

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

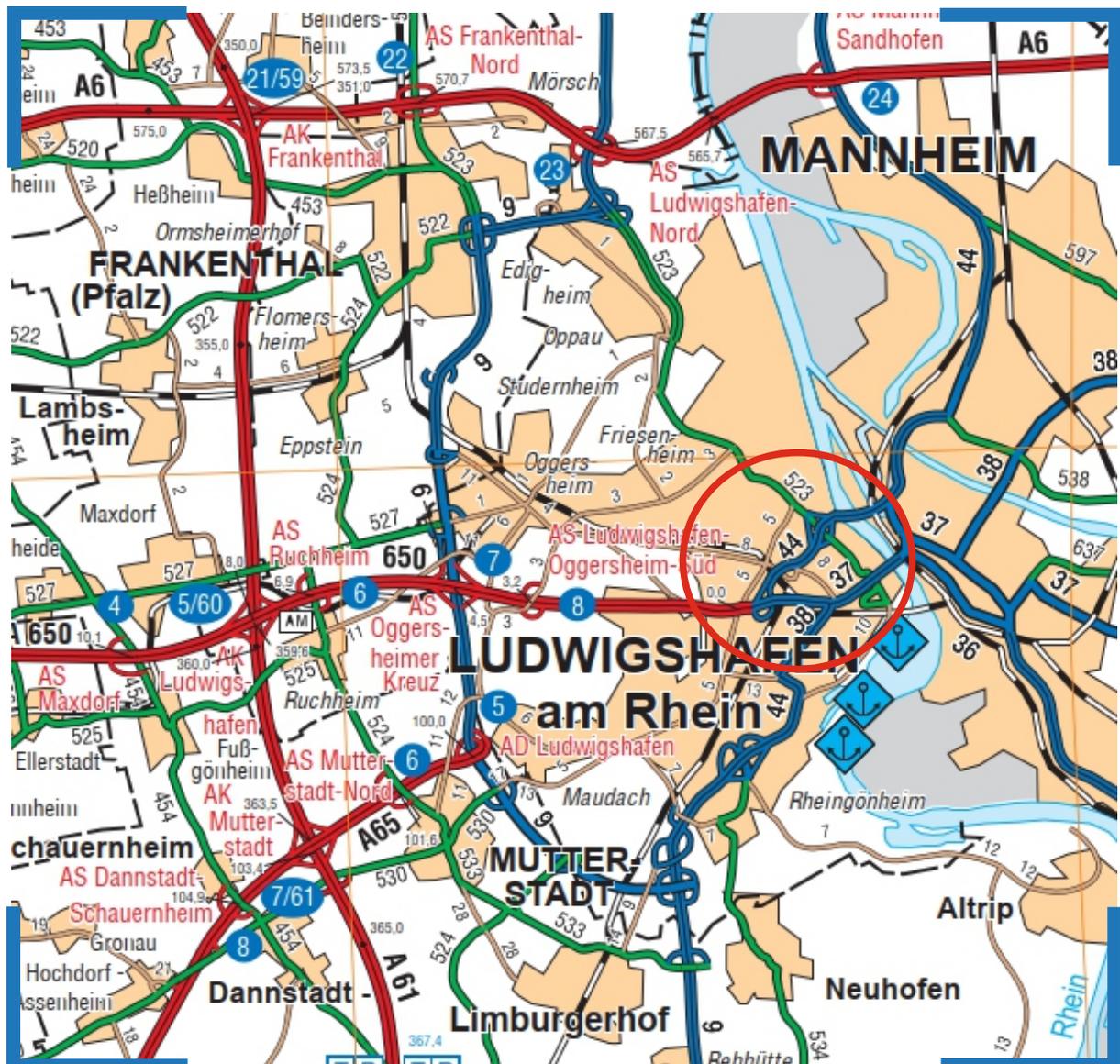
für den Ausbau der Bundesstraße Nr. 44 (B 44) durch
Ersatzneubau der Hochstraße Nord in Ludwigshafen

LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

PLANFESTSTELLUNGS-
BEHÖRDE

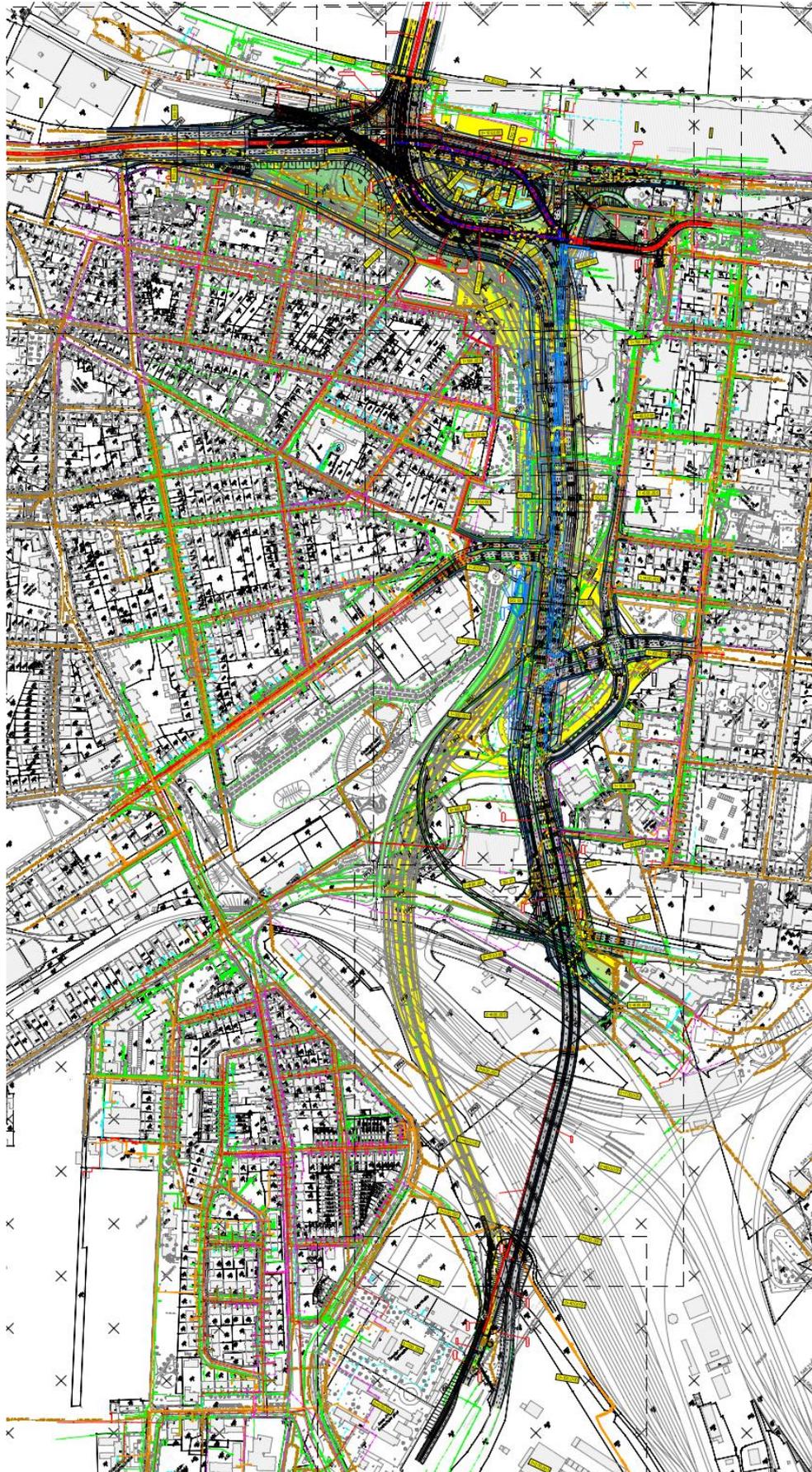
Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20
56068 KOBLENZ

Aktenzeichen: 02.2-1894-PF/36
Datum: 14. August 2023



Rheinland-Pfalz

Übersichtslageplan



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	A
Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen	C
A Verfügender Teil - Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes	1
I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung.....	1
II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung	1
III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung.....	2
IV. Wasserrechtliche Regelungen.....	3
V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens	4
VI. Befreiung nach der Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmälern in der Stadt Ludwigshafen am Rhein vom 26.10.1970	4
VII. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG	4
VIII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren.....	5
IX. Festgestellte Planunterlagen	5
X. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses.....	10
XI. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses	13
XII. Planänderungen/ ergänzende Unterlagen.....	15
XIII. Deckblattplanung	17
B Allgemeine Nebenbestimmungen.....	18
C Besondere Nebenbestimmungen	22
I. Leitungen	22
II. Naturschutz.....	24
III. Bodenschutz	25
IV. Wasser.....	26
V. Denkmalschutz	28
VI. Straßenbahn-Betriebsanlagen.....	29
VII. Eisenbahnverkehr	34
VIII. Verkehrslärm.....	41
IX. Bauzeitliche Immissionen	49
X. Weitere Bestimmungen und Auflagen	50
D Verfahrensbeteiligte	54
I. Träger öffentlicher Belange	54
II. Anerkannte Vereinigungen	58
III. Privatbetroffene.....	58
E Begründung	59
I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens	59
II. Zuständigkeit.....	59
III. Verfahren	59
IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung	63

1.	Vorgeschichte der Planung	64
2.	Raumordnung / Landesplanung	65
3.	Planungsvarianten	66
4.	Planfeststellungsvariante / Planungskonzeption / Modifikation im Verfahren	73
5.	Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastung	75
6.	Verkehrliche Aspekte, Ausbaustandard, nachgeordnetes Straßennetz (Querschnitt, Knotenpunkte)	78
V.	Entwässerung/ Gewässerschutz	79
1.	Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Umweltzielen der WRRL und den Bewirtschaftungszielen des WHG	80
2.	Sonstige Belange des Gewässerschutzes	82
VI.	Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)	83
VII.	Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes	93
VIII.	Straßenbahn-Betriebsanlagen	112
IX.	Belange des Radverkehrs	116
X.	Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen	118
XI.	Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen	159
XII.	Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde	159
F	Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses	161
G	Allgemeine Hinweise	162
I.	Allgemeine Hinweise	162
II.	Hinweis auf Auslegung und Zustellung	162
H	Rechtsbehelfsbelehrung	163

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
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
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
LKSG	Landesklimaschutzgesetz
LNatSchG	Landesnaturschutzgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LVO Erh.ziele	Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten
LPIG	Landesplanungsgesetz
LStrG	Landesstraßengesetz
LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz
LWaldG	Landeswaldgesetz
LWG	Landeswassergesetz
OD-Richtlinien	Ortsdurchfahrten-Richtlinien
PBefG	Personenbeförderungsgesetz

Plafe-RL	Planfeststellungsrichtlinien
PlanSiG	Planungssicherstellungsgesetz
PIVereinHG	Planungsvereinheitlichungsgesetz
RE-RL	Richtlinien für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
RiStWAG	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
RLS 19	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 2019)
RLS 90	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990)
ROG	Raumordnungsgesetz
ROV	Raumordnungsverordnung
UmwRG	Umweltrechtsbehelfsgesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	UVP-Richtlinie
VLärmSchR 97	Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VS-RL	Vogelschutzrichtlinie
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie

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

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

I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung

Für den Ausbau der Bundesstraße Nr. 44 (B 44) durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen wird der Plan gemäß § 17 FStrG 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, den Deckblattplanunterlagen und den Blaeintragungen in den Unterlagen ergeben.

Der Plan für die Änderung der Straßenbahn-Betriebsanlagen der Stadtbahnlinien 6 und 7 / 8 als Folgemaßnahme des Straßenbauvorhabens wird gemäß § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 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, den Deckblattplanunterlagen und den Blaeintragungen in den Unterlagen ergeben.

II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Mundenheim und Ludwigshafen.

Er umfasst den Ausbau der B 44 von ca. Bau-km ca. 0+081 bis Bau-km 2+065 (Achse 8521 / Achse 2001 - Richtungsfahrbahn Fahrtrichtung Bad Dürkheim) und von ca. Bau-km 0+245 bis Bau-km 2+253 (Achse 8522 / Achse 2002 - Richtungsfahrbahn Fahrtrichtung Mannheim).

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere

- die Herstellung höhengleicher Knotenpunkte mit vorhandenen Stadtkreisstraßen und Stadtstraßen im Zuge des neuen, ebenerdigen Verlaufs der B 44 (Knotenpunktbereich B 44/ Lorientallee/ Pasadenaallee (Stadtkreisstraße Nr. 8 (K 8)), Knotenpunkt B 44/ Heinigstraße und Knotenpunkt B 44/ Bürgermeister-Grünzweig-Straße)
- die Umgestaltung des bestehenden höhenfreien Knotenpunktes mit der Landesstraße Nr. 523 (Rheinuferstraße) einschließlich der Anpassung von Verbindungs-, Auf-, Abfahrtsrampen und Brückenbauwerken
- die Anpassung der Streckenführung der L 523 in Höhe des Knotenpunktbereiches von ca. Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+900
- der Ausbau von Stadtkreisstraßen und Stadtstraßen in den Anschlussbereichen zu den neuen Knotenpunkten (Heinigstraße (K 8), Jaegerstraße, Pasadenaallee Nord und Süd (K 8) und Bürgermeister-Grünzweig-Straße) sowie die Anlage einer neuen Stadtstraße („Planstraße“) zwischen der B 44 und der Jaegerstraße („Henkel“)
- der Umbau des höhengleichen Knotenpunktbereiches Heinigstraße/ Sumgaitallee/ Jaegerstraße

- die bauzeitliche Verlegung des Ziegeleiweges
- die Errichtung eines neuen Brückenbauwerkes zur Querung der Eisenbahngleisanlagen der Deutschen Bahn AG („Westbrücke“)
- die Errichtung eines Brückenbauwerks über den Ziegeleiweg
- die Anpassung der Widerlager und Uferpfeiler der Kurt-Schumacher-Brücke
- die Herstellung eines Schutzbauwerkes und einer Straßenüberführung über das BASF-Gleis
- die Errichtung einer Straßenbahnbrücke über die L 523/ Rheinuferstraße im Anschluss zur Kurt-Schumacher-Brücke
- die Herstellung und Anpassung von Stützwänden
- die Anlage von Rad- und Gehwegen, Parkstreifen, Bushaltestellen, Nothaltebuchten und Nothaltestreifen
- die Herstellung und Umgestaltung von Straßenbahn-Betriebsanlagen zur vorhabenbedingten Anpassung der Stadtbahnlinien 6 und 7 / 8
- die vorhabenbedingte Anpassung/ Umgestaltung von Eisenbahnanlagen
- der Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrsbauwerke
- der Rückbau des vorhabenbedingt notwendigerweise entfallenden nördlichen Teils des Rathaus-Centers
- der Rückbau des Würfelbunkers mit Streugutlager
- der Rückbau der „Blauen Halle“ (und Nebengebäude) auf dem Hafengelände
- die Anpassung vorhandener Einmündungen, Zufahrten und Einfriedungen
- die Sicherung und Anpassung vorhandener Ver-/Entsorgungsanlagen sowie -leitungen
- die Durchführung entwässerungstechnischer und landespflegerischer Maßnahmen nach Maßgabe der planfestgestellten Planunterlagen.

III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung

Nach Maßgabe des planfestgestellten Widmungskonzeptes (vgl. Kapitel A Abschnitt IX. Nrn. 75 bis 77 des Beschlusses) beinhaltet der Planfeststellungsbeschluss folgende Widmungen und Einziehungen:

Die planfestgestellte neue durchgehende Straßenführung einschließlich des neuen Querungsbauwerkes über das Bahngelände (Westbrücke) zwischen dem sogenannten Bruchwiesenknoten (B 44/ B 37) und der Kurt-Schumacher-Brücke über den Rhein nach Mannheim dient im Sinne vom § 1 Abs. 1 FStrG dem weiträumigen Verkehr. Dieser neue Streckenverlauf, welcher in der geschlossenen Ortslage von Ludwigshafen liegt, ist zur Aufnahme des weiträumigen Verkehrs notwendig und bildet in Verbund mit den vorhandenen öffentlichen Straßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz. Daher werden die neuen Straßenflächen des durchgehenden Streckenabschnitts zwischen ca. Bau-km 0+081 bis Bau-km 2+065 (nördliche Fahrbahn) bzw. ca. Bau-km 0+245 bis Bau-km 2+253 (südliche Fahrbahn) einschließlich der zugehörigen neuen Rampen bzw. Äste gemäß § 2 Abs. 6 FStrG i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG zur

Bundesstraße gewidmet. Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam. Das Fernstraßen-Bundesamt hat zu dieser Widmung nach § 2 Abs. 6 Satz 5 FStrG das Einverständnis erteilt.

Das bestehende Hochstraßensystem im Zuge der B 44 sowie die zuführenden Rampen und Äste in der Ortslage Ludwigshafen verlieren mit dem planfestgestellten Ersatzneubau ihre Verkehrsbedeutung endgültig und werden dem Verkehr im Rahmen der Umsetzung des Bauvorhabens auf Dauer entzogen. Soweit diese Straßenteile der B 44 (einschließlich des rückzubauenden Hochstraßensystems) dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten diese Straßenteile gemäß § 2 Abs. 6 i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG als eingezogen. Die Einziehung wird mit der Sperrung wirksam.

Die im Zuge der Baumaßnahme neu entstehenden Straßenteilflächen der nachfolgend aufgeführten Landesstraße (im Sinne von § 3 Satz 1 Nr. 1 LStrG), (Stadt-)Kreisstraße (im Sinne von § 3 Satz 1 Nr. 2 LStrG) und Gemeinde-/Stadtstraßen (im Sinne von § 3 Satz 1 Nr. 3 a) LStrG) gelten gem. § 36 Abs. 5 LStrG mit der Verkehrsübergabe als gewidmet. Sofern Straßenteilflächen dieser Straßen im Zuge des Bauvorhabens dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten diese gem. § 37 Abs. 5 LStrG mit der Sperrung als eingezogen. Es handelt sich hierbei um folgende Straßen:

- Landesstraße Nr. 523 (Rheinuferstraße)
- (Stadt-)Kreisstraße Nr. 8 (Pasadenaallee, Heinigstraße, Lorientallee)
- Gemeinde-/Stadtstraßen (Pasadenaallee, Lorientallee, Ludwig-Bertram-Straße, „Planstraße“, Jaegerstraße, Sumgaitallee, Bürgermeister-Grünzweig-Straße, Haveringallee, Hartmannstraße)

Weiter handelt es sich bei der bestehenden B 44 in Höhe der Querung über die Eisenbahnanlagen zwischen dem Netzknoten 6516111 und Netzknoten 6516117 (einschließlich der zu- bzw. abführenden Rampen/ Äste dieser Netzknoten) heute bereits um eine Kraftfahrstraße im Sinne von § 18 StVO. Dementsprechend soll auch die neue Streckenführung der B 44 über die Eisenbahnanlagen (sog. Westbrücke) ab Baubeginn bis zum Übergang in den ebenerdigen Bereich in Höhe von ca. Bau-km 1+100 die Eigenschaft als Kraftfahrstraße im Sinne von § 18 StVO beibehalten. Sofern dies erforderlich sein sollte, wären die ggfs. notwendigen Regelungen hierfür außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu treffen.

IV. Wasserrechtliche Regelungen

Der Stadt Ludwigshafen am Rhein wird gemäß §§ 8, 9, 10, 12, 13 und 19 WHG i.V.m. den Vorschriften des LWG im Einvernehmen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd die unbefristete Erlaubnis erteilt, das anfallende Niederschlagswasser der Straßen- und Verkehrsflächen nach Maßgabe der mit diesem Beschluss festgestellten Unterlagen durch Versickerung in das Grundwasser einzuleiten. Eine Auflistung und Beschreibung der Einleitstellen im Detail ist der Tabelle 2 (Berechnung und Lage Einleitstelle der Versickerungsmulden, Seiten 15 bis 17) der Unterlage „Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß §

8 WHG für die Einleitung von Niederschlagswasser in Versickerungsmulden sowie Genehmigung nach § 62 LWG i.V.m. 60 WHG“ vom 10.03.2023 zu entnehmen (vgl. nachstehend in diesem Kapitel Abschnitt X. Nr. 80).

V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Ausbau einer Bundesfernstraße handelt, unterliegt es gemäß § 3 Abs. 1 UVPG i.V.m. Nr. 14.3 bis 14.6 der Anlage 1 zu § 3 UVPG den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz) in der bis zum 28.07.2017 geltenden Fassung (im Folgenden UVPG/alt). Grundsätzlich wäre für die geplante Straßenbaumaßnahme gemäß § 3c UVPG/alt i.V.m. Ziffer 14.6 der Anlage 1 zum UVPG/alt die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles erforderlich gewesen. Im Vorfeld war aber bereits erkennbar, dass durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, so dass von der Anhörungsbehörde das Entfallen einer UVP-Vorprüfung des Einzelfalles im Hinblick auf die erkennbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens für zweckmäßig erachtet wurde. In Abstimmung mit der Vorhabenträgerin wurde auf eine Vorprüfung des Einzelfalles zur Feststellung einer UVP-Pflicht verzichtet. Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass das Straßenbauvorhaben entsprechend den v.g. Bestimmungen uvp-pflichtig ist. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in die Planfeststellung einbezogen. Sie sind in der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt erläutert.

VI. Befreiung nach der Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmälern in der Stadt Ludwigshafen am Rhein vom 26.10.1970

Der Stadt Ludwigshafen am Rhein wird für die Durchführung des planfestgestellten Bauvorhabens nach § 28 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 7 Abs. 1 der „Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmälern in der Stadt Ludwigshafen am Rhein“ vom 26.10.1970 hiermit eine Befreiung von den Verboten nach § 3 der genannten Verordnung erteilt. Entsprechend der nachfolgend in Kapitel E in Abschnitt IV. dargelegten „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ erfordern im Sinne von § 7 Abs. 1 der genannten Verordnung Gründe des Allgemeinwohls die Erteilung dieser Befreiung.

VII. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG

Der Stadt Ludwigshafen am Rhein wird vorsorglich gem. § 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 und Satz 2 BNatSchG eine Ausnahme sowie höchst vorsorglich nach § 67 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG eine Befreiung von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG für folgende, in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Arten sowie nach Art. 1 der VS-RL geschützten Vogelarten erteilt:

Arten gem. Anhang IV der FFH-RL:

Breitflügelfledermaus, Große Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Kleine Bartfledermaus, Kleiner Abendsegler, Mückenfledermaus, Nordfledermaus, Rauhautfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus, Mauereidechse

Arten nach Art. 1 der VS-RL:

Amsel, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Eichelhäher, Elster, Gartenbaumläufer, Girlitz, Grünfink/ Grünling, Grünspecht, Halsbandsittich, Hausrotschwanz, Haussperling, Kernbeißer, Kohlmeise, Mauersegler, Mehlschwalbe, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Nilgans, Orpheusspötter, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Star, Stieglitz/ Distelfink, Sumpfrohrsänger, Wanderfalke, Zilpzalp

VIII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren

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

Im Übrigen werden die Sachanträge sowie die Einwendungen und Forderungen auf Unterlassung des Vorhabens, auf Planänderung und/oder -ergänzung zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen, Planergänzungen oder durch Auflagen Rechnung getragen wurde oder soweit sie sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben.

