verkehrssteigerung des Schwerverkehrs

Im Anhörungsverfahren wurden von Einwendern die der Baumaßnahme zugrunde gelegten Verkehrszahlen als fehlerhaft angesehen. Die diesbezüglichen Einwendungen sind im Wesentlichen von der Überlegung geleitet, dass durch die Aufweitung des vorhandenen Bahnbauwerks der Schwerverkehr erheblich zunehmen würde. Die Kreisstraße 2 werde zukünftig als „Abkürzung“ genutzt und die Ortslage damit enorm mehrbelastet.

Diese Überlegungen können die Rechtfertigung der hier festgestellten Straßenbaumaßnahme nicht in Frage stellen. Die Planrechtfertigung ergibt sich bereits aus den unzureichenden Verkehrsverhältnissen sowie des maroden Bahnbauwerks. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Überlegungen sind im Übrigen nicht haltbar. Aufgrund der vorliegenden Straßenbaumaßnahme werden keine Verkehrssteigerungen in der Ortslage Dackenheim eintreten. Der Vorhabenträger hat dennoch (aufgrund der vorgebrachten Bedenken) die Verkehrszahlen bzw. Verkehrsprognose nochmals überprüft. Insbesondere wurde die von Einwenderseite zitierte „Verkehrsuntersuchung B 271 neu, Grünstadt und Bad Dürkheim“ mit in die Überprüfung einbezogen.

Die K 2 wird überwiegend von regionalen Verkehren genutzt. Der Schwerverkehr setzt sich dabei aus kleineren Schwerverkehrsfahrzeugen ab 3,5 t (SV-Fz) und vor allem aus landwirtschaftlichen Fahrzeugen zusammen. Dies wird sich auch mit Aufweitung des Bahnbauwerkes nicht bzw. nur geringfügig ändern. Weiträumige Verkehrsverlagerungen aufgrund der Erweiterung des Bauwerkes sind insbesondere mit Blick auf die bereits vorhandene Verkehrsbeschränkung für den Schwerlastverkehr über 7,5 t auf der B 271 (sowie der zwischenzeitlich erfolgte Längenbeschränkung für den Schwerverkehr auf 11 m innerhalb der Ortslage Dackenheim) nicht ersichtlich. Eine mögliche Verlagerung käme lediglich dann in Betracht, wenn der derzeitige Schwerverkehr am Knotenpunkt B 271/ L 522 zukünftig die K 2 als „Abkürzung“ nutzen würde. Eine vertiefte Auswertung der Zählung im Jahre 2016 am Knotenpunkt in Herxheim hat jedoch ergeben, dass sich das verlagerbare Potenzial an Schwerverkehr mit

Last- und Sattelzügen (Lz/Sz) in Richtung Dackenheim im einstelligen Bereich befindet. Es wären in Summe 6 SV-Fz/20h, die für Verlagerungen zur K 2 über Dackenheim infrage kommen würden.

Auch die von Einwenderseite angeführte Verkehrsuntersuchung für die B 271 neu kann die vorliegende Verkehrsprognose nicht in Zweifel ziehen. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung B 271 neu zwischen Grünstadt und Bad Dürkheim wurden im Jahre 2016 Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen durchgeführt. Die Kreisstraße Nr. 2 zwischen Dackenheim und Freinsheim lag dabei außerhalb des Zähl- und Befragungskordons (Untersuchungsgebiet). Das bedeutet, dass für die K 2 keine aktuellen Daten erhoben, sondern lediglich modelltechnische Werte berechnet wurden. Dies wurde in der Verkehrsuntersuchung auch dargelegt. Der im Analysenullfall ausgewiesene, auf 100 gerundete Schwerverkehrswert weist dabei eine Bandbreite von 51 bis 149 Fahrzeuge auf. Als Schwerverkehr werden bereits Fahrzeuge über 3,5 t sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge mitberücksichtigt. Diese Ergebnisse können nicht dazu verwendet werden, die verkehrlichen Auswirkungen des vorliegenden Vorhabens zu beurteilen.

Auch eine ergänzende Knotenpunktzählung im Rahmen einer möglichen Ortsumgehung für Freinsheim im September 2019 bestätigt die hier zugrunde gelegte Verkehrsstärke.

Bei der Zählung wurden am Querschnitt der K 2 bei Freinsheim 3.815 Kfz/24h verzeichnet; der Anteil des Schwerverkehrs wurde mit 62 SV-Fz/24h beziffert. Im Rahmen der Detaillierung des Verkehrsmodells wurden an diesem Querschnitt 3.800 Kfz/24h abgebildet, der Schwerverkehr wurde mit 100 SV-Fz/24h modelliert. Die Modellierung heißt, dass dies gerundete Werte darstellen.

Im Prognose-Nullfall 2035 (aufbauend auf die Zählung 2019) wurden auf der Grundlage der siedlungsstrukturellen Entwicklungen in Freinsheim selbst sowie darüber hinaus den prognostischen Ansätzen der Verflechtungsprognose zum aktuellen Bundesverkehrswegeplan für denselben Querschnitt rund 4.500 Kfz/24h ausgewiesen. Der Schwerverkehr erhöhte sich insgesamt um 8 Fahrzeuge, was gerundet dann wiederum 100 SV-Fz/24h ergibt.

Außerdem wurden auch die im Rahmen des Erörterungstermins vorgelegten Auswertungen von Daten der Lkw-Maut von TollCollect, die eine Erhöhung des Schwerverkehrs nach Auffassung der Einwender belegen sollen, vom Sachverständigen überprüft. Dieser hat der Planfeststellungsbehörde glaubhaft dargelegt, dass die Auswertungen den dem hier planfestgestellten Projekt zugrunde gelegten Verkehrszahlen nicht zuwiderlaufen. Hierzu ist folgendes klarzustellen:

Die Mautdaten enthalten zu jedem mautpflichtigen Streckenabschnitt Einzelfahrzeugdaten mit Angaben zu der Emissions-, Achs- und Gewichtsklasse sowie der Mautgebühr. Die Lkw-Anzahl pro Monat wird aus der eingenommenen Maut mit der Streckenlänge und Mauttarif berechnet. Die Mautdaten enthalten alle Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t und mehr. Die Verkehrsbelastungen in den Ausführungen des Vorhabenträgers hingegen werden mittels Zählungen ermittelt. Die Klassifizierung der Fahrzeugarten erfolgt nach den Vorgaben

der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Dabei zählen zum Schwerverkehr alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t und mehr (Lkw ohne Anhänger mit einem zGG von 3,5 t und mehr, Lkw mit Anhänger, Last- und Sattelzüge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t und mehr, Busse sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge mit und ohne Anhänger).

In der Verkehrszählung 2015 wurde für den relevanten Abschnitt nördlich Herxheim am Berg eine Verkehrsbelastung (DTV) im Schwerverkehr von 198 Kfz/24h, davon 43 Busse, 117 Lkw ohne Anhänger, 38 Last- und Sattelzüge ermittelt. Aus Werten der Zählungen des Jahres 2021 ergab sich eine Verkehrsbelastung (DTV) im Schwerverkehr von 185 Kfz/24h, davon 14 Busse, 144 Lkw ohne Anhänger und 25 Last- und Sattelzüge. Die Daten sind jedoch nur bedingt mit den Ergebnissen der Mauterhebung vergleichbar, da sie sich nicht auf dieselbe Tonnagegrenze beziehen. In den Mautdaten werden alle Fahrzeuge des Schwerverkehrs zwischen 3,5 t und 7,5 t nicht erfasst; darunter sicher ein großer Anteil Lkw ohne Anhänger.

Dennoch ist in den Verkehrszahlen aus den Quellen der Verkehrsuntersuchung, der Zählungen und TollCollect kein Widerspruch zu sehen, da die im Rahmen der Mauterhebungen ermittelten Verkehrsbelastungen nur eine Teilmenge des Schwerverkehrs umfassen und daher nicht den gesamten Schwerverkehr wiedergeben. Für die Ermittlung absoluter Belastungswerte zu möglichen zukünftigen Verlagerungen auf die K 2 sind sie jedoch nicht geeignet.

Aus den projektspezifischen Verkehrserhebungen in Herxheim, die im Rahmen der VU B 271 durchgeführt worden waren, konnte ein Potenzial < 10 Kfz/24h (Last- und Sattelzüge) abgeschätzt werden, das sich nach Öffnung des DB-Bauwerks von dem Streckenzug L 522 – B 271 auf die kürzere Verbindung über die K 2 verlagern könnte. Die Knotenstromzählung in Herxheim ergab insgesamt 6 Last- und Sattelzüge /14 h, die sich auf der Übereck-Beziehung L 522 – B 271 Nord bewegten und sich ggf. auf die K 2 verlagern könnten. Dabei handelt es sich um Fahrzeugkombinationen, die ein Gesamtgewicht von 7,5 t überschreiten und daher mit den Fahrzeugarten aus der Mautdatenerfassung vergleichbar sind.

Nach den Daten von TollCollect ergab sich für den Monat Juni 2021 eine mittlere Differenz von 11 maut-pflichtigen Kfz/24h zwischen der B 271 nördlich Herxheim und der B 271 südlich Herxheim. Nicht ausweisen kann man damit die Verkehre, die in Herxheim zu- und abfahren, auch aus / nach anderen Richtungen wie beispielsweise Weisenheim am Berg – welche letztendlich nicht verlagerungsfähig auf die K 2 sind. Daher besteht auch hier kein Widerspruch.

Zuletzt sei anzumerken, dass die Mautdaten von TollCollect keine Möglichkeit bieten, vollständige Verkehrsbelastungen zu ermitteln und auszuweisen. Sie stehen aber auch nicht im Widerspruch zu den vom Vorhabenträger verwendeten Angaben zu den Verkehrsbelastungen des Schwerverkehrs.

Nach alledem stellt sich die Kritik als unbegründet dar. Nach den überzeugenden Darlegungen der Verkehrssachverständigen des Büros Modus Consult und der Fachabteilung für „Verkehrs- und Bedarfsplanung“ des LBM Rheinland-Pfalz erweist sich die für das Vorhaben ermittelte Verkehrsprognose als sach- und fachgerecht. Insgesamt werden die angeführten Ver-

kehrszahlen von der Planfeststellungsbehörde als hinreichend aktuelle und belastbare Grundlage für die gegenständliche Planung und die Beurteilung der Projektwirkungen angesehen. Alle Einwendungen im Verfahren, welche davon ausgehen, dass es infolge der Straßenbaumaßnahme zu einer wesentlichen Erhöhung des Verkehrs und hier namentlich des Schwerverkehrs in der Ortsdurchfahrt von Dackenheim kommen würde, stellen sich hiernach als unbegründet dar.

In diesem Zusammenhang gilt es schließlich auch zu sehen, dass es sich bei der Kreisstraße 2 (K 2) um eine Kreisstraße (Landstraßen II. Ordnung) im Sinne von § 3 Nr. 2 LStrG handelt. Die Einstufung und Widmung der K 2 als und zur Kreisstraße erfolgte bereits durch die „Landesverordnung über die Einstufung von Landes- und Kreisstraßen“ vom 06. Dezember 1963 - Einstufungsverordnung – Anlage 2 (GVBl. 233 (299)). Mit deren Inkrafttreten am 31. Dezember 1963 wurde sie als Kreisstraße gewidmet. Kreisstraßen sind Straßen, die dem Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr mit benachbarten Landkreisen oder kreisfreien Städten oder dem Anschluss der Gemeinden und räumlich getrennten, im Zusammenhang bebauten Ortsteile an Bundes- oder Landesstraßen sowie an Eisenbahnhaltstellen, Schiffs- und Liegeplätze und ähnliche Einrichtungen in der Weise dienen, dass jede Gemeinde und jeder räumlich getrennte, im Zusammenhang bebaute Ortsteil wenigstens mit einer nicht in der Bauart der betreffenden Gemeinde stehenden Straße an die genannten Verkehrswege oder Verkehrseinrichtungen angeschlossen ist. Aufgrund ihrer Einstufung und Widmung als Kreisstraße ist die K 2 hiernach per se dazu bestimmt und darauf ausgerichtet, Durchgangsverkehr innerhalb des Landkreises Bad Dürkheim, mit benachbarten Landkreisen oder kreisfreien Städten aufzunehmen. Dies schließt sowohl Pkw-Verkehr als auch Schwerlastverkehr als Durchgangsverkehr ein. Mithin war und ist die K 2 zwischen der B 271 über Dackenheim nach Freinsheim schon Kraft ihrer straßenrechtlichen Einstufung als Kreisstraße darauf ausgelegt, neben dem Pkw-Verkehr auch Schwerlastverkehr aufzunehmen. Dass die K 2 aufgrund der auf 3,70 m begrenzten Durchfahrtshöhe am Bahnüberführungsbauwerks in der Vergangenheit vom Schwerlastverkehr faktisch nur höheneingeschränkt befahren bzw. genutzt werden konnte, änderte nichts an der mit ihrer Widmung und Einstufung als Kreisstraße verbundenen Zweckbestimmung, welche eine uneingeschränkte verkehrliche Nutzung der Straße gerade auch durch den Schwerlastverkehr straßenrechtlich gestattete. Erst recht steht die mit der hier festgestellten Planung einhergehende, richtlinienkonforme (RAL) Aufweitung der Durchfahrtshöhe der Bahnüberführung von derzeit 3,70 m auf zukünftig 4,50 m mit der straßenrechtlichen Zweckbestimmung der Straße als Kreisstraße in Einklang.

Wenn von Einwanderseite die Beibehaltung der bisherigen Verkehrssituation an der (höhenfreien) Kreuzung der K 2 mit der Bahnlinie im Bereich des Bahnüberführungsbauwerks bei ca. Bau-km 1+324,70 gefordert und die Erweiterung der dortigen Durchfahrtshöhe von bisher 3,70 m auf zukünftig 4,50 im Zuge Erneuerung der Eisenbahnüberführung abgelehnt wird, gilt es überdies darauf hinzuweisen, dass Verkehr, dem eine öffentliche Straße dient, stetigen Wandlungen unterliegt. Der Anlieger einer Straße teilt dessen tatsächliches und rechtliches Schicksal. Er kann nicht darauf vertrauen, dass der vorhandene Verkehr bzw. eine bestehende Verkehrsverbindung für alle Zeit unverändert bleibt und alle Vorteile fortbestehen, die sich aus einer bestimmten Verkehrsanbindung für ihn ergeben. Er muss den Wandel und Maßnahmen,

die eine bisherige günstige Verkehrsanbindung einschränken, hinnehmen. Der Anlieger einer Straße hat deshalb keinen Anspruch darauf, dass eine bestehende und für ihn bisher vorteilhafte Verkehrssituation, deren Vorteile er bisher genossen hat, für alle Zeiten unabänderlich bestehen bleibt. Nach § 39 Abs. 1 LStrG hat er keinen Rechtsanspruch darauf, dass solche Veränderungen unterbleiben. Der Anliegergebrauch vermittelt ihm nur insoweit einen Rechtsanspruch gegen eine beabsichtigte Veränderung einer Verkehrsverbindung, als eine Anbindung an das Straßen- und Wegenetz als solche auch weiterhin gewährleistet bzw. die Straße als „Kommunikationsmittel“ überhaupt erhalten bleiben muss. Dass dies hier im Zuge der K 2 in der Ortslage von Dackenheim durch und mit der hier in Rede stehenden Straßenplanung in Frage gestellt würde, wird von Einwanderseite nicht behauptet, geschweige denn ist hierfür irgendetwas ersichtlich. Vielmehr geht es bei der vorliegenden Planung darum, die aus straßenbaulicher und -verkehrlicher Sicht unzureichende Verkehrssituation der Kreisstraße im Bereich des Bahnüberführungsbauwerks außerhalb der Ortsdurchfahrt von Dackenheim und damit abseits des innerörtlichen Anliegerbereichs zu verbessern. Damit kommt der Landkreis Bad Dürkheim als Straßenbaulastträger der Kreisstraße lediglich seiner gesetzlichen Verpflichtung aus § 11 Abs. 1 Satz 3 LStrG nach, wonach er die ihm zugewiesenen Kreisstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu erhalten, zu erweitern oder in sonstiger Weise zu verbessern hat. Gemäß § 11 Abs. 3 LStrG hat der Träger der Straßenbaulast die Straßen überdies nach den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung zu bauen. Dem solchermaßen umschriebenen gesetzlichen Auftrag wird der Landkreis als Straßenbaulastträger der K 2 nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde mit der hier festgestellten Planung zur Umgestaltung der K 2 im Kreuzungsbereich mit dem Bahnüberführungsbauwerk ca. Bau-km 1+324,70 gerecht. Denn mit dem Straßenausbauvorhaben werden die Verkehrsverhältnisse auf der K 2 außerhalb der Ortslage von Dackenheim im Sinne der vorgenannten gesetzlichen Bestimmungen verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht. Dabei bleibt die K 2 in der Ortsdurchfahrt als Verkehrsverbindung für den Anliegergebrauch der dortigen Straßenanlieger unverändert erhalten.

IV.3.3 Forderung nach verkehrsbehördlicher Anordnung

Im Anhörungsverfahren wurde vermehrt eine verkehrsbehördliche Anordnung gefordert, die Schwerverkehrsfahrzeugen (außer Anliegerverkehr) die Durchfahrt durch die Ortslage Dackenheim untersagen soll.

Aufgrund des vorliegenden Verfahrens besteht keine Notwendigkeit für den Erlass einer solchen Anordnung. Wie bereits ausführlich dargelegt entsteht durch die vorliegende Straßenbaumaßnahme inklusive der Aufweitung des Eisenbahnbauwerks keine bzw. nur eine geringfügige Verkehrssteigerung. Auch die erneute Überprüfung von möglichem Verlagerungsverkehr (Schwerverkehr) auf die K 2 hat ergeben, dass das Potential unter 10 Fahrzeugen/24h (Last- und Sattelzüge) liegt, welches sich nach Erweiterung des Bauwerks auf der Verbindungsstraße K 2 durch Dackenheim (theoretisch) verlagern könnte. Somit kann eine verkehrsbehördliche Anordnung aufgrund der vorliegenden Straßenbaumaßnahme nicht erfolgen. Die

zuständige Verkehrsbehörde sah ebenfalls keinen Anlass für den Erlass einer solchen Verfügung.

Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass der Straßenbaulastträger der K 2 in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde für die Ortslage Dackenheim eine Schleppkurvenberechnung (unabhängig vom vorliegenden Vorhaben) durchgeführt hat. Aufgrund dieser Berechnung bzw. dessen Ergebnis wurde vom Kreis Bad Dürkheim am 23. März 2022 eine verkehrsrechtliche Anordnung getroffen, die eine Lkw-Längenbeschränkung von 11 m im Bereich der Ortslage Dackenheim beinhaltet. Die Anordnung wurde am 06. September 2022 vollzogen. Es wird in der Anordnung außerdem ausdrücklich verfügt, dass diese Einschränkung auch nach Durchführung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme wirksam bleibt.

Dennoch hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger zusätzlich aufgegeben, nach Fertigstellung des hier planfestgestellten Straßenbauvorhabens die Verkehrssituation zu überwachen und ggf. auf weitere (verkehrsbehördliche) Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde hinzuwirken (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. 6 dieses Beschlusses). Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist damit hinreichend sichergestellt, dass in der Ortslage von Dackenheim im Zuge der K 2 auch nach Realisierung der hier planfestgestellten Straßenbaumaßnahme keine unzumutbaren Verkehrsverhältnisse eintreten.

IV.3.4 Fehlerhafte Alternativenprüfung

Im Anhörungsverfahren wurde vorgetragen, dass die im Verfahren dargestellte Variantenprüfung fehlerhaft bzw. unvollständig sei. Es wird vor allem die Aufweitung des Bahnbauwerks stark kritisiert und deren Notwendigkeit in Frage gestellt.

Aufgrund der absolut unzureichenden Sichtverhältnisse der derzeitigen Eisenbahnüberführung scheidet eine Erneuerung der Trasse in bestehender Lage (ohne Tieferlegung) von vorne herein aus. Sie würde den Anforderungen bezüglich der Funktionserfüllung, der Straßenverkehrstechnik als auch der Verkehrssicherheit keinesfalls gerecht werden. Der bei einem Erhalt der Trassenlage geringere Eingriff in Natur und Landschaft kann im Gesamtblick hier nicht überwiegen, da damit die Planzielsetzung, nämlich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit im planbetreffenen Streckenabschnitt, nicht erreicht würde. Im Übrigen steht auch die Sanierungsnotwendigkeit der bestehenden Brücke außer Frage. Prüfungen des Bauwerkes haben ergeben, dass eine Erneuerung unabdingbar ist. Eine grundhafte Instandsetzung ist aufgrund der Schädigungsgrade nicht mehr wirtschaftlich.

Die geplante Tieferlegung der Trasse stellt für ein sicheres Unterqueren der neuen Bahnüberführung unter Einhaltung der rechtlichen und technischen Vorgaben die geeignetste Variante dar. Ein Abweichen von den aktuellen technischen und rechtlichen Standards wäre nur bei Vorliegen besonderer Zwangspunkte möglich. Solche liegen hier jedoch nicht vor. Die Umsetzung kann durch die Tieferlegung der Trasse ordnungsgemäß erfolgen. Bei der geringfügigen Verlegung der Linienführung wurde dennoch auf das Mindestmaß der erforderlichen und wirtschaftlichen Mindestbemessungen und Abmessungen geachtet. Somit wird die K 2 als auch

das Bauwerk im Hinblick auf Ausbauförm, Tragfähigkeit, Querschnitt, Ausstattung und vor allem auch Verkehrssicherheit entsprechend den aktuellen Standards angepasst. Auch im Hinblick auf die Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft drängt sich keine andere Alternative auf.

Durch die hier planfestgestellte Linienführung wird die K 2 zukünftig verkehrssicherer zu befahren sein. Alle Verkehrsteilnehmer erfahren im Hinblick auf Aspekte der Verkehrssicherheit eine wesentliche Verbesserung gegenüber den heutigen Verhältnissen. Die weichere Linienführung bzw. Gradientenverbesserung wird die konfliktreicher Kreuzungs- bzw. Fahrbeziehungen deutlich entschärfen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt demnach fest, dass sich nach Prüfung und Abwägung der für und gegen das planfestgestellte Vorhaben sprechenden Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Vergleich zur Feststellungsvariante keine andere Variante als vorzugswürdig darstellt. Insbesondere unter Berücksichtigung der topographischen Gegebenheiten und der zu berücksichtigenden Zwangspunkte erachtet die Planfeststellungsbehörde die vorliegende Straßenplanung als geeignet und zweckmäßig, die bestehenden baulichen Missstände der K 2 mit der gewählten Linienführung zu beseitigen und eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit zu bewirken.

IV.3.5 Eingriffe in Privateigentum/ Grundstücksbedarf

Der Ausbau der K 2 mit der Erneuerung des Bahnüberführungsbauwerks beansprucht Flächen und zieht somit zwangsläufig Grundstücksinanspruchnahmen nach sich. Für die Ausbaumaßnahme werden Flächen für die Herstellung der Trasse und für die Durchführung notwendiger naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt.

Im Anhörungsverfahren haben verschiedene Grundstückseigentümer Einwendungen gegen ihre individuellen Grundstücksbetroffenheiten geltend gemacht. Grundstücksinanspruchnahmen Privater sind für die Planfeststellung von besonderem Gewicht und nach Möglichkeit zu vermeiden. Bereits bei der Planung eines solchen Vorhabens ist grundsätzlich darauf zu achten, dass Inanspruchnahmen möglichst vermieden werden und ansonsten auf ein unverzichtbares Maß beschränkt bleiben.

Dennoch ist es nicht immer möglich, auf die Inanspruchnahme von Grundstücken in privatem Eigentum zu verzichten; diese sind auch unter Beachtung des Art. 14 GG zulässig. Danach kann eine Beanspruchung dann erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und auf Grund eines Gesetzes erfolgt (Art. 14 Abs. 3 GG). Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich einer Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung ggfs. zu Gunsten des Straßenbaus unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahmen von Grundstücken, an der Straßenplanung festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck; in diesem Verfahrensstadium ist zu entscheiden, in welchem Umfang eine Inanspruchnahme privater Flächen erforderlich ist.

Die Planungsrechtfertigung für den Ausbau der K 2 mit der Erneuerung des Bahnüberführungsbauwerks ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV zur Zulässigkeit der festgestellten Planung. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Planungsrechtfertigung als gegeben; die Planung ist zielkonform zu den Bestimmungen des Landesstraßengesetzes und damit auch geeignet, entgegenstehende Belange aus dem Eigentum zu überwinden und dem Straßenbaulastträger das ihm zustehende Enteignungsrecht einzuräumen. Dies gilt für alle Flächen, die für die Herstellung der Baumaßnahme benötigt werden.

Die vorstehenden Ausführungen gelten insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Privateigentum zur Durchführung landschaftspflegerischer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Diese bilden die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft. Nach den Bestimmungen des Bundes- bzw. Landesnaturschutzgesetzes ist der Straßenbaulastträger zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (sog. „Vermeidungsgebot“); sind Eingriffe nicht vermeidbar, besteht die Verpflichtung des Eingriffsverursachers, unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Diese Vorgehensweise ist zwingend und steht nicht zur Disposition der planenden Behörde oder der Planfeststellungsbehörde. Der Straßenbaulastträger hat diese gesetzlichen Vorgaben eingehalten. Die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft wurde nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Ausbau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzkonzept beabsichtigten Kompensationen zu bewirken. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes in jedem Einzelfall geeignet, die Wirksamkeit der auf ihnen vorgesehenen Maßnahmen in der dafür vorgesehenen Zeit zu gewährleisten. Dieses Konzept ist auch in den unterschiedlichen Planungsstadien mit den entsprechenden Fachbehörden abgestimmt worden; es berücksichtigt in seiner jetzigen Ausprägung in besonderer Weise den in der Abwägung vorzunehmenden Interessenausgleich zwischen den Anforderungen, die sich anlässlich des Straßenbauvorhabens an den Umfang der durchzuführenden Maßnahmen ergeben, und den entgegenstehenden Interessen der Grundstückseigentümer und sonstigen Grundstücksnutzern, die durch diese Maßnahmen ihr uneingeschränktes Eigentums- bzw. Nutzungsrecht verlieren.

Die Planfeststellungsbehörde hat in jedem Einzelfall die vorgebrachten Einwendungen der betroffenen Grundstückseigentümer gegen die Inanspruchnahme der vorgesehenen Flächen daraufhin untersucht, ob aus Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit heraus eine Verringerung der Inanspruchnahme oder ein gänzlicher Verzicht durch Verlegung der einzelnen Maßnahmen unter Beibehaltung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Gesamtkonzeption möglich ist. Diesbezüglich wird auf die im Anhörungsverfahren vorgenommenen Verlegungen von Kompensationsmaßnahmen ausdrücklich hingewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das hier festgestellte landschaftspflegerische Konzept insgesamt für sachgerecht und ausgewogen und hat auch nach Prüfung der Sach- und Rechtslage keinen Anlass, an der Richtigkeit der dort gemachten Aussagen zu zweifeln. Besonders die im Einzelnen festgelegten landschaftspflegerischen Maßnahmen und die dafür benötigten Flächen wurden von der Planfeststellungsbehörde überprüft; nach Abwägung aller dafür relevanten Belange sind die in den Plänen festgestellten Flächen grundsätzlich notwendig, um das gesetzlich vorgeschriebene Kompensationsziel nicht zu gefährden. Weitergehende Reduzierungen der Grundstücksinanspruchnahmen waren nach Prüfung der Planung durch die Planfeststellungsbehörde nicht mehr möglich.

Alle Forderungen von betroffenen Grundstückseigentümern oder Personen, die sonstige Rechte an Flächen haben (z.B. Mieter, Pächter oder Inhaber von Nießbrauchrechten), denen nicht durch entsprechende Regelungen in Kapitel C dieses Planfeststellungsbeschlusses entsprochen wurde, werden daher zurückgewiesen, sofern ihnen nicht durch entsprechende Zusagen der Straßenbaubehörde oder in den Auflagenregelungen in Kapitel C des Planfeststellungsbeschlusses entsprochen wurde.

IV.3.6 Wertminderung von Immobilien/ Häusern

Im Anhörungsverfahren wurde von Einwendern die Befürchtung geäußert, dass es durch die Straßenbaumaßnahme zu einer Wertminderung von Immobilien in der Durchdurchfahrt der K 2 in Dackenheim kommen würde. Es sind indes keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass der hier festgestellte Ausbau der K 2 zu einer Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität führen wird. Dies gilt auch für die vermutete Wertminderung von Immobilien und Grundstücken.

Der vorliegenden Planung liegt der Ausbau einer vorhandenen Straße zu Grunde, durch welchen keine wesentliche Verkehrssteigerung zu erwarten ist. Dies wurde bereits ausführlich dargelegt. Auf Grund dessen treten auch keine (neuen) relevanten straßenbaubedingten Immissionen auf.

Selbst im Falle einer tatsächlich eintretenden Wertminderung, die hier seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen ist, bestünde keine Notwendigkeit, von der vorliegenden festgestellten Planung abzurücken. Hier geht das Gemeinwohlinteresse an einer leistungsfähigen und den verkehrlichen Erfordernissen an eine Kreisstraße wie der K 2 den Einzelinteressen vor. Falls gleichwohl – entgegen der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde – eine entschädigungsrelevante Wertminderung an einzelnen Immobilien festzustellen wäre, würde dies keinesfalls einen Verzicht oder auch nur eine Änderung der Straßenbaumaßnahme rechtfertigen. Stattdessen würden in Hinblick auf eine ggf. eintretende Wertminderung hieraus resultierende Entschädigungsansprüche in dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Entschädigungsverfahren zu prüfen sein.

IV.3.7 Kostenrelation / Verschwendung von Steuergeldern

In einzelnen Einwendungen wurde angeführt, dass die Kosten des Projektes unverhältnismäßig hoch seien und es sich um eine Verschwendung von Steuergeldern handeln würde. Die dahingehenden Einwendungen werden zurückgewiesen. Die projektbezogenen Kosten sind auch im Hinblick auf das marode Bauwerk erforderlich. Die deutlichen Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse durch die Gradientenverbesserung, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und die damit verbundene Minimierung der Unfallgefährdung überwiegen die notwendigen Kosten. Durch die vorliegende Maßnahme werden verkehrliche Behinderungen bei der Durchfahrt des Bahnüberführungsbauwerks beseitigt. Die Anlage von Entwässerungseinrichtungen sowie die Änderung der Böschungen bieten zukünftig Schutz vor Gefahren von Leib und Leben. Eine Reduzierung der Gefahr von Sachschäden, wie in der Vergangenheit bereits mehrfach vorgekommen, rechtfertigt ebenfalls nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die vorliegende Planung. Die Kosten halten sich im erforderlichen und zur Umsetzung der Maßnahme verhältnismäßigen Rahmen. Daher hält die Planfeststellungsbehörde die Planung auch hinsichtlich des nötigen kostenmäßigen Aufwandes für gerechtfertigt. Die diesbezüglichen Einwendungen werden zurückgewiesen.

V. Entwässerung/ Gewässerschutz

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

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

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

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

formulierten Bewirtschaftungszielen verweist § 47 Abs. 3 WHG auf die entsprechende Anwendung der Ausnahmeregelungen für Oberflächengewässer in § 31 Abs. 2 WHG. Die in den §§ 27 und 47 WHG normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote wurden zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii, Buchst. b Ziff. I bis iii der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1 - Wasserrahmenrichtlinie) - WRRL - in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen. Die in den §§ 31 und 47 WHG eröffneten Ausnahmen gehen auf die entsprechenden Ausnahmeregelungen in Art. 4 Abs. 6 bis 8 WRRL zurück. Die im WHG zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 WRRL normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote sind bei der Zulassung eines Projekts - auch im Rahmen der Planfeststellung eines (fern-)straßenrechtlichen Vorhabens nach § 5 LStrG – zu beachten.

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

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen seines Vorhabens auf die im Planbereich vorhandenen Oberflächengewässer und das Grundwasser hinreichend geprüft. Hierzu kann auf die Darstellungen im Erläuterungsbericht sowie in den wassertechnischen Berechnungen verwiesen werden. Dort sind für das Schutzgut Wasser die relevanten Bestandsdaten für die Ermittlung der Umweltauswirkungen dargelegt worden. Im Vorhabensbereich befindet sich der Grundwasserkörper „Rhein RLP 6, DERP_29“. Die nach § 47 WHG erforderliche Prüfung des Verschlechterungsverbotes und Zielerreichungsgebotes ergab, dass diese Anforderungen nicht der erlaubten Gewässerbenutzung entgegenstehen. Insbesondere widerspricht die Einleitung des Niederschlagswassers nicht den für den relevanten Grundwasserkörper im Bewirtschaftungsplan festgelegten Bewirtschaftungszielen und Maßnahmen bzw. gefährdet nicht deren fristgemäße Erreichung. Eine Verschlechterung des chemischen und mengenmäßigen Zustands des vorliegend relevanten Grundwasserkörpers ist aufgrund seiner Größe und des geringen stofflichen Belastungsgrades des einzuleitenden Niederschlagswassers nicht zu erwarten. Eine Gefährdung der fristgemäßen Zielerreichung ist aufgrund der vorstehenden geringen Auswirkungen auszuschließen. Oberflächenwasserkörper werden durch die vorliegende Planung nicht betroffen.

Ergänzend hat die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der oberen Wasserbehörde als zuständiger Wasserfachbehörde dem Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss in Kapitel C, Nr. III noch verschiedene Auflagen erteilt. Angesichts der Gegebenheiten der Planung und ihrer wassertechnischen Ausgestaltung, die sich am einschlägigen technischen Regelwerk, insbesondere an der Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (2021) 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 dem in der WRRL und im WHG beschriebenen Verbesserungsgebot für den im Wirkraum des Vorhabens vorhandenen Grundwasserkörper 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. Die obere Wasserbehörde hat dementsprechend auch ihr wasserrechtliches Einvernehmen zu der Planung erteilt; die notwendigen wasserrechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse etc., welche die wasserrechtliche Verträglichkeit des Vorhabens belegen, sind ihrerseits Bestandteil der Planfeststellungsentscheidung.