IX. Festgestellte Planunterlagen

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

1. Erläuterungsbericht Feststellungsentwurf, Unterlage 1/01, bestehend aus 159 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018
2. Deckblatt Westbrücke - Erläuterungsbericht, Unterlage 1.01, bestehend aus 7 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 09.06.2021
3. Deckblatt Stadtstraße - Erläuterungsbericht, Unterlage 1.2, bestehend aus 22 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 14.06.2021
4. Deckblatt Planabschnitt „Radwegführung/-dimensionierung“ - Erläuterungsbericht, Unterlage 1.3, bestehend aus 8 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 10.03.2023
5. Deckblatt Westbrücke - Lageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 5.01a, Maßstab 1:500, aufgestellt 09.06.2021
6. Deckblatt Westbrücke - Lageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 5.02a, Maßstab 1:500, aufgestellt 09.06.2021
7. Deckblatt Stadtstraße - Lageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 5.03a, Maßstab 1:500, aufgestellt 14.06.2021

8. Deckblattplanung „Radwegführung/-dimensionierung“ – Lageplan Radwegführung/-dimensionierung, Unterlage/Blatt-Nr. 5.03b, Maßstab 1:500, aufgestellt 10.03.2023
9. Deckblatt Stadtstraße - Lageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 5.04a, Maßstab 1:500, aufgestellt 14.06.2021
10. Deckblatt Stadtstraße - Lageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 5.05a, Maßstab 1:500, aufgestellt 14.06.2021
11. Deckblattplanung „Radwegführung/-dimensionierung“ – Lageplan Radwegführung/-dimensionierung, Unterlage/Blatt-Nr. 5.05b, Maßstab 1:500, aufgestellt 10.03.2023
12. Deckblatt Stadtstraße - Lageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 5.06a, Maßstab 1:500, aufgestellt 14.06.2021
13. Deckblattplanung „Radwegführung/-dimensionierung“ – Lageplan Radwegführung/-dimensionierung, Unterlage/Blatt-Nr. 5.06b, Maßstab 1:500, aufgestellt 10.03.2023
14. Höhenplan Stadtstraße MA-DÜW (Achse 8521), Unterlage/Blatt-Nr. 6.1, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
15. Höhenplan Stadtstraße MA-DÜW (Achse 8521), Unterlage/Blatt-Nr. 6.2, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
16. Deckblatt Stadtstraße - Höhenplan Stadtstraße MA-DÜW (Achse 2001), Unterlage/Blatt-Nr. 6.2a, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 14.06.2021
17. Höhenplan Stadtstraße MA-DÜW (Achse 8521), Unterlage/Blatt-Nr. 6.3, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
18. Deckblatt Stadtstraße - Höhenplan Stadtstraße MA-DÜW (Achse 2001), Unterlage/Blatt-Nr. 6.3a, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 14.06.2021
19. Höhenplan Stadtstraße MA-DÜW (Achse 8521), Unterlage/Blatt-Nr. 6.4, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
20. Deckblatt Stadtstraße - Höhenplan Stadtstraße MA-DÜW (Achse 2001), Unterlage/Blatt-Nr. 6.4a, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 14.06.2021
21. Höhenplan Stadtstraße DÜW-MA (Achse 8522), Unterlage/Blatt-Nr. 6.5, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
22. Höhenplan Stadtstraße DÜW-MA (Achse 8522), Unterlage/Blatt-Nr. 6.6, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
23. Deckblatt Stadtstraße - Höhenplan Stadtstraße DÜW-MA (Achse 2002), Unterlage/Blatt-Nr. 6.6a, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 14.06.2021
24. Höhenplan Stadtstraße DÜW-MA (Achse 8522), Unterlage/Blatt-Nr. 6.7, Maßstab 1:500/50, aufgestellt am 01.08.2018
25. Deckblatt Stadtstraße - Höhenplan Stadtstraße DÜW-MA (Achse 2002), Unterlage/Blatt-Nr. 6.7a, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 14.06.2021
26. Höhenplan Stadtstraße DÜW-MA (Achse 8522), Unterlage/Blatt-Nr. 6.8, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
27. Deckblatt Stadtstraße - Höhenplan Stadtstraße DÜW-MA (Achse 2002), Unterlage/Blatt-Nr. 6.8a, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 14.06.2021
28. Höhenplan Rheinuferstraße Süd (Achse 8410), Unterlage/Blatt-Nr. 6.9, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
29. Höhenplan Rheinuferstraße Süd (Achse 8410), Unterlage/Blatt-Nr. 6.10, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018

30. Höhenplan Rheinuferstraße Nord (Achse 8312), Unterlage/Blatt-Nr. 6.11, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
31. Höhenplan Rheinuferstraße Nord (Achse 8312), Unterlage/Blatt-Nr. 6.12, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
32. Höhenplan Abfahrtsrampe Mannheim-BASF (Achse 8321), Unterlage/Blatt-Nr. 6.13, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
33. Höhenplan Lorientallee (Achse 3594), Unterlage/Blatt-Nr. 6.14, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
34. Höhenplan Heinigstraße Ost (Achse 8562), Unterlage/Blatt-Nr. 6.15, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
35. Höhenplan Heinigstraße West (Achse 8567), Unterlage/Blatt-Nr. 6.16, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
36. Höhenplan Planstraße / Jaegerstraße (Achse 8635), Unterlage/Blatt-Nr. 6.17, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
37. Höhenplan Rampe BASF-MA (Achse 8559), Unterlage/Blatt-Nr. 6.18, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
38. Höhenplan Rampe MA-Rheinuferstraße (Achse 8550), Unterlage/Blatt-Nr. 6.19, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
39. Höhenplan Rampe Rheinuferstraße-DÜW (Achse 8556), Unterlage/Blatt-Nr. 6.20, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
40. Höhenplan Pasadenaallee Nord (Achse 8551), Unterlage/Blatt-Nr. 6.21, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
41. Höhenplan Pasadenaallee Süd (Achse 6531), Unterlage/Blatt-Nr. 6.22, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
42. Höhenplan Verbindung Stadtstraße-Rheinuferstraße (Achse 6531), Unterlage/Blatt-Nr. 6.23, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
43. Höhenplan Bürgermeister-Grünzweig-Straße (Achse 554), Unterlage/Blatt-Nr. 6.24, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
44. Höhenplan Bürgermeister-Grünzweig-Straße (Achse 552), Unterlage/Blatt-Nr. 6.25, Maßstab 1:500/50, aufgestellt 01.08.2018
45. Deckblatt Stadtstraße - UVS mit integriertem LBP - Landespflegerische Maßnahmen, Unterlage/Blatt-Nr. 9.2.1a, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 14.06.2021
46. Deckblatt Stadtstraße - UVS mit integriertem LBP - Landespflegerische Maßnahmen, Unterlage/Blatt-Nr. 9.2.2a, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 14.06.2021
47. Deckblatt Stadtstraße - UVS mit integriertem LBP - Landespflegerische Maßnahmen, Unterlage/Blatt-Nr. 9.2.3a, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 14.06.2021
48. Deckblatt Stadtstraße - Maßnahmenblätter, Unterlage/Blatt-Nr. 9.3a, bestehend aus 35 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 14.06.2021
49. Deckblatt Stadtstraße - Eingriffs- und Ausgleichbilanzierung, Unterlage/Blatt-Nr. 9.4a, bestehend aus 14 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 14.06.2021
50. Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.01, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
51. Deckblatt Westbrücke - Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.01a, Maßstab 1:500, aufgestellt 09.06.2021
52. Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.02, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018

53. Deckblatt Westbrücke - Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.02a, Maßstab 1:500, aufgestellt 09.06.2021
54. Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.03, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
55. Deckblatt Stadtstraße - Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.03b, Maßstab 1:500, aufgestellt 14.06.2021 (geändert 03.02.2022)
56. Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.04, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
57. Deckblatt Stadtstraße - Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.04a, Maßstab 1:500, aufgestellt 14.06.2021
58. Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.05, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
59. Deckblatt Stadtstraße - Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.05a, Maßstab 1:500, aufgestellt 14.06.2021
60. Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.06, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
61. Deckblatt Stadtstraße - Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.06a, Maßstab 1:500, aufgestellt 14.06.2021
62. Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.07, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
63. Deckblatt Westbrücke - Regelungsverzeichnis, Unterlage 11.1a, bestehend aus 73 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 09.06.2021
64. Deckblatt Stadtstraße - Regelungsverzeichnis, Unterlage 11.1b, bestehend aus 77 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 14.06.2021
65. Deckblatt „Radwegführung/-dimensionierung“ - Regelungsverzeichnis, Unterlage 11.1c, bestehend aus 78 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 10.03.2023
66. Deckblatt Westbrücke - Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.01a, Maßstab 1:500, aufgestellt 09.06.2021
67. Deckblatt Westbrücke - Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.02a, Maßstab 1:500, aufgestellt 09.06.2021
68. Deckblatt Stadtstraße - Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.03a, Maßstab 1:500, aufgestellt 14.06.2021
69. Deckblattplanung „Radwegführung/-dimensionierung - Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.03b, Maßstab 1:500, aufgestellt 10.03.2023
70. Deckblatt Stadtstraße - Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.04a, Maßstab 1:500, aufgestellt 14.06.2021
71. Deckblatt Stadtstraße - Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.05a, Maßstab 1:500, aufgestellt 14.06.2021
72. Deckblattplanung „Radwegführung/ -dimensionierung - Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.05b, Maßstab 1:500, aufgestellt 10.03.2023
73. Deckblatt Stadtstraße - Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.06a, Maßstab 1:500, aufgestellt 14.06.2021
74. Deckblattplanung „Radwegführung/ -dimensionierung - Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.06b, Maßstab 1:500, aufgestellt 10.03.2023
75. Deckblatt „Widmung/ Einziehung“ - Karte Widmung/ Einziehung, Unterlage/Blatt-Nr. 12.01, Maßstab 1:25.000, aufgestellt 30.01.2023
76. Deckblatt „Widmung/ Einziehung“ - Lageplan Widmung/ Einziehung, Unterlage/Blatt-Nr. 12.02, Maßstab 1:2.000, aufgestellt 30.01.2023
77. Deckblatt „Widmung/ Einziehung“ - Detailplan Widmung/ Einziehung, Unterlage/Blatt-Nr. 12.03, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 30.01.2023

78. Regelquerschnitte Stadtstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 14.2.01, Maßstab 1:50, aufgestellt 01.08.2018
79. Deckblatt Stadtstraße - Regelquerschnitte Stadtstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 14.2.02a, Maßstab 1:50, aufgestellt 14.06.2021
80. Regelquerschnitte Stadtstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 14.2.03, Maßstab 1:50, aufgestellt 01.08.2018
81. Regelquerschnitte Stadtstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 14.2.04, Maßstab 1:50, aufgestellt 01.08.2018
82. Deckblattplanung „Radwegführung/-dimensionierung - Regelquerschnitte Stadtstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 14.2.04a, Maßstab 1:50, aufgestellt 20.01.2023
83. Regelquerschnitte Stadtstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 14.2.05, Maßstab 1:50, aufgestellt 01.08.2018
84. Deckblattplanung „Radwegführung/-dimensionierung - Regelquerschnitte Stadtstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 14.2.05a, Maßstab 1:50, aufgestellt 20.01.2023
85. Regelquerschnitte Stadtstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 14.2.06, Maßstab 1:50, aufgestellt 01.08.2018
86. Deckblattplanung „Radwegführung/ -dimensionierung - Regelquerschnitte Stadtstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 14.2.06a, Maßstab 1:50, aufgestellt 20.01.2023
87. Stadtbahnanlage Erläuterungsbericht, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.1.01, bestehend aus 23 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018
88. Stadtbahnanlage Lageplan 1/2, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.1.20, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
89. Stadtbahnanlage Lageplan 2/2, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.1.30, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
90. Stadtbahnanlage Längsschnitt Linie 7/8, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.1.40, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt 01.08.2018
91. Stadtbahnanlage Längsschnitt Linie 6, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.1.50, Maßstab 1:1.000/100, aufgestellt 01.08.2018
92. Stadtbahnanlage Regelquerschnitte, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.1.60, Maßstab 1:50 o. 1:25, aufgestellt 01.08.2018
93. Stadtbahnanlage Bauwerk 546 HST. Rathaus-Center, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.1.70, Maßstab 1:100 o. 1:50, aufgestellt 01.08.2018
94. Stadtbahnanlage Bauwerk 547 HST. Gartenstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.1.80, Maßstab 1:100, aufgestellt 01.08.2018
95. Stadtbahnanlage Lichtraumbegrenzung, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.1.90, Maßstab 1:50, aufgestellt 01.08.2018
96. Stadtbahnanlage Sichtflächen an Querungen, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.1.100, Maßstab 1:250, aufgestellt 01.08.2018
97. Deckblatt Stadtstraße – Schalltechnische Untersuchung gem. 16. BImSchV, Unterlage/Blatt-Nr. 17.1a, bestehend aus 202 Seiten (inkl. Vorblatt und einschließlich Anhang), aufgestellt 14.06.2021
98. Deckblatt Stadtstraße - Schalltechnische Untersuchung Gesamtlärm, Unterlage/Blatt-Nr. 17.2a, bestehend aus 146 Seiten (inkl. Vorblatt und einschließlich Anhang), aufgestellt 14.06.2021

99. UVS mit integriertem LBP - Erläuterungsbericht, Unterlage/Blatt-Nr. 19/1, bestehend aus 217 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018
100. Deckblatt Stadtstraße - UVS mit integriertem LBP – Erläuterungsbericht -, Unterlage/Blatt-Nr. 19.1a, bestehend aus 39 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 14.06.2021
101. Deckblatt Westbrücke - Naturschutzfachliche Erläuterung, Unterlage 19.5, bestehend aus 7 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 09.06.2021

X. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtskarte, Unterlage/Blatt-Nr. 2.01, Maßstab 1:25.000, aufgestellt 01.08.2018
2. Deckblatt Stadtstraße - Übersichtslageplan Stadtstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 3.1.01a, Maßstab 1:2.000, aufgestellt 14.06.2021
3. Deckblatt „Radwegführung/ -dimensionierung“ - Übersichtslageplan Stadtstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 3.1.01b, Maßstab 1:2.000, aufgestellt 10.03.2023
4. Achsübersicht, Unterlage/Blatt-Nr. 3.2.01, Maßstab 1:2.000, aufgestellt 01.08.2018
5. Deckblatt Stadtstraße - Übersichtshöhenplan Stadtstraße MA-DÜW (Achse 2001), Unterlage/Blatt-Nr. 4.1a, Maßstab 1:2.000/200, aufgestellt 14.06.2021
6. Entwässerungsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 8.01, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
7. Entwässerungsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 8.02, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
8. Entwässerungsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 8.03, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
9. Entwässerungsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 8.04, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
10. Entwässerungsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 8.05, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
11. Entwässerungsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 8.06, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
12. Deckblatt Stadtstraße - Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem LBP – Übersicht Bestand, Unterlage/Blatt-Nr. 9.1a, Maßstab 1:5.000, aufgestellt 14.06.2021
13. Deckblatt Stadtstraße - Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem LBP - Übersicht Landschaftspflegerische Maßnahmen, Unterlage/Blatt-Nr. 9.2a, Maßstab 1:5.000, aufgestellt 14.06.2021
14. Deckblatt Stadtstraße - Grunderwerbsverzeichnis (verschlüsselt), Unterlage 10.2b, bestehend aus 35 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 14.06.2021
15. Leitungsplan Strom, Unterlage/Blatt-Nr. 11.3.01, Maßstab 1:2.000, aufgestellt am 01.08.2018
16. Leitungsplan Trinkwasserleitung, Unterlage/Blatt-Nr. 11.3.02, Maßstab 1:2.000, aufgestellt 01.08.2018
17. Leitungsplan Fernwärme, Unterlage/Blatt-Nr. 11.3.03, Maßstab 1:2.000, aufgestellt 01.08.2018
18. Leitungsplan Gas, Unterlage/Blatt-Nr. 11.3.04, Maßstab 1:2.000, aufgestellt 01.08.2018
19. Leitungsplan Entwässerungsleitung, Unterlage/Blatt-Nr. 11.3.05, Maßstab 1:2.000, aufgestellt 01.08.2018
20. Leitungsplan Telekommunikationsleitung, Unterlage/Blatt-Nr. 11.3.06, Maßstab 1:2.000, aufgestellt 01.08.2018
21. Ermittlung der Belastungsklassen, Unterlage/Blatt-Nr. 14/1, bestehend aus 19 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018

22. Bauwerksskizze Bauwerke 533 bis 538, Unterlage/Blatt-Nr. 15/1.10, Maßstab 1:250 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
23. Bauwerksskizze Bauwerk 532, Unterlage/Blatt-Nr. 15/2.10, Maßstab 1:500 o. 1:50, aufgestellt 01.08.2018
24. Bauwerksskizze Bauwerk 550, Unterlage/Blatt-Nr. 15/3, Maßstab 1:100, aufgestellt 01.08.2018
25. Bauwerksskizze Bauwerk 551, Unterlage/Blatt-Nr. 15/4, Maßstab 1:200 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
26. Bauwerksskizze Bauwerk 552, Unterlage/Blatt-Nr. 15/5, Maßstab 1:100, aufgestellt 01.08.2018
27. Bauwerksskizze Bauwerk 553, Unterlage/Blatt-Nr. 15/6, Maßstab 1:200 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
28. Bauwerksskizze Bauwerk 525, Unterlage/Blatt-Nr. 15/7.1, Maßstab 1:200 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
29. Bauwerksskizze Bauwerk 525, Unterlage/Blatt-Nr. 15/7.2, Maßstab 1:200, aufgestellt 01.08.2018
30. Bauwerksskizze Bauwerk 544, Unterlage/Blatt-Nr. 15/8, Maßstab 1:100, aufgestellt 01.08.2018
31. Bauwerksskizze Bauwerk 540, Unterlage/Blatt-Nr. 15/9, Maßstab 1:200 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
32. Bauwerksskizze Bauwerk 542, Unterlage/Blatt-Nr. 15/10, Maßstab 1:200 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
33. Bauwerksskizze Bauwerk 543, Unterlage/Blatt-Nr. 15/11, Maßstab 1:200 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
34. Bauwerksskizze Bauwerk 43, Unterlage/Blatt-Nr. 15/12, Maßstab 1:100 o. 1:50, aufgestellt 01.08.2018
35. Bauwerksskizze Bauwerk 559, Unterlage/Blatt-Nr. 15/13, Maßstab 1:100, aufgestellt 01.08.2018
36. Bauwerksskizze Bauwerk 557, Unterlage/Blatt-Nr. 15/14, Maßstab 1:200 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
37. Bauwerksskizze Bauwerk 558, Unterlage/Blatt-Nr. 15/15, Maßstab 1:200 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
38. Bauwerksskizze Bauwerk 545, Unterlage/Blatt-Nr. 15/16, Maßstab 1:200 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
39. Bauwerksskizze Bauwerk 564, Unterlage/Blatt-Nr. 15/17, Maßstab 1:200 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
40. Bauwerksskizze Bauwerk 565, Unterlage/Blatt-Nr. 15/18, Maßstab 1:100 o. 1:20, aufgestellt 01.08.2018
41. Bauwerksskizze Bauwerk 566, Unterlage/Blatt-Nr. 15/19, Maßstab 1:100, aufgestellt 01.08.2018
42. Bauwerksskizze Bauwerke 530 und 531, Unterlage/Blatt-Nr. 15/20, Maßstab 1:250 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
43. Bestandslageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 16.1.01, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
44. Bestandslageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 16.1.02, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
45. Bestandslageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 16.1.03, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018

46. Bestandslageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 16.1.04, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
47. Bestandslageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 16.1.05, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
48. Bestandslageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 16.1.06, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
49. Stadtbahnanlage Übersichtslegeplan, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.1.10, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 01.08.2018
50. Stadtbahnvertrag, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.1.110, bestehend aus 83 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018
51. Erschütterungstechnische Untersuchung, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.1.120, bestehend aus 49 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018
52. Bauwerksskizze Bauwerk 556, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.2.1, Maßstab 1:100, aufgestellt 01.08.2018
53. Bauwerksskizze Bauwerk 554, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.2.2, Maßstab 1:100, aufgestellt 01.08.2018
54. Bauwerksskizze Bauwerk 555, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.2.3, Maßstab 1:200 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
55. Bauwerksskizze Bauwerk 548, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.2.4, Maßstab 1:100, aufgestellt 01.08.2018
56. Bauwerksskizze Bauwerksübersicht BW 526, 527, 528, 529, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.2.5.1, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
57. Bauwerksskizze Bauwerk 526, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.2.5.2, Maßstab 1:200 o. 1:50, aufgestellt 01.08.2018
58. Bauwerksskizze Bauwerk 527, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.2.6.1, Maßstab 1:200 o. 1:50, aufgestellt 01.08.2018
59. Bauwerksskizze Bauwerk 527, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.2.6.2, Maßstab 1:200, aufgestellt 01.08.2018
60. Bauwerksskizze Bauwerk 528, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.2.7, Maßstab 1:200 o. 1:50, aufgestellt 01.08.2018
61. Bauwerksskizze Bauwerk 529, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.2.8, Maßstab 1:200 o. 1:50, aufgestellt 01.08.2018
62. Bauwerksskizze Bauwerk 541, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.2.9, Maßstab 1:200 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
63. Bauwerksskizze Bauwerk 6516/903.13, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.2.10, Maßstab 1:200 o. 1:100, aufgestellt 01.08.2018
64. Bauwerksskizze Bauwerk 562, Unterlage/Blatt-Nr. 16/3.2.11, Maßstab 1:100, aufgestellt 01.08.2018
65. Deckblatt Stadtstraße - Lufthygiene (Gutachten Verkehrsbedingte Luftschadstoffe), Unterlage/Blatt-Nr. 17.4a, bestehend aus 61 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 14.06.2021
66. Auswirkungen auf das Grundwasser, Unterlage/Blatt-Nr. 18/1, bestehend aus 19 Seiten (inkl. Vorblatt und einschließlich Anlage), aufgestellt 01.08.2018
67. Wassertechnische Untersuchungen Straße, Unterlage/Blatt-Nr. 18/2, bestehend aus 26 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018
68. Gewässerschutzrechtliche Bewertungen, Unterlage/Blatt-Nr. 18/3, bestehend aus 3 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018

69. Deckblatt Stadtstraße - UVS mit integriertem LBP – Biotop- und Nutzungsstrukturen – Bestand/Bewertung, Lebensräume ausgewählter Tiergruppen & -arten, Unterlage/Blatt-Nr. 19.1.1a, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 14.06.2021
70. Deckblatt Stadtstraße - UVS mit integriertem LBP – Übersicht Eingriffe und Schutzmaßnahmen, Unterlage/Blatt-Nr. 19.1.2a, Maßstab 1:5.000, aufgestellt 14.06.2021
71. Deckblatt Stadtstraße - UVS mit integriertem LBP - Bestands- und Konfliktplan, Unterlage/Blatt-Nr. 19.1.2.1a, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 14.06.2021
72. Deckblatt Stadtstraße - UVS mit integriertem LBP - Bestands- und Konfliktplan, Unterlage/Blatt-Nr. 19.1.2.2a, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 14.06.2021
73. Deckblatt Stadtstraße - UVS mit integriertem LBP - Bestands- und Konfliktplan, Unterlage/Blatt-Nr. 19.1.2.3a, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 14.06.2021
74. Deckblatt Stadtstraße - Fachbeitrag Artenschutz, Unterlage/Blatt-Nr. 19.4a, bestehend aus 81 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 14.06.2021
75. Deckblatt Stadtstraße - Fachbeitrag Artenschutz - Vögel, Unterlage/Blatt-Nr. 19.4-1.1a, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 14.06.2021
76. Deckblatt Stadtstraße - Fachbeitrag Artenschutz - Fledermäuse, Unterlage/Blatt-Nr. 19.4-1.2a, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 14.06.2021
77. Deckblatt Stadtstraße - Fachbeitrag Artenschutz - Mauereidechse, Unterlage/Blatt-Nr. 19.4-1.3a, Maßstab 1:7.000/1:1.250, aufgestellt 14.06.2021
78. Deckblatt Westbrücke – Plan Naturschutzfachliche Erläuterung – Mauereidechse Vorkommen und Schutzmaßnahmen, Unterlage 19.5.1, Maßstab 1:1.250, aufgestellt 09.06.2021
79. Verkehrsuntersuchung, Unterlage/Blatt-Nr. 22/1, bestehend aus 48 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018
80. Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 8 WHG für die Einleitung von Niederschlagswasser in Versickerungsmulden sowie Genehmigung nach § 62 LWG i.V.m. 60 WHG (einschließlich Anlagen 1 bis 10), aufgestellt 10.03.2023

XI. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtslageplan Stadtstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 3.1.01, Maßstab 1:2.000, aufgestellt 01.08.2018
2. Übersichtshöhenplan Stadtstraße MA-DÜW (Achse 8521), Unterlage/Blatt-Nr. 4.1, Maßstab 1:2.000/200, aufgestellt 01.08.2018
3. Lageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 5.01, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
4. Lageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 5.02, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
5. Lageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 5.03, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
6. Lageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 5.04, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
7. Lageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 5.05, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
8. Lageplan, Unterlage/Blatt-Nr. 5.06, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
9. Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan – Übersicht Bestand, Unterlage/Blatt-Nr. 9.1, Maßstab 1:5.000, aufgestellt 01.08.2018

10. Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan – Übersicht Landschaftspflegerische Maßnahmen, Unterlage/Blatt-Nr. 9.2, Maßstab 1:5.000, aufgestellt 01.08.2018
11. Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan – Landschaftspflegerische Maßnahmen, Unterlage/Blatt-Nr. 9.2.1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 01.08.2018
12. Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan – Landschaftspflegerische Maßnahmen, Unterlage/Blatt-Nr. 9.2.2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 01.08.2018
13. Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan – Landschaftspflegerische Maßnahmen, Unterlage/Blatt-Nr. 9.2.3, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 01.08.2018
14. Maßnahmenblätter, Unterlage/Blatt-Nr. 9/3, bestehend aus 37 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018
15. Eingriffs- und Ausgleichbilanzierung, Unterlage/Blatt-Nr. 9/4, bestehend aus 13 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018
16. Deckblatt Stadtstraße - Grunderwerbsplan, Unterlage/Blatt-Nr. 10.1.03a, Maßstab 1:500, aufgestellt 14.06.2021
17. Grunderwerbsverzeichnis (anonymisiert/ verschlüsselt), Unterlage 10.2, bestehend aus 32 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018
18. Deckblatt Westbrücke - Grunderwerbsverzeichnis (verschlüsselt), Unterlage 10.2a, bestehend aus 34 Seiten (inkl. Vorblatt), 09.06.2021
19. Regelungsverzeichnis Feststellungsentwurf, Unterlage 11, bestehend aus 69 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018
20. Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.01, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
21. Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.02, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
22. Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.03, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
23. Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.04, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
24. Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.05, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
25. Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Unterlage/Blatt-Nr. 11.2.06, Maßstab 1:500, aufgestellt 01.08.2018
26. Karte Widmung/ Einziehung, Unterlage/Blatt-Nr. 12.01, Maßstab 1:25.000, aufgestellt 01.08.2018
27. Lageplan Widmung/ Einziehung, Unterlage/Blatt-Nr. 12.02, Maßstab 1:2.000, aufgestellt 01.08.2018
28. Detailplan Widmung/ Einziehung, Unterlage/Blatt-Nr. 12.03, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 01.08.2018
29. Regelquerschnitte Stadtstraße, Unterlage/Blatt-Nr. 14.2.02, Maßstab 1:50, aufgestellt 01.08.2018
30. Schallgutachten 16. BImSchV, Unterlage/Blatt-Nr. 17/1, bestehend aus 176 Seiten (inkl. Vorblatt und einschließlich Anhang), aufgestellt 01.08.2018

31. Gesamtlärbetrachtung, Unterlage/Blatt-Nr. 17/2, bestehend aus 128 Seiten (inkl. Vorblatt und einschließlich Anhang), aufgestellt 01.08.2018
32. Luftschadstoffgutachten, Unterlage/Blatt-Nr. 17/4, bestehend aus 68 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018
33. UVS mit integriertem LBP – Biotop- und Nutzungsstrukturen, Unterlage/Blatt-Nr. 19.1.1, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 01.08.2018
34. UVS mit integriertem LBP – Übersicht Eingriffe und Schutzmaßnahmen, Unterlage/Blatt-Nr. 19.1.2, Maßstab 1:5.000, aufgestellt 01.08.2018
35. UVS mit integriertem LBP – Bestands- und Konfliktplan, Unterlage/Blatt-Nr. 19.1.2.1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 01.08.2018
36. UVS mit integriertem LBP – Bestands- und Konfliktplan, Unterlage/Blatt-Nr. 19.1.2.2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 01.08.2018
37. UVS mit integriertem LBP – Bestands- und Konfliktplan, Unterlage/Blatt-Nr. 19.1.2.3, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 01.08.2018
38. Fachbeitrag Artenschutz, Unterlage/Blatt-Nr. 19/4, bestehend aus 83 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 01.08.2018
39. Fachbeitrag Artenschutz - Vögel, Unterlage/Blatt-Nr. 19.4/-1.1, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 01.08.2018
40. Fachbeitrag Artenschutz - Fledermäuse, Unterlage/Blatt-Nr. 19.4/-1.2, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 01.08.2018
41. Fachbeitrag Artenschutz - Mauereidechse, Unterlage/Blatt-Nr. 19.4/-1.3, Maßstab 1:7.000 o. 1:250, aufgestellt 01.08.2018

XII. Planänderungen/ ergänzende Unterlagen

Im Zusammenhang mit diesbezüglichen Einwendungen und Stellungnahmen im Verfahren erachtete die Vorhabenträgerin die weitere Anpassung der beantragten Vorhabenplanung gegenüber der bereits geänderten und ergänzend offengelegten Straßenplanung (Deckblattplanungen „Stadtstraße“ und „Westbrücke“) in Einzelpunkten für notwendig und hat weitere Deckblatt-Planunterlagen erstellt. Seitens der Vorhabenträgerin wurden insoweit zusätzliche Planänderungen vorgenommen und die Vorhabenplanung in folgenden Punkten geändert:

- Aufgrund erfolgter Absprachen zwischen der Vorhabenträgerin und berührten Grundstückseigentümern im Zuge des Anhörungsverfahrens wurden die vorhabenbedingten Grundstücksinanspruchnahmen von privatem Grundeigentum angepasst und für den berührten Planungsabschnitt ein Deckblatt zum Grunderwerbsplan zur Einbeziehung der geänderten Grundstücksinanspruchnahmen erstellt (vgl. vorstehend, Abschnitt IX. Nr. 55 des Beschlusses).
- Zur Anpassung der geänderten Vorhabenplanung hinsichtlich der Belange des Radverkehrs auch unter Berücksichtigung diesbezüglicher Forderungen im Verfahren hat die Vorhabenträgerin nachfolgende mögliche Anpassungen/ Ergänzungen von Radverkehrsmaßnahmen im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens mittels zusätzlicher Deckblatt-Planunterlagen in die Vorhabenplanung aufgenommen (vgl. vorstehend, Abschnitt IX. Nrn. 4, 8, 11 und 13 des Beschlusses):

Im Anpassungsbereich der Bürgermeister-Grünzweig-Straße werden nun beidseitig Radwegeverbindungen mit 2,50 m Breite vorgesehen. Am Bauanfang der Bürgermeister-Grünzweig-Straße wird auf der Westseite zusätzlich für den Radverkehr zunächst eine Ausleitung von der Straße in eine Radwegeverbindung hergestellt, welche dann als kombinierter Rad- und Gehweg mit einer Breite von 2,50 m bis zum Zugang zum Friedenspark geführt wird. Im weiteren Verlauf bis zum Übergang in die bereits geplante parallele Radwegführung entlang der neuen Stadtstraße (B 44) werden ein gesonderter Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 2,50 m sowie ein separater 2,50 breiter Gehweg angelegt. Auf der Ostseite der Bürgermeister-Grünzweig-Straße in Fahrtrichtung Norden wird der bereits geplante Einrichtungsrادweg im Einmündungsbereich Bürgermeister-Grünzweig-Straße/Gräfenaustraße um eine Überleitung in den fließenden Verkehr ergänzt.

Im Bereich der Rheinuferstraße Fahrtrichtung Ludwigshafen-Mitte (in Höhe von ca. Rheinuferstraße-Bau-km 0+320) wird an der Lichtsignalanlage im Bereich der geplanten Stadtbahnhaltestelle ein zusätzlicher Aufstellbereich für querende Radfahrer angelegt. Im weiteren Verlauf des zunächst getrennten Radweges wird ab ca. Rheinuferstraße-Bau-km 0+500 zwischen der Überleitung von der Rheinuferstraße zur neuen Stadtstraße und der Einmündung Stadtstraße (B 44) in die Rheinuferstraße nun ein kombinierter Rad- und Gehweg mit einer Breite von 4,00 m vorgesehen und mit entsprechender Dimensionierung entlang der Auffahrtsrampe zur Kurt-Schuhmacher-Brücke fortgeführt.

Im Bereich der Auf- und Abfahrtsrampen zur und von der Kurt-Schuhmacher-Brücke bis zum Bauende des Vorhabens auf der Brücke selbst soll eine sichere Verkehrsführung für Radfahrer beidseitig und für beide Fahrtrichtungen befahrbar sichergestellt werden. Um den Radfahrern, wie in Einwendungen geltend gemacht, hier angesichts ihrer verkehrlichen Erfordernisse mehr Verkehrsraum zur Verfügung zu stellen, wird anstelle des bisher geplanten separaten Einrichtungsrادweges mit nur 1,75 m Breite die Planung der Gestalt geändert, dass nunmehr kombinierte Rad- und Gehwege mit einer Breite von 4,00 m vorgesehen sind, welche für Radfahrer beidseitig und in beide Richtungen befahrbar sind. Kombinierte Rad- und Gehwege sind in diesem Bereich nach der Bewertung der Vorhabenträgerin aufgrund des erwarteten relativ geringen Fußgängeraufkommens vertretbar.

- Im Nachgang zu den erfolgten Planänderungen der Deckblattplanung „Stadtstraße“ wurden die Planunterlagen zur „Widmung/ Einziehung“ an die im Zuge der vorgenannten Deckblattplanung „Stadtstraße“ geänderte Straßenführung angepasst und hierzu zusätzliche Deckblatt-Planunterlagen (Deckblatt Widmung/ Einziehung) erstellt (vgl. vorstehend, Abschnitt IX. Nr. 75 bis 77 des Beschlusses), welche die ursprünglichen Planunterlagen zur „Widmung/ Einziehung“ ersetzen.
- Hinsichtlich der möglichen Auswirkungen des Vorhabens unter den Aspekten Wasserwirtschaft und Gewässerschutz hat die Vorhabenträgerin auf Anforderung der oberen Wasserbehörde ergänzende fachtechnische Betrachtungen und Stellungnahmen eingeholt. Diese wurden zum Gegenstand der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Unterlagen gemacht (vgl. vorstehend, Abschnitt X. Nr. 80 des Beschlusses).

XIII. Deckblattplanung

Soweit die vorstehend unter den Abschnitten IX. und X. aufgeführten Planunterlagen der ursprünglichen Eingangsplanung gegenteilige Angaben gegenüber den festgestellten Deckblatt-Planunterlagen und des „Antrags auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 8 WHG für die Einleitung von Niederschlagswasser in Versickerungsmulden sowie Genehmigung nach § 62 LWG i.V.m. 60 WHG“ (vgl. vorstehend, Abschnitt X. Nr. 80) enthalten, sind diese überholt. Es gelten die Angaben und Darstellungen in den festgestellten Deckblatt-Planunterlagen und des „Antrags auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 8 WHG für die Einleitung von Niederschlagswasser in Versickerungsmulden sowie Genehmigung nach § 62 LWG i.V.m. 60 WHG“.

Die im weiteren Verfahren erstellten Deckblatt-Planunterlagen der Deckblattplanung „Radwegführung/-dimensionierung“ (aufgestellt: 10.03.2023) ersetzen die Deckblatt-Planunterlagen der Deckblattplanung „Stadtstraße“ (aufgestellt: 14.06.2021) nur hinsichtlich der geänderten bzw. ergänzten Maßnahmen an den Radverkehrsanlagen.

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 Satz 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 gemäß § 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 zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt der Plan außer Kraft, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert (§ 17c Nr. 1 FStrG).

Gemäß § 75 Abs. 4 Satz 2 VwVfG i. V. m. § 17c FStrG gilt als Beginn der Durchführung des Planes jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht.

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 29.08.2003 - 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 01.10.2003, 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 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 Abschnitt IX. Nrn. 45 bis 49 und 99 bis 101 sowie Abschnitt X. Nrn. 69 bis 73).

Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 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. Evtl. zukünftige Eingriffe in diese Maßnahmen sind zulässig, soweit hierbei sichergestellt ist, dass die den Maßnahmen zugedachte naturschutzfachliche Funktion weiterhin gewahrt wird.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 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 Vorhabenträgerin 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 evtl. 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, VkBf. Nr. 8/2020, S. 238, sowie das Schreiben des MWVLW vom 18.03.2020 sind zu beachten. Das MWVLW hat mit vorgenanntem Schreiben die Nutzungsrichtlinien eingeführt.

10. Soweit durch Planergänzungen größere Geländeinanspruchnahmen notwendig werden, als es die festgestellten Grunderwerbspläne ausweisen, oder soweit Rechte Dritter in sonstiger Weise über den festgestellten Plan hinaus berührt werden, ist vor Baubeginn

die Zustimmung der neu oder stärker Betroffenen herbeizuführen. Eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt vorbehalten.

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

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

12. Soweit an anderen Anlagen ausgleichspflichtige Wertverbesserungen entstehen, sind vor Baubeginn die Zustimmungen eventueller Kostenpflichtiger zum Ausgleich der Wertverbesserungen herbeizuführen bzw. Kostenvereinbarungen abzuschließen. Eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt vorbehalten.
13. Die Vorhabenträgerin 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 Vorhabenträgerin 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

Trägerin der festgestellten Baumaßnahme im Zuge der Bundesstraße Nr. 44 (B 44) ist gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 FStrG die Stadt Ludwigshafen am Rhein.

Die Bauausführung obliegt der Stadt Ludwigshafen am Rhein.

In Ergänzung der allgemeinen Nebenbestimmungen in Kapitel B Nr. 1 bis 14 dieses Beschlusses und ergänzend zu den im Regelungsverzeichnis getroffenen Regelungen werden der Vorhabenträgerin (Stadt Ludwigshafen am Rhein) 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 ...

- a) der Telekom Deutschland GmbH**
- b) der PfalzKom, Gesellschaft für Telekommunikation mbH**
- c) der Pfalzwerke Netz AG**
- d) der Telefónica Germany GmbH&Co. OHG**
- e) der TWL Netze GmbH**
- f) der Vodafone GmbH/ Vodafone Kabel Deutschland GmbH**
- g) des Wirtschaftsbetriebes Ludwigshafen, Eigenbetrieb der Stadt Ludwigshafen**

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

Zusatz zu a) Telekom Deutschland GmbH (im Folgenden kurz: Telekom):

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Telekom die während der Bau durchführung zu sichern sind und ggfs. verlegt werden müssen. Im Zuge der Ausführungsplanung ist nochmals zu überprüfen, ob aufgrund des Höhenprofils der neuen Stadtstraße Kabeltrassen der Telekom überbaut werden müssen oder ob insoweit Verlegungen /Umschaltungen vermieden werden können. Bei der Bauausführung ist die Kabelschutzanweisung der Telekom und das „Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu beachten. Die Vorhabenträgerin hat für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und hinsichtlich der Belange der Telekom mit dem Planungsbüro PTI 21 Mannheim abzustimmen (Kontakt: Herr Zimmer (Tel.: 0621/294-6118, E-Mail: G.Zimmer@telekom.de) und Herr Gredel (Tel.: 0621/294-6142, E-

Mail: klaus.gredel@telekom.de). Aufgrund der Komplexität der Telekommunikationsanlagen ist ggfs. seitens der Vorhabenträgerin eine ausreichende Vorlaufzeit für die Telekom zur Festlegung von Ersatztrassen für zu verlegende Telekommunikationsanlagen zu berücksichtigen.

Westlich des bestehenden Rathaus-Centers befindet sich eine der Haupttrassen der Telekom zur Versorgung der Stadt Ludwigshafen sowie dem Fernverkehr dienende Telekommunikationslinien. Die TK-Trasse besteht aus 60 Kabelrohren und einem Kabelschacht (Ausmaße ca. 6m x 2,6 m x 2,4m) und wird nach der gegenständlichen Planung überbaut, so dass der Kabelschacht zukünftig im Grünstreifen zwischen den beiden Fahrtrichtungen des Ersatzneubaus der B 44 liegen würde. Die Leitungen dienen dem grundgesetzlich verankerten Versorgungsauftrag des Bundes nach Art. 87f GG zur Bereitstellung von öffentlichen Telekommunikationsdienstleistungen. Die Baumaßnahme ist diesbezüglich im Zuge der Ausführungsplanung nochmals so mit der Telekom abzustimmen, dass Veränderungen oder Verlegungen der Telekommunikationslinien möglichst vermieden werden. Sollte aus bautechnischen Gründen die Verlegung des Kabelschachtes unumgänglich sein, ist hierfür eine geeignete Ausweichfläche in unmittelbarer Nähe zur jetzigen Lage bereitzustellen, welche ggfs. bereits die zukünftige Stadtentwicklung der Stadt Ludwigshafen berücksichtigt, um insoweit ggfs. eine spätere erneute Verlegung zu vermeiden.

Zusatz zu b) PfalzKom, Gesellschaft für Telekommunikation mbH:

Im Vorhabenbereich befinden sich Telekommunikationseinrichtungen des Versorgers. Insofern sind bei der Vorhabenumsetzung die Maßgaben der „Hinweise zum Schutz unterirdischer Glasfaser-Versorgungsanlagen“ der PfalzKom zu beachten.

Zusatz zu c) Pfalzwerke Netz AG:

Zum Zeitpunkt der Durchführung des Anhörungsverfahrens befanden sich keine Einrichtungen oder Anlagen des Versorgungsträgers im Vorhabenbereich. Aufgrund einer entsprechenden Zusage der Vorhabenträgerin gegenüber dem Versorgungsträger in ihrer Erwiderung ist jedoch vor der Durchführung des Vorhabens nochmals eine aktuelle Planauskunft einzuholen.

Zusatz zu d) Telefónica Germany GmbH&Co. OHG:

Hinsichtlich vorhandener Telekommunikationslinien des Versorgungsträgers im Vorhabenbereich sind erhebliche Störungen zu vermeiden. Im Zuge der Baudurchführung dürfen geplante Konstruktionen und notwendige Baukräne nicht in die Richtfunktrasse ragen. Die Richtfunktrasse einschließlich der Schutzbereiche ist entsprechend in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Innerhalb der Schutzbereiche der Richtfunktrasse (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen festzusetzen, damit die raumbedeutsame Richtfunkstrecke nicht beeinträchtigt wird.

Zusatz zu e) TWL Netze GmbH:

Im Vorhabenbereich sind mehrere Versorgungsanlagen des Trägers vorhanden, die von dem Bauvorhaben berührt werden. Bei den geplanten Bauarbeiten ist zum Schutz der Versorgungsleitungen unbedingt darauf zu achten, dass kein schweres Gerät die freigelegten Leitungen überquert. Die exakte Tiefenlage der bestehenden Versorgungsleitungen ist gegeben-

nenfalls durch Schürfungen festzustellen. Eine Umlegung tangierter Gas- und Fernwärmeversorgungsleitungen ist nur außerhalb der Heizperiode, zwischen Mai und September, möglich. Erdarbeiten im Abstand von unter 1 m zu den Versorgungsleitungen sind ausschließlich manuell auszuführen (nicht maschinell). Alle berührten Leitungen und Kabeltrassen sind in Absprache mit dem Versorgungsträger zu sichern. Diese müssen vor bzw. während der einzelnen Bauphasen außer Betrieb genommen und entsprechend um- bzw. neuverlegt werden. Eventuelle Beschädigungen sind umgehend zu melden und in Abstimmung mit dem Versorgungsträger sach- und fachgerecht zu ersetzen.

Bei allen Arbeiten im Bereich der tangierten Versorgungsleitungen sind die DIN 18300 „Erdarbeiten“, DIN 18303 „Verbauarbeiten“, DIN 18304 „Rammarbeiten“ und DIN 18307 „Druckrohrleitungsarbeiten außerhalb von Gebäuden“ und die DVGW-Arbeitsblätter GW 315 „Hinweise für Maßnahmen zum Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten“, W400 „Technische Regeln Wasserverteilungsanlagen (TRWV)“, das DVGW-Merkblatt GW 125 „Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“, sowie die Unfallverhütungsvorschriften BGV A1 / DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ und BGR 500 / DGUV Regel 100-500 Kapitel 2.31 „Arbeiten an Gasleitungen“ in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

Die mit den Arbeiten beauftragten Firmen sind schriftlich auf die Erkundungspflicht (Baubeginnanzeige) über die Lage der Versorgungsleitungen hinzuweisen.

Zusatz zu f) Vodafone GmbH/ Vodafone Kabel Deutschland GmbH:

Im Vorhabenbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen des Versorgungsunternehmens, die bei der Bauausführung grundsätzlich zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und deren vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.