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 das Grundwasser in Einklang steht. Die Planung verstößt weder gegen das dort normierte Verschlechterungsverbot für den Grundwasserkörper, noch läuft sie dem Verbesserungsgebot zuwider.

V.2 Sonstige Belange des Gewässerschutzes

Für das Vorhaben konnte darüber hinaus auch die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8, 9, 10, 12, 13 und 19 WHG i.V.m. den Vorschriften des LWG erteilt werden.

Die Entwässerung der Verkehrsflächen erfolgt im Einschnittsbereich über neu anzuordnende Straßenabläufe. Die Längsleitung entwässert bei ca. Bau-km 1+340 rechts in die vorgesehene Mulde. Unmittelbar hinter der Bahnüberführung wird die K 2 weiterhin über Mulden entwässert.

Da mit der Durchführung der Straßenbaumaßnahme (insbesondere aufgrund des geringen stofflichen Belastungsgrades des einzuleitenden Niederschlagswassers) keine schädlichen Gewässeränderungen verbunden sind, sind die geplanten Entwässerungsmaßnahmen auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde geeignet, das anfallende Straßenoberflächenwasser schadlos dem Grundwasserhaushalt wieder zuzuführen.

VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)

In dem festgestellten Ausbaubereich ist unter dem Aspekt möglicher Schallschutzvorkehrungen keine Bausubstanz vorhanden oder rechtsverbindlich geplant. Die nächstliegenden schutzwürdigen Siedlungsflächen befinden sich in einer Entfernung von über 300 m. Die geplante Baumaßnahme führt auch zu keiner Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Auf eine schalltechnische Berechnung und auf eine Luftschadstoffbetrachtung konnte daher im vorliegenden Fall verzichtet werden.

VI. 1 Verkehrslärm

Mit der außerhalb der Ortslage von Dackenheim gelegenen Straßenbaumaßnahme gehen nach Maßgabe der Lärmschutzbestimmungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV keine unzumutbaren Verkehrslärmimmissionen im Sinne von § 3 BImSchG für die in der Ortslage entlang der K 2 vorhandene Bebauung einher. Aufgrund der räumlichen Entfernung des

Ausbaubereichs von der örtlichen Bebauung ist dies gänzlich ausgeschlossen. Wie unter Gliederungspunkt „4.8 – Lärmschutzanlagen“ des festgestellten Erläuterungsberichts dargestellt, besteht nach den vorgenannten Bestimmungen kein Anspruch auf Lärmvorsorge, da die Trasse der K 2 überwiegend im Einschnitt verläuft, was sich positiv auf die Schallabschirmung und auf die Schallabsorption auswirkt, und im planfestgestellten Ausbaubereich keine lärmbeeinträchtigte Bebauung vorhanden ist.

Soweit von Einwendern befürchtet wird, dass infolge der Aufweitung der Durchfahrtshöhe der Bahnüberführung der Schwerlastverkehr in der Ortsdurchfahrt von Dackenheim erheblich zunehmen wird, trifft dies tatsächlich nicht zu. Überdies würden sich hieraus ebenfalls keine Lärmschutzansprüche ableiten lassen, worauf hier lediglich vorsorglich hinzuweisen ist. Mit einer durch die Ausbaumaßnahme auf der freien Strecke der K 2 ausgelösten Zunahme des Schwerlastverkehrs in der Ortsdurchfahrt von Dackenheim würde kein Verkehrslärm in Rede stehen, der nach Maßgabe der Bestimmungen der §§ 41 ff. BImSchG und der 16. BImSchV Lärmschutzansprüche für die an der K 2 gelegene innerörtliche Bebauung begründen könnte. Die vorgenannten Lärmschutzbestimmungen beschränken sich auf die Festlegung von Anforderungen zur Begrenzung der Verkehrsgeräusche, die durch die Nutzung einer Straße entstehen, die gebaut oder geändert wird. Demgemäß erfassen die Lärmschutzbestimmungen des §§ 41 ff. BImSchG und die 16. BImSchV auch nur den Lärm, der von der zu bauenden oder zu ändernden Straße selbst ausgeht. Der vom Gesetzgeber mit diesen Bestimmungen beabsichtigte Schutz vor Lärm, der infolge eines neuen oder veränderten Verkehrsweges entsteht, soll auf dessen Nachbarschaft beschränkt bleiben. Anlieger an anderen, vorhandenen Straßen im weiteren Straßennetz bzw. im weiteren Streckenverlauf außerhalb des eigentlichen Baubereichs, auf denen sich infolge einer Baumaßnahme das Verkehrsaufkommen erhöht, gehören nicht zur Nachbarschaft der neuen oder geänderten Strecke. Infolgedessen werden Lärmimmissionen, die durch bauliche Maßnahmen an anderen Verkehrswegen hervorgerufen werden, von dem Lärmschutzkonzept der Bestimmungen der §§ 41 ff. BImSchG und der 16. BImSchV nicht erfasst. Dementsprechend könnten aus einer – hier nur unterstellten – Zunahme des Schwerlastverkehrs in der Ortsdurchfahrt von Dackenheim hieraus auch keine Lärmvorsorgeansprüche abgeleitet werden.

Ungeachtet der Nichtanwendbarkeit der vorgenannten Lärmschutzbestimmungen würden aber auch aus dem in § 5 Abs. 1 Satz 4 LStrG verankerten und bei der vorliegenden Planung zu beachtenden Abwägungsgebot keine Lärmschutzansprüche aus einer – hier nur unterstellten – Zunahme des Schwerlastverkehrs herzuleiten sein. Zwar dürfen nach der Rechtsprechung Lärmauswirkungen, die durch bauliche Maßnahmen an außerhalb des Ausbaubereichs gelegenen Verkehrswegen hervorgerufen werden, bei der Abwägung nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dann nämlich, wenn als Folge eines geplanten Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, bereits vorhandenen Straße zunimmt, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, wenn ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen, bereits bestehenden Straße besteht, und die in Rede stehende Verkehrszunahme nicht unwesentlich ist. In diesem Falle würde ein Anspruch auf Lärmschutz dann zu bejahen sein, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Lärmschutz

abwägungsfehlerhaft wäre.

Nach Maßgabe dieser Rechtsgrundsätze wäre indes ebenfalls kein Anspruch auf Lärmschutz für die an der K 2 gelegene, innerörtliche Bebauung von Dackenheim abzuleiten. So ist bereits zweifelhaft, ob zwischen der Ausbaumaßnahme im Bereich des Bahnüberführungsbauwerks und der befürchteten Zunahme der Schwerlastverkehrs in der OD von Dackenheim überhaupt ein eindeutiger kausaler Ursachenzusammenhang in vorstehendem Sinne angenommen werden könnte. Denn ob und in welchem Umfang der Schwerlastverkehr die K 2 tatsächlich nutzen würde, wird keineswegs kausal nur von der Aufweitung der Durchfahrtshöhe des Eisenbahnüberführungsbauwerks beeinflusst, sondern hängt von vielfältigen Faktoren und Umständen wie etwa dem individuellen Fahrverhalten der Fahrzeugführer, der zukünftigen Verteilung der Verkehrsströme oder hier namentlich etwa auch der Aufrechterhaltung des Lkw-Verbots auf der B 271 und der Fortdauer der für die OD von Dackenheim angeordneten verkehrsbehördlichen Lkw-Längenbeschränkung von 11 m. Von einem eindeutigen Kausalzusammenhang zwischen der hier festgestellten Straßenbaumaßnahme und der von Einwenderseite befürchteten Zunahme des Schwerlastverkehrs kann danach an sich keine Rede sein. In jedem Falle würde es aber an der geforderten „nicht unwesentlichen“ Verkehrs- und Lärmzunahme durch den Schwerlastverkehr fehlen, die hier gerade nicht festzustellen ist. Dass infolge der Straßenausbaumaßnahme auf der freien Strecke der K 2 der Schwerlastverkehr so „wesentlich“ zunehmen würde, dass sich hierdurch in der Ortsdurchfahrt von Dackenheim in Bezug auf den Verkehrslärm eine derart unzumutbare Gesamtlärmsituation einstellen würde, dass jede andere Entscheidung als die Anordnung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft wäre, ist nicht auszumachen. Wenn man zugrunde legt, dass die so genannten akustische „Wahrnehmbarkeitsschwelle“ oder auch „Hörbarkeitsschwelle“ nach allgemein anerkannten lärmwissenschaftlichen Erkenntnissen bei 3 dB (A) festgemacht wird und eine Zunahme des Verkehrslärms somit überhaupt erst ab einer Größenordnung von 3 dB(A) für das menschliche Ohr wahrnehmbar ist, und wenn man des Weiteren vergegenwärtigt, dass eine Lärmsteigerung um 3 dB (A) erst mit einer Verdoppelung des Verkehrs einhergeht, so ist gänzlich auszuschließen, dass die von Einwenderseite - zu Unrecht - behauptete Verkehrszunahme in der OD von Dackenheim auch nur annähernd eine Größenordnung erreichen könnte, bei der im Rahmen der Abwägung die Herleitung von Lärmschutzansprüche geboten sein könnte. Erst recht ist nicht auszumachen, dass infolge der behaupteten Zunahme des Schwerlastverkehrs eine Zunahme des Verkehrslärms auf ein gesundheitsgefährdendes Niveau in Rede stehen würde, welches in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erst bei einer Lärmbelastung von über 70/60 dB (A) am Tag/in der Nacht erreicht würde.

VI.2 Luftimmissionen

Soweit von Einwenderseite die Erhöhung Luftschadstoffen innerhalb der Ortslage Dackenheim nach Umsetzung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme befürchtet wird, ist Folgendes auszuführen:

Hinsichtlich der befürchteten Erhöhung von Luftschadstoffen innerhalb der Ortslage Dackenheim ist zunächst darauf hinzuweisen, dass gemäß § 50 BImSchG schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit als möglich zu vermeiden sind. Dies gilt auch für Belastungen durch straßenverkehrsbedingte Luftschadstoffe. Diesbezüglich sind, basierend auf der Umsetzung EU-rechtlicher Vorschriften, die rechtlichen Vorgaben in der 39. BImSchV niedergelegt. Berechnungsgrundlage der Luftschadstoffuntersuchung sind die „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung - RLuS 2012“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Gegenstand der Richtlinien ist die Abschätzung der Immissionsbelastungen für Verkehrsstärken ab einer Größenordnung von > 5.000 Kfz/24h, da nach der Richtlinie bei Verkehrsstärken unter 5.000 Kfz/24h auch im straßennahem Bereich keine kritischen Kfz-bedingten Schadstoffbelastungen zu erwarten sind (Siehe Kapitel 1, Nr. 1.3 „Anwendungsbedingungen“ der RLuS 2012). Selbst wenn man - dem Einwendungsvorbringen folgend - annehmen wollte, dass es infolge der Aufweitung der Durchfahrtshöhe an dem Eisenbahnüberführungsbauwerk auf der freien Strecke der K 2 zwischen Dackenheim und Freinsheim zu einer Zunahme des Verkehrs und hier insbesondere des Schwerlastverkehrs in der Ortsdurchfahrt der K 2 in Dackenheim kommen würde, würde sich die Verkehrsbelastung jedoch keineswegs in einer Größenordnung oberhalb der Eingangsverkehrsmenge von > 5.000 Kfz/24h bewegen, bei der nach den auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Vorgaben der RLuS 2012 überhaupt erst mit relevanten Luftschadstoffbelastungen im Sinne der 39. BImSchV zu rechnen wäre. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde könnten daher selbst unter Zugrundelegung des von Einwenderseite angenommenen Verkehrsszenarios in der Ortslage von Dackenheim gesundheitsgefährdende Schadstoffbelastungen sicher ausgeschlossen werden. Die zu erwartenden Schadstoffbelastungen würden sich in einem zumutbaren Rahmen bewegen, der weder zu einer gänzlichen Aufgabe noch zu einer Änderung des Vorhabens zum Ausbau der K 2 und der hierbei vorgesehenen höhenmäßigen Aufweitung des Bahnüberführungsbauwerks bei ca. Bau-km 1+324,70 oder auch nur zur Anordnung von Schutzmaßnahmen Anlass geben würde.

VII. Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes

Bei der Gradientenverbesserung der K 2 im Zuge der Erneuerung einer Eisenbahnüberführung bei Dackenheim sind die einschlägigen natur- und umweltschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Dabei ergibt sich folgendes Prüfungssystem:

- Die Eingriffsregelung in §§ 14 – 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6-10 ff. LNatSchG. Die Eingriffsregelung gilt für naturschutzrechtliche Eingriffe vor allem des Fachplanungsrechts.
- Für besonders geschützte Landschaftsteile (z. B. Naturparke, Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, Biosphärenreservate, etc.) sehen die gesetzlichen Bestimmungen in §§ 20 ff. BNatSchG i.V.m. §§ 11 ff LNatSchG besondere Zulassungsanforderungen vor.
- Der gesetzliche Biotopschutz wird in § 30 BNatSchG geregelt.

- Sonderregelungen ergeben sich für Vorhaben, die nach den Bestimmungen des Bundes- bzw. des Landesnaturschutzgesetzes (§§ 32 ff. BNatSchG i.V.m. § 17 f. LNatSchG) Auswirkungen auf Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und europäische Vogelschutzgebiete haben können (Habitat- und Vogelgebietsschutz – Natura 2000).
- Neben den Gebietsschutz für Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Vogelschutzgebiete treten die Anforderungen an den europäischen und nationalen Artenschutz, wie sie sich aus den §§ 44 ff, 67 BNatSchG, Art. 12 bis 16 FFH-RL und Art. 5 bis 7 und 9 VS-RL sowie §§ 22 ff LNatSchG ergeben (Artenschutz).
- Nach den Bestimmungen des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung müssen ferner die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden.
- Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG (§ 9 Abs. 2 LKSG) i.V.m. § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG.

VII.1 Eingriffsregelung

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung beinhaltet ein fünfstufiges Prüfungssystem:

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

VII.1.1 Vermeidung / Ausgleich / sonstige Kompensation

Nach den Bestimmungen des Bundes- und Landesnaturschutzgesetzes ist der Straßenbaulastträger zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (sog. „Vermeidungsgebot“). Dadurch sollen die Schutzgüter Natur und Landschaft so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden. Es ist jedoch offensichtlich, dass das Projekt nicht ohne Eingriff in Natur und Landschaft verwirklicht werden kann. Der Vorhabenträger hat streng darauf geachtet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden werden.

Die Vorgaben für die Durchführung von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen sind in § 15 BNatSchG sowie § 7 LNatSchG geregelt. 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 unvermeidbaren 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 Kompensationsmaßnahmen können dem Erläuterungsbericht und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan 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.

Selbst wenn mit dem der Planung zugrundeliegenden naturschutzfachlichen Konzept eine vollständige Kompensation der mit der Planung verbundenen Eingriffe nicht möglich wäre, würden die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege diesen gegenüber dennoch vorgehen. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden mit der ihnen zukommenden Gewichtung in der Planung berücksichtigt.

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.

VII.1.2 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 zugelassen.

VII.2 Besonders geschützte Landschaftsteile

Die vorliegende Straßenbaumaßnahme liegt zwischen Dackenheim und der Bahnlinie in einem Einschnitt liegt. Es befinden sich beidseitig Lösssteilwände, welche als Naturdenkmal

ausgewiesen sind. Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 6 der Rechtsverordnung des Naturdenkmals „Lößhohl in Dackenheim“ sind Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen von Straßen zunächst einmal verboten.

Die Planfeststellungsbehörde konnte jedoch eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG zulässigerweise erteilen. Die Voraussetzung hierfür ist, dass dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 67 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 BNatSchG) oder die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist (§ 67 Abs. 1, Satz 1, Nr. 2 BNatSchG). Da die vorliegende Straßenbaumaßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich ist (s. hierzu auch die entsprechenden Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.1 dieses Beschlusses), sind die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 BNatSchG gegeben. Die obere Naturschutzbehörde hat der Befreiung zugestimmt.

VII.3 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Ausbaubereich befinden sich beidseitig Lösssteilwände sowie ein Kalkmagerrasen, welche nach § 30 BNatSchG einen gesetzlichen Schutz genießen. Nach § 30 Abs. 2 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Lösssteilwände zu zerstören. Die Eingriffe werden jedoch nach Maßgabe der naturschutzfachlichen Planunterlagen adäquat kompensiert. Die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen im zentralen Bereich der ehemaligen Hohl weisen den Erhalt der größten und am optimalsten besonnten Steilwand im Norden auf. Zudem erfolgt auf der gegenüberliegenden Seite, welche den größten Eingriff in die Böschungen erfährt, eine Wiederherstellung einer langen Steilwand. Somit konnte von der Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Ausnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG erteilt werden (siehe auch Kapitel A, Nr. VII des Beschlusses).

VII.4 Artenschutz

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

VII.4.1 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 ermitteln und darstellen lassen. Die genannten Prüfungen, die der vorliegenden Planfeststellungsentscheidung zugrunde liegen, kamen zu folgendem Ergebnis:

VII.4.2 Untersuchung zu Auswirkungen auf die geschützten Arten (§ 44 ff. BNatSchG)

Für die Beurteilung des vorliegenden Straßenbauvorhabens hinsichtlich der besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL und der europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL wurde eine gutachterliche Prüfung gem. § 44 BNatSchG erstellt. Diese artenschutzrechtliche Prüfung kam zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der in den Planunterlagen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen V_{art} 1 bis V_{art} 4 für keine der relevanten Tier- und Vogelarten Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt sind. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) und Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustands sind aus artenschutzrechtlicher Sicht nicht notwendig.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen an. Die Bewertung wurde auch von der oberen Naturschutzbehörde mitgetragen.