Das Versorgungsunternehmen ist mindestens drei Monate vor Baubeginn von der Vorhabenträgerin zu unterrichten (Kontakt: mitverlegung.tfr-sw@vodafone.com), um eventuell eine Planung und Bauvorbereitung für eigene Arbeiten an den betreffenden Anlagen veranlassen zu können sowie ggfs. die Planung und Bauvorbereitung für eine eventuell durch das gegenständliche Bauvorhaben erforderlich werdende Umverlegung von Telekommunikationsanlagen veranlassen zu können.

II. Naturschutz

Die **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd** hat als obere Naturschutzbehörde (kurz: ONB) zu dem Vorhaben Stellung genommen. Der Zusage der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahme der ONB folgend, sind bei der Vorhabenumsetzung nachfolgende Punkte zu berücksichtigen:

- Zur Sicherstellung der Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange ist eine naturschutzfachlich versierte Umweltbaubegleitung zu bestellen und der ONB der hierfür verantwortliche Ansprechpartner vor Maßnahmenbeginn zu benennen.
- Um ein Vorkommen von Massenquartieren von Fledermäusen auszuschließen, sind potentielle Bauwerke für Massenquartiere vor deren Abriss durch eine fachlich versierte Begehung auf entsprechende Vorkommen zu untersuchen (vgl. auch die landespflegerische

Vermeidungsmaßnahme V5 „Kontrolle Bauwerke“ gemäß dem planfestgestellten Maßnahmenkonzept (siehe Kapitel A Abschnitt IX. Nr. 48 und 99 des Beschlusses) bzw. die artenschutzspezifische Vermeidungsmaßnahme V3 „Abriss Bauwerke“ gemäß dem Fachbeitrag Artenschutz (siehe Kapitel A Abschnitt X. Nr. 74 des Beschlusses).

Sollten Massenquartiere von Fledermäuse hierbei nachgewiesen werden, so sind in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde geeignete ergänzende Maßnahmen zu ergreifen. Eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt vorbehalten.

- Die in der „Naturschutzfachlichen Erläuterung - Deckblatt Westbrücke“ (vgl. Kapitel A Abschnitt IX. Nr. 101 des Beschlusses) aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen (landespflegerische Ausgleichsmaßnahme A10_{CEF} „Ersatzhabitate für Mauereidechsen“ bzw. artenschutzspezifische Ausgleichsmaßnahme A5_{CEF} „Verlagerungsraum“) zum Ausgleich beeinträchtigter Lebensraumansprüche der Mauereidechse und die Sicherung des Erhaltungszustandes der Population sind flächenmäßig umzusetzen (Gesamtumfang ca. 14.700 qm).

Um eine weitere Verbreitung gebietsfremder Mauereidechsen und die Hybridisierung mit autochthonen Vorkommen nicht zu verstärken, ist das Maßnahmenkonzept hinsichtlich des Vergrämens mittels Abfangen sowie Umsiedeln in geeignete Habitate (artenschutzspezifische Maßnahmen A5_{CEF} „Verlagerungsraum“ und V6 „Vergrämung“ gemäß dem Fachbeitrag Artenschutz, vgl. Kapitel A Abschnitt X. Nr. 74 des Beschlusses) mindestens 6 Monate vor Beginn der Maßnahmen mit der Oberen Naturschutzbehörde der SGD Süd abzustimmen.

- Aufgrund des hohen naturschutzfachlichen Wertes und der hohen Bedeutung für das Stadt- und Landschaftsbild sowie das Stadtklima sind für die vorhabenbedingt entfallenden Einzelbäume mit größerem Stammumfang und die stadtbildprägenden Bäume in Anpassung der landespflegerischen Ausgleichsmaßnahme A3 „Pflanzung von Bäumen“ jeweils 2 großkronige Bäume in hoher Pflanzqualität zu pflanzen (insgesamt mindestens 944 Bäume). Falls die erforderlichen Ersatzbäume nicht im Baumfeld untergebracht werden können, sind diese im Stadtbereich zu pflanzen. Der ONB ist im Zuge der Ausführungsplanung ein Pflanzplan vorzulegen.

III. Bodenschutz

Der Stellungnahme der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Neustadt a.d.W.** folgend, wurde seitens der Vorhabenträgerin mit ihr der Untersuchungsumfang orientierender Erkundungen im Hinblick auf eine wirkungspfadbezogene Gefahrenbeurteilung im Vorfeld abgestimmt und die Ergebnisse der durchgeführten Erkundungen wurden schließlich plausibel und nachvollziehbar dokumentiert. Seitens der SGD Süd wird die im Zuge dessen erfolgte Einschätzung des Gutachters geteilt, dass aufgrund der Erkundungsergebnisse und unter Berücksichtigung der geplanten Nutzung nicht von einer Gefährdung über die Wirkungspfade Boden-Mensch, Boden-Grundwasser und Bodenluft-Mensch auszugehen ist. Die bei allen Sondierungen vorgefundenen Auffüllungen enthalten unterschiedlich hohe, heterogen verteilte Anteile an Bauschutt. Die

daraus resultierenden Gehalte an den für Bauschutt typischen Parametern sind aus bodenschutzrechtlicher Sicht als unkritisch zu beurteilen und bedingen lediglich einen erhöhten Entsorgungsaufwand. Dies gilt auch für die weiteren noch nachgewiesenen Schadstoffparameter, die jedoch größtenteils die Prüfwerte (ALEX und BBodSchV) unterschreiten.

Die Vorhabenträgerin hat bei Geländeauffüllungen im Rahmen von Erschließungen zu berücksichtigen, dass sich das Herstellen von durchwurzelbaren Bodenschichten nach den Vorgaben der BBodSchV richtet. Bei Auffüllungen im Rahmen von Erschließungen ist die Ersatzbaustoffverordnung (veröffentlicht mit der Mantelverordnung vom 09.07.2021 (BGBl. 2021, S. 2598)) zu beachten.

Anfallendes Abbruchmaterial ist ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Schadstoffhaltige Bauabfälle sind dabei von verwertbaren Stoffen, getrennt untereinander zu halten. Die Maßgaben der Ersatzbaustoffverordnung sind zu beachten.

IV. Wasser

Gemäß der Stellungnahme der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Neustadt a.d.W.** als **obere Wasserbehörde** sind bei der Realisierung des Vorhabens die nachfolgenden Punkte zu berücksichtigen:

- Bei der Vorhabenumsetzung sind im Hinblick auf das Entwässerungskonzept des Vorhabens und die insoweit erteilte wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser (vgl. in Kapitel A Abschnitt IV. des Beschlusses) die angehaltenen Maßgaben der im Vorfeld hierzu erfolgten Nachweise entsprechend der Unterlage „Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 8 WHG für die Einleitung von Niederschlagswasser in Versickerungsmulden sowie Genehmigung nach § 62 LWG i.V.m. § 60 WHG“ vom 10.03.2023 zu beachten (vgl. in Kapitel A Abschnitt X. Nr. 80 des Beschlusses).
- Die sich infolge des Vorhabens ergebenden Modifikationen in Bezug auf Art, Umfang und Zweck eventuell tangierter Mischwassereinleitungen und bestehender Wasserrechte sowie insoweit eventuell notwendige Änderungen wasserrechtlicher Genehmigungen neben den erfolgten Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses sind von der Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung mit der oberen Wasserbehörde im Detail abzustimmen.
- Da im Zuge gutachterlicher Untersuchungen (vgl. in Kapitel A Abschnitt X. Nr. 80 des Beschlusses - in Anhang 7 der angeführten Unterlage) die Möglichkeit von nachteiligen Auswirkungen der geplanten Bauwerke des Vorhabens auf den Grundwasserstand im Hochwasserfall ermittelt wurde, wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, für die hierdurch gefährdete vorhandene Bebauung im Bereich östlich der Straße „Im Zollhof nahe dem nördlichen Brückenkopf ein Monitoring zur Ermittlung dieser nachteiligen vorhabenbedingten Auswirkungen durchzuführen und zu dokumentieren. Das Monitoring ist spätestens mit Beginn der Herstellung der betreffenden Untergrundbauwerke aufzunehmen. Die Dauer des Monitorings ist mit der oberen Wasserbehörde abzustimmen und diese fortlaufend über die Ergebnisse des Monitorings zu unterrichten.

- Sämtliche Bauwerke, die in das Grundwasser einbinden (wie Trogbauwerke, Tunnelstrecken etc.), sind nach den statischen Erfordernissen (u.a. Wasserdruck, Auftrieb, auch bei Rheinhochwasser) und wasserdicht auszuführen. Die entsprechenden Nachweise, Prüfberichte des Prüfstatikers und schriftliche Bestätigungen der wasserdichten Ausführung durch die bauausführende Firma sind der zuständigen Wasserbehörde unaufgefordert vorzulegen.
- Die „Deichverteidigung“ muss jederzeit auch während der Bauzeit uneingeschränkt gewährleistet sein. Auch die Zugänglichkeit zur Hochwasserschutzlinie muss jederzeit uneingeschränkt möglich sein.
- Bezüglich eventueller bauzeitlicher Grundwasserabsenkungen ist zu beachten, dass Maßnahmen, bei denen aufgrund der Tiefe des Eingriffes in den Untergrund mit einer Grundwasserfreilegung (Temporäre Grundwasserhaltung) gerechnet werden muss, der Erlaubnis nach dem WHG bedürfen, welche rechtzeitig vor Maßnahmenbeginn bei der zuständigen Wasserbehörde mit entsprechenden Planunterlagen zu beantragen ist. Dabei sind auch die bodenschutzrechtlichen Belange zu beachten.
- Die obere Wasserbehörde hat darauf hingewiesen, dass sich das Vorhaben in der durch Deiche und Schöpfwerke sowie Hochwasserschutzmauern gegen Rheinhochwasser geschützten Rheinniederung befindet. Im Falle eines Hochwassers und bei einem Versagen der Hochwasserschutzanlagen ist mit einer Überflutung des Gebietes zwischen Rheinhauptdeich und Hochufer zu rechnen.

Im Rahmen der Bauausführung ist durch die Vorhabenträgerin im Sinne der Bau- und Hochwasservorsorge auf eine hochwasserangepasste Bauweise und Nutzung hinzuwirken. Es besteht kein Anspruch auf Hochwasserwarnung. Die Vorhabenträgerin hat sich selbst rechtzeitig über die eintretenden Hochwasserstände zu informieren und ggfs. die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen einzuleiten.

- Bestehende Retentionsflächen sowie das natürliche Überschwemmungsgebiet müssen in ihrer Funktion erhalten und das Gelände überflutbar bleiben. Grundsätzlich sind im Überschwemmungsgebiet keine Arbeiten, Erhöhungen der Erdoberfläche, Aufschüttungen, die Herstellung von Lagerflächen, Baustelleneinrichtungsflächen oder anderweitige Maßnahmen erlaubt, welche zu einer Reduzierung des Retentionsraumes führen.
- Bei der Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, dass durch die sich im Einsatz befindlichen Maschinen und Geräte keine Verschmutzung des Gewässers, des Grundwassers sowie des Bodens und des Untergrundes verursacht werden. Das Material, welches für die Bohrpfähle verwendet wird, darf nicht wassergefährdend sein.
- Sollten bei der Bauausführung gefahrverdächtige Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, wie z.B. Schadstoffverunreinigungen, Bodenverdichtungen, Verdachtsflächen oder schädliche Bodenveränderungen festgestellt werden, so sind die zuständigen Behörden unverzüglich zu informieren, um ggfs. notwendige Maßnahmen einleiten zu können.
- Detailpläne bzw. Planunterlagen von wasserwirtschaftlicher Bedeutung sind der zuständigen Wasserbehörden im Rahmen der Ausführungsplanung vorzulegen.

- Der Beginn der Baumaßnahme ist frühzeitig vor Aufnahme der Arbeiten der oberen Wasserbehörde sowie der Deichmeisterei in Speyer (betreffend Bereich Hochwasserschutzlinie) anzuzeigen. Ebenso ist die Beendigung der Baumaßnahme anzuzeigen.

V. Denkmalschutz

Gemäß der Stellungnahme der **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Speyer** sind in der Fundstellenkartierung der Direktion Landesarchäologie im Vorhabenbereiche mehrere archäologische Fundstellen verzeichnet (Einzelfunde der vorrömischen Eisenzeit, der Römerzeit und der Neuzeit, Fdst. Ludwigshafen 3, 7 und 11), welche durch das Straßenbauvorhaben voraussichtlich aber nicht berührt werden. Da jedoch nur ein geringer Teil der tatsächlich im Boden vorhandenen, archäologischen Denkmale bekannt ist, sind von der Vorhabenträgerin bei dem Straßenbauvorhaben folgende Punkte zu beachten:

- Die ausführenden Baufirmen sind eindringlich auf die Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) hinzuweisen. Danach ist jeder zutage kommende, archäologische Fund unverzüglich zu melden, die Fundstelle soweit als möglich unverändert zu lassen und die Gegenstände sorgfältig gegen Verlust zu sichern.
- Die Vorhabenträgerin ist hierdurch nicht von der gesetzlichen Meldepflicht und Haftung entbunden.
- Sollten archäologische Objekte angetroffen werden, so ist der Direktion Landesarchäologie ein angemessener Zeitraum einzuräumen, damit diese ihre Rettungsgrabungen, in Absprache mit den ausführenden Firmen, planmäßig den Anforderungen der heutigen archäologischen Forschung entsprechend durchführen können. Im Einzelfall ist mit Bauverzögerungen zu rechnen. Je nach Umfang der eventuell notwendigen Grabungen sind von Seiten der Vorhabenträgerin finanzielle Beiträge für die denkmalschutzrechtlichen Maßnahmen nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen erforderlich.
- Die vorstehenden Punkte sind in die Bauausführungspläne als Auflagen zu übernehmen.
- Der Beginn der Bauarbeiten ist der Direktion Landesarchäologie rechtzeitig vorher anzuzeigen.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass sich im Planungsgebiet bisher nicht bekannte Kleindenkmäler (wie Grenzsteine) befinden können. Diese sind zu berücksichtigen bzw. dürfen von Planierungen o.ä. nicht berührt oder von ihrem angestammten, historischen Standort entfernt werden.

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

Die **Generaldirektion Kulturelles Erbe RLP, Direktion Landesdenkmalpflege** hat in ihrer Stellungnahme auf den im Rahmen des Straßenbauvorhabens geplanten Rückbau des sog. Würfelbunkers Bezug genommen. Dieser stellt ein stadtbildprägendes Gebäude von historischer Bedeutung dar, welches allerdings nicht in der Denkmalliste der Stadt Ludwigshafen enthalten ist. Die Vorhabenträgerin sagte in ihrer Erwiderung auf eine Anregung der Direktion Landesdenkmalpflege zu, den Würfelbunker vor seinem Abriss fotografisch, textlich und zeichnerisch dokumentieren zu lassen und der Direktion Landesdenkmalpflege ein Exemplar dieser Dokumentation zur dauerhaften Archivierung zur Verfügung zu stellen. Dieser Zusage folgend, wird die Vorhabenträgerin zur Vornahme einer Dokumentation des Würfelbunkers vor dem Abriss verpflichtet.

VI. Straßenbahn-Betriebsanlagen

Im Zuge des Ersatzneubaus der Hochstraße Nord in Ludwigshafen und den damit verbundenen umfangreichen Änderungen an der Straßen- und Bauwerksinfrastruktur im Vorhabenraum sind auch Anpassungen an den bestehenden Straßenbahn-Betriebsanlagen der Stadtbahnlinien 6 und 7 / 8 erforderlich. Die Gleisanlagen der betreffenden Stadtbahnlinien müssen in Teilabschnitten verlegt und zwei Stadtbahnhaltestellen neu errichtet werden. Diese Änderungen der Straßenbahn-Betriebsanlagen sind als Folgemaßnahme des Straßenbauvorhabens Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses (vgl. auch in Kapitel A Abschnitt I. des Beschlusses).

Zunächst ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin im Rahmen ihrer Erwiderung auf entsprechende Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange im Verfahren zusagte, dass die nördlich der Stadtbahn-Haltestelle „Rathaus-Center“ geplante Fußgängerquerung/ Fußgängerfurt entfällt. Die südlich der Haltestelle „Rathaus-Center“ vorgesehene Querung wird mit einer technischen Sicherung zur verkehrssicheren Gleisquerung für Fußgänger ausgestaltet, welche auch mit einer Signalisierung für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet ist. Weiter werden an der Stadtbahn-Haltestelle „Gartenstraße“ die nördliche und die südliche Querung mit einer technischen Sicherung zur verkehrssicheren Gleisquerung für Fußgänger und Radfahrer ausgestaltet, welche auch mit einer Signalisierung für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet ist. Die zugesagten Änderungen sind entsprechend in die Ausführungsplanung aufzunehmen.

Das **Regierungspräsidium Darmstadt** hat als **Technische Aufsichtsbehörde über Straßenbahnen in Rheinland-Pfalz** (im Folgenden kurz: TAB) zu dem Vorhaben Stellung genommen. Das Regierungspräsidium Darmstadt handelt hier im Wege der Organleihe für den zuständigen Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz und stimmt den geplanten Änderungen an den Stadtbahnanlagen unter der Maßgabe der nachfolgenden Auflagen und Hinweise zu.

Der Vorhabenträgerin werden zur Gewährleistung der Anforderungen an Sicherheit und Ordnung nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) entsprechend der Stellungnahme der TAB die nachfolgenden Nebenstimmungen auferlegt:

- Die eingesetzten Fahrzeuge auf den betreffenden Streckenverläufen der Stadtbahnlinien müssen gem. BOStrab für Längsneigungen von bis zu 60 ‰ ausgelegt sein. § 17 Abs. 5 BOStrab ist zu beachten.
- Im Zuge der Ausführungsplanung ist für jede Stadtbahnlinie und jede Fahrtrichtung ein Längsschnitt zu erstellen (auch für die Gegenrichtung) und den Antragsunterlagen für die Zustimmung nach § 60 BOStrab beizufügen.
- Die Detailausbildung des flächig gelagerten Masse-Feder-Systems im Bereich der Haltestelle „Rathaus-Center“ ist im Rahmen der Ausführungsplanung aufgrund der unzureichenden Entkopplung in horizontaler Richtung („fehlende elastische Zwischenlage“) zu überprüfen.
- Bei der Aufstellung der Geländer in den Zuwegungen- und Rampenbereichen der Haltestellen sind die Vorgaben zum Sicherheitsraum nach § 19 BOStrab zu beachten und die Planunterlagen im Zuge der Ausführungsplanung unter Einhaltung dieser Vorgaben anzupassen.
- Betreffend die Haltestelle Gartenstraße ist im Rahmen der Ausführungsplanung bei den stadtbahnspezifischen Planunterlagen die Darstellung beidseitig geplanter Zugänge zu den Bahnsteigen unter Einhaltung der Vorgaben des § 19 BOStrab anzupassen.
- Für die Prüfung der Ausführungs-/ Werkplanung sind die nachfolgenden Prüfer von der Vorhabenträgerin zu beauftragen:
 - Bautechnischer Prüfer (Prüfingenieur für Baustatik)
 - Prüfsachverständiger Geotechnik und Tunnelbau
 - Prüfsachverständiger Leit- u. Sicherungstechnik, Nachrichtentechnische Anlagen
 - Prüfsachverständiger Elektrotechnische Anlagen, Fahrstromversorgung, einschließlich Erdung und Streustromschutz
 - Prüfsachverständiger Aufzugsanlagen
 - Prüfsachverständiger vorbeugender Brandschutz
 - Prüfsachverständiger Erschütterungsschutz
- Der bautechnische Prüfer ist auch mit der statisch-konstruktiven Prüfung der Fahrleitungsanlage zu beauftragen. Sofern die statisch-konstruktive Prüfung der Fahrleitungsanlage durch diesen nicht erbracht werden kann, ist eine sachkundige Person für dieses Gewerk separat zu beauftragen.
- Die zu beauftragenden Prüfingenieure und die Prüfsachverständigen sind neben der Prüfung der Ausführungsplanung auch mit Vorort-Kontrollen (Bauzustandsbesichtigungen und Abnahmen) sowie Werksabnahmen (z.B. Stahlbaukonstruktionen, Fertigteile) zu beauftragen. Die Aufgaben der Örtlichen Bauüberwachung sind hiervon unberührt.
- Bei der Prüfung der Ausführungs-/ Werkplanung ist die Unabhängigkeit und Weisungsfreiheit der beteiligten Prüfingenieure und Prüfsachverständige grundsätzlich sicherzustellen. Das Vier-Augen-Prinzip ist zu beachten.
- Zur Sicherstellung ausreichender Zeiträume für die Prüfung- und Genehmigung der Ausführungsplanung ist ein Planungsterminplan zu Beginn der Ausführungsplanung zu erstellen.

- Die Ausführungs-/ Werkplanung ist in prüffähigen Teilpaketen zur Genehmigung einzureichen. Für die Genehmigung der Ausführungs-/ Werkplanung nach § 60 BOStrab durch die TAB sind jeweils 6 Kalenderwochen vorzusehen.
- Der TAB ist ein jeweils aktualisierter Bauzeitenplan zu Verfügung zu stellen.
- Der Erschütterungsschutz des Schieneneroberbaus im Abschnitt „S-Kurve nördlich des Ludwigsplatzes (ca. Baubeginn) bis Tunnelportal nördlich der Haltestelle Rathaus-Center“ ist im Rahmen der Ausführungsplanung durch eine prüffähige Berechnung der statischen und dynamischen Oberbauverformung und der Körperschalldämmung nachzuweisen.
- Zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung bei der Bauausführung ist ein geotechnisches Mess- und Überwachungskonzept - einschließlich Maßnahmen- und Handlungsplan bei Messwertüberschreitungen - aufzustellen und der TAB zur Zustimmung nach § 60 BOStrab vorzulegen.
- Mit der Herstellung der Bohrröhrgründungen für die Fahrleitungsanlage ist ein qualifiziertes Fachunternehmen zu beauftragen.
- Bei der Verwendung unregelter Bauprodukte und Bauarten, die nicht durch Normen und allgemeine bauaufsichtliche Zulassungen geregelt sind, ist eine Zustimmung im Einzelfall nach § 60 BOStrab bei der TAB zu beantragen.
- Mit dem Bau der Betriebsanlage darf erst begonnen werden, wenn die Prüfung der Bauunterlagen durch die TAB ergeben hat, dass die Vorschriften der BOStrab beachtet sind und der Unternehmer durch einen Zustimmungsbescheid nach § 60 BOStrab unterrichtet worden ist.
- Die Betriebsanlagen sind vor der Inbetriebnahme durch die TAB nach § 62 BOStrab abnehmen zu lassen.
- In der Ausführungsplanung ist bei den stadtbahnspezifischen Planunterlagen im Zusammenhang mit den Angaben zur barrierefreien Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen die DIN-Norm DIN 18024-1 durch die DIN 18040-3 zu ersetzen.
- Weiter sind in den stadtbahnspezifischen Planunterlagen die Trassierungsangaben zum Tangentenschnittpunkt bei km 0,1+23,742 (Achse 8901) untereinander abzugleichen und in der Ausführungsplanung ggfs. anzupassen.
- Im Zuge der Ausführungsplanung ist nochmals die Achstrassierung der geänderten Stadtbahnlinien aufgrund teilweise fehlender Übergangsbögen unter Einbeziehung der Maßgaben der BOStrab-Trassierungsrichtlinien zu überprüfen.
- Bei den Angaben zur „Lichttraumbegrenzung Stadtbahn“ sind die in den Skizzen angegebenen Kilometrierungen der Trassierungselemente nochmals zu überprüfen und ggfs. in der Ausführungsplanung anzupassen.
- Bei den Angaben hinsichtlich der Beleuchtung der Haltestellenbahnsteige mit Bezug auf die Anforderungen und Kriterien nach den TRStrab EA - Teil 2 ist in der Ausführungsplanung der Wartungswert der Beleuchtungsstärke auf 15 lx zu korrigieren.

- Aufgrund der veränderten Ausgestaltung des westlichen Bahnsteigs der Haltestelle „Rathaus-Center“ im Zuge der Deckblattplanung „Stadtstraße“ ist im Rahmen der Ausführungsplanung eine Detailplanung hierzu zu erstellen und mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH sowie der TAB abzustimmen.
- Im Bereich des im Zuge der Deckblattplanung „Stadtstraße“ entfallenen Bahnübergangs (Warenhof Ost) ist im Rahmen der Ausführungsplanung auf der Ostseite der Bahntrasse eine Absperrvorrichtung vorzusehen, um ein unzulässiges Befahren/ Betreten des Gleisbereichs zu verhindern. Die Ausführungsplanung ist mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und der TAB abzustimmen.
- An den im Abrissbereich der bestehenden Hochstraße sowie im Umbaubereich der Westbrücke/ Lorientallee vorhandenen ober- sowie unterirdischen Betriebsanlagen der Stadtbahn sind Betriebsgefährdungen während der Baumaßnahme auszuschließen.
- Werden durch Abbruch-/ Bauarbeiten die vorhandenen Betriebsanlagen der Stadtbahn tangiert, sind entsprechende Sicherheitsvorkehrungen zu treffen. In diesem Falls ist eine rechtzeitige Einbindung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH zwingend erforderlich. Die TAB ist zu informieren.
- Das Abbruchkonzept für die bestehende Hochstraße ist bei Stadtbahnbetroffenheit rechtzeitig mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH abzustimmen. Die TAB ist hierüber zu informieren.
- In brandschutztechnischer Sicht sind folgende Vorgaben zu beachten:

Die definierten brandschutztechnischen Festsetzungen und Anforderungen sind Grundlage für die Ausführungsplanung. Das Brandschutzkonzept ist einer Prüfung durch den zu beauftragenden Prüfsachverständigen für vorbeugenden Brandschutz zu unterziehen. Das geprüfte Brandschutzkonzept ist der TAB spätestens zu Beginn der Ausführungsplanung zur Zustimmung nach § 60 BOStrab vorzulegen.

In Bezug auf die Sicherheit der unterirdischen Betriebsanlagen in brandschutztechnischer Sicht sind die Empfehlungen des ZVEI-Fachverbands Kabel und isolierte Drähte zu berücksichtigen. Demnach sollen aufgrund des sehr hohen Sicherheitsbedarfs in Bahntunneln schwer entflammbare Kabel und Leitungen der Brandschutzklasse B2ca s1 a1 d1 (Definition nach DIN EN 13501) zum Einsatz kommen.

Vor der Inbetriebnahme sind Art und Umfang der Brandschutzübungen in den unterirdischen Bauwerken mit der Branddirektion der Stadt Ludwigshafen abzustimmen.
- Hinsichtlich der geotechnischen Berührungspunkte der Maßnahmen an den Straßenbahn-Betriebsanlagen sind folgende Punkte zu beachten:

Die eingeholten geotechnischen Gutachten sind dem zu beauftragenden Prüfsachverständigen Geotechnik und Tunnelbau sowie dem bautechnischen Prüfer als Grundlage für die Prüftätigkeiten im Rahmen der Ausführungsplanung zu übergeben.

Für die Erdbauarbeiten ist in Abstimmung mit dem geotechnischen Sachverständigen ein Qualitätssicherungsplan aufzustellen.

Gegebenenfalls erforderliche geodätische Messprogramme sind in Abstimmung mit dem geotechnischen Sachverständigen einzuplanen.

Die Aushubsohlen bzw. das Erdplanum sind vom geotechnischen Sachverständigen abnehmen zu lassen. Die Tragfähigkeit von Erdplanum und Frostschutz-/ Tragschicht ist durch Plattendruckversuche nachzuweisen.

- Im Übrigen wird der Vorhabenträgerin seitens der TAB empfohlen, im Zuge der Erstellung der Ausführungsplanung den östlichen Zugang zur Stadtbahn-Haltestelle „Rathaus-Center“ (über die Fußgängerbrücke BW 565) zusätzlich barrierefrei auszugestalten.

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind der TAB die stadtbahnrelevanten Bauunterlagen des gegenständlichen Vorhabens erneut zur Zustimmung nach § 60 BOStrab vorzulegen. Die Bestimmungen der BOStrab sind zu beachten.

Die **Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)** ist mit der Erbringung von Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs im Gebiet der Stadt Ludwigshafen am Rhein nach dem PBefG betraut. Die RNV führt seit 01.10.2009 den Verkehr im eigenen Namen durch und ist für Instandhaltung und Pflege der Infrastruktur einschließlich der hier tangierten Straßenbahnen der Stadtbahnlinien 6 und 7 / 8 zuständig. Auf die Stellungnahme der RNV im Verfahren hat die Vorhabenträgerin die Berücksichtigung der nachfolgenden Punkte im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung zugesagt:

- An der Stadtbahn-Haltestelle „Rathaus-Center“ ist zu Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Mittelabsperrung vorzusehen.
- Bei der Fahrleitung ist zu beachten, dass im straßenbündigem Bahnkörper bzw. im Bereich des Bahnübergangs gemäß § 25 BOStrab die Mindestfahrdrathöhe 4,20 m (Ausschilderung für Kfz: 4,00 m) betragen muss.
- Die für das Gleichrichterunterwerk (GUW) vorgesehene Fläche an der Rheinuferstraße bzw. der Auffahrt auf die Rheinbrücke ist so zu beschriften, dass der Standort des Gebäudes für das Elektronische Stellwerk (GUW/ESTW) im Plan klar erkennbar ist.
- Die Querung des Linksabbiegers mit der Stadtbahnstrecke Richtung Oppau an der Rheinuferstraße muss signalisiert werden.
- Im weiteren Planungsverlauf ist zu berücksichtigen, dass verschiedene Leitungen für den Betrieb des Stadtbahnnetzes im Vorfeld der Umsetzung des geplanten Straßenbauvorhabens verlegt werden müssen.
- An der neuen Stadtbahn-Haltestelle „Rathaus-Center“ ist auch nach den erfolgten Planänderungen der Deckblattplanung „Stadtstraße“ weiterhin eine barrierefreie Umsteigebeziehung zwischen Bus und Stadtbahn auf dem direkten Weg als barrierefreier Gehweg oberhalb der geplanten Stützwand vorzusehen. Im Zusammenhang mit der Fahrleitung ist ein Berührungsschutz auszuführen. Die restlichen geplanten Zugänge samt Aufzug sind in der geplanten Form umzusetzen. Sollten sich Änderungen für die geplanten Zugänge ergeben bzw. erforderlich werden, ist eine erneute Abstimmung mit der RNV erforderlich.

Barrierefreie Zugängen in Richtung der (zukünftigen) Helmut-Kohl-Allee und Ludwigsplatz sind zwingend sicherzustellen.

- Nach Ansicht der RNV führt die geänderte Verkehrsanlagenplanung im Bereich der ehemaligen unterirdischen Stadtbahn-Haltestelle „Danziger Platz“ dazu, dass die Haltestelle beinahe komplett überbaut wird und die Erreichbarkeit der unterirdischen Haltestelle bzw. der Bahnanlage der Vorhabenumsetzung nicht mehr gegeben ist. Aus diesem Grund ist der komplette Rückbau der Verkehrsanlagen und Ausrüstungstechnik in der C-Ebene zwingend vor dem Bau der Stadtstraße erforderlich.
- Die Ausgestaltung der barrierefreien Bushaltestellen ist entsprechend dem mit der Stadt Ludwigshafen und Behindertenverbänden abgestimmten „Regelplan Bushaltestellen im Stadtgebiet LU“ mit Blindenleitsystem und entsprechender Haltestellenausstattung in die Detailplanung im Zuge der Ausführungsplanung aufzunehmen.

Die RNV ist rechtzeitig vorher über den Baubeginn zu unterrichten.

Um die Anforderungen an den **Erschütterungsschutz** im gesamten Einwirkungsbereich einzuhalten, ist unter Berücksichtigung der fachgutachterlichen Untersuchung und der Angaben in den planfestgestellten Unterlagen zur „Stadtbahnanlage“ im Teilbereich der neuen Haltestelle „Rathaus Center“ die Gleisanlage mit einer erschütterungsmindernden elastischen Lagerung oder ein im Hinblick auf den notwendigen Erschütterungsschutz vergleichbares Oberbausystem auszuführen (vgl. Kapitel A, Abschnitt IX. Nr. 87 und Abschnitt X. Nr. 51 des Beschlusses).

VII. Eisenbahnverkehr

Aufgrund der Stellungnahme der **Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte** hinsichtlich der berührten Belange des Eisenbahnverkehrs hat die Vorhabenträgerin nachfolgende Punkte zu beachten:

- Grundprämissen
Durch das gegenständliche Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke – sowohl beim Bau wie auch beim späteren Betrieb der Straße - nicht gefährdet oder gestört werden. Aus der Bebauung dürfen sich keine negativen Einflüsse für den Bahnbetrieb ergeben. Dies gilt sowohl temporär für die Bautätigkeit (bspw. durch Staubwirkung), als auch permanent für die Zeit nach der Bautätigkeit, in diesem Fall bspw. durch Beleuchtung. Eine Verwechslung mit Signalen oder eine Blendwirkung ist auszuschließen.

Bei der Verlängerung des Tunnels auf der DB-Strecke 3405 in Richtung BASF (bei ca. km 1,1 – 1,7; neu: ca. km 1,1 – 1,9) ist in die Ausführungsplanung des Vorhabens der Umbau eine OLSP (Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung) für den Störfall aufzunehmen. Es ist zu beachten, dass der Bestandsschutz durch die Verlängerung des Tunnelbauwerks gegebenenfalls erlöschen kann und in der Folge weitere Kosten zu Lasten der Vorhabenträgerin hierdurch entstehen können.

Bei der geplanten Verlegung des Rettungsplatzes ist zu beachten, dass eine Zufahrtsmöglichkeit zum neuen Tunnelportal in Richtung Gleiskörper für den Turbolöcher der BASF sicherzustellen ist. Somit müssen etwaige Kabelkanäle für den Schwerlastverkehr geeignet sein.

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist sicherzustellen, dass - insbesondere bei Eingriffen in die Bahnanlagen - deren Weiterbetrieb uneingeschränkt sichergestellt ist.

Bautätigkeiten müssen frühzeitig nach den einschlägigen Regeln für die Anmeldung zur Baubetriebsplanung angezeigt werden.

Sollten Anlagen temporär zurückgebaut werden, sind diese nach der Vorhabenumsetzung wieder in den Ursprungszustand bzw. in dem des aktuellen Regelwerkes für Neubauten zu versetzen.

Aufgrund von DB-Planungen zur Errichtung eines Technikstandortes (Großstellwerk) in Höhe des Bereichs Pasadenaallee mit Zu- und Abfahrten der neuen B 44 ist im Zuge der Ausführungsplanung eine Detailabstimmung der beiden Planungen zwischen der Trägerin des Straßenbauvorhabens und der Deutschen Bahn erforderlich (Kontakt: DB Netz AG, Produktionsdurchführung Karlsruhe, Mittelbruchstraße 4, 76137 Karlsruhe, Mike Weihmann-Soldner, Betriebliche Infrastrukturplanung (I.NP-SW-D-KAR(P)), Tel.: 0721/938-4105; Mail: mike.weihmann-soldner@deutschebahn.com).

▪ Anlagen der DB Netz AG

Die notwendigen Anpassungen an die Anlagen der DB Netz AG sind bei den folgenden Schritten zur Vorhabenumsetzung weiterhin abzustimmen. Insbesondere für die Anlagen des Notfallmanagements gilt, dass diese für den Betrieb erforderlich sind und eine Anpassung nur unter paralleler Aufrechterhaltung der vorhandenen Anlagen oder im Rahmen von Sperrungen für den Eisenbahnbetrieb ausgeführt werden dürfen.

▪ Bauarbeiten

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die Errichtung und die geplante Maßnahme betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten.

Des Weiteren sind die Bauarbeiten so auszuführen, dass Fremdkörper nicht auf Bahngelände - insbesondere in den Gleisbereich - hineingelangen können.

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. Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch den Bauherrn vorzulegen (DB Konzernrichtlinien 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2). Diese muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Prüfstatiker geprüft worden sein. Es ist nachzuweisen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen nicht in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt werden.

Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB Netz AG und dem Eisenbahn-Bundesamt ausgeführt werden.

Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs-/ Rammarbeiten durchgeführt werden. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB Netz AG erfolgen. Die Bauüberwachung ist rechtzeitig über den Termin zu verständigen.

Der Stützbereich ist definiert in den DB Konzernrichtlinie 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2. Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze sind unter Beachtung der DB Konzernrichtlinien 800.0130 und 836 zulässig.

Das Baufeld ist in Gleisnähe so zu sichern, dass keine Baufahrzeuge, Personen, Materialien oder Geräte unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen. Während der Arbeiten muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich (Definition Siehe GUV VD 33 Anlage 2) der Gleise, einschließlich des Luftraumes nicht berührt wird. Sollten dafür Einfriedungen notwendig sein, sind diese durch den Bauherrn zu erstellen und dauerhaft instand zu halten.

Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden.

Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 1, DGUV Vorschrift 4, DGUV Vorschrift 53, DGUV Vorschrift 72, DGUV Regel 101-024, DGUV Vorschrift 78, DV 462 und die DB-Konzernrichtlinien 132.0118, 132.0123 und 825 zu beachten.

- Sicherheitsabstände

Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben.

- Abstandsflächen

Die Abstandsflächen gemäß Landesbauordnung (LBO) wie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen sind einzuhalten.

- Einsatz von Baukränen und Bauwerkzeugen

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. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.

Müssen bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt werden, 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 (Kontakt: DB Netz AG, Egbert Wolf, Bezirksleiter Fahrbahn, Oberbau Ludwigshafen, I.NA-SW-N-KAR-IF 03, Oskar-Vongerichten-Str. 7a, 67061 Ludwigshafen am Rhein, Mobil: 0160 97402030, E-Mail: Egbert.Wolf@deutschebahn.com).

▪ Vorhandene Kabel und Leitungen

Auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften ist jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen zu rechnen.

▪ Oberleitung

Die benachbarten Streckengleise sind mit Oberleitungen überspannt. Bei den Arbeiten sind die Schutzabstände zu den Spannung führenden Teilen der Oberleitungsanlage nach DIN VDE 0105, DIN VDE 0115 und DIN VDE 0210 einzuhalten. Der Mindestabstand von 3,00 m zu Spannung führenden Teilen darf während der Bauausführung nicht unterschritten werden. Von Standflächen, die von Personen betreten werden dürfen, sind die Mindestabstände zu Spannung führenden Teilen der Oberleitungsanlage nach DIN EN 50121*VDE 0115 und EN 50122-1 einzuhalten. Baumaschinen, die im 4 m-Bereich der Oberleitung arbeiten oder in diesen hineinreichen können, sind mit einer Bahnerdung zu versehen. Wird bei dem Bauvorhaben ein Kran eingesetzt, so ist dieser so aufzustellen, dass die Gleise mit dem Ausleger und den Transportteilen nicht überschwenkt werden können. Ggf. sind Schwenkbegrenzungen einzubauen. Ist ein Überschwenken unumgänglich, so ist mit der DB Netz AG eine kostenpflichtige Kranvereinbarung aufzustellen. Der Antrag hierfür ist rechtzeitig an folgende Anschrift zu richten: DB Netz AG, Regionalbereich Südwest, Produktionsstandort, Mittelbruchstraße 4, 76137 Karlsruhe. Der Antrag muss den Schwenkradius des Kranes (Baustelleneinrichtungsplan) sowie die Höhe des Auslegers beinhalten.

Bei Erdarbeiten darf die Standsicherheit der Oberleitungsmasten nicht beeinträchtigt werden. Im Zweifel ist ein Standsicherheitsnachweis zu erbringen.

Aufgrund der Nähe zu den Gleisen ist die Nichtzugänglichkeit des Gleiskörpers inklusive Oberleitungsmasten zu gewährleisten.

▪ Kabel und Leitungen der Leit- und Sicherungstechnik

Im Verlauf der DB-Strecke 3405 von km 1,2 bis km 1,9 verlaufen die Gleise in einem Tunnel (hier besteht Fehlanzeige von Seiten der LST). Im Bereich km 0,8 bis km 1,17 (vor dem Tunnel) liegen mehrere in Betrieb befindliche Kabeltrassen in Kabelkanälen, die unbedingt geschützt werden müssen. Die bauausführenden Unternehmen haben zuzusichern, dass die Kabelkanäle sowie die darin befindlichen Kabel unversehrt bleiben. Die Kabelkanäle dürfen nicht überbaut werden und müssen gut zugänglich für die Mitarbeiter der DB Netz AG bleiben.

Grundsätzlich ist hinsichtlich vorhandener Kabel der Leit- und Sicherungstechnik zwingend vor der Baudurchführung eine Kabeleinweisung erforderlich. Die genaue Lage der Kabel muss vor den Erdarbeiten mittels Suchschart und Kabelortungsgerät bestimmt

werden (Kontakt: DB Netz AG, Produktionsdurchführung Karlsruhe, Oskar-Vongerichten-Straße 7a, 67061 Ludwigshafen am Rhein, Christina Lutes, Bezirksleiterin LST Ludwigshafen (I.NP-SW-D-KAR(ILE)), Tel.: 0731/938-7371; Mail: christina.lutes@deutschebahn.com).

▪ Entwässerung

Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Eine Versickerung in Gleisnähe ist nicht zulässig.

▪ Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen

Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden (DB Konzernrichtlinie 836.4601 ff.). Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen. (Auskunft zu vorhandener Wasser- und Entwässerungsleitung unter: DB Netz AG, Produktionsdurchführung Karlsruhe, Oskar-Vongerichten-Straße 7a, 67061 Ludwigshafen am Rhein, Egbert Wolf, Bezirksleiter Oberbau Ludwigshafen (I.NP-SW-D-KAR(IFC)), Tel.: 0621/830-4096).

▪ Vorflutverhältnisse

Die Vorflutverhältnisse (Bahnseitengraben) dürfen durch die Baumaßnahme, Baumaterialien, Erdaushub etc. nicht verändert werden.

▪ Haftungspflicht des Bauherrn

Für Schäden, die der DB aus der Baumaßnahme entstehen, haftet der Planungsträger/ Bauherr nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen. Das gilt auch, wenn sich erst in Zukunft negative Einwirkungen auf die Bahnstrecke ergeben. Entsprechende Änderungsmaßnahmen sind auf Kosten des Vorhabenträgers bzw. dessen Rechtsnachfolger zu veranlassen.

▪ Kein widerrechtliches Betreten der Bahnanlagen / Betretungserlaubnis für Dritte

Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit.

▪ Keine Beschädigung und Verunreinigung der Bahnanlagen

Es wird auf § 64 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherheitseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

▪ Kostenübernahme

Sämtliche Kosten, die der DB aus dieser Baumaßnahme entstehen, sind vom Antragsteller zu tragen und werden gesondert in Rechnung gestellt. Die Abrechnung erfolgt nach den „Allgemeinen Vertragsbedingungen für außertarifliche Leistungen der DB AG (AVBL)“. Der Antragsteller hat hierzu dem zuständigen Netzbezirk eine entsprechende schriftliche Kostenübernahmeerklärung abzugeben.

- DB Energie
Für die DB Energie GmbH muss während der Baumaßnahmen jederzeit der Zugang zu den Energieanlagen der DB gewährleistet sein.
- DB-Regelwerke und Regularien
Die gültigen DB-Regelwerke und Regularien (u.a. Verwaltungsvorschrift VV Bau und VV BAU-STE) sind bei der Ausführungsplanung und bei der Baudurchführung zu berücksichtigen. Die Ausführungsplanung ist vor der Baudurchführung fachtechnisch zu prüfen und muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Bauvorlageberechtigten freigegeben werden. Unabhängig davon sind die weiteren Einzelplanungen nochmals durch die DB als Anlagenbetreiber zu prüfen und es ist von der DB die Zustimmung hierzu im Rahmen der Mitzeichnung und der Baudurchführungsvereinbarung einzuholen.
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Landespflegerische Ausgleich- und Ersatzflächen sind grundsätzlich außerhalb der Grundstücke der DB AG anzulegen.
- Bepflanzungen
Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen (insbes. Gleisen) müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen.
- Kreuzungen gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)
Aufgrund der vorgesehenen Kreuzungsmaßnahmen mit Bahngelände sind zwischen der DB Netz AG und der Vorhabenträgerin mehrere Kreuzungsvereinbarungen nach § 5 EKrG abzuschließen und mit der fachlich zuständigen Stelle abzustimmen (Kontakt: DB Netz AG, Produktionsdurchführung Karlsruhe, Mittelbruchstraße 4, 76137 Karlsruhe, Mike Weihmann-Soldner, Betriebliche Infrastrukturplanung (I.NP-SW-D-KAR(P)), Tel.: 0721/938-4105; Mail: mike.weihmann-soldner@deutschebahn.com).
- Baudurchführungsvereinbarung
Vor Beginn der Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe zu den Bahnbetriebsanlagen ist mit der DB Netz AG eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen (Kontakt: DB Netz AG, Immobilienmanagement Südwest (I.NFR-SW), Schwarzwaldstraße 86, 76137 Karlsruhe, Rolf Frenk; Gesetzliche Verfahren, Technisches Baurecht (I.NFR-SW), Tel.: 0721/938-7127; Mail: rolf.frenk@deutschebahn.com).
- Vorübergehende Inanspruchnahme von bahneigenen Flächen
Bei vorübergehender Inanspruchnahme von bahneigenen Flächen durch Dritte ist vor Beginn der Baumaßnahme eine Vereinbarung mit der DB abzuschließen (Kontakt: DB Netz AG, DB Immobilien, Facility Management (CS.R-M-F), Camberger Straße 10, 60327 Frankfurt am Main, Sven Dober, Tel.: 069/265-29520; Mail: sven.dober@deutschebahn.com).
- ORN Busbetriebshof
Zum berührten Busbetriebshof im Eigentum der DB Regio AG sind die konkreten Einschränkungen und diesbezügliche mögliche Minimierungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes durch die Vorhabenträgerin mit der DB Immobilien, der DB Regio AG und ggfs. dem Betreiber des Betriebshofes rechtzeitig vor der Baudurchführung in einem

gemeinsamen Termin abzustimmen (Kontakt: DB Regio AG, DB Regio Bus, Region Mitte, Erthalstraße 1, 55118 Mainz, Frau Maria Scheurer, Tel.: 06131/6393-12, Mail: maria.scheurer@dbregiobus-sw.de).