VII.4.3 Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Auch wenn man unterstellen würde, dass durch das Straßenbauvorhaben Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt wären, würde die Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer vorsorglichen Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 und Satz 2 BNatSchG und äußerst vorsorglich auch im Wege einer Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG dem Vorhaben die artenschutzrechtliche Zulässigkeit attestieren können.

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

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

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

im Falle betroffener europäischer Vogelarten:

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

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

Das Vorhaben ist im Interesse der öffentlichen Sicherheit bzw. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art gerechtfertigt

Um eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zulassen zu können, muss das Vorhaben 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 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG) als auch aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG) gerechtfertigt. Neben der auffälligen Bahnbrücke rechtfertigen vor allem die massiven Defizite im Verkehrsraum die vorliegende Straßenbaumaßnahme. Die erforderliche lichte Weite sowie die Haltesichtweiten werden in der Kurvenlage nicht eingehalten. Zusätzlich ist aufgrund der fehlenden Entwässerungseinrichtungen sowie der stetigen Hangrutsche an der Lößhöhle die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht mehr gewährleistet. Die Gradientenverbesserung der K 2 im Zuge der Erneuerung des Bahnüberführungsbauwerks bewirkt eine Steigerung der Verkehrsqualität sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und trägt somit dem öffentlichen Interesse nach einem leistungsfähigen und sicheren Verkehrsraum Rechnung.

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 schlechtem Erhaltungszustand eine Verbesserung nicht behindert wird.

In den Planunterlagen und Gutachten 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 VogelschutzRL 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.

Unter Berücksichtigung der rechtlichen Anforderungen an die Alternativenprüfung begegnet die mit diesem Beschluss getroffene Feststellung der vorliegenden Variante keinen artenschutzrechtlichen Bedenken. In der Gesamtschau aller planungsrechtlichen Gesichtspunkte, und hier insbesondere der artenschutzrechtlich relevanten Aspekte, erweist sich diese Variante im Hinblick auf die Verwirklichung der Planungsziele und auch in Würdigung der für diese Variante streitenden naturschutzexternen Gründe im Vergleich zu allen sonstigen während des Planungsprozesses beleuchteten Alternativstandorten als vorzugswürdig.

Hierzu wird nochmals festgehalten, dass die Nullvariante in Form eines Verzichts auf das Vorhaben aufgrund der dokumentierten besonderen Bedeutung der Maßnahme hier keine mögliche Alternative darstellt. Dies folgt vor allem daraus, dass bei einem Verzicht auf die Maßnahme das mit ihr verfolgte Planungsziel, welches bereits zuvor in Kapitel E, Nr. IV dargestellt wurde, nicht erreicht werden könnte. Auch mit Blick auf den mit der Planung verbundenen Eingriff in die Natur scheidet die Nullvariante daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als geeignete Planungsalternative aus.

Auch die sonstigen im Planungsprozess untersuchten Planungsalternativen erweisen sich im Vergleich zur Feststellungsvariante als nicht vorzugswürdig. Weitere Alternativlösungen kamen weder aus naturschutzfachlichen noch aus naturschutzexternen Gründen in Betracht. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird diesbezüglich auf die Ausführungen in Kapitel E, Nrn. IV.2 und IV.3 dieses Beschlusses verwiesen.

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

Entscheidung über die Ausnahme- und Befreiungserteilung

Damit würden auch für den Fall, dass entgegen der Annahme des Sachverständigengutachtens und der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde für verschiedene Tierarten Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG erfüllt wären, die Tatbestandsvoraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten des § 44 BNatSchG auch unter Berücksichtigung der europarechtlichen Artenschutzbestimmungen nach Art. 16 FFH-RL vorliegen. Die Planfeststellungsbehörde erachtet es daher unter Berücksichtigung des ihr zustehenden Ermessens für sachgerecht und zulässig, dem Straßenbaulastträger vorsorglich eine Ausnahme von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG im Hinblick auf die relevanten FFH- und Vogelarten zu erteilen. Maßgeblich für diese Entscheidung sind die für die Maßnahme sprechenden überwiegenden Gründe des Gemeinwohls bzw. der öffentlichen Sicherheit und die demgegenüber vergleichsweise geringfügigen Beeinträchtigungen unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes, das Fehlen zumutbarer Alternativen sowie der Umstand, dass keine Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes der Population einer Art zu erwarten ist bzw. bei Arten mit derzeitigem schlechten Erhaltungszustand eine Verbesserung nicht behindert wird.

Letztendlich wäre aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch die Erteilung einer Befreiung gemäß § 67 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG von den Verboten des § 44 BNatSchG als sachgerecht anzusehen, sollte sie entgegen dem bislang Dargestellten davon ausgehen müssen, dass Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG für einzelne Tier- und Vogelarten erfüllt wären und auch keine Ausnahme im Sinne des § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden könnte, weil die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde. Auf Grund der nachgewiesenen 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.

VII.5 Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)

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

VII.5.1 Allgemeines

Das europäische Gemeinschaftsrecht normiert besondere Schutzbestimmungen zum Gebietsschutz im Rahmen eines Schutzgebietssystems zur Schaffung eines kohärenten Netzes „Natura 2000“. Die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben hierzu sind in der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 02. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, ABl. EG Nr. L 103 vom 25. April 1979 (Vogelschutz-Richtlinie; VS-Richtlinie) und in der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen Abl. Nr. L 206, S. 7 (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie; FFH-Richtlinie) rechtlich verankert. Die naturschutzrechtlichen Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts sind durch das Bundesnaturschutzgesetz in der Fassung vom 29.07.2009 in deutsches Recht umgesetzt worden (§§ 32 ff. BNatSchG); ergänzende landesrechtliche Regelungen finden sich in den Vorschriften der §§ 17 ff. LNatSchG. Diese gemeinschaftsrechtlichen und nationalen Bestimmungen sehen rechtliche Vorgaben im Sinne eines gestuften Schutz- bzw. Zulassungsregimes für die Projektzulassung vor, die bei der Prüfung der Verträglichkeit eines Vorhabens mit dem Vogel- und FFH-Gebietsschutz zu beachten sind. Soweit Habitat- oder Vogelschutzbelange betroffen sind, bedarf es einer eigenständigen Prüfung am Maßstab dieser gemeinschaftsrechtlichen und nationalen Bestimmungen, weil sich aus diesem Rechtsregime strikt zu beachtende Anforderungen ergeben, die nur nach Maßgabe eines strengen Prüfungssystems überwunden werden können.

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

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

Die in Rheinland-Pfalz als Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete ausgewiesenen Gebiete, die Bestandteile des kohärenten europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ sind, sind in § 17 LNatSchG geregelt. Die in der dortigen Anlage 1 genannten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und die in der Anlage 2 genannten Europäischen Vogelschutzgebiete stehen unter besonderem Schutz. Zweck der Unterschutzstellung ist es, die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der in den Gebieten der Anlage 1 genannten natürlichen Lebensraumtypen, Tier- und Pflanzenarten sowie der in den Gebieten der Anlage 2 genannten Vogelarten und ihrer Lebensräume zu gewährleisten. Die für die Vogelschutz- und FFH-Gebiete maßgeblichen Erhaltungsziele sind in der Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten vom 18. Juli 2005 (GVBl. S. 323) (in ihrer jeweils aktuellen Fassung) näher bestimmt.

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

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

Ergibt die Verträglichkeitsprüfung dagegen, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele des jeweiligen Vogelschutzgebietes / FFH-Gebietes maßgeblichen Gebietsbestandteile führt, ist der Eingriff grundsätzlich nach den Bestimmungen in Art. 6 Abs. 3 S. 2 FFH-RL bzw. § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig. Ein Eingriff kann dann nur ausnahmsweise noch zugelassen werden, wenn weitere Voraussetzungen erfüllt sind. Dies setzt voraus, dass der Eingriff aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art gerechtfertigt werden kann. Mit der Qualifizierung der öffentlichen Belange als „zwingende Gründe“ wird verdeutlicht, dass nur besonders schwerwiegende öffentliche Belange als Ausnahmerechtfertigung in Betracht

kommen; es muss sich aber nicht um unausweichliche Sachzwänge handeln; gemeint ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln. Werden in dem FFH-Gebiet - für Vogelschutzgebiete gilt diese zusätzliche Voraussetzung nicht - prioritäre natürliche Lebensraumtypen und / oder eine prioritäre Art beeinträchtigt, können allerdings nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder, nach Einholung einer Stellungnahme der EU-Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses berücksichtigt werden (Art. 6 Abs. 4 UA 2 FFH-RL, § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG). Außerdem darf für das Vorhaben keine zumutbare Alternativlösung gegeben sein, bei der das Vorhaben unter Berücksichtigung der Projektzielsetzung mit geringeren Nachteilen für die geschützten FFH- und Vogelschutzbelange realisierbar wäre. Überdies sind alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen) zu ergreifen, um die globale Kohärenz von „Natura 2000“ zu schützen (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, § 34 Abs. 5 BNatSchG). Diese weiter gehenden Anforderungen sind allerdings nur dann relevant, wenn das Vorhaben bezogen auf die Erhaltungsziele für das Gebiet als Ganzes oder wesentliche Teile unverträglich ist. Im Falle seiner Verträglichkeit sind zusätzliche Anforderungen nicht zu erfüllen.

VII.5.2 Ausführungen zur Betroffenheit des Vogelschutzgebiets „Haardtrand“

Das Vorhaben liegt in der Randzone des großflächigen Vogelschutzgebiets 6514-401 „Haardtrand“ beiderseits der K 2. Durch das Vorhaben (Straße, Bahnbauwerk) erfolgt keine Zerschneidung von Biotopflächen.

Für das Vorhaben wurde dennoch eine Vogelschutz-Verträglichkeitsvorprüfung erstellt, welche Bestandteil der offen gelegten Planunterlagen ist (vgl. hierzu Unterlage 19.3A). Die Vorprüfung kam zu dem Ergebnis, dass die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes bzw. für den Schutzzweck maßgebliche Bestandteile durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt werden. Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese Bewertung als sachgerecht und schließt sich dem Ergebnis vollinhaltlich an. Das Straßenbauvorhaben ist daher unter dem Aspekt des Habitatschutzes zulässig.

VII.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.

VII.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.

VII.6.2 Feststellung der ordnungsgemäßen Anwendung der UVP-Bestimmungen

Bei der vorliegenden Straßenplanung 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.

VII.6.3 Bestehen einer UVP-Pflicht

Das vorliegende Verfahren betrifft den Ausbau der Kreisstraße K 2. Das Vorhaben unterliegt den Bestimmungen des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG). Für das Vorhaben besteht nach den Bestimmungen dieses Gesetzes eine UVP-Pflicht. Somit ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach näherer Maßgabe der Bestimmungen des LUVPG i.V.m. den Bestimmungen des UVPG durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A, Nr. V die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens festgestellt.

VII.6.4 Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter geprüft. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden ermittelt, beschrieben und entsprechend gewertet. Die maßgeblichen Erkenntnisse wurden in den Planunterlagen dargelegt.

VII.6.4.1 Allgemeines zur Umweltverträglichkeitsprüfung

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

Der Träger des Vorhabens legt hierzu gem. § 16 Abs. 1 UVPG die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der zuständigen Behörde zu Beginn

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

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

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

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

VII.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 insbesondere in einem UVP-Bericht nach § 16 UVPG i.V.m. der Anlage 4 des UVPG dargelegt. Die Unterlagen des Vorhabenträgers entsprachen den Anforderungen des § 16 UVPG, insbesondere ist eine allgemein verständliche Zusammenfassung des UVP-Berichts in der Unterlage enthalten. Die verfahrensrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls eingehalten worden (siehe auch Kapitel E, Nr. 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 uvprechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

VII.7 Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG (§ 9 Abs. 2 LKSG) i.V.m. § 5 Abs. 1 Satz 4 LStrG

Im Rahmen der hier vorzunehmenden straßenrechtlichen Abwägung nach § 5 Abs. 1 Satz 4 LStrG wurden auch die Anforderungen gewürdigt, die aus den Bestimmungen des Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 Bundesklimaschutzgesetz (§ 9 Abs. 2 Landes-Klimaschutzgesetz) für die Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit abzuleiten sind.

Die im Klimaschutzgesetz gesetzlich normierte Verpflichtung zur Herstellung von Klimaneutralität und der Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes genießt keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen. Dementsprechend fordern die Bestimmungen des § 13 Abs. 1 KSG und §§ 2 Satz 2 i.V.m. 9 LKSG zwar eine Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes, sie verleihen ihm aber keinen Vorrang vor anderen Belangen. Es ist daher weder aus dem KSG noch dem LKSG ein Verzicht auf bzw. ein Verbot von Straßenbaumaßnahmen abzuleiten. Das Gebot, die Belange des Klimaschutzes und die Auswirkungen auf das (globale) Klima zu berücksichtigen, bedeutet nicht, dass jedwede Emission von Treibhausgasen verboten wäre. Dementsprechend beschreiben weder das KSG noch das LKSG konkrete Ver- oder Gebote in Bezug auf den Bau von Straßen. Die vorgenannten Bestimmungen normieren zwar eine Berücksichtigungspflicht für Abwägungsentscheidungen, eine Verbotsnorm stellt dies allerdings nicht dar.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Aspekte des globalen Klimaschutzes (siehe auch UVP-Bericht vom 20. Juli 2018) in die von ihr vorzunehmende Abwägung aller planungsrelevanten Belange eingestellt. Sie gelangte dabei zu der begründeten Überzeugung, dass sich die Straßenbaumaßnahme für den Ausbau der K 2 im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung bei Dackenheim auch im Hinblick und unter Berücksichtigung der Klimaschutzbelange als abwägungsfehlerfrei und damit als rechtlich zulässig erweist.

Gegenstand der festgestellten Planung ist der Ausbau der K 2, der sich überwiegend am Bestand orientiert. Maßgeblichen Einfluss auf das globale Klima im Hinblick auf den Klimawandel haben der Ausstoß von Treibhausgasen, die im Verkehr vor allem durch den Verbrennungsprozess beim Betrieb von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren freigesetzt werden.

Wie bereits an anderer Stelle dargelegt, hat der vorliegende Straßenausbau in der Gesamtbetrachtung keine relevante verkehrserhöhende Wirkung, namentlich auch nicht in Bezug auf den Schwerverkehr. Dies bedeutet, dass kein relevanter zusätzlicher motorisierter Verkehr zu dem bereits bestehenden stattfinden wird. Infolgedessen ist es ausgeschlossen, dass infolge des Straßenausbaus zusätzliche verkehrsbedingten CO₂-Treibhausgas-Emissionen auftreten. Auch mit der betrieblichen Unterhaltung der infolge des Straßenausbaus geringfügig neu hinzukommenden Straßenflächen sind keine relevanten zusätzlichen Treibhausgasemissionen verbunden, die über die Unterhaltung der bereits vorhandenen Fahrbahn der Straße hinaus wesentlich ins Gewicht fallen. Soweit im Zuge der festgestellten Ausbauplanung in Vegetations- und Baumbestände eingegriffen wird, denen eine für das Klima relevante Funktion als

CO₂-Treibhausgasenker oder -speicher zukommen könnte, gilt es zu beachten, dass die Eingriffe in die Landnutzung und in die Baumbestände aufgrund des hier beachteten Vermeidungsgebots nach § 15 Abs. 1 BNatSchG auf das absolut notwendige Minimum beschränkt bleiben und mit den vorgesehenen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen vollständig und damit auch treibhausgasneutral kompensiert werden (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Mithin ist auch in der Sache nicht auszumachen, dass die hier planfestgestellte Ausbauplanung das globale Klima beeinflussen und im Hinblick auf den Klimawandel von tatsächlicher Relevanz sein würde. Der vorliegend festgestellte Straßenausbau führt nicht dazu, dass die Ziele des nationalen und rheinland-pfälzischen Klimaschutzgesetzes nicht erreicht werden können. Das Vorhaben widerspricht somit nicht den öffentlichen Interessen des Klimaschutzes.

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

VII.8 Behandlung der naturschutzfachlichen Einwendungen

Von Einwanderseite wurde im vorliegenden Verfahren mehrfach vorgetragen, dass das Vorhaben nicht im Einklang mit Natur und Landschaft stehen würde.

VII.8.1 Eingriff ins Naturdenkmal „Lößhohl“ und ins Landschaftsbild

Es wurden Bedenken bezüglich dem Eingriff in das Naturdenkmal „Lößhohl“ sowie ins Landschaftsbild geäußert. Aus Einwendersicht komme es durch die Baumaßnahme zu einer vollständigen Vernichtung der repräsentativen „Lößhohl“.

Im Rahmen der Planung und Festlegung der Trassenlage wurden die vorhandenen Zwangspunkte straßenrechtlicher und naturschutzfachlicher Art gleichermaßen berücksichtigt. So gilt es nicht nur die Eisenbahnüberführung, sondern auch die Lößlehm-Steilwände mit ihren Habitatfunktionen für Wildbienen miteinzubeziehen und entsprechend zu würdigen.