▪ DB Station&Service AG, Bahnhofsmanagement

Im Zuge der Ausführungsplanung ist zu berücksichtigen, dass die Zu- und Abfahrt für Nutzer der DB Parkplatzflächen und die Lieferverkehre zum/ vom Bahnhof über die Pasadenaallee sowie die Anfahrtswege für Rettungsfahrzeuge ausreichend dimensioniert und freigehalten werden (Kontakt: DB Station&Service AG; Bahnhofsmanagement Kaiserslautern I.SV-MI-KL, Bahnhofstraße 1, 67655 Kaiserslautern, Ulrich Demmer, Leiter Bahnhofsmanagement Kaiserslautern (I.SV-MI-KL), Tel.:0631/323-2701; Mail: ulrich.demmer@deutschebahn.com).

▪ Fernmeldetrasse der DB Netz AG

Im Vorhabenbereich verlaufen Kabel bzw. TK-Anlagen der DB Netz AG und der Vodafone GmbH. Rechtzeitig vor der Baudurchführung (mind. 7 Arbeitstage vorher) sind daher örtliche Einweisungen durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig. Die erfolgten Einweisungen sind zu protokollieren. (Terminabstimmung unter Angabe der Bearbeitungs-Nr. Ka 1267-18 bei: DB Kommunikationstechnik GmbH, Netzadministration, Lammstr. 19, 76133 Karlsruhe, Tel.: 0721/938-5130; Db.kt.dokumentations-service-muenchen@deutschebahn.com).

Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft“ sind strikt einzuhalten. Die Merkblätter und Verpflichtungserklärungen werden im Zuge der örtlichen Einweisung übergeben. Die Verpflichtungserklärungen sind rechtzeitig und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die jeweiligen Ansprechpartner zurück zu senden.

Die überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der DB Netz AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergegeben, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.

Treten unvermutet, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist umgehend die DB Kommunikationstechnik GmbH (Tel.: 0721/938-5130) zu verständigen.

Die DB Kommunikationstechnik GmbH übernimmt für Beschädigungen an Telekommunikationsanlagen, die auf übermittlungsbedingte Planungenauigkeiten zurückzuführen sind, keine Haftung. Im Falle von Ungenauigkeiten oder Zweifeln an der Plangengenauigkeit darf mit der Baumaßnahme nicht begonnen werden, bevor diese durch die DB Kommunikationstechnik GmbH ausgeräumt sind.

▪ GSM-R-Funk

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind mögliche Auswirkungen der Baumaßnahme auf den GSM-R-Funk mit der Funknetzplanung der DB Netz AG abzustimmen (Kontakt: DB Netz AG, I.NPS 2013, Kleyerstraße 25, 60326 Frankfurt am Main, Herr Rätz; Mail: Send-In.Fieldrequest@deutschebahn.com).

▪ Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen

Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

VIII. Verkehrslärm

Der Straßenbaulastträger ist beim Ausbau der Bundesstraße 44 (B 44) im hier festgestellten Abschnitt grundsätzlich verpflichtet, nachteilige Auswirkungen durch von der neuen/ ausgebauten Straße ausgehenden Lärmbelastungen auf die benachbarte Wohnbebauung zu vermeiden. Dieser Verpflichtung hat er zunächst durch die Wahl der Trasse nachzukommen. Wenn trotz der richtigen Wahl der Trasse nachteilige Lärmauswirkungen auf benachbarte Wohnbebauung zu erwarten sind, hat er diese durch aktive Lärmschutzmaßnahmen auf ein zumutbares Maß zu verringern; erst wenn danach noch immer unzumutbare Lärmauswirkungen auf die benachbarte Wohnbebauung verbleiben, ist den Eigentümern der betroffenen Häuser passiver Lärmschutz an den zum dauernden Aufenthalt bestimmten Wohnräumen zu gewähren.

Der Straßenbaulastträger hat die von den geänderten Verkehrswegen der B 44, der L 523/ Rheinuferstraße, der angepassten Stadtstraßen sowie der verlegten Stadtbahnlinien 6 und 7/8 ausgehenden Lärmauswirkungen auf die benachbarte Wohnbebauung in einer Schalltechnischen Untersuchung überprüft. Nach dem Ergebnis der Untersuchung sind unzumutbare Lärmauswirkungen auf benachbarte Wohnbebauung zu erwarten.

Der Straßenbaulastträger ist daher zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet. Er wird nach Maßgabe der festgestellten Pläne (siehe Kapitel A, Abschnitt IX. Nr. 6 und Nr. 97 (Schalltechnische Untersuchung gem. 16. BImSchV vom 14.06.2021, Seite Nr. 22)) aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden/-wällen durchführen.

Verschiedene Wohnhäuser entlang der gesamten Baustrecke können mit der Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen nicht vollständig vor unzumutbaren Verkehrsgeräuschen geschützt werden, da der dazu erforderliche aktive Lärmschutz aus bautechnischen sowie städtebaulichen Gründen dem Straßenbaulastträger nicht aufgegeben werden kann. Diesen Wohnhäusern steht daher ergänzend passiver Lärmschutz zu.

Es handelt sich im Einzelnen um die Häuser:

Gebäude Straße, Hausnummer	Etage, Himmelsrichtung
Anne-Frank-Realschule	EG – 2.OG, W EG – 1.OG, S EG – 4.OG, O
Bahnhofstraße 54	5.OG, NW EG - 5.OG, NO

Benckiserstraße 61	EG – 5.OG, NW
Benckiserstraße 24	5.OG, NW
Benckiserstraße 26	5.OG, NW
Benckiserstraße 28	5.OG, NW
Benckiserstraße 30	5.OG, NW EG – 5.OG, SW
Benckiserstraße 43	EG – 5.OG, NW
Benckiserstraße 45	EG – 5.OG, NW
Benckiserstraße 46-50	EG – 3.OG, NO 1.OG – 3.OG, SW EG – 3.OG, NW 3.OG, SO
Benckiserstraße 47	EG – 4.OG, NW EG – 4.OG, SW
Benckiserstraße 50	EG, NW EG, N EG, O EG, SW
Benckiserstraße 52-56	EG – 3.OG, NW 2.OG – 3.OG, SW EG – 3.OG, NO
Benckiserstraße 57-59	EG – 5.OG, NO EG – 5.OG, NW
Benckiserstraße 58-62	EG – 3.OG, SW EG – 3.OG, NW EG – 3.OG, NO
Benckiserstraße 63	EG – 4.OG, NW
Benckiserstraße 65	1.OG – 5.OG, NW
Benckiserstraße 66 Seniorenzentrum	3.OG – 5.OG, O EG – 5.OG, W EG – 5.OG, NW 5.OG, S
Benckiserstraße 67	3.OG – 5.OG, NW
Benckiserstraße 71	3.OG – 5.OG, NW
Benckiserstraße 73	3.OG – 5.OG, NW
Benckiserstraße 75	2.OG – 5.OG, NW
Benckiserstraße 77	2.OG – 5.OG, NW
Benckiserstraße 79	3.OG – 5.OG, NW
Benckiserstraße 81	3.OG – 5.OG, NW
Benckiserstraße 83	2.OG – 5.OG, NW
Benckiserstraße 85	2.OG – 5.OG, NW

Benckiserstraße 87	3.OG – 5.OG, NW 5.OG, SW
Berliner Straße 43	5.OG, NO
Berliner Straße 45	5.OG – 6.OG, NW 1.OG – 6.OG, NO
Berliner Straße 47	EG – 5.OG, NO 4.OG – 5.OG, NW
Berliner Straße 49	EG – 4.OG, NO
Berliner Straße 51	EG – 2.OG, NO
Berliner Straße 55	EG – 4.OG, NO 4.OG, SW
Berliner Straße 57	EG – 4.OG, NO EG – 4.OG, NW
Bürgermeister-Grünzweig-Straße 1 (Saint-Gobain)	EG – 1.OG, N
Bürgermeister-Grünzweig-Straße 7	5.OG, O
<i>Bürgermeister-Grünzweig-Straße 32</i>	<i>EG – 3.OG</i>
<i>Bürgermeister-Grünzweig-Straße 34</i>	<i>EG – 1.OG</i>
<i>Bürgermeister-Grünzweig-Straße 36</i>	<i>EG – 2.OG</i>
<i>Bürgermeister-Grünzweig-Straße 38</i>	<i>EG – 3.OG</i>
Bürgermeister-Kutterer Str. 47	5.OG, NW
Carl-Wurster-Platz 1	EG – 4.OG, NO 4.OG, W
Carl-Wurster-Platz 1a	EG – 4.OG, NO 4.OG, SW
Carl-Wurster-Platz 2	EG – 5.OG, SO
Danziger Platz 14	EG – 4.OG, SW EG – 4.OG, NW
Danziger Platz 16	EG – 4.OG, SW
Danziger Platz 18	EG – 4.OG, SW
Danziger Platz 20	EG – 4.OG, SW 4.OG, NO
Danziger Platz 22	EG – 4.OG, SW
Danziger Platz 24	EG – 6.OG, NW EG – 6.OG, SW 6.OG, NO
Danziger Platz 28	EG – 5.OG, NW
Danziger Platz 30	EG – 5.OG, NW
Denisstraße 5	4.OG, NW EG – 4.OG, SO
Denisstraße 6	4.OG, NW EG – 4.OG, SO

Denisstraße 7	4.OG, NW EG – 4.OG, SO
Dessauer Straße 7	EG – 4.OG, SO EG – 4.OG, NO 2.OG – 4.OG, SW
Dessauer Straße 9	EG – 6.OG, NO 3.OG – 6.OG, SW
Dessauer Straße 11	EG – 5.OG, NO
Dessauer Straße 13	1.OG – 6.OG, NW 6.OG, SW EG – 6.OG, NO
Dessauer Straße 37	EG – 5.OG, NO 5.OG, SW
Dessauer Straße 39	EG – 6.OG, NO 6.OG, SW
Dessauer Straße 41	EG – 6.OG, NO
Dessauer Straße 43	EG – 6.OG, NO
Dessauer Straße 45	EG – 6.OG, NO
Dessauer Straße 47	EG – 6.OG, NO
Dessauer Straße 49	EG – 6.OG, NO
Dessauer Straße 59	4.OG – 19.OG, SO EG – 21.OG, NO EG – 19.OG, NW
Gartenstraße 3	3.OG, SO
Gartenstraße 3a	3.OG, SO
Gartenstraße 8a	3.OG, SO
Gartenstraße 10	3.OG – 4.OG, SO
Gräfenaustraße 10	EG – 4.OG, SW
Gräfenaustraße 23	EG – 5.OG, NO EG – 5.OG, SO EG – 5.OG, S
Gräfenaustraße 8	EG – 6.OG, SW EG – 6.OG, SO
Hartmannstraße 2	EG – 4.OG, SW EG – 4.OG, SO 4.OG, NW
Hartmannstraße 4	2.OG – 4.OG, SW 4.OG, NO
Hartmannstraße 6	3.OG – 4.OG, SW 4.OG, NO
Hartmannstraße 8	4.OG, SW

Hartmannstraße 9	3.OG, SW 4.OG, NO
Hartmannstraße 12	3.OG – 4.OG, NO 4.OG, SW
Hartmannstraße 14	4.OG, SW 4.OG, NO
Hartmannstraße 16	4.OG, SW 4.OG, NO
Hartmannstraße 18	4.OG, SW
Hartmannstraße 24	4.OG, NO
Heinigstraße 52	EG – 4.OG, SW
Heinigstraße 54	EG – 5.OG, SW
Heinigstraße 56	EG – 5.OG, SW
Heinigstraße 58	EG – 5.OG, SW 5.OG, NO
Heinigstraße 63	EG – 5.OG, NO 3.OG – 5.OG, SW EG – 5.OG, NW
Jägerstraße 5	1.OG – 3.OG, NW
Jägerstraße 7	EG – 5.OG, NW
Jägerstraße 8	EG – 3.OG, NW
Jägerstraße 9 (Carl-Bosch-Gymnasium)	1.OG – 3.OG, SW EG – 3.OG, NW
Jakob-Binder-Straße 5	4.OG, S EG – 4.OG, N
Jakob-Binder-Straße 7	4.OG, S
Jakob-Binder-Straße 9	4.OG, S
Jakob-Binder-Straße 11	4.OG, S
Kanalstraße 1	EG – 4.OG, NW EG – 4.OG, NO
Kanalstraße 3	1.OG – 4.OG, NW
Kanalstraße 13	4.OG, NO
Gräfenaustraße 4a	EG – 4.OG, SO 4.OG, NW
Limburgstraße 3	2.OG – 3.OG, O 1.OG – 3.OG, S
Limburgstraße 5	3.OG, O
Limburgstraße 11	3.OG, O
<i>Lorientallee 16</i>	4.OG – 19.OG
<i>Lorientallee 18</i>	2.OG – 3.OG
Ludwig-Bertram-Straße 8	EG – 1.OG, W

Ludwig-Bertram-Straße 10	EG – 3.OG, N EG – 3.OG, W
Ludwigstraße 56	EG – 8.OG, SO EG – 8.OG, NO EG – 8.OG, NW
Maxstraße 69	EG – 7.OG, NW
<i>Pasadenaallee 3</i>	<i>EG – 2.OG</i>
Pasadenaallee 4	4.OG – 6.OG, W 1.OG – 6.OG, N
Pasadenaallee 15	EG, SO EG, NO
Prinzregentenstraße 5	EG – 6.OG, NO
Prinzregentenstraße 7	EG – 6.OG, NO
Prinzregentenstraße 9	EG – 4.OG, NO
Prinzregentenstraße 11	EG – 4.OG, NO
Prinzregentenstraße 12	EG – 5.OG, NO
Prinzregentenstraße 13	EG – 4.OG, NO
Prinzregentenstraße 13a	EG – 4.OG, NO
Prinzregentenstraße 13b	EG – 4.OG, NO
Prinzregentenstraße 13c	EG – 4.OG, NO 4.OG, NW
Prinzregentenstraße 14	EG – 5.OG, NO
Prinzregentenstraße 15	3.OG – 4.OG, NO 3.OG – 4.OG, S
Prinzregentenstraße 16	EG – 5.OG, NO
Prinzregentenstraße 18	EG – 5.OG, NO
Prinzregentenstraße 20	EG – 5.OG, NO
Prinzregentenstraße 21	5.OG, NO
Prinzregentenstraße 22	5.OG, SW 3.OG – 5.OG NO
Prinzregentenstraße 23	5.OG, NO
Prinzregentenstraße 24	2.OG – 5.OG, NO 5.OG, SW
Prinzregentenstraße 25	5.OG, NO
Prinzregentenstraße 26	2.OG – 5.OG, NO
Prinzregentenstraße 28	4.OG – 5.OG, NO
Prinzregentenstraße 32	5.OG – 6.OG, NO
Prinzregentenstraße 34	4.OG, NO
Prinzregentenstraße 36	5.OG, NO
Prinzregentenstraße 42	4.OG, SO

Rathausplatz 12	2.OG – 7.OG, NW EG – 4.OG, NO EG – 1.OG, W
Rheinuferstraße 10	EG – 7.OG, SO EG – 7.OG, N
Rheinuferstraße 12	EG – 7.OG, NW EG – 1.OG, W
Rheinuferstraße 67	EG – 4.OG, SO EG – 4.OG, NO EG – 4.OG, SW
Schanzstraße 14	EG – 5.OG, S
Schanzstraße 16	EG – 5.OG, S
Schanzstraße 18	EG, SW
Theodor-Heuss-Gymnasium 10	EG – 2.OG, O EG – 2.OG, W EG – 2.OG, S
Unteres Rheinufer 16	EG – 1.OG, SW
Von-der-Tann-Straße 12	EG – 5.OG, S EG – 5.OG, N EG – 5.OG, O
Von-der-Tann-Straße 14	EG – 5.OG, N-O EG – 5.OG, S-W
<i>Westendstraße (IP 438 in Unterlage 17.2a)</i>	<i>3.OG - 4.OG</i>
<i>Westendstraße 30</i>	<i>4.OG – 5.OG</i>
<i>Westendstraße 32</i>	<i>4.OG – 5.OG</i>
<i>Westendstraße 34</i>	<i>4.OG – 5.OG</i>
<i>Westendstraße 36</i>	<i>5.OG</i>
<i>Westendstraße 38</i>	<i>5.OG, NW</i>
Europaplatz 5 (Kreisverwaltung, Geb. 1)	EG – 4.OG, SW EG – 4.OG, SO 4.OG, NW
Europaplatz 5 (Kreisverwaltung, Geb. 2)	1.OG – 4.OG, SO
Europaplatz 5 (Kreisverwaltung, Geb. 3)	2.OG – 3.OG, SO

Die Vorhabenträgerin wird dem Grunde nach verpflichtet, den Eigentümern der vorgenannten Gebäude die notwendigen Aufwendungen in Geld auszugleichen, welche für die erforderlichen Schutzmaßnahmen gegen den die Immissionsgrenzwerte überschreitenden Verkehrslärm aufgewendet werden müssen (sog. „passiver Lärmschutz“).

Es ist jedoch ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass passive Lärmschutzmaßnahmen nur insoweit durchgeführt werden können, als sich aus der Anwendung der Bestimmungen der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 und aus der 24. Bundesimmissionsschutzverordnung kein Ausschluss oder keine Einschränkung des Anspruches ergibt.

Ausschlüsse und/oder Einschränkungen können sich hierbei insbesondere aus folgenden Gesichtspunkten ergeben:

- Lärmschutzmaßnahmen sind nur insoweit notwendig, als nicht bereits ein ausreichender Lärmschutz vorhanden ist. Dabei sind die einschlägigen bauordnungsrechtlichen Bestimmungen (z.B. Wärmeschutzverordnung und Landesbauordnung in der jeweils geltenden Fassung, Auflagen im Bebauungsplan oder in der jeweiligen Baugenehmigung, u.ä.) zu berücksichtigen.
- Lärmschutzmaßnahmen werden nicht erstattet für bauliche Anlagen, die bei Auslegung der hier festgestellten Pläne noch nicht genehmigt waren.
- In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nacht-Immissionsgrenzwert überschritten ist. Danach wird passiver Lärmschutz für Wohnraum gewährt, soweit der Tagwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich.
- Der Umfang der Erstattung umfasst bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen der zu schützenden baulichen Anlagen, die geeignet sind, die Einwirkungen durch Verkehrslärm in dem erforderlichen Umfang zu mindern. Hierzu gehören auch Lüftungen, z.B. für Schlafräume, Kinderzimmer und Räume mit Ofenheizung. Umfassungsbauteile sind Fenster, Türen, Wände, Decken und Dächer, die die zu schützenden Räume unmittelbar nach außen abschließen, sowie Decken unter nicht ausgebauten Dächern. Zu den erstattungsfähigen Aufwendungen gehören bei Fenstern und Türen nur solche in gleicher Größe und Ausführung wie die bisher vorhandenen. Außerdem können erforderliche Anpassungsarbeiten (wie z.B. Verputz- und Malerarbeiten) im Fensterbereich erstattet werden. Ein Abzug "Neu für Alt" ist nicht vorzunehmen.

Der sich aus der Anwendung der Verkehrslärmschutzrichtlinien und der 24. Bundesimmissionsschutzverordnung ergebende tatsächliche Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen wird im Rahmen der Bauausführung durch die zuständige Straßenbaubehörde ermittelt.

Soweit intensiv genutztes Wohnumfeld (Balkone, Terrassen, Hausgärten oder sonstiger Wohnaußenbereich) bei Überschreitung der Tagesgrenzwerte am maßgeblichen Immissionsort nicht aktiv geschützt werden kann, hat der Straßenbaulastträger auch dafür einen angemessenen Entschädigungsausgleich (Billigkeits- bzw. Enteignungsentschädigung) zu gewähren. Die Entschädigungsermittlung erfolgt ebenfalls durch die zuständige Straßenbaubehörde im Zuge der Bauabwicklung.

Im Übrigen wird auf die beigefügten schalltechnischen Untersuchungsunterlagen hingewiesen.

IX. Bauzeitliche Immissionen

Die Vorhabenträgerin hat gemäß den Vorgaben des Immissionsschutzrechtes während der Durchführung des Bauvorhabens dafür Sorge zu tragen, dass bauzeitliche vorhabenbedingte schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Schadstoff-, Staub- und Erschütterungsimmis- sionen auf schutzbedürftige Bereiche (nach dem Stand der Technik, § 4 FStrG) soweit wie möglich vermieden werden und unvermeidbare Umwelteinwirkungen soweit möglich vermin- dert werden. Auch in zeitlicher Hinsicht hat die Vorhabenträgerin die Bauablaufplanung zu optimieren, um die Dauer der bauausführungsbedingten Immissionseinwirkungen auf schutz- bedürftige Bereich soweit wie möglich zu begrenzen.

Hinsichtlich möglicher Auswirkungen durch **Baulärm** werden der Vorhabenträgerin daher fol- gende technische und organisatorische Vorsorgemaßnahmen aufgegeben:

- Lärmarme Bauverfahren und Baumaschinen
Es sind grundsätzlich geräuscharme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik zu wählen, soweit dies unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zumutbar ist. Die Vorhabenträgerin hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten. Bereits bei der Einrichtung, aber auch während der Durchführung der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass geräuschintensive Baumaschi- nen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, möglichst weit von eventuell vorhandener Wohn- bebauung entfernt platziert werden.
- Beschränkung der Betriebszeiten/ Bauarbeiten
Im Regelfall sind die Arbeitszeiten auf den Tagzeitraum von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr zu beschränken
- Rechtzeitige Vorabinformation des Betroffenenkreises
Der vom Baulärm betroffene Personenkreises ist vorab ausführlich über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen zu infor- mieren, damit den Betroffenen die Möglichkeit gegeben wird, sich mit ihrer persönlichen Planung für den Tagesablauf auf die besondere Situation einstellen zu können.
- Ersatzwohnraum
Im Einzelfall ist für besonders schützenswerte Personengruppen ein Ersatzwohnraum für den Aufenthalt bei sehr lärmintensiven Bauarbeiten am Tag zur Verfügung zu stellen.

Mit Blick auf mögliche Auswirkungen durch **Staubentwicklung aufgrund der Bautätigkeit** beinhaltet das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept bereits Maßnahmen zur Minimie- rung der baubedingten Staubemissionen (Maßnahmen M4 und M5, vgl. in Kapitel A Abschnitt IX. Nr. 99 des Beschlusses). In Ergänzung dieser Minimierungsmaßnahmen werden der Vor- habenträgerin folgende Vorsorgemaßnahmen hinsichtlich möglicher Auswirkungen durch **Baustaub** aufgegeben, welche in die Ausschreibung des Bauvorhabens aufzunehmen und bei der Bauüberwachung zu berücksichtigen sind:

- Bei den Rückbautätigkeiten im Siedlungsbereich und in Teilabschnitten mit nahestehenden

Gebäuden sind zur Vermeidung von sichtbarem Staubaufkommen staubbindende Maßnahmen (bspw. durch zusätzliche Beregnung bzw. Wasserdampf) vorzunehmen.

- Die Abwurfhöhen bei der Ablagerung von Baumaterial und eventuellen Materialumlagerungen sind gering zu halten und die Staubbildungen gegebenenfalls durch Beregnung zu mindern.
- Beim Transport von Baumaterial oder Bauschutt etc. ist darauf zu achten, dass öffentliche befestigte Fahrwege gereinigt und unbefestigte Fahrwege mittels Feuchte staubfrei gehalten werden sowie Reifenwaschanlagen zu nutzen sind.
- Um einer Staubausbreitung auf den Gebäudekomplex „Europaplatz 5“ zusätzlich mindernd entgegenzuwirken und zum Schutz gegen herumfliegende Splitter oder Kleinkorn beim hydraulischen Abbruch sind an den Abbruchgerüsten des Bauwerkes 110 oder mittels Kränen geeignete Schutzmatte in Richtung der Fassade des v.g. Gebäudekomplexes vorzuhängen.

Hinsichtlich möglicher Auswirkungen aufgrund von **Erschütterungsemissionen während der Bauzeit** beinhaltet das planfestgestellte landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept die Minimierungsmaßnahme M3 „Minimierung der baubedingten Erschütterungsemissionen“ (vgl. in Kapitel A Abschnitt IX. Nr. 99 des Beschlusses).

X. Weitere Bestimmungen und Auflagen

1. Sofern bei der Baudurchführung unerwartete Kontaminationen bekannt werden bzw. auftreten, ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd als zuständige Behörde nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz bzw. Landesbodenschutzgesetz zu beteiligen.
2. Gemäß dem Hinweis des **Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr** ist die B 44 im Vorhabenbereich als Militärstraße ausgewiesen (MilStr. 7613). Die Richtlinien für das Militärstraßengrundnetz sind insoweit zu beachten. Die B 44 muss in beiden Fahrrichtungen für Fahrzeuge mit bis zu 100 Tonnen geeignet sein und die geplanten Brückenbauwerke müssen die Anforderungen an eine Militärstraße - MLC 50/50-100 gemäß STANAG 2021 erfüllen. Die Vorhabenträgerin hat Beginn und Fertigstellung des Bauvorhabens dem Landeskommmando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkerring 9, 65189 Wiesbaden (Email: LKdoHEVerklInfra@Bundeswehr.org) anzuzeigen.
3. Der Stellungnahme des **Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz** folgend hat die Vorhabenträgerin nachfolgende Maßgaben zu berücksichtigen.
Bei allen Bodenarbeiten (wie auch bei Bau-, Unterhaltungs- und ggfs. Ausgleichsmaßnahmen) sind die Vorgaben nach § 202 BauGB i.V.m. DIN 18915 und 19731 sowie die Forderungen des Bodenschutzes (BBodSchG und BBodSchV) zu beachten.
Betreffend die hydrogeologischen Verhältnisse ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu überprüfen, ob die vorhandenen Grundwassermessstellen zur Überwachung der Grundwasserstände zum Zwecke der Beweissicherung ausreichen.

Der im Zuge der Vorhabenplanung eingeholte geotechnische Bericht des eingeschalteten Baugrundgutachters mit Koordinaten der Bohrpunkte sowie der Schichtenverzeichnisse der Bohrungen ist dem Landesamt für Geologie und Bergbau RLP zu übermitteln.

Bei Eingriffen in den Baugrund sind grundsätzlich die einschlägigen Regelwerke (u.a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054) zu beachten.

4. Das **Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oberrhein (WSA)** hat für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hinsichtlich der berührten strom- und schifffahrtspolizeilichen Belange zu dem Vorhaben Stellung genommen. Die Vorhabenträgerin hat hierauf die Berücksichtigung der folgenden Punkte zugesagt und diese demgemäß zu beachten:
 - 4.1. Die Einzelheiten der Ausführungsplanung an der Kurt-Schumacher-Brücke (BW 6516/903.13) sind mit dem WSA abzustimmen.
 - 4.2. Beim Umbau der Kurt-Schumacher-Brücke sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten und es ist die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.
 - 4.3. Es ist eine Mindestdurchfahrtshöhe von 9,10 m über dem jeweils geltenden Höchsten Schiffbaren Wasserstand (HSW) für die Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße Rhein zu gewährleisten.
 - 4.4. Die Straßenbeleuchtung sowie die Lichter des Straßenverkehrs dürfen die Schifffahrt nicht blenden.
 - 4.5. Die Radarfahrt der Schiffe darf nicht beeinträchtigt werden. Störende Radarechos sind durch konstruktive Maßnahmen zu vermindern.
 - 4.6. Einschränkungen der Schifffahrt während der Baumaßnahme an der Kurt-Schumacher-Brücke sind auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. Der durchgehende Schiffsverkehr darf während der Bauzeit aufgrund dieses Bauvorhabens nicht gesperrt werden.
 - 4.7. Für die Nutzung bundeseigener Land- und Wasserflächen ist mit dem WSA ein privatrechtlicher Nutzungsvertrag zu schließen.
 - 4.8. Der Beginn der Baumaßnahme an der Kurt-Schumacher-Brücke ist dem WSA mindestens vier Wochen vorher schriftlich anzuzeigen. Das WSA veranlasst daraufhin eine Bekanntgabe an die Schifffahrt.
 - 4.9. Das WSA ist zu den regelmäßig stattfindenden Baubesprechungen zur Kurt-Schumacher-Brücke einzuladen.
 - 4.10. Alle wesentlichen Einzelheiten des Bauverfahrens, die zu Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Wasserstraße führen können, sind rechtzeitig vor der Ausführung unter Beteiligung der bauausführenden Firmen mit dem WSA abzustimmen.
 - 4.11. Die zur Regelung des Schiffsverkehrs während der Bauzeit gemäß Rheinschifffahrtspolizeiverordnung erforderliche Kennzeichnung der Baustelle sowie weitere eventuell erforderlich werdenden Maßnahmen werden entsprechend den örtlichen Gegebenheiten vom WSA festgelegt.

- 4.12. Sämtliche erforderlichen Schifffahrtszeichen sind auf Weisung des WSA zu setzen und zu betreiben.
 - 4.13. Es ist sicherzustellen, dass keine Gegenstände in die Wasserstraße gelangen können. Falls Gegenstände in die Wasserstraße gelangen, ist dieses dem WSA unverzüglich mitzuteilen.
 - 4.14. Während der Baudurchführung hat sich die Vorhabenträgerin eigenverantwortlich über den Rheinwasserstand zu informieren. Im Falle einer drohenden Überschwemmung sind die im Baufeld gelagerten Gegenstände zu entfernen oder gegen Abtreiben zu sichern.
 - 4.15. Baubehelfe, die das Lichtprofil der Wasserstraße einschränken, sind an den der Schifffahrt zugewandten Außenkanten nach ober- und unterstrom durch rot-weiße Tafelzeichen - sogenannte Warnschraffen - zu kennzeichnen. Die Schraffenhöhe beträgt 25 cm, die Schraffenbreite 20 cm. Die Tafelzeichen sind nachts und bei Sichtweiten unter 500 m zu beleuchten.
 - 4.16. Der Einsatz von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten und sonstige Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnten, bedürfen der vorherigen Genehmigung des WSA. Alle eingesetzten Baustellenfahrzeuge müssen ein gültiges Schiffsattest für den Rhein haben.
 - 4.17. Die Baustellenbeleuchtung ist blendungsfrei einzurichten. Sie darf die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen nicht beeinträchtigen, nicht zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen und keine Reflexe auf dem Wasser hervorrufen.
 - 4.18. Baubehelfe oder Ähnliches, sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos aus der Wasserstraße zu entfernen.
 - 4.19. Bei der Ausführung von Arbeiten, die die Schifffahrt gefährden oder die Schiffsführer beeinträchtigen oder irritieren können (wie bei Schweiß-, Spritz- und Sandstrahlarbeiten oder Röntgenaufnahmen von Bewehrungen) ist ein Wahrschaudienst einzurichten, sofern nicht durch geeignete Maßnahmen eine Beeinträchtigung ausgeschlossen ist (z.B. Einhausung). Gegebenenfalls sind rechtzeitig vor der Durchfahrt von Fahrzeugen diese Arbeiten einzustellen. Beim Passieren von Fahrzeugen mit bestimmten gefährlichen Gütern (gemäß Anlage zur ADN) sind diese Arbeiten einzustellen.
 - 4.20. Die bei den Bauarbeiten über der Schifffahrtsöffnung eingesetzten Krane oder ähnliche Geräte dürfen beim Herannahen und Passieren von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten ihre Lasten nicht über das Fahrwasser ausschwenken.
 - 4.21. Jede geplante Änderung mit möglichen Auswirkungen auf die Wasserstraße oder die Belange des Schiffsverkehrs ist rechtzeitig vor der Durchführung dem WSA schriftlich anzuzeigen.
5. Entsprechend dem Hinweis der **Stadtverwaltung Mannheim** auf die im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit in der Gefahrenabwehr im Einsatzfall genutzten Brü-

ckenverbindungen zwischen Ludwigshafen und Mannheim wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, im Rahmen der Bauausführung jeweils rechtzeitig vorher an die E-Mailadresse 37.140@mannheim.de folgende Information zu übermitteln:

- Beginn von Straßen-/ Brückensperrungen im Zuge der B 44 (Kurt-Schumacher-Brücke)
 - Aufhebung entsprechender Straßen-/ Brückensperrungen
 - sonstige bauliche Entwicklungen, die die verkehrstechnische Anbindung zwischen Ludwigshafen und Mannheim beeinflussen können
6. Der Stellungnahme der **Feuerwehr der Stadt Ludwigshafen** aus gefahrenschutztechnischer Sicht folgend, hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung die Auswirkungen des Vorhabens auf die Brandschutzbedarfsplanung der Stadt Ludwigshafen zu ermitteln und notwendige Anpassungen mit der Feuerwehr Ludwigshafen abzustimmen. Für die Zeit der Baudurchführung sind im Rahmen der Ausführungsplanung in enger Abstimmung mit dem Team Einsatzvorbereitung der Feuerwehr Ludwigshafen die erforderlichen Ersatzmaßnahmen zur Sicherstellung der Gefahrenabwehr im Stadtgebiet Ludwigshafen zu definieren und entsprechend bei der Baudurchführung umzusetzen.
 7. Die Vorhabenträgerin hat der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) unter bisstra@bast.de die zur Anpassung des Mautnetzes benötigten Daten vor dem Wirksamwerden der mit diesem Beschluss getroffenen Regelungen zur **Widmung/ Einziehung/ Umstufung** (vgl. Kapitel A, Abschnitt III. des Beschlusses) zur Verfügung zu stellen. Die Planfeststellungsbehörde ist hiervon durchschriftlich in Kenntnis zu setzen.

D Verfahrensbeteiligte

I. Träger öffentlicher Belange

1. **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Infra I 3**, Fontainengraben 200, 53123 Bonn
 - Schreiben vom 25.09.2018, Az. Infra I 3 - 45-60-00 / IV-279-18-PFV
(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt X. Nr. 2 des Beschlusses)
2. **Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung West**, Bahnhofplatz 1, 56410 Montabaur
 - Schreiben vom 27.11.2018, Az. (LBM Autobahnamt Montabaur) PIFSt-A650/000 IV/40
(siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 1.1 des Beschlusses)
3. **Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Frankfurt/ Saarbrücken**, Untermainkai 23-25, 60329 Frankfurt am Main
 - Schreiben vom 26.09.2018, Az. 55141-551pt/110-8240#023
 - Schreiben vom 04.08.2021, Az. 55141-551pt/110-8240#037
(siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 1.2 des Beschlusses)
4. **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz Direktion Landesarchäologie Außenstelle Speyer**, Kleine Pfaffengasse 10, 67346 Speyer
 - Schreiben vom 11.10.2018, Az. E2018/1446 dh
(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt V. des Beschlusses)
5. **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz Direktion Landesdenkmalpflege**, Erthaler Hof - Schillerstraße 44, 55116 Mainz
 - Schreiben vom 15.10.2018, Az. II-L
(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt V. des Beschlusses)
6. **Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz**, Emy-Roeder-Straße 5, 55129 Mainz
 - Schreiben vom 29.10.2018, Az. 3240-0192-15/V2 kp/mls
(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt X. Nr. 3. des Beschlusses)
7. **Landesbetrieb Mobilität Speyer**, St.-Guido-Straße 17, 67346 Speyer
 - Schreiben vom 20.09.2018, Az. 4750-IV 40
(siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 1.1 des Beschlusses)
8. **Regierungspräsidium Darmstadt, Technische Aufsichtsbehörde über Straßenbahnen für den LBM Rheinland-Pfalz**, Wilhelminenstraße 1-3, 64283 Darmstadt
 - Schreiben vom 23.11.2018, Az. V II/15 334-07/05-RNV-06/2018-01
 - Schreiben vom 23.02.2022, Az. V II/15 334-07/72.05/1 -2022/1
 - Schreiben vom 07.02.2023, Az. V II/15 334-07/72.05/1 -2022/1
(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VI. des Beschlusses)

9. **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd**, Friedrich-Ebert-Straße 14, 67433 Neustadt a.d.W.
- Schreiben vom 12.10.2018, Az. 14-435-12:41
 - Schreiben vom 22.10.2018, Az. 42/553-012
 - Schreiben vom 21.11.2018, Az. 34/2-03.03.08.00 225-Str-18
 - Schreiben vom 03.04.2019, Az. 34/2-03.03.08.00 225-Str-18 (per Mail)
 - Schreiben vom 06.08.2021, Az. 42/553-012
 - Schreiben vom 25.05.2021, Az. 90-91/LU,ASO,ALG(17/008):315
 - Schreiben vom 01.03.2022, Az. 14-435-12:41
 - Schreiben vom 12.12.2022, Az. 34/2-03.03.08.00 3-Str-22
 - Schreiben vom 21.04.2023, 34/2-03.03.08.00 85-Str-23
- (vgl. Auflagenregelungen in Kapitel C Abschnitte II., III. und IV. des Beschlusses)
10. **Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oberrhein**, C 8, 3, 68159 Mannheim
- Schreiben vom 20.09.2018, Az. 3512SB3-213.2-932-Rh/Ludwigshafen
 - Schreiben vom 11.01.2022, Az. 3807S 21 3.02-932-Rh/33 2022/01
- (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt X. Nr. 4 des Beschlusses)
11. **Zentralstelle der Forstverwaltung**, Le Quartier Hornbach 9, 67433 Neustadt a.d.W.
- Schreiben vom 28.09.2018, Az. 3.1-6313
- (siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 1.3 des Beschlusses)
12. **Rhein-Pfalz-Kreis**, (Europaplatz 5, 67063 Ludwigshafen), vertreten durch Kanzlei für Verwaltungsrecht Jeromin / Kerkmann, Rennweg 72, 56626 Andernach
- Schreiben vom 15.10.2018, Az. KV Rhein-Pfalz (PFB B44) 291/18 JE05/SA
 - Schreiben vom 28.09.2020, Az. [Landrat Clemens Körner]
 - Schreiben vom 16.02.2022, Az. KV Rhein-Pfalz (PFB B44) 291/18 JE05/SA
 - Schreiben vom 10.10.2022, Az. KV Rhein-Pfalz (PFB B44) 291/18 JE05/SA
- (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt IX. des Beschlusses)
(siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 1.10 des Beschlusses)
13. **Stadt Mannheim, Bauverwaltung - FB 60**, Collinstraße 1, 68161 Mannheim
- Schreiben vom 30.11.2018, Az. 60.14.01/1/2018
 - Schreiben vom 17.02.2022, Az. 60.14.01/1/2018
- (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt X. Nr. 5 des Beschlusses)
(siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 1.5 des Beschlusses)
14. **Industrie- und Handelskammer für die Pfalz**, Ludwigsplatz 2-4, 67059 Ludwigshafen
- Schreiben vom 22.10.2018, Az. Ka/Vo
- (siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 1.5 des Beschlusses)
15. **Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Neustadt a.d.W.**, Chemnitzer Straße 3, 67433 Neustadt a.d.W.
- Schreiben vom 15.10.2018, Az. 14-06.12
- (siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 1.6 des Beschlusses)

16. **Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen (BLAW)**, Zollhofstraße 4, 67061 Ludwigshafen
- Schreiben vom 15.10.2018, Az. Ar
 - Schreiben vom 19.10.2020, Az. FJR/ar
- (siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 1.4 des Beschlusses)
17. **Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte**, Camberger Straße 10, 60327 Frankfurt am Main
- Schreiben vom 12.11.2018, Az. TÖB-FFM-18-36535/GO
 - Schreiben vom 15.04.2019, Az. TÖB-FFM-18-36535/GO
 - Schreiben vom 24.08.2021, Az. TÖB-FFM-21-36535108564
 - Schreiben vom 10.02.2022, Az. TÖB-FFM-22-122719/SH
- (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VII. des Beschlusses)
18. **Handelsverband Mittelrhein-Rheinhessen-Pfalz e.V. Geschäftsstelle Neustadt a.d.W.**, Festplatzstraße 8, 67433 Neustadt a.d.W.
- Schreiben vom 15.10.2018, Az. KS-me
- (siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 1.5 des Beschlusses)
19. **Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim**, Collinistraße 1, 68161 Mannheim
- Schreiben vom 10.10.2018, Az. Kloska/ LU
 - Schreiben vom 21.02.2022, Az. George/ 12.40.1.01
20. **Rhein-Neckar-Verkehr GmbH IS4/ Infrastrukturplanung**, Möhlstraße 27, 68165 Mannheim
- Schreiben vom 08.10.2018, Az. -ohne Zeichen-
 - Schreiben vom 21.02.2022, Az. -ohne Zeichen-
- (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VI. des Beschlusses)
21. **Stadt Ludwigshafen am Rhein Dezernat II Feuerwehr, Abteilung Vorbeugender Gefahrenschutz**, Kaiserwörthdamm 1, 67065 Ludwigshafen
- Schreiben vom 11.10.2018, Az. 2-17302H.St6165
 - Schreiben vom 26.09.2018, Az. -ohne Zeichen- (per E-Mail)
- (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt X. Nr. 6 des Beschlusses)
22. **Verband Region Rhein-Neckar**, M1, 4-5, 68161 Mannheim
- Schreiben vom 28.02.2022, Az. 452 11 -00715/2022
 - Schreiben vom 28.09.2018, Az. 452 11 - 06352/2018
- (siehe auch Erläuterungen in Kapitel E Abschnitt IX. Beschlusses)
23. **Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Abteilung Planung und Angebot**, B1, 3-5, 68159 Mannheim
- Schreiben vom 15.10.2018, Az. -ohne Zeichen- (per E-Mail)
- (siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 1.7 des Beschlusses)
24. **Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd**, Bahnhofstraße 1, 67655 Kaiserslautern
- Schreiben vom 11.10.2018, Az. -ohne Zeichen-
- (siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 1.8 des Beschlusses)

25. **Deutsche Telekom Technik GmbH T NL Südwest, PTI 21-Betrieb**,
Dynamostraße 5, 68165 Mannheim
 - Schreiben vom 01.10.2018, Az. 2018P/4
 - Schreiben vom 21.02.2022, Az. 2018P/4(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt I. a) des Beschlusses)
26. **PfalzKom, Gesellschaft für Telekommunikation mbH**, Koschatplatz 1, 67061
Ludwigshafen
 - Schreiben vom 29.08.2018, Az. Ref: 6704 (per E-Mail)(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt I. b) des Beschlusses)
27. **Pfalzwerke Netz AG NB-AB_EP**, Wredestraße 35, 67059 Ludwigshafen
 - Schreiben vom 24.01.2022, Az. STR03-2022-842-19320-00
 - Schreiben vom 21.11.2022, Az. 842-19320-00 (per Mail)(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt I. c) des Beschlusses)
28. **RMR Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft m.b.H.**, Godorfer
Hauptstraße 186, 50997 Köln
 - Schreiben vom 23.08.2018, Az. 800439 (per E-Mail)(siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 1.9 des Beschlusses)
29. **Telefónica Germany GmbH&Co. OHG Request Management**, Südwestpark 38,
90449 Nürnberg
 - Schreiben vom 17.09.2018, Az. -ohne Zeichen- (per E-Mail)(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt I. d) des Beschlusses)
30. **TWL Netze GmbH**, Industriestraße 3, 67063 Ludwigshafen
 - Schreiben vom 10.10.2018, Az. Kor
 - Schreiben vom 16.02.2022, Az. Hor(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt I. e) des Beschlusses)
31. **Vodafone GmbH/ Vodafone Kabel Deutschland GmbH**, Ingersheimer Straße
20, 70499 Stuttgart
 - Schreiben vom 15.10.2018, Az. S00703895 (per E-Mail)
 - Schreiben vom 16.03.2022, Az. S01128833 (per E-Mail)(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt I. f) des Beschlusses)
32. **Wirtschaftsbetrieb Ludwigshafen (WBL), Eigenbetrieb der Stadt
Ludwigshafen Stadtentwässerung und Straßenunterhalt, Abteilung Planung**,
Unteres Rheinufer 47, 67061 Ludwigshafen
 - Schreiben vom 07.12.2018, Az. 4-241F.Kam
 - Schreiben vom 11.10.2018, Az. 4-241F.Kam(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt I. des Beschlusses)

II. Anerkannte Vereinigungen

1. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V. BUND Kreisgruppe Ludwigshafen, Rüdigerstraße 130, 67069

Ludwigshafen

- Schreiben vom 22.02.2022, Az. -ohne Zeichen- (per E-Mail)
(siehe Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 3.1 des Beschlusses)

III. Privatbetroffene

Im Verfahren haben sich 15 Privatbetroffene geäußert. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird auf die Angabe von Namen und Anschriften verzichtet.

Ergänzende Erläuterungen zu den Äußerungen der Privatbetroffenen erfolgen gegebenenfalls als Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 2 des Beschlusses.

In 6 Fällen wurden die Einwendungen im Verfahren wieder zurückgenommen. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen, bei denen eine Rücknahme erklärt wurde, erfolgen als Zusatz in Kapitel E Abschnitt X. Nr. 4 des Beschlusses.

E Begründung

I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens

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

II. Zuständigkeit

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz ist gemäß § 17 FStrG i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG 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 22.12.2008, 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.