Die Untersuchung verschiedener Varianten ergab, dass die westlich abgerückte Trassierung im unübersichtlichen Kurvenbereich den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht wird und dabei die wertigere, südexponierte Steilwand unbeeinträchtigt bleibt. Weitere mögliche Alternativen würden größere Eingriffen verursachen und wurden insgesamt verworfen (vgl. auch Kapitel E, Nrn. IV.2 und IV.3.4 des Beschlusses).

Außerdem werden mit der vorliegend gewählten Planung die sich derzeit in einem ungünstigen Erhaltungszustand befindlichen Lößsteilwände erheblich aufgewertet. Im Rahmen der geplanten Kompensationsmaßnahmen werden die Steilwände freigestellt und verlängert, sodass der Lebensraum u. a. für Wildbienen optimiert und erweitert werden kann. Zusätzlich erfolgt auf der Südseite die Errichtung einer unbewachsenen Lößsteilwand, die nicht nur Habitate für Wildbienen ermöglicht. Das eindeutig entstehende Verbesserungspotential bestätigte auch ein Wildbienen-Sachverständiger sowie die untere, obere und oberste Naturschutzbehörde.

Denn diese haben der vorliegenden Straßenbaumaßnahme unter Beachtung verschiedener Auflagen ihre Zustimmung erteilt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde werden die Beeinträchtigungen der naturschutzfachlich geschützten Landschaftsteile im Ausbaubereich so gering wie möglich gehalten. Zudem werden den Artenschutz begünstigende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, die im Vergleich zum derzeitigen Zustand eindeutig höherwertig einzuordnen sind. Die Charakteristik der „Lößhohl“ wird weiterhin beibehalten bzw. sogar erweitert.

Eine nachteilige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist ebenfalls auszuschließen. Im Übrigen ist der Ausbau durch die vorhandene Topographie vorgegeben und weitestgehend von Weinbau geprägt. Der vorhandene Hohlweg mit seinen Gehölzen auf der Oberkante der Böschungen hebt sich lediglich als punktueller Ausschnitt vom umgebenden Rebland ab. Es sind somit keine Anhaltspunkte erkennbar, die auf eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes schließen lassen würden.

Insgesamt erweist sich die vorliegende Planung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insbesondere auch hinsichtlich der natur- und umweltschutzrechtlichen Vorgaben als zulässig. Die geplante Maßnahme stellt zwar einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen sind jedoch unvermeidbar und werden mit den in der Planung vorgesehenen naturschutzfachlichen Maßnahmen vollständig kompensiert. Eingriffe in die gesetzlich geschützten Biotop werden umfangreich ausgeglichen. Auf Kapitel E, Nr. VII dieses Beschlusses wird ergänzend hingewiesen.

VII.8.2 Fehlende Prüfung von Alternativen

Soweit bemängelt wurde, dass die Prüfung von Planungsalternativen in Bezug auf die Prüfung der natur- bzw. umweltschutzrechtlichen Belange fehlerhaft bzw. unvollständig sei, ist dieser Einwand unbegründet. Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens wurden alle denkbaren Varianten sowohl aus planerischer Sicht als auch unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten überprüft. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird an dieser Stelle auf die Ausführungen in Kapitel E, IV.3 dieses Beschlusses verwiesen.

VII.8.3 Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität

Im Rahmen von Sammeleinwendungen wurde vorgetragen, dass sich die Wohn- und Lebensqualität in der Ortslage Dackenheim mit Umsetzung des Vorhabens drastisch verschlechtern würde. Dies wird mit dem steigenden Verkehrsaufkommen, insbesondere des Schwerverkehrs begründet.

Diese Befürchtungen werden seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Wie bereits ausführlich dargelegt, kann eine relevante Erhöhung des Verkehrsgeschehens innerhalb der Ortslage Dackenheim ausgeschlossen werden. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde umfassend dargelegt, dass durch die Aufweitung des Bauwerks auch keine nachhaltigen Ände-

rungen hinsichtlich des Schwerverkehrs zu erwarten sind. Ergänzend wurden Auflagen verfügt, die höchstvorsorglich zu einem Monitoring der Verkehrslage nach Umsetzung der vorliegenden Planung verpflichten. Gegebenenfalls wäre auf entsprechende verkehrsbehördliche Maßnahmen bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde hinzuwirken.

Die vorgenannten Einwendungen zur Verschlechterung der Wohn- bzw. Lebensqualität werden daher insgesamt als unbegründet zurückgewiesen.

VII.8.4 Mangelhafte Umweltverträglichkeitsprüfung und Untersuchung von Flora und Fauna

Im Rahmen der Sammeleinwendungen wurde vorgetragen, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung insbesondere mit Hinblick auf eine Erhöhung des Schwerverkehrs Mängel aufweisen würde. Eine weitergehende Umweltverträglichkeitsprüfung sei notwendig.

Diese Einwendungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter geprüft. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden ermittelt, beschrieben und entsprechend gewertet. Gegenstand der offen gelegten Planunterlagen war u.a. ein „UVP-Bericht“. Dieser kommt zu dem Ergebnis, dass das Auftreten von erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen mithilfe von Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden kann. Zwar kann der Verlust von unterschiedlichen Gehölzstrukturen sowie von straßennahen Offenlandsäumen und Teilverlusten von Kalkmagerrasenstrukturen auf der südlichen Bahnböschung nicht vermieden werden, jedoch werden diese umfangreich durch das Maßnahmenkonzept kompensiert. Der Straßenbaumaßnahme sowie dem zugehörigen Maßnahmenkonzept wurde zudem von der unteren, der oberen als auch der obersten Naturschutzbehörde zugestimmt. Die Planfeststellungsbehörde hegt somit keine Zweifel an der vorliegenden Prüfung der Umweltverträglichkeit sowie an deren Ergebnis.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass durch die Umsetzung der Baumaßnahme keine relevante Erhöhung des Schwerverkehrs zu erwarten ist. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde bereits umfassend ausgeführt; zur Vermeidung von Wiederholungen wird deshalb auf Kapitel E, Nr. IV.3 des Beschlusses hingewiesen.

Ergänzend ist zu erwähnen, dass die Kartierungen von Vögeln und Reptilien aus den Jahren 2015 und 2016 sowie die ergänzenden Kartierung 2020 den gängigen Methodenstandards entsprechend durchgeführt wurden. Weitere Kartierungen bedurfte es nicht. Dies wurde auch in einem Abstimmungstermin vor Ort mit Vertretern des Vorhabenträgers, der oberen Naturschutzbehörde, dem planenden Ingenieurbüro sowie einem Wildbienenexperten bestätigt. Aus den vorliegenden, im Anhörungsverfahren noch ergänzten (Plan-) Unterlagen ergibt sich, dass das Vorhaben mit überschaubaren Umweltauswirkungen verbunden ist, deren Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 LUVPG unwesentlich sind (insbesondere bei Einhaltung der in dieser Planfeststellung festgelegten Nebenbestimmungen und der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen). Das Vorhaben ist bei Umsetzung der in dieser Planfeststel-

lung festgelegten Nebenbestimmungen, der vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht geeignet ist, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorzurufen. Die Angaben zu den Umweltauswirkungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung und die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens wurden vollumfänglich berücksichtigt.

Das Vorhaben hat somit keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Es bedurfte mitunter auch keiner weiteren Umweltverträglichkeitsprüfung.

VII.9 Natur- und umweltschutzrechtliche Bewertung

Wie die Planfeststellungsbehörde bereits an anderer Stelle festgestellt hat (s. Kapitel E, Nr. IV), erweist sich die vorliegende Planung als zulässig. Die natur- und umweltschutzrechtliche Zulässigkeit ergibt sich aus den vorstehenden Darstellungen der Planfeststellungsbehörde. Die einschlägigen natur- und umweltschutzrechtlichen Vorgaben wurden beachtet. Die Planung ist vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung, der artenschutzrechtlichen Vorgaben sowie der Vorschriften zum Habitat- und Vogelschutz zulässig. Sie steht auch im Einklang mit den Anforderungen des UVP-Rechts. Dem Berücksichtigungsgebot bezüglich der sich aus Art. 20a GG und dem KSG / LKSG ergebenden Klimaschutzziele ist ebenfalls vollumfänglich Rechnung getragen. Die Zulassung des Vorhabens begegnet daher unter natur- und umweltschutzrechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen

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

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

1. Träger öffentlicher Belange

1.1 Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz

Die Landwirtschaftskammer lehnt die vorliegende Straßenbaumaßnahme ab. Bezüglich der erheblichen Zweifel an der Notwendigkeit der Maßnahme, insbesondere der Gradientenverbesserung ist Folgendes auszuführen:

Die vorgesehene Änderung der Gradiente beläuft sich auf eine Länge von etwa 290 m. Diese ist aufgrund der fehlenden Verkehrssicherheit geboten. Im Bereich der steilen Lößwand (ca. 250 m vor dem Bahnbauwerk) besteht eine erhebliche Verkehrsgefährdung durch mangelnde Entwässerungseinrichtungen, den stetigen Erosionen und der daraus resultierenden Einsturzgefährdung, die den Ausbau der K 2 bzw. die Gradientenverbesserung vor Beginn des Bahnbauwerks zwingend erfordert. Dabei hat der Vorhabenträger auch mögliche Eingriffe in Natur und Landschaft sowie privatbewirtschaftete Flächen auf das Mindestmaß so reduziert, sodass sich die (erforderliche) Gradientenverbesserung auf eine Länge von unter 300 m beschränkt.

Auch die in Zweifel gezogene Bauwerkserweiterung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich. Gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ RAL-2012 ist bei einem Umbau von Straßenüberführungen zwingend ein lichte Höhe von 4,50 m einzuhalten. Dies entspricht auch der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (§ 32 Abs. 2 StVZO), wonach ein Lkw eine maximale Höhe von 4,00 m aufweisen darf. Zuzüglich wird ein entsprechender Sicherheits-Bewegungsspielraum von 0,50 m einberechnet. Die erforderliche lichte Weite sowie die Haltesichtweiten können derzeit in der Kurvenlage nicht eingehalten werden und sind deshalb dem aktuellen Stand der Technik anzupassen bzw. die geltenden Richtlinien anzuwenden. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses verwiesen.

Die Landwirtschaftskammer führt in ihrer Stellung weiter aus, dass die beiderseits der Gradientenverbesserung vorgesehenen Anböschungserweiterungen südlich des DB-Brückenbauwerks in zwei für die Erschließung der daran anliegenden Weinberge erforderliche Wirtschaftswege (Dackenheim Plan-Nr. 1042/9 u. 1039/4) eingreifen würden, ohne diese zu ersetzen. Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen dahingehend geändert, dass die beiden Wirtschaftswege höhenmäßig so angeglichen werden, dass eine Zufahrt zu den umliegenden Grundstücken gewährleistet wird (vgl. auch Auflagenregelung der Planfeststellungsbehörde in Kapitel C, Nr. V.5).

Auch die Bedenken der Landwirtschaftskammer hinsichtlich der wegfallenden Erschließung im südlichen Bereich des Flurstücks Nr. 1036 konnten vom Vorhabenträger ausgeräumt werden. Es ist vorgesehen, bei Bau-km 1+300 (östlich der Trasse) die Hochbordsteine über eine Länge von 4,00 m zu Rundbordsteinen abzusenken und damit eine Grundstückszufahrt als Erdweg zur Streuobstwiese im südlichen Teil des Grundstücks anzulegen.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme von Flächen bzw. das Zurücksetzen von Rebzeilen wird auf Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Wie dort bereits ausgeführt wurde, gehört ein geltend gemachter Entschädigungsanspruch nicht zu den in diesem Beschluss zu regelnden öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den vom Plan Betroffenen. Die rechtliche Trennung des Entschädigungs- und Planfeststellungsverfahrens macht es deshalb notwendig, diese Forderung sowie die hieraus resultierenden Ansprüche auf die mit eigenen Rechtsmitteln ausgestattete gesonderte Regelung der Entschädigung zu verweisen.

Des Weiteren moniert die Landwirtschaftskammer die bereits derzeit bestehende ungünstigen Sichtverhältnisse der nördlich des Bahnbrückenbauwerks an die K 2 angeschlossenen Hauptwirtschaftswege. Sie befürchtet eine weitere Verschlechterung aufgrund der geplanten Fahrbahnabsenkung und der erhöhten Verkehrsgeschwindigkeit.

Die Planfeststellungsbehörde sieht hier keinen Änderungsbedarf der Wirtschaftswegezufahrten auf Grundlage des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Eine Verlegung der derzeit spitzwinkligen Einmündungen zu senkrechten Zufahrten wäre nur durch weitere Inanspruchnahmen bewirtschafteter Flächen möglich. Da außerdem durch die Verbreiterung der Trasse auf 6,00 m und eine Abflachung der Böschungen (auf eine Neigung von 1:1,5) die Anfahrtsicht der Einmündungen deutlich verbessert wird, ergibt sich im Rahmen des vorliegenden Verfahrens (insbesondere mit Blick auf die erforderlichen Inanspruchnahmen) keine Notwendigkeit zur Verlegung der Einmündungen.

Dies gilt im Übrigen auch für die angesprochenen Wirtschaftswege ca. 130 m und 200 m südlich des DB-Brückenbauwerks. Im Bereich der Wirtschaftswegeeintritte wird die K 2 mit einem Längsgefälle von ca. 6 % flacher als im derzeitigen Bestand ausgebaut. Die Anfahrtsicht aus den Wirtschaftswegen wird aufgrund der Fahrbahnverbreiterung, der flacheren Böschungsgestaltung sowie des vergrößerten Kurvenradius verbessert. Eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit ist nicht zu erwarten. Dennoch wird hier auf entsprechende Regelungen der Planfeststellungsbehörde in Kapitel C, Nr. V.6 verwiesen.

Bezüglich der von der Landwirtschaftskammer kritisierten Eingriffe in bewirtschaftete Flächen aufgrund von Baustelleneinrichtungen ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger die Verlegung der Baustelleneinrichtungsflächen nochmals überprüft hat. Aufgrund der vorhandenen Topografie, jedoch insbesondere der geschützten Lößwände, der gegebenen Bodenstrukturen und des Biotopkomplexes südlich des Bahnbauwerks war eine Verlegung der Baustelleneinrichtungsflächen nicht möglich.

Ein von der Landwirtschaftskammer ggf. mögliches Flurbereinigungsverfahren im Bereich vorliegenden Planung ist nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich; dies wurde vom zuständigen Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Rheinpfalz nochmals bestätigt.

Die Landwirtschaftskammer fordert in ihrer Stellungnahme außerdem die Erstellung eines Baustreckenplanes für die in Anspruch zu nehmenden Wirtschaftswege und eine Beweissicherung (IST-Zustand) der Wege. Der Vorhabenträger hat diesbezüglich mitgeteilt, dass eine Inanspruchnahme der umliegenden Wirtschaftswege aufgrund der erforderlichen Vollsperrung der K 2 nicht vorgesehen ist. Sollte eine Inanspruchnahme entgegen der derzeitigen Planung erforderlich werden, hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Auflage in Kapitel C, Nr. V.5 dieses Beschlusses aufgenommen. Zusätzlich wurde verfügt, gegebenenfalls notwendige Ersatzwege ordnungsgemäß herzustellen und mit den betroffenen Grundstückseigentümern sowie der örtlichen Landwirtschaftsvertretung im Vorfeld abzustimmen. Es ist außerdem sicherzustellen, dass die umliegenden Weinbauflächen für deren Bewirtschaftung während der Bauphase erreichbar sind.

Im Übrigen besteht für weitere Regelungen mangels Regelungsbedürfnis kein Anlass.

1.2 Ortsgemeinde Dackenheim

Die Ortsgemeinde Dackenheim lehnt die vorliegende Straßenbaumaßnahme insofern ab, als sie durch die Erweiterung des Bahnbauwerkes eine erhebliche Erhöhung des Schwerverkehrs befürchtet. Außerdem wird eine Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit in die Ortslage erwartet. Dies sei für die Ortslage Dackenheim, insbesondere aufgrund der Verkehrssicherheit nicht hinnehmbar.

Aufgrund der vorliegenden Straßenbaumaßnahme werden keine relevanten Verkehrssteigerungen in der Ortslage Dackenheim erwartet. Eine erneute Überprüfung hat dies nochmals bestätigt. Die K 2 wird auch nach Umsetzung der Baumaßnahme und Aufweitung des Bahnbauwerkes überwiegend von regionalen Verkehren genutzt. Weiträumige Verkehrsverlagerungen sind insbesondere mit Blick auf die bereits vorhandene Verkehrsbeschränkung für den Schwerlastverkehr auf der B 271 (und der zwischenzeitlich erfolgten Lkw-Längenbeschränkung innerhalb der Ortslage) nicht ersichtlich. Eine mögliche Verlagerung käme lediglich dann in Betracht, wenn der derzeitige Schwerverkehr am Knotenpunkt B 271/ L 522 zukünftig die K 2 als „Abkürzung“ nutzen würde. Eine vertiefte Auswertung der Zählung im Jahre 2016 am Knotenpunkt in Herxheim hat jedoch ergeben, dass sich das verlagerbare Potenzial an Schwerverkehr mit Last- und Sattelzügen (Lz/Sz) in Richtung Dackenheim im einstelligen Bereich befindet. Es wären in Summe 6 SV-Fz/20h, die für Verlagerungen zur K 2 über Dackenheim infrage kommen würden.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde eine verkehrsrechtliche Anordnung getroffen wurde, die eine Lkw-Längenbeschränkung von 11 m im Bereich der Ortslage Dackenheim beinhaltet. Die Anordnung wurde bereits vollzogen. In der Anordnung wird ausdrücklich verfügt, dass diese Einschränkung auch nach Durchführung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme wirksam bleibt.

Auch die angeführte Verkehrsuntersuchung für die B 271 neu kann die vorliegende Verkehrsprognose nicht in Zweifel ziehen. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung B 271 neu zwischen Grünstadt und Bad Dürkheim wurden im Jahre 2016 Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen durchgeführt. Die Kreisstraße K 2 zwischen Dackenheim und Freinsheim lag dabei außerhalb des Zähl- und Befragungskordons (Untersuchungsgebiet). Das bedeutet, dass für die K 2 keine aktuellen Daten erhoben, sondern lediglich modelltechnische Werte berechnet wurden. Dies wurde in der Verkehrsuntersuchung auch dargelegt. Der im Analysenullfall ausgewiesene, auf 100 gerundete Schwerverkehrswert weist dabei eine Bandbreite von 51 bis 149 Fahrzeuge auf. Im Schwerverkehr werden bereits Fahrzeuge über 3,5 t sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge mitberücksichtigt. Diese Ergebnisse können nicht dazu verwendet werden, die verkehrlichen Auswirkungen des vorliegenden Vorhabens zu beurteilen.

Auch eine ergänzende Knotenpunktzählung im Rahmen einer möglichen Ortsumgehung für Freinsheim im September 2019 bestätigt die vom Vorhabenträger zugrunde gelegte Verkehrsstärke. Dennoch hat die Planfeststellungsbehörde vorsorglich eine entsprechende Regelung in Kapitel C, Nr. V.6 verfügt. Dies gilt auch bezüglich der von der Gemeinde thematisierten Geschwindigkeitsreduzierung bzw. Minimierung eines Unfallrisikos.

Des Weiteren lehnt die Ortsgemeinde Dackenheim die vorliegende Planung aufgrund der Eingriffe und Beeinträchtigungen des Naturdenkmals „Lößhohl“ ab.

Der Vorhabenträger hat im Rahmen einer Alternativenprüfung die Eingriffe in die Lößlehm-Steilwände mit ihren Habitatfunktionen für Wildbienen gewürdigt.

Durch die vorliegende Planung werden die sich derzeit in einem ungünstigen Erhaltungszustand befindlichen Lößsteilwände erheblich aufgewertet. Im Rahmen der geplanten Kompensationsmaßnahmen werden die Steilwände freigestellt und verlängert, sodass der Lebensraum u. a. für Wildbienen optimiert und erweitert werden kann. Zusätzlich erfolgt auf der Südseite die Errichtung einer unbewachsenen Lößsteilwand, die nicht nur Habitate für Wildbienen ermöglicht. Das eindeutig entstehende Verbesserungspotential bestätigte auch ein Wildbienen-Sachverständiger sowie die untere, obere und oberste Naturschutzbehörde.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde werden die Beeinträchtigungen der naturschutzfachlich geschützten Landschaftsteile im Ausbaubereich so gering wie möglich gehalten. Zudem werden den Artenschutz begünstigende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, die im Vergleich zum derzeitigen Zustand eindeutig höherwertig einzuordnen sind. Die Charakteristik der „Lößhohl“ wird weiterhin beibehalten bzw. sogar erweitert. Somit erweist sich die vorliegende Planung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insbesondere auch hinsichtlich der natur- und umweltschutzrechtlichen Vorgaben als zulässig.

Eine von der Ortsgemeinde befürchtete Verschmutzung der Fahrbahn bei Starkregen ist durch die erstmalige Errichtung von Entwässerungsanlagen sowie die Absicherung der anliegenden Böschungen nicht zu erwarten. Sollte (entgegen der Annahme) zukünftig mit Starkregenereignissen regelmäßig eine Verschmutzung der Fahrbahn einhergehen, so hat der Vorhabenträger hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht auf entsprechende Maßnahmen hinzuwirken (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. V.7).

Zur Vermeidung von weitere Wiederholungen wird außerdem ergänzend auf Kapitel E, Nrn. IV.1 bis IV.3 sowie Nr. VII.8 dieses Beschlusses verwiesen.

1.3 Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd

Die obere Naturschutzbehörde hatte im Anhörungsverfahren zunächst insbesondere hinsichtlich des Landschaftsbildes und des Schutzzweckes des Naturdenkmals „Lößhohl in Dackenheim“ sowie der Beeinträchtigungen der gesetzlich geschützten Lösswände Bedenken geäußert, die jedoch nach Abstimmungsgesprächen sowie ergänzenden Planunterlagen ausgeräumt werden konnten. Auch der Errichtung einer Gabionenwand anstelle der ursprünglich geplanten Betonstützmauer konnte zugestimmt werden. Nach der nun vorgesehenen Planung werden mehr vom Bewuchs freie Lösswände vorhanden sein als vor dem Eingriff; außerdem werden auch steilere Böschungflächen hergestellt, die sich vor allem als Habitat u.a. für Wildbienen eignen werden. Ein Ausgleich bzw. eine Wiederherstellung ist somit vor Ort möglich.

Bezüglich der von der oberen Naturschutzbehörde formulierten Auflagen wird auf Kapitel C, Nr. II des Beschlusses verwiesen.

2. Privatbetroffene

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden viele Einwendungen mit im wesentlichen gleichen Inhalt vorgetragen. Vor diesem Hintergrund wurden die verschiedenen Punkte in den vorstehenden Themenblöcken behandelt. Sofern darüber hinaus noch weitere Einwendungen, Anregungen und Bedenken vorgetragen wurden, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde einer ergänzenden Beantwortung bedürfen, ist auf die nachfolgenden Ausführungen hinzuweisen.

Die erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Der besseren Verständlichkeit und Lesbarkeit wegen wird in den folgenden Ausführungen unabhängig vom Geschlecht der jeweiligen Person stets generalisierend von „der Einwender“ gesprochen. Es wird darauf hingewiesen, dass die betroffenen Einwender auf einen entsprechenden schriftlichen Antrag hin von der Planfeststellungsbehörde Auskunft darüber erhalten können, unter welcher Nummer ihr jeweiliger Einwand in diesem Planfeststellungsbeschluss behandelt wurde.

2.1 Einwender/in Nrn. 1 und 2:

Die Einwender Nrn. 1 und 2 lehnen die vorliegende Straßenbaumaßnahme aus verschiedenen Gründen ab.

Zunächst wird die Erforderlichkeit der Erweiterung des Bahnbauwerks in Zweifel gezogen und gefordert, auf diese zu verzichten. Durch die Erweiterung sei nach Ansicht des Einwenders mit höherem Verkehrsaufkommen innerhalb der Ortslage Dackenheim (insbesondere des Schwerverkehrs) zu rechnen. Bezüglich dieses Einwandes wird auf die umfangreichen Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses verwiesen.

Auch die von Einwenderseite dargelegte Zerstörung des Naturdenkmals „Lößhohl in Dackenheim“ wurde durch die Planfeststellungsbehörde überprüft. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Kapitel E, Nr. VII.8 des Beschlusses ergänzend hingewiesen.

Des Weiteren lehnen die Einwender Nrn. 1 und 2 die vorgesehenen Grundstücksinanspruchnahmen ab. Die Planunterlagen sehen einen teilweisen Erwerb der Eigentumsflächen vor; eine vorübergehende Inanspruchnahme ist ebenfalls erforderlich.

Aufgrund der großen Betroffenheit fand ein Abstimmungsgespräch zwischen den Einwendern, dem Vorhabenträger sowie der Planfeststellungsbehörde statt. Hierbei konnten vor Ort einige Forderungen der Einwender nachvollzogen und vom Vorhabenträger entsprechende Regelungen zugesagt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat in Kapitel C, Nr. V.8 dieses Beschlusses entsprechende Regelungen aufgenommen, auf die hiermit verwiesen wird. Der Vorhabenträger hat zudem die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen auf den Flurstücken 1021, 1030/3 und 1036 verlegt. Somit konnte hier eine Verringerung der Inanspruchnahme von über 1.000 m² erfolgen.

Die Einwender Nrn. 1 und 2 legen außerdem dar, dass die beiderseits der Gradientenverbesserung vorgesehenen Anböschungserweiterungen (südlich des DB-Brückenbauwerks) in zwei

für die Erschließung der daran anliegenden Weinberge erforderlichen Wirtschaftswege (Dackenheim Plan-Nr. 1042/9 u. 1039/4) eingreifen würden. Ein Ersatz sei hier unbedingt erforderlich. Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen entsprechend angepasst. Aufgrund des Höhenunterschiedes zwischen der Entwässerungsmulde und den jeweiligen Graswegen ist eine Verschiebung des Grasweges bzw. eine Angleichung der Böschung erforderlich, die mit einem marginalen Grunderwerb einhergeht. Die betroffenen Eigentümer (hier auch Einwender Nrn. 1 und 2) wurden über diese Änderung in Kenntnis gesetzt und ihnen wurde Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Die Einwender haben zu dieser Änderung keine Bedenken geäußert.

Bezüglich der kritisierten Eingriffe in bewirtschaftete Flächen aufgrund von Baustelleneinrichtungen ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger die Verlegung der Baustelleneinrichtungsflächen nochmals überprüft hat. Aufgrund der vorhandenen Topografie, jedoch insbesondere der geschützten Lößwände, der gegebenen Bodenstrukturen und des Biotopkomplexes südlich des Bahnbauwerks war eine Verlegung der Baustelleneinrichtungsflächen nicht möglich.

Der von Einwenderseite weiterhin abgelehnten Inanspruchnahmen der im Eigentum der Einwender Nrn. 1 und 2 befindlichen Grundstücke (insbesondere Flurstücke 1020/5, 1030/3, 1036, 1070/1, 1091/3) kann jedoch keine Abhilfe geschaffen werden. Der Erwerb bzw. die vorübergehende Inanspruchnahme ist für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme zwingend erforderlich. Die Inanspruchnahme ist unausweichlich. Sie ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe vermögen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Dies gilt nicht nur für die notwendige Grundstücksinanspruchnahme zum Ausbau der Trasse selbst, sondern auch für die Umsetzung der naturschutzfachlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen, die teilweise auf Flächen der Einwender Nrn. 1 und 2 geplant sind. Diesbezüglich werden auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Diese gelten insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Privateigentum zur Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen, da diese die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft bilden.

Im vorliegenden Verfahren wurde die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Ausbau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Hierzu wird nochmals auf die Verlegung der Ausgleichsmaßnahmen von über 1.000 m² hingewiesen. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme ist zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme zugleich auch erforderlich.

Die verbliebene Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch die Planänderung und den Auflagenregelungen in Kapitel C, Nrn. V.6 bis V.8 dieses Beschlusses entgegen gesprochen werden konnte.

2.2 Einwender/in Nr. 3:

Der Einwender Nr. 3 lehnt die Straßenbaumaßnahme sowie die damit einhergehenden Grundstücksinanspruchnahmen ab. Er fordert in seiner Einwendung die stetige Erreichbarkeit der Flurstücke 1042/3 und 1042/6 während der geplanten Baumaßnahme.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass die beiden Flurstücke (während der gesamten Bauzeit) von der K 2 aus Richtung Freinsheim angefahren werden können. Diesbezüglich hat die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. V.5 dieses Beschlusses getroffen.

Es wird des Weiteren moniert, dass die beiderseits der Gradientenverbesserung vorgesehenen Anböschungserweiterungen (südlich des DB-Brückenbauwerks) in zwei für die Erschließung der daran anliegenden Weinberge erforderlichen Wirtschaftswege (Dackenheim Plan-Nr. 1042/9 u. 1039/4) eingreifen würden. Ein Ersatz sei hier unbedingt erforderlich.

Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen entsprechend angepasst. Aufgrund des Höhenunterschiedes zwischen der Entwässerungsmulde und den jeweiligen Graswegen ist eine Verschiebung des Grasweges bzw. eine Angleichung der Böschung erforderlich, die mit einem marginalen Grunderwerb einhergeht. Die betroffenen Eigentümer wurden über diese Änderung in Kenntnis gesetzt und ihnen wurde Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Der Einwender Nr. 3 lehnt die Inanspruchnahme seiner Grundstücke weiterhin ab.

Das von Einwender Nr. 3 angesprochene Flurstück 1036 befindet sich nicht in seinem Eigentum. Die Erschließung des Grundstückes wurde mit dem betroffenen Eigentümer abgestimmt.

Des Weiteren moniert der Einwender Nr. 3 die bereits derzeit bestehenden ungünstigen Sichtverhältnisse der nördlich des Bahnbrückenbauwerks an die K 2 angeschlossenen Hauptwirtschaftswege. Er befürchtet eine weitere Verschlechterung aufgrund der geplanten Fahrbahnabsenkung und der erhöhten Verkehrsgeschwindigkeit.

Die Planfeststellungsbehörde sieht hier keinen Änderungsbedarf der Wirtschaftswegezufahrten auf Grundlage des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Eine Verlegung der derzeit spitzwinkligen Einmündungen zu senkrechten Zufahrten wäre nur durch weitere Inanspruchnahmen bewirtschafteter Flächen möglich. Da außerdem durch die Verbreiterung der Trasse auf 6,00 m und eine Abflachung der Böschungen (auf eine Neigung von 1:1,5) die Anfahrsicht der Einmündungen deutlich verbessert wird, ergibt sich im Rahmen des vorliegenden Verfahrens (insbesondere mit Blick auf die erforderlichen Inanspruchnahmen) keine Notwendigkeit zur Verlegung der Einmündungen.

Bezüglich der kritisierten Eingriffe in bewirtschaftete Flächen aufgrund von Baustelleneinrichtungen ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger die Verlegung der Baustelleneinrichtungsflächen nochmals überprüft hat. Aufgrund der vorhandenen Topografie, jedoch insbesondere der geschützten Lößwände, der gegebenen Bodenstrukturen und des Biotopkomplexes südlich des Bahnbauwerks war eine Verlegung der Baustelleneinrichtungsflächen nicht möglich.

Soweit der Einwender Nr. 3 die Bahnbauwerkerweiterung sowie die Gradientenverbesserung kritisiert, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel E, Nr. IV (insbesondere Nr. IV.3) des Beschlusses verwiesen. Der Einwender schließt sich außerdem der Stellungnahme der Landwirtschaftskammer an. Hier wird auf Kapitel E, Nr. VIII.1.1 verwiesen.

Zuletzt weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die geringfügige Inanspruchnahme der Eigentumsflächen des Einwenders Nr. 3 unter Berücksichtigung des Art. 14 Abs. 1 GG zulässig ist. Gemäß Art. 14 Abs. 3 GG kann eine Enteignung vorgenommen werden, wenn sie zum Wohle der Allgemeinheit erfolgt und eine gesetzliche Grundlage vorliegt. Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen durch die Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffener Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Planung festgehalten werden muss.

Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus den Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Das Vorhaben ist zielkonform zu den Bestimmungen des Landesstraßengesetzes und damit geeignet, entgegenstehende Belange aus dem Eigentum zu überwinden und das dem Straßenbaulastträger zustehende Enteignungsrecht einzuräumen.

Hinsichtlich der vorgebrachten Entschädigungsforderungen wird darauf hingewiesen, dass die Regelung über bürgerrechtliche Ansprüche nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Wie aus der Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Beschlusses zu ersehen ist,

bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss für die Inanspruchnahme der Grundstücke den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Aus den dargestellten Gründen weist die Planfeststellungsbehörde die vorliegende Einwendung als unbegründet zurück, soweit ihr nicht bereits durch eine Auflagenregelung entsprochen wurde.

2.3 Einwender/in Nr. 4:

Der Einwender Nr. 4 lehnt die vorliegende Straßenbaumaßnahme ab. Er sieht durch die Verbreiterung des Bahnbauwerks eine Steigerung des Verkehrs (insbesondere des Schwerverkehrs) in der Ortslage Dackenheim. Außerdem werde die unter Schutz stehende Lößhohl zerstört.

Es wird die Beibehaltung der derzeitigen Größe des Bahnbauwerks sowie die Einstellung des Verfahrens gefordert. Außerdem wird eine Fußwegeverbreiterung im Ortsbereich auf 1 m im Zuge der vorliegenden Maßnahme verlangt.

Die Planfeststellungsbehörde hat in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses die Notwendigkeit der Baumaßnahme umfassend dargelegt. Gleichmaßen wurden die Eingriffe in das Naturdenkmal „Lößhohl“ gewürdigt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierzu auf Kapitel E, Nr. VII.8 hingewiesen.

Eine Fußwegverbreiterung auf Grundlage der hier planfestgestellten Planung ist nicht möglich. Diese Maßnahme obliegt der Ortsgemeinde Dackenheim in eigener Zuständigkeit.

Die Planfeststellungsbehörde weist vorsorglich darauf hin, dass auf die Inanspruchnahme des hier betroffenen Grundstücks nicht verzichtet werden kann. Das Grundstück wird für die Herstellung der Trasse teilweise benötigt.

Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss.

Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vermögen die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Selbstverständlich hat der Vorhabenträger die Inanspruchnahme des Grundstücks zu entschädigen. Die Regelung von Entschädigungsfragen ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens (vgl. die entsprechende Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung ersichtlich ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Die Einwendung wird aus den dargelegten Gründen zurückzuweisen.

2.4 Einwender/in Nr. 5:

Der Einwender Nr. 5 lehnt die Straßenbaumaßnahme nicht ab. Er fragt jedoch, inwieweit die betroffenen Rebzeilen zurückgesetzt werden. Er fragt außerdem nach der Höhe der Entschädigung.

Der Vorhabenträger hat zu der Einwendung Stellung genommen und dem Einwender diese übermittelt. Dabei führt er aus, dass die Rebzeilen, die sich auf den Bedarfsflächen befinden, von dem jeweiligen Grundstückseigentümer bzw. Bewirtschafter zurückgebaut werden. Sowohl das Versetzen der Endanker als auch der Verlust von Aufwuchs werden durch den Straßenbaulastträger selbstverständlich entschädigt. Die Regelung von Entschädigungsfragen ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens (vgl. die entsprechende Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung ersichtlich ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Rein vorsorglich wird von der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass die Inanspruchnahme des Grundstücks für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme zwingend erforderlich ist. Sie ist zum Wohle der Allgemeinheit notwendig. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vermögen die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Der Einwand wird nach vorstehender Maßgabe zurückgewiesen.

2.5 Einwender/in Nr. 6:

In der Einwendung Nr. 6 wird die Straßenbaumaßnahme stark kritisiert und abgelehnt. Dies wird insbesondere mit der befürchteten Veränderung der Verkehrsverhältnisse begründet. Durch eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens, welche aus Sicht des Einwenders Nr. 6 aufgrund der vorliegenden Straßenbaumaßnahme entstehen wird, würde sich das Gefahrenpotential für Fußgänger und Radfahrer in der Ortslage Dackenheim enorm verschärfen. Außerdem wird eine gesundheitliche Beeinträchtigung und bauliche Schäden an Häusern befürchtet. Auch wird der Eingriff in das Naturdenkmal „Löshohl“ von Einwenderseite als erheblich angesehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich in Kapitel E, Nr. IV.3 sowie Nr. VII.8 mit den Einwendungen zu den planerischen und naturschutzfachlichen Belangen befasst. Auf die umfassenden Ausführungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

In einer weiteren Einwendung wird die Inanspruchnahme der im Eigentum des Einwenders Nr. 6 befindlichen Grundstücke abgelehnt.

Die angesprochenen Grundstücke werden geringfügig vorübergehend in Anspruch genommen (34 m² bzw. 184 m²); ein Erwerb der Flächen ist nicht vorgesehen. Damit wird die Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung der Grundstücke so gering wie möglich gehalten. Jedoch kann auf die vorübergehende Inanspruchnahme während der Baumaßnahme nicht verzichtet werden. Selbstverständlich hat der Vorhabenträger für die Inanspruchnahme der Grundstücke nach Maßgabe der geltenden gesetzlichen Bestimmungen eine entsprechende Entschädigung zu leisten. Die Regelung der Entschädigungsfragen ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Diesbezüglich verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses. Darin kommt u.a. zum Ausdruck, dass über bürgerlich-rechtliche Ansprüche (Entschädigungsforderungen) im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden wird, da in diesem entsprechend den straßengesetzlichen Vorschriften nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden. Die Regelung von Entschädigungsfragen, wie Art und Höhe der Entschädigung, erfolgt gesondert in dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren.

Höchstvorsorglich wird darauf hingewiesen, dass die Inanspruchnahme unumgänglich ist. Sie ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vermögen die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe auch

ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Die Einwendung wird nach vorstehender Maßgabe zurückgewiesen.

2.6 Einwender/in Nr. 7:

Der Einwender Nr. 7 lehnt die Straßenbaumaßnahme ab.

Es wird dargelegt, dass die beiderseits der Gradientenverbesserung vorgesehenen Anböschungserweiterungen südlich des DB-Brückenbauwerks in zwei für die Erschließung der daran anliegenden Weinberge erforderliche Wirtschaftswege (Dackenheim Plan-Nr. 1042/9 u. 1039/4) eingreifen würden, ohne diese zu ersetzen. Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen dahingehend geändert, dass die beiden Wirtschaftswege höhenmäßig so angeglichen werden, dass eine Zufahrt zu den umliegenden Grundstücken gewährleistet wird. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde ergänzend eine entsprechende Regelung getroffen (vgl. auch Auflagenregelung der Planfeststellungsbehörde in Kapitel C, Nr. V.5).

Hinsichtlich der wegfallenden Erschließung im südlichen Bereich des Flurstücks Nr. 1036 ist zu erwähnen, dass das Flurstück nicht im Eigentum des Einwenders Nr. 7 steht. Dennoch wird der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen, dass die Hochbordsteine bei Bau-km 1+300 (östlich der Trasse) über eine Länge von 4,00 m zu Rundbordsteinen abgesenkt werden und damit eine Grundstückszufahrt als Erdweg zur Streuobstwiese im südlichen Teil des Grundstückes besteht.

Die von Einwender Nr. 7 thematisierte Inanspruchnahme von Flächen bzw. das Zurücksetzen von Rebzeilen ist unbedingt erforderlich. Die vorübergehende Inanspruchnahme der beiden Flurstücke, die sich im Eigentum des Einwenders Nr. 7 befinden, ist für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme erforderlich. Ein Erwerb ist im Übrigen nicht vorgesehen.

Vorsorglich wird von der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass die Inanspruchnahme allerdings nur dann erfolgen kann, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und auf Grund eines Gesetzes erfolgt (Art. 14 Abs. 3 GG). Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich einer Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahmen von Grundstücken, an der Planung festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Planungsrechtfertigung danach als gegeben; der Ausbau der K 2 ist zielkonform zu den Bestimmungen des Landesstraßengesetzes und damit auch geeignet, entgegenstehende Belange aus dem Eigentum zu

überwinden und dem Straßenbaulastträger das ihm zustehende Enteignungsrecht einzuräumen.

Bezüglich der Entschädigung für die vorübergehende Inanspruchnahme wird auf Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Wie dort bereits ausgeführt wurde, gehört ein geltend gemachter Entschädigungsanspruch nicht zu den in diesem Beschluss zu regelnden öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den vom Plan Betroffenen. Die rechtliche Trennung des Entschädigungs- und Planfeststellungsverfahrens macht es deshalb notwendig, diese Forderung sowie die hieraus resultierenden Ansprüche auf die mit eigenen Rechtsmitteln ausgestattete gesonderte Regelung der Entschädigung zu verweisen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird bezugnehmend auf die weiter vorgerbachten Einwendungen hinsichtlich der Planrechtfertigung auf Kapitel E, Nr. IV.3 und Nr. VII.8 verwiesen. Der Einwender macht sich zudem die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer zu eigen. Hier wird auf Kapitel E, Nr. VIII.1.1 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird aus den oben genannten Gründen zurückgewiesen.

2.7 Einwender/in Nr. 8:

In der Einwendung Nr. 8 wird die vorliegende Straßenbaumaßnahme abgelehnt. Dies wird zunächst mit der persönlichen Gefährdung innerhalb der Ortslage Dackenheim begründet. Durch die Aufweitung des Bahnbauwerks und die Neutrassierung der Trasse wird von Einwenderseite eine Zunahme der allgemeinen Verkehrslast befürchtet.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dieser Thematik befasst. Auf die umfangreichen Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV.3 des Beschlusses wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Auch hinsichtlich der Betroffenheit des Naturdenkmals „Löbhohl“ wird auf die Erläuterungen unter Kapitel E, Nr. VII.8 hingewiesen.

Der Einwender Nr. 8 gibt im Weiteren an, als Besitzer eines für die Baumaßnahme benötigten Weinbergs betroffen zu sein und führt aus, dass dies einen Wertverlust darstellen würde. Eine Grundstücksbetroffenheit des Einwenders liegt nicht vor. Somit kann auch ein möglicher Wertverlust nicht nachvollzogen werden. Der Vollständigkeit halber wird bezüglich etwaiger Entschädigungen auf Kapitel B, Nr. 11 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

2.8 Einwender/in Nr. 9:

Der Einwender Nr. 9 lehnt die Straßenbaumaßnahme im Ganzen ab.

Zunächst wird die Begründung des Vorhabens in Zweifel gezogen und dargelegt, dass durch Umsetzung der Planung mit gravierenden Veränderungen der Verkehrsverhältnisse zu rechnen sei.

Der vorgebrachte Gesichtspunkt erweist sich in der Sache als unbegründet. Aufgrund der vorliegenden Straßenbaumaßnahme werden – entgegen der Annahme des Einwenders – innerhalb der Ortslage Dackenheim keine veränderten Verkehrsverhältnisse entstehen. Dies wurde nochmals von einem Sachverständigen überprüft und bestätigt. Dabei wurde auch die von Einwenderseite zitierte „Verkehrsuntersuchung B 271 neu, Grünstadt und Bad Dürkheim“ mit einbezogen.

Die K 2 wird überwiegend von regionalen Verkehren genutzt. Der Schwerverkehr setzt sich dabei aus kleineren Schwerverkehrsfahrzeugen ab 3,5 t (SV-Fz) und vor allem aus landwirtschaftlichen Fahrzeugen zusammen. Dies wird sich auch mit Aufweitung des Bahnbauwerkes nicht bzw. nur geringfügig ändern. Weiträumige Verkehrsverlagerungen aufgrund der Erweiterung des Bauwerkes sind insbesondere mit Blick auf die bereits vorhandene Verkehrsbeschränkung für den Schwerlastverkehr auf der B 271 nicht ersichtlich. Eine mögliche Verlagerung käme lediglich dann in Betracht, wenn der derzeitige Schwerverkehr am Knotenpunkt B 271/ L 522 zukünftig die K 2 als „Abkürzung“ nutzen würde. Hierbei handelt es sich um ca. 40 Schwerverkehrsfahrzeuge. Eine vertiefte Auswertung der Zählung im Jahre 2016 am Knotenpunkt in Herxheim hat jedoch ergeben, dass sich das verlagerbare Potenzial an Schwerverkehr mit Last- und Sattelzügen (Lz/Sz) in Richtung Dackenheim im einstelligen Bereich befindet. Es wären in Summe 6 SV-Fz/20h, die für Verlagerungen zur K 2 über Dackenheim infrage kommen würden. Dies stellt jedoch keine erhebliche Änderung der Verkehrsverhältnisse dar.

Im Übrigen sei ergänzend darauf hinzuweisen, dass es bereits nicht den geringsten Grund gibt, an der Sach- und Fachkompetenz und Unparteilichkeit des beauftragten Verkehrssachverständigen zu zweifeln. Es gibt hier keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass der Verkehrssachverständige nicht mit der notwendigen Sorgfalt bei den hier in Rede stehenden Verkehrsprognose bzw. Verkehrsdarstellungen vorgegangen wäre und diese nicht mit der erforderlichen fachlichen Fundiertheit durchgeführt hätte.

Auch die angeführte „Verkehrsuntersuchung für die B 271“ kann die vorliegende Verkehrsprognose nicht in Zweifel ziehen. Wie bereits in Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses ausführlich dargelegt, lag der hier planfestgestellte Trassenbereich nicht im Untersuchungsgebiet (Zähl- und Befragungskordon) und wurde deshalb lediglich mit modelltechnischen Werten berechnet. Der dort im Analysenullfall ausgewiesene, auf 100 gerundete Schwerverkehrswert weist dabei eine Bandbreite von 51 bis 149 Fahrzeuge auf. Im Schwerverkehr werden bereits Fahrzeug über 3,5 t sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge mitberücksichtigt. Diese Ergebnisse können somit nicht dazu verwendet werden, die verkehrlichen Auswirkungen des vorliegenden Vorhabens zu beurteilen.

Auch eine ergänzende Knotenpunktzählung im Rahmen einer möglichen Ortsumgehung für Freinsheim im September 2019 vermag die Zweifel des Einwenders nicht bestätigen. Bei der Zählung wurden am Querschnitt der K 2 bei Freinsheim 3.815 Kfz/24h dokumentiert, der Anteil des Schwerverkehrs wurde mit 62 SV-Fz/24h beziffert. Im Rahmen der Detaillierung des Verkehrsmodells wurden an diesem Querschnitt 3.800 Kfz/24h abgebildet, der Schwerverkehr wurde mit 100 SV-Fz/24h modelliert. Im Prognose-Nullfall 2035 wurden auf der Grundlage der

siedlungsstrukturellen Entwicklungen in Freinsheim selbst sowie darüber hinaus den prognostischen Ansätzen der Verflechtungsprognose zum aktuellen Bundesverkehrswegeplan für denselben Querschnitt rund 4.500 Kfz/24h ausgewiesen. Der Schwerverkehr erhöhte sich insgesamt um 8 Fahrzeuge, was gerundet dann wiederum 100 SV-Fz/24h ergibt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurde die Vorgehensweise des Verkehrssachverständigen überzeugend dargelegt, sodass die für die Planung erstellte Verkehrsprognose und die daraus abgeleiteten Verkehrsaussagen sowohl im Hinblick auf den Untersuchungsvorgang als auch das Untersuchungsergebnis in einer fachlich und dementsprechend auch rechtlich nicht zu beanstandenden Weise durchgeführt bzw. ermittelt worden sind. Die vorgenommenen Verkehrsuntersuchungen bzw. Darlegungen beruhen auf einer ausreichenden Datengrundlage, sind methodisch richtig und in einer der Materie angemessenen Art und Weise durchgeführt worden. Nach alledem stellt sich die Kritik als unbegründet dar.

Ergänzend wird von der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde bei der Kreisverwaltung Bad Dürkheim am 23. März 2022 eine verkehrsbehördliche Anordnung getroffen hat. Sie beinhaltet eine Lkw-Längenbeschränkung von 11 m auf der K 2 im Bereich von Dackenheim. Die Anordnung wurde bereits im Jahre 2022 vollzogen. Die Anordnung verfügt weiter, dass diese Einschränkung auch nach Durchführung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme wirksam bleibt.

Dennoch hat die Planfeststellungsbehörde höchstvorsorglich dem Vorhabenträger aufgegeben, nach Fertigstellung des hier planfestgestellten Straßenbauvorhabens die Verkehrssituation zu überwachen und ggf. auf weitere (verkehrsbehördliche) Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde hinzuwirken (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr.V.6 dieses Beschlusses).

Die von Einwanderseite dargelegten Verkehrsverhältnisse innerhalb der Ortslage werden vom Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde im Übrigen nicht in Zweifel gezogen; sie werden jedoch durch das Vorhaben nicht verschärft. Die oben dargelegten, auch nach Umsetzung der vorliegenden Planung bestehenden Verkehrsverhältnisse lassen verkehrsbehördliche Maßnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht zu. Es besteht kein Zusammenhang, der eine entsprechende Maßnahme begründen würde. Im Übrigen obliegt die Anordnung verkehrsbehördlicher Maßnahmen vielmehr der zuständigen Verkehrsbehörde.

Ergänzend und zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses verwiesen.

Der Vollständigkeit halber ist zusätzlich zu erwähnen, dass eine unmittelbare Betroffenheit des Einwenders in keiner Weise gegeben ist. Das in der Freinsheimer Straße gelegene Ensemble mit drei Gebäuden und einer Remise mag zwar - wie von Einwanderseite dargestellt – schon in der Vergangenheit durch den Durchgangsverkehr in Dackenheim erhebliche Schäden erlitten haben, jedoch ergeben sich aufgrund der vorliegenden Planung keine Auswirkungen. Die vorliegende Straßenbaumaßnahme führt (innerhalb der Ortslage Dackenheim) weder zu Erschütterungen, Schäden an Gebäudefassaden noch zu höheren Lärm- und Schadstoffbelastungen. Der Einwender Nr. 8 ist im Übrigen auch nicht grundstücksbetroffen.

Des Weiteren hat der Einwender die Betroffenheit des Naturdenkmals „Löshohl“ thematisiert. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit diesem Einwand ausführlich befasst; auf die Erläuterungen in Kapitel E, Nr. VII.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der vorliegende Einwand wird zurückgewiesen.

2.9 Einwender/in Nr. 10:

In der Einwendung Nr. 10 wird dargelegt, dass durch die vorliegende Straßenbaumaßnahme die Bewirtschaftung der Flurstücke 1042/3 und 1042/6 nicht mehr möglich sei. Außerdem wird das Zurücksetzen der Bestockung abgelehnt. Dies sei unwirtschaftlich und nicht sinnvoll.

Bezüglich der Erreichbarkeit der Flurstücke während der Baumaßnahme hat der Vorhabenträger zugesagt, dass die beiden Flurstücke (während der gesamten Bauzeit) von der K 2 aus Richtung Freinsheim angefahren werden können. Diesbezüglich hat die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. V.5 dieses Beschlusses getroffen; auf diese wird hiermit verwiesen.

Das Verlust von Aufwuchs wird vom Straßenbaulastträger selbstverständlich entschädigt. Die Regelung von Entschädigungsfragen ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens (vgl. die entsprechende Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung ersichtlich ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde auf die Erläuterungen zur Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme in Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses hin.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.10 Einwender/in Nr. 11:

Der Einwender Nr. 11 befürchtet bei Umsetzung der Straßenbaumaßnahme persönliche Gefährdungen und gesundheitliche Beeinträchtigungen insbesondere durch erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Ortslage Dackenheim. Damit einhergehend werden eine Verschlechterung des Verkehrs innerorts, Preisverluste von Grundstücken und Gebäuden sowie eine Zerstörung des Naturdenkmals bzw. Lebensgrundlagen für Insekten und Wildbienen befürchtet.

Bezugnehmend auf die befürchtete Verkehrssteigerung innerhalb der Ortslage Dackenheim durch die Umsetzung der vorliegenden Maßnahme wird auf Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses verwiesen. Dort hat die Planfeststellungsbehörde umfangreich dargelegt, dass sich das Verkehrsaufkommen – entgegen der Annahme des Einwenders – nicht relevant erhöhen wird. Dies wurde aufgrund der Einwendungen von einem Sachverständigen nochmals überprüft und bestätigt. Die Befürchtungen des Einwenders Nr. 11 konnten somit ausgeräumt werden.

Ergänzend sei auf die zwischenzeitlich erlassene verkehrsbehördliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde hingewiesen, welche eine Lkw-Längenbeschränkung auf

11 m innerhalb der Ortslage beinhaltet. Die Anordnung hat auch nach Umsetzung der Straßenbaumaßnahme weiterhin Bestand.

Die Planfeststellungsbehörde hat dennoch rein vorsorglich eine zusätzliche Regelung getroffen. Dem Vorhabenträger wurde aufgegeben, nach Fertigstellung des hier planfestgestellten Straßenbauvorhabens die Verkehrssituation zu überwachen und ggf. auf weitere (verkehrsbehördliche) Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde hinzuwirken (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Nr. V.6 dieses Beschlusses).

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Einwendung als unbegründet zurückzuweisen ist. Eine relevante Verkehrssteigerung aufgrund der vorliegenden Straßenbaumaßnahme konnte vom Sachverständigen nachvollziehbar ausgeschlossen werden. Die Planfeststellungsbehörde hegt daran keine Zweifel und schließt sich den Ausführungen des Sachverständigen vollumfänglich an. Damit einhergehend werden auch keine Auswirkungen auf die Ortslage Dackenheim erwartet.

Auch die Einwendung bezüglich der „Zerstörung“ des Naturdenkmals „Lößhohl“ wird zurückgewiesen.

Die sich derzeit in einem ungünstigen Erhaltungszustand befindlichen Lößsteilwände werden durch die Straßenbaumaßnahme erheblich aufgewertet. Im Rahmen der geplanten Kompensationsmaßnahmen werden die Steilwände freigestellt und verlängert, sodass der Lebensraum u. a. für Wildbienen optimiert und erweitert werden kann. Zusätzlich erfolgt auf der Südseite die Errichtung einer unbewachsenen Lößsteilwand, die nicht nur Habitate für Wildbienen ermöglicht. Das eindeutig entstehende Verbesserungspotential bestätigte auch ein Wildbienen-Sachverständiger sowie die untere, obere und oberste Naturschutzbehörde. Denn diese haben der vorliegenden Straßenbaumaßnahme unter Beachtung verschiedener Auflagen ihre Zustimmung erteilt. Insgesamt erweist sich die vorliegende Planung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insbesondere auch hinsichtlich der natur- und umweltschutzrechtlichen Vorgaben als zulässig. Die geplante Maßnahme stellt zwar einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen sind jedoch unvermeidbar und werden mit den in der Planung vorgesehenen naturschutzfachlichen Maßnahmen vollständig kompensiert. Eingriffe in die gesetzlich geschützten Biotope werden umfangreich ausgeglichen. Im Übrigen wird auf Kapitel E, Nr. VII.3 verwiesen.

Des Weiteren wird die Notwendigkeit der Gradientenverbesserung in Frage gestellt. Die vorgesehene Änderung der Gradienten beläuft sich auf eine Länge von etwa 290 m. Diese ist aufgrund der fehlenden Verkehrssicherheit geboten. Im Bereich der steilen Lößwand (ca. 250 m vor dem Bahnbauwerk) besteht eine erhebliche Verkehrsgefährdung durch mangelnde Entwässerungseinrichtungen, den stetigen Erosionen und der daraus resultierenden Einsturzgefährdung, die den Ausbau der K 2 bzw. die Gradientenverbesserung vor Beginn des Bahnbauwerks zwingend erfordert. Dabei hat der Vorhabenträger auch mögliche Eingriffe in Natur und Landschaft sowie privatbewirtschaftete Flächen auf das Mindestmaß so reduziert, sodass sich die (erforderliche) Gradientenverbesserung auf eine Länge von unter 300 m beschränkt.

Auch die in Zweifel gezogene Bauwerkserweiterung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich. Gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ RAL-2012 ist bei einem Umbau von Straßenüberführungen zwingend ein lichte Höhe von 4,50 m einzuhalten. Dies entspricht auch der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (§ 32 Abs. 2 StVZO), wonach ein Lkw eine maximale Höhe von 4,00 m aufweisen darf. Zuzüglich wird ein entsprechender Sicherheits-Bewegungsspielraum von 0,50 m einberechnet (siehe Abs. 4.2 der RAL). Die erforderliche lichte Weite sowie die Haltesichtweiten können derzeit in der Kurvenlage nicht eingehalten werden und sind deshalb dem aktuellen Stand der Technik anzupassen bzw. die geltenden Richtlinien anzuwenden. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses verwiesen.

3. Anerkannte Vereinigungen

3.1 Bund für Umwelt und Natur Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz

Der BUND stimmt in seiner Stellungnahme der Sanierung der Bahnbrücke zu; lehnt hingegen den Ausbau der K 2 und die damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft ab. Hierbei seien die entstehenden Kosten nicht vertretbar.

Die Planfeststellungsbehörde hat in Kapitel E, Nr. IV des Beschlusses umfassend dargestellt, dass die vorliegende Planung in vollem Umfang erforderlich ist. Der derzeitige Zustand der K 2 wird der Verkehrsbelastung nicht mehr gerecht. Die erforderliche lichte Weite sowie die Haltesichtweiten können in der Kurvenlage nicht eingehalten werden. Zusätzlich ist aufgrund der fehlenden Entwässerungseinrichtungen sowie der stetigen Hangrutsche an der Lößhohl die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht mehr gewährleistet. Die bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnisse müssen beseitigt werden und die Verkehrssicherheit wiederhergestellt werden. Damit ist die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme zwingend erforderlich.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde vom Vorhabenträger ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, welches sowohl die wiederherzustellenden Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes als auch die Artenschutzanforderungen berücksichtigt. Dabei wurde bereits eine größtmögliche Vermeidung von Beeinträchtigungen der Naturhaushaltsfunktionen angestrebt. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die Eingriffe vollständig kompensiert. Zusätzlich wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens die Kompensationsmaßnahmen weiter modifiziert, die beispielsweise im Vergleich zum derzeitigen Zustand der „Lößhohl“ eindeutig höherwertig einzuordnen sind. Die Charakteristik der „Lößhohl“ wird sogar erweitert. Ergänzend wird auf Kapitel E, Nr. Nr. VII.8 des Beschlusses verwiesen.

Alle vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem Kompensationskonzept verfolgten Zielsetzungen zu erfüllen. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden mit der ihnen zukommenden Gewichtung in der Planung berücksichtigt. Dies wurde auch von der unteren, oberen sowie obersten Naturschutzbehörde bestätigt.

Es wird weiter moniert, dass durch die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme von einem Anstieg des durchfahrenden Schwerverkehrs sowie von einer Geschwindigkeitserhöhung auszugehen sei.

Diesbezüglich hat die Planfeststellungsbehörde in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses ausführlich dargestellt, dass eine relevante Erhöhung des Schwerverkehrs aufgrund der vorliegenden Planung nicht zu erwarten ist. Dennoch wurde rein vorsorglich eine entsprechende Regelung in Kapitel C, Nr. V.6 aufgenommen, auf die ebenfalls verwiesen wird. Dies gilt gleichermaßen für den befürchteten Geschwindigkeitsanstieg.

Zuletzt regt der BUND den Ausbau von Radwegen an. Insbesondere in Richtung Ballungszentrum Rhein-Neckar sei ein Radweg erforderlich. Hierzu wird von der Planfeststellungsbehörde hingewiesen, dass die Planung eines Radweges nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist. Eine solche Planung wäre in einem gesonderten Verfahren zu verfolgen.

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

Die Pollichia lehnt die Straßenbaumaßnahme ab; die Begründung ist größtenteils identisch mit der Stellungnahme des BUND. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird deshalb auf die Ausführungen in Kapitel E, Nr. VIII.3.1 des Beschlusses verwiesen.

Die Pollichia merkt in ihrer Stellungnahme im Weiteren an, dass die bestehende Trockenmauer (die sich westlich entlang der K 2 befindet) zwingend wiederherzustellen sei, da sie landschaftsprägend sei und ein Lebensraum für zahlreiche Tiere darstellen würde.

Aus Gründen der Stabilität sowie des Minimierungsgebotes ist angrenzend an das neue Brückenbauwerk die Errichtung einer Gabionenwand anstelle der derzeitigen Trockenmauer erforderlich. Hierdurch können die oberhalb gelegenen Gebüsche mittlerer Standorte erhalten werden. Am Böschungsfuß der neu herzustellenden, nordexponierten Lößsteilwand verläuft nach Fertigstellung eine Gabionenwand. Diese erfüllt aus artenschutzrechtlicher Sicht ebenso wie die derzeit vorhandene Naturstein-Trockenmauer die Lebensraumfunktion entsprechender Tier- und Pflanzenarten. Zusätzlich ist im Bereich des Brückenbauwerkes die Anlage mehrerer Steinriegel und Reisighaufen vorgesehen. Die vorhandenen, kleineren Naturstein-Trockenmauern werden soweit als möglich erhalten. Mit einem Verhältnis von 1:1,5 kann der Verlust der bestehenden Trockenmauer durch die Gabionenwand aus Sicht des Artenschutzes ausreichend kompensiert werden.

Die Pollichia fordert außerdem ein senkrechtes Abgraben der westlichen Lößhänge, damit ein neuer Lebensraum für die Wildbienen und andere Insekten geschaffen werden könne.

Die Lößsteilwände befinden derzeit in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Erosionsbedingte Verluste an Steilwandfläche sowie Beschattung durch Gehölze mindern die Habitatfunktion unter anderem für Wildbienen deutlich. Durch die Abstimmung mit einem Wildbienen-spezialisten werden die Steilwände noch über das im Rahmen der vorgelegten Planung dargestellte Maß aufgewertet. So erfolgt beispielsweise die Freistellung der südexponierten Steil-

wand zeitversetzt erst nach Herstellung der neuen Lößwand im darauffolgenden Winterhalbjahr. Die besonders wertvollen Waldbereiche bleiben erhalten. Auch die Schaffung von „Rohbodenfenstern“ statt vollständiger Freilegung der bewachsenen Areale wurde im Maßnahmenkonzept ergänzt. Somit wird ein größtmöglicher Lebensraum für Wildbienen und andere Insekten geschaffen.

Zuletzt hat die Pollichia auf vorhandene Mauereidechsen hingewiesen, die gefangen und umgesiedelt werden sollen. Wie den Planunterlagen zu entnehmen ist, sind zum Schutz der Mauereidechse artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Hierunter fällt neben der ergänzenden Besiedlungskontrolle vor Baubeginn auch der Abbruch der Eisenbahnbrücke und Böschungsmodellierung nur während der Aktivitätsphase (März bis Oktober) sowie die Vergrämung für alle Bereiche mit Reptilienvorkommen und günstiger Lebensraumeignung. Zusätzlich ist die Abschirmung des Baufeldes durch einen Reptilienzaun geplant. Somit kann auf eine Umsiedlung der Mauereidechsen verzichtet werden.

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

Die in den Kapiteln B und C angeordneten allgemeinen und besonderen Nebenbestimmungen sind gem. § 1 LVwVfG i.V.m. §§ 36 Abs. 1 und 2 bzw. 74 Abs. 2 VwVfG zulässig und erforderlich, da sie sicherstellen, dass die beantragte straßenrechtliche Planung gemäß § 5 LStrG im Einklang mit den einschlägigen gesetzlichen Regelungen des Planfeststellungsrechts, des Naturschutzrechts, des Immissionsschutzrechts, des Wasserrechts 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 die Gradientenverbesserung der K 2 im Zuge der Erneuerung der Bahnüberführung in Dackenheim 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. eine Ausnahmezulassung ausgesprochen werden könnte. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000 Gebieten sind auszuschließen.

Unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärmschutzes besteht keine Notwendigkeit, dem Vorhabenträger die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen aufzugeben. Die von der Straßenplanung ausgehenden Belastungen mit Luftschadstoffen erweisen sich ebenfalls als unbedenklich.

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

Bei einer Gesamtbetrachtung der Wirkungen der Maßnahme ist der hiermit verfolgte Zweck der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber den Belangen des Naturschutzes, des Wasserhaushaltes und des Lärmschutzes wegen der nach Durchführung von Vermeidungs-, Sicherungs-, Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen verbleibenden allenfalls geringfügigen Beeinträchtigung dieser Belange vorrangig. Die Abwägung der durch das Gesamtvorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange führt deshalb zum Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Planfeststellung der Gradientenverbesserung der K 2 vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt daher zu der Bewertung, dass die hier vorliegende Straßenbaumaßnahme zulässigerweise realisierbar ist.

F Vollziehbarkeit des Beschlusses

Auf Antrag der zuständigen Straßenbaubehörde (LBM Speyer) vom 26. Februar 2024 wird gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 80a Abs. 1 Nr. 1 VwGO die sofortige Vollziehung des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses angeordnet. Der Planfeststellungsbeschluss ist somit sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO). Daher hat eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses für den Ausbau der K 2 im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung bei Dackenheim ist im öffentlichen Interesse bzw. im überwiegenden Interesse des Straßenbaulastträgers gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 80a VwGO geboten.

Im Rahmen der hier vorzunehmenden Abwägung zwischen dem Interesse der Allgemeinheit bzw. des Straßenbaulastträgers an einer umgehenden Verwirklichung der planfestgestellten Straßenbaumaßnahme und einem individuellen Interesse im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der aufschiebenden Wirkung erweist sich das Vollzugsinteresse der Allgemeinheit bzw. des Straßenbaulastträgers gegenüber einem eventuellen Suspensivinteresse als vorrangig. Die in Kapitel E, Nr. IV dieses Beschlusses zur Rechtfertigung der planfestgestellten Baumaßnahme genannten Gründe stellen die Notwendigkeit der umgehenden Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme dar, welche auch einen sofortigen Baubeginn rechtfertigen. Dabei gilt es insbesondere auch zu berücksichtigen, dass die mit der Baumaßnahme einhergehenden Auswirkungen auf die Betroffenheit Dritter (z. B. Inanspruchnahme von Grundeigentum) sich als relativ geringfügig darstellen und namentlich auch die naturschutzfachlichen Wirkungen des Projekts durch die bauliche Gestaltung der Baumaßnahme und die festgestellten Maßnahmen vollständig kompensiert werden. Die Ausführung der Baumaßnahme duldet aus Gründen der Gefährdung der Verkehrssicherheit keinen zeitlichen Aufschub bis zum Eintritt der Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die mangelnde Verkehrssicherheit der K 2 im Bereich der Eisenbahnüberführung bei Dackenheim machen eine sofortige Vollziehung der Baumaßnahme unabdingbar. Ein Passieren der Trasse stellt derzeit eine Gefahr für Leib und Leben dar. Der schlechte Zustand des Eisenbahnbauwerkes, die fehlenden Entwässerungseinrichtungen und das stetige Ausbrechen vom Lagersteinen bzw. Sandsteinen führen zu einem nicht (mehr) vertretbaren Unfallrisiko. Aus diesem Grunde musste die Kreisstraße 2 zum 1. Februar 2024 vollgesperrt werden.

Die derzeitigen (erheblichen) Einschränkungen des Verkehrs bis zu dem Ausbau der K 2 sowie der Erneuerung der Eisenbahnüberführung können nicht weiter hingenommen werden. Aufgrund dieser Sachlage überwiegt das Interesse der Allgemeinheit bzw. des Straßenbaulastträgers an der umgehenden Realisierung der Straßenbaumaßnahme, sodass auf den Antrag des Vorhabenträgers die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses anzuordnen war.

G Allgemeine Hinweise

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist der Landesbetrieb Mobilität Speyer.
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 § 39 LStrG, § 8 a Abs. 4 FStrG.

H Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Neustadt, Robert-Stolz-Str. 20, 67433 Neustadt an der Weinstraße, schriftlich, nach Maßgabe des § 55 a der Verwaltungsgerichtsordnung durch Einreichung eines elektronischen Dokuments oder zur Niederschrift der Urkundsbeamtin oder des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden. Der in § 55 d der Verwaltungsgerichtsordnung genannte Personenkreis muss Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

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

Eine etwaige Anfechtungsklage hat keine aufschiebende Wirkung.

Beglaubigt


(Ina Rosenbach)



In Vertretung

gez.

(Dr. Markus Rieder)

Leiter der Planfeststellungsbehörde