Weiter ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz gemäß §§ 29 Abs. 1 i.V.m. § 11 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1 PBefG in Verbindung mit § 2 Nr. 1 Landesverordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Personenbeförderungsrechts vom 13.02.1996 (GVBl. S. 195), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 28.03.2019 (GVBl. S. 45) für die Änderung der Straßenbahn-Betriebsanlagen die zuständige Planfeststellungsbehörde nach PBefG in Rheinland-Pfalz.

III. Verfahren

Scoping-Termin

Gemäß § 3c des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der bis zum 28.07.2017 geltenden Fassung (im Folgenden UVPG/alt) ist für die geplante Maßnahme grundsätzlich die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich. Im Vorfeld war aber bereits erkennbar, dass erhebliche nachteilige Umwelteinwirkungen durch das Vorhaben nicht ausgeschlossen werden können. Daher wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

Zur Erörterung des Gegenstandes, des Umfanges und der Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie sonstiger prüfungserheblicher Fragen wurde am 24.03.2015 bei der Stadtverwaltung Ludwigshafen durch die Planfeststellungsbehörde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz ein Scoping-Termin gemäß § 5 UVPG/alt durchgeführt. Die Beteiligten wurden mit Schreiben vom 25.02.2015 zum Scoping-Termin eingeladen. Bei dem Scoping-Termin wurden mit den Teilnehmern die für das Planfeststellungsverfahren von der Vorhabenträgerin beizubringenden Planunterlagen im Grundsatz besprochen und darüber hinaus einige hierbei besonders zu beachtende Aspekte angesprochen. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Niederschrift zum Scoping-Termin verwiesen.

Antragstellung

Die Planunterlagen für den Ausbau der Bundesstraße Nr. 44 (B 44) durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben der Stadt Ludwigshafen am Rhein vom 05.09.2017, Az.: 4-14H.Bo zur Durchführung des Anhörungsverfahrens und zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugeleitet worden.

Feststellung der UVP-Pflicht

Die vorliegende Straßenplanung ist uvp-pflichtig. Das durchgeführte Verfahren genügt den verfahrensrechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen in Kapitel A Abschnitt V. und Kapitel E Abschnitt VII. Nr. 5 verwiesen.

(Erste) Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die in Kapitel A Abschnitt IX. bis XI. genannten Unterlagen haben - mit Ausnahme der Deckblattplanunterlagen (vgl. Kapitel A Abschnitt XII. und XIII.) - in der Zeit vom 31.08.2018 bis 01.10.2018 bei der Stadtverwaltung Ludwigshafen und der Stadtverwaltung Mannheim 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 15.10.2018 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 Vereinigungen wurden über das Straßenbauvorhaben unterrichtet und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 20.08.2018 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Planänderungen / ergänzende Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Laufe des Verfahrens beantragte die Vorhabenträgerin verschiedene Änderungen der im Jahr 2018 ausgelegten Planung, welche im Wege zusätzlicher Deckblattplanunterlagen zum Gegenstand des Straßenbauvorhabens gemacht wurden.

Unter der Bezeichnung Deckblatt „Westbrücke“ erstellte der Vorhabenträgerin eine Deckblattplanung, welche den Bereich in Höhe der geplanten neuen Straßenquerung über die vorhandenen Eisenbahnanlagen zwischen dem Bauanfang und der Lorientallee erfasst. Hier ergab sich die Notwendigkeit bahntechnische Änderungen an den Eisenbahnanlagen in die Planung aufzunehmen, die im Vorfeld der Errichtung der neuen Straßenbrücke („Westbrücke“) vorzunehmen sind. Die Vorhabenträgerin hat hierzu mit Schreiben vom 14.06.2021 eine Änderung der Planung beantragt. Die von dieser Planänderung berührten Träger öffentlicher Belange hat die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 29.06.2021 ergänzend angehört.

Im weiteren Verfahren wurde von der Vorhabenträgerin dann die Deckblattplanung „Stadtstraße“ erstellt, welche schwerpunktmäßig eine Verschiebung der Straßentrasse im mittleren Teilabschnitt der B 44 beinhaltet. Nach der vom Straßenbauvorhaben unabhängigen Entscheidung der Stadt Ludwigshafen im Jahr 2020, den Gebäudekomplex des Rathaus-Center einschließlich des Rathaushochhauses vollständig abzureißen, eröffneten die in der Folge freiwerdenden städtischen Flächen in diesem Bereich die Gelegenheit, die geplante Straßenbaumaßnahme im Wege einer Planänderung relevant zu optimieren. Die geänderte Straßentrasse verläuft hier nun leicht versetzt zur heutigen Hochstraßentrasse, um insbesondere eine Verbesserung der Abläufe bei der Umsetzung des Bauvorhabens zu ermöglichen. Insofern wurden von der Vorhabenträgerin erneut umfangreiche Deckblattplanunterlagen ausgearbeitet und mit Schreiben vom 07.12.2021 ein weiterer Antrag auf Änderung der Ausgangsplanung bei der Planfeststellungsbehörde gestellt.

Zudem wurden bei den vorbeschriebenen Deckblattplanungen in der Plandarstellung sowie im Regelungsverzeichnis verschiedene zukünftig entfallende unterirdische Bauwerke vollständig ergänzt, die bereits nach der Ausgangsplanung entfallen sollten, deren Entfall/Rückbau in der Darstellung des ausgelegten Plans 2018 aber noch nicht enthalten waren.

Aufgrund der im Zuge der beantragten Deckblattplanung „Stadtstraße“ umfangreichen geänderten Betroffenheiten des Vorhabens hat die Anhörungsbehörde eine erneute Planoffenlage der Deckblattplanunterlagen und der Ausgangsplanung durchgeführt. Zusätzlich wurde auch die Deckblattplanung zur „Westbrücke“ in die erneute Planoffenlage einbezogen. Die in Kapitel A Abschnitt IX. bis XI. genannten Unterlagen haben (mit Ausnahme einzelner im Nachgang nochmals geänderter oder ergänzend beigezogener Unterlagen - vgl. Kapitel A Abschnitt XII. des Beschlusses) in der Zeit vom 10.01.2022 bis 09.02.2022 bei der Stadtverwaltung Ludwigshafen 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 zum geänderten Plan konnten bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 23.02.2022 vorgebracht werden. Die von der Planänderung der Deckblattplanung „Stadtstraße“ sowie der „Westbrücke“ berührten

Träger öffentlicher Belange hat die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 20.12.2021 ergänzend angehört.

Im Nachgang zur ergänzenden Planoffenlage wurden aufgrund entsprechender Forderungen seitens der Vorhabenträger einzelne Planunterlagen nochmals geändert oder ergänzende Unterlagen zur Planung beigezogen (vgl. Kapitel A Abschnitt XII. des Beschlusses). Hinsichtlich erfolgter Absprachen zwischen der Vorhabenträgerin und berührten Grundstückseigentümern wurden mittels eines Deckblattes zum betreffenden Grunderwerbsplan die vorhabenbedingten Grundstücksinanspruchnahmen von privatem Grundeigentum entsprechend der Abstimmung mit den Eigentümern angepasst. Weiter hat die Vorhabenträgerin verschiedene Ergänzungen/Anpassungen von Radwegmaßnahmen mittels zusätzlicher Deckblattplanunterlagen in die Vorhabenplanung aufgenommen und im Rahmen des Erörterungstermins mit den fordernden Beteiligten besprochen. Diese Maßnahmen erfolgen ausschließlich auf städtischen Flächen und sind mit keinen zusätzlichen Betroffenheiten Dritter verbunden. Zudem wurden die Planunterlagen zur „Widmung/ Einziehung“ durch zusätzliche Deckblattunterlagen an die geänderte Streckenführung gemäß dem Deckblatt „Stadtstraße“ angepasst und auf Forderung der Oberen Wasserbehörde zur Beurteilung des Vorhabens in Bezug auf einen Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis ergänzende Unterlagen in die Vorhabenplanung aufgenommen. Hinsichtlich dieser Deckblattplanunterlagen und ergänzender Unterlagen wurde eine ergänzende Anhörung durch die Planfeststellungsbehörde für nicht erforderlich erachtet.

Erörterungstermin

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen waren am 13.12.2022 in der Volkshochschule Ludwigshafen 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 19.12.2022.

Einbeziehung weiterer Unterlagen

Darüber hinaus sind während des Planfeststellungsverfahrens von der Planfeststellungsbehörde noch verschiedene Unterlagen zusätzlich beigezogen worden. Es handelt sich hierbei um die nachfolgend genannten Unterlagen, die ebenfalls Gegenstand der Planfeststellungsentscheidung und Bestandteil der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde sind:

- Schalltechnische Untersuchung (Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschimmissionen) - Krebs+Kiefer Fritz AG vom 12.06.2017
- Erschütterungsuntersuchung (Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Erschütterungsimmissionen) - Krebs+Kiefer Fritz AG vom 28.05.2018
- Stellungnahme „Hochstraße Nord in Ludwigshafen, Staubbelastung während der Bauphase“ - Stadt Ludwigshafen vom 15.08.2022

- Stellungnahme „Ersatzneubau der B44 zwischen der A650 und der Kurt-Schumacher-Brücke Schalltechnischer Kurzbericht Auswirkungen 16. BImSchV, Baulärm und Bauerschütterungen auf Gebäude Kreisverwaltung, Europaplatz 5“ - Stadt Ludwigshafen vom 15.08.2022
- Schalltechnische Objektbeurteilung (Objekt: Europaplatz 5, 67063 Ludwigshafen) - Krebs+Kiefer Fritz AG vom 03.05.2019, die dem Rhein-Pfalz-Kreis von der Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 15.05.2019 überreicht wurde
- Verkehrsuntersuchung Unteres Rheinufer/ Im Zollhof (Teil 1: Analyse der Verkehrsbelastungen) – Durth Roos Consulting GmbH, November 2021
- Verkehrsuntersuchung Unteres Rheinufer/ Im Zollhof (Teil 2: Analyse des Bauablaufs am Nordkopf) – Durth Roos Consulting GmbH, April 2022

Die vorgenannten Unterlagen konnten ohne Offenlage in die Entscheidungsfindung einbezogen werden. Diese Beiträge wurden seitens der Vorhabenträgerin bzw. der von ihm beauftragten Sachverständigen zur Ermittlung oder zusammenfassenden Darstellung von Sachverhalten erstellt, um lediglich vertiefend und erläuternd auf entsprechende Einwendungen einzugehen. Die Unterlagen sind den hiervon Betroffenen mit der Gelegenheit zur Stellungnahme überreicht worden (§ 73 Abs. 8 VwVfG) bzw. lagen den jeweiligen Betroffenen bereits vor.

Soweit dies aufgrund der Einwendungslage und der Würdigung der Planungsbetroffenheiten im Rahmen der Planfeststellungsentscheidung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geboten war, hat sie darüber hinaus während des Planfeststellungsverfahrens zu bestimmten Einwendungen nochmals fachliche Stellungnahmen und Äußerungen des Vorhabenträgers sowie der mit den in den Planunterlagen dargestellten Sachverhalten befassten Fachgutachter eingeholt und in ihre Entscheidungsfindung einbezogen. Zusätzliche Beteiligungs- bzw. Anhörungserfordernisse ergaben sich hieraus ebenfalls nicht.

Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die Planoffenlagen bei den Offenlagestellen ordnungsgemäß und im Einklang mit den verfahrensrechtlichen Bestimmungen erfolgt sind. 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 den Ausbau der Bundesstraße Nr. 44 (B 44) durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen fest.

Hierzu wird im Folgenden näher ausgeführt:

1. Vorgeschichte der Planung

Die Hochstraße Nord wurde zwischen 1970 und 1981 als Spannbetonkonstruktion erbaut und besteht aus einer Vielzahl von Einzelbauwerken (gekoppelte Felder, Widerlager, Brückenfeldern mit Stützweiten bis zu 70 m, Stützen/Pfeiler, Stützwände und sonstige Bauwerke). Der Brückenzug ist nach Brückenklasse 60 bemessen.

Seit den 1980er Jahren führt die Stadt Ludwigshafen als Straßenbaulastträgerin für die Hochstraße Nord regelmäßige Brückenprüfungen nach DIN 1076 durch. Hiernach weist das Bauwerk alle für die Bauzeit üblichen konstruktiven Probleme auf. Zwischenzeitlich als mangelhaft erkannte Ausführungen sind die Kopplung aller Spannglieder in einer Fuge, eine geringe Betondeckung von nur 2,5 cm, unzureichendes Verpressen der Hüllrohre von Spanngliedern sowie die Verwendung von spannungsrissskorrosionsgefährdeten Spannstählen. Darüber hinaus dringt über eine Vielzahl von kleinen Leerrohren Wasser in die Tragkonstruktion ein und verursacht tiefgreifende Schäden. Als Folge dessen sind Chloride bereits tief in den Beton eingedrungen. Hinzu kommen Schäden an den Übergangskonstruktionen und Lagern. Zusätzlich zu den strukturellen Mängeln sind bereits Schäden aufgrund des Angriffs durch Feuchtigkeit und eindringendes Tausalz an der Bewehrung, den tiefer liegenden Spanngliedern und bis zu 5 cm tiefe Betonabplatzungen entstanden. Wesentliche Bauwerksteile weisen bereits Noten nach Bauwerksprüfung von nur noch 3,5 bzw. 4 auf.

Nach Feststellung der gravierenden Schäden am Beton, der Bewehrung und den Spannstählen im Inneren der Hohlkästen wurde eine sofortige Sanierung vorgesehen. Es sollten die losen Betonteile abgestrahlt, die Bewehrung geschützt und der Brückenquerschnitt wiederaufgebaut werden. Allerdings musste der Sanierungsversuch aufgrund des starken Festigkeitsverlustes des Betons (Begleiterscheinung der Chloridkorrosion) erfolglos abgebrochen werden. Die in der Folge durchgeführte Berechnung nach der „Richtlinie zur Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Rahmen von Instandsetzungs-/ Erneuerungsmaßnahmen bei Straßenbrücken“ der Stadt Ludwigshafen ergab, dass die Sanierung des Bauwerkes wirtschaftlich nicht sinnvoll und ein Neubau anzustreben ist. Neben den rein monetären Abwägungen ist die Instandsetzung auch technisch nicht zielführend. Zur Beurteilung der Tragfähigkeit der Bauwerke der Hochstraße Nord wurde gemäß der „Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand“ eine statische Berechnung durchgeführt, die ebenfalls Defizite belegte und für das Bauwerk eine Restnutzungsdauer von 20 Jahren festlegt.

Da sich zudem sofortige Maßnahmen zur Schadensbeseitigung nach dem abgebrochenen Sanierungsversuch als nicht erfolgversprechend herausgestellt haben, wurden im März 2010 Nutzungseinschränkungen in Form von LKW-Sperren erforderlich. Die Hochstraße Nord kann nicht mit Sondertransporten mit größeren Belastungen befahren werden. Weiter sichern seit Dezember 2010 Netze und Absperrungen die Bereiche unter der Hochstraße vor herabfallenden Betonbrocken.

Neben den Schwächen der Konstruktion gibt es verkehrliche Sicherheitsdefizite verursacht durch zu kurze Verflechtungsstreifen, fehlende Einfädelstreifen und veraltete passive Schutz-einrichtungen.

2. Raumordnung / Landesplanung

Den Vorgaben der Landes- und Regionalplanung in Form des Landesentwicklungsprogramms und der überregionalen Raumordnungspläne wird das Straßenbauvorhaben gerecht. Das Vorhaben entspricht den Vorgaben des Landesentwicklungsprogrammes (LEP IV) des Landes Rheinland-Pfalz vom April 2008 und steht im Einklang mit den zwischenzeitlich erfolgten drei Teilfortschreibungen sowie der beabsichtigten 4. Teilfortschreibung.

Weiter liegt die Stadt Ludwigshafen in der Metropolregion Rhein-Neckar, die sich über die drei Bundesländer Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen erstreckt und für welche ein einheitlicher Regionalplan, die Grundlage für ihre räumliche Entwicklung ist. Dieser Einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar ist seit 15.12.2014 für das Verbandsgebiet verbindlich. Das Vorhaben ist Bestandteil des Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar und dessen hohe regional-verkehrliche Bedeutung wird hier dadurch hervorgehoben, dass im Plansatz 3.1.2.3 die Erneuerung der Hochstraße in Ludwigshafen im Zuge der B 44 explizit als „Maßnahme im Netz der überregionalen Straßenverbindungen“ berücksichtigt und als Ausbaumaßnahme in der Raumnutzungskarte dargestellt ist. Zudem wurde diese Maßnahme entgegen der Einstufung als regionale Verkehrsachse im Landesentwicklungsplan Rheinland-Pfalz (LEP IV 2008) in der Raumnutzungskarte des Einheitlichen Regionalplans von einer regionalen zu einer überregionalen Verbindung im funktionalen Straßennetz der Region hochgestuft. Ausweislich der regionalplanerischen Stellungnahme des zuständigen Verbandes Region Rhein-Neckar hat sich die Verbandsversammlung seinerzeit bewusst für die Aufstufung dieser Verbindung entschieden, um die Bedeutung der Hochstraßen in Ludwigshafen für die Metropolregion insgesamt hervorzuheben sowie eine Angleichung der entsprechenden überregionalen Darstellung der Weiterführung der B 44 (sowie der B 37 im Zuge der Hochstraße Süd) auf Mannheimer Gemarkung herzustellen. Aufgrund der essentiellen Bedeutung der Hochstraßen nicht nur für die beiden unmittelbar benachbarten Oberzentren Ludwigshafen und Mannheim, sondern auch für die sozioökonomisch eng miteinander verflochtenen Teilräume der Metropolregion ist beachtlich, dass auch nach Inbetriebnahme der ebenerdigen Stadtstraße ein der überregionalen Funktion der Verbindung angemessener Verkehrsfluss gewährleistet sein muss. Insofern wurde die verkehrliche Leistungsfähigkeit auch im Rahmen eines unabhängigen Gutachtens nachgewiesen. Gleichzeitig ergeben sich mit der Neugestaltung der Hochstraße als ebenerdige Stadtstraße eine Vielzahl von stadträumlichen Entwicklungsmöglichkeiten im Zentrum von Ludwigshafen, die die oberzentralen Standortfunktionen als Wohn- und Wirtschaftsstandort nachhaltig unterstützen können. Diese decken sich mit den Zielen und Grundsätzen des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar und werden seitens des Verbandes begrüßt.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Ludwigshafen befindet sich in der Überarbeitung und wird den Trassenverlauf der neuen Stadtstraße übernehmen.

Seitens der oberen Landesplanungsbehörde bestehen ausdrücklich keine Bedenken gegen das Vorhaben.

3. Planungsvarianten

Ausweislich der Darlegung in den Planunterlagen legte die Stadt Ludwigshafen nach der Entscheidung für die Planung eines Ersatzneubaus im Jahr 2012 die Planungsrandbedingungen für die zu entwickelnden Varianten einer Variantenuntersuchung fest. Die Planungsziele waren eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, eine Senkung der Unterhaltskosten, geringe Eingriffe in die Schutzgüter und eine gute Einpassung ins Landschaftsbild. Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben wurden vier Varianten entwickelt.

Das Untersuchungsgebiet der Variantenuntersuchung erstreckte sich westlich und nördlich der Innenstadt von Ludwigshafen entlang des Hochstraßenverlaufs vom Autobahnende der A 650 im Westen zur Rheinbrücke (Kurt-Schumacher-Brücke) im Osten. Die nördlich und südlich gelegenen Siedlungsbereiche (Innenstadt mit Rathaus und Rathaus-Center, Hauptbahnhof, Rheingalerie sowie Wohnquartiere mit Geschosswohnungsbau, Verwaltungsgebäuden, Schulen und gewerblich genutzten Gebäuden) sind über mehrere Zu- und Abfahrten an die Hochstraße Nord angebunden und ebenfalls Bestandteil des Untersuchungsgebietes.

Aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte (Anschluss an die AS Bruchwiesenstraße und die Rheinbrücke) und des zur Verfügung stehenden Korridors war keine abweichende Linie möglich. Ein Linienbestimmungsverfahren wurde nicht durchgeführt.

Die Betrachtungsbereiche für alle untersuchten Varianten waren gleich. Sie wurden modular aufgebaut und bestehen aus den Bereichen Nordkopf, Mittelteil und Westteil.

Im Nordkopf wurde je nach Variante zwischen optimiertem niveaufreiem oder teilniveaufreiem Anschluss an die Rheinuferstraße unterschieden, der entweder bestandsnah erhalten bleibt oder in Richtung Rhein also nach Osten verschwenkt wird.

Der Mittelteil beginnend vom Rathaus-Center führt bis zum Güterbahnhof und schließt wesentliche Knotenpunkte wie Bürgermeister-Grünzweig-Straße, Heinigstraße und Pasadenaallee ein.

Der Westteil beinhaltet jeweils die Gleisüberquerung der DB-Trasse, des Güterbahnhofs, der Bahnstrecke in das BASF-Werk (BASF-Gleis) bzw. der Straßenbahntrasse und die Anbindung an die B 37 / BAB 650 im Bereich des Anschlusses Bruchwiesenstraße.

Nach konzeptionellen Prinzipskizzen erfolgte im laufenden Planungsprozess eine immer stärkere Verfeinerung. Bei fortschreitender Planungstiefe wurden die verschiedenen Varianten in den drei vorgenannten Bereichen nach bestimmten Kriterien beurteilt und miteinander verglichen mit dem Ziel, die Vielzahl der Varianten in allen drei Teilabschnitten jeweils auf eine überschaubare Anzahl von Varianten zu reduzieren. Aufgrund örtlicher Rahmenbedingungen zeichnete sich früh ab, dass zahlreiche Prinzipvarianten nicht umsetzbar sind. Im Ergebnis wurden vier umsetzbare Varianten entwickelt:

- Variante 1 „Hochstraße neu“ mit einem Ersatzneubau an gleicher Stelle
 - Variante 2 „Hochstraße versetzt“ mit einer nach Süden verschobenen Achse
 - Variante 3 „Stadtstraße kurz“ mit einem ebenerdigen Verlauf im Mittelteil
 - Variante 4 „Stadtstraße (lang)“ mit einem ebenerdigen Verlauf im Mittelteil und am Nordkopf
- Der Vollständigkeit halber wurde auch eine „Nullvariante“ mit einem ersatzlosen Abbruch der

Hochstraße Nord untersucht.

Die im Zuge der Variantenuntersuchung betrachteten Varianten unterscheiden sich dabei wie folgt:

Variante 1 "Hochstraße neu" (Ersatzneubau in gleicher Achse)

Diese Variante beinhaltet die gesamte Erneuerung der Hochstraße (Erneuerung des Überbaus) unter Beibehaltung der Unterbauten bzw. optimiert mit neuen Unterbauten mit einer weiteren Optimierung des Nordkopfes und angepassten Rampen am Knotenpunkt Heinigstraße. Der Planungsbeginn liegt im Bereich der Auffahrtsrampe vom Knotenpunkt Bruchwiesenstraße in Richtung Mannheim und endet kurz hinter dem Widerlager Rheinbrücke (Kurt-Schumacher-Brücke) mit einer Gesamtlänge von ca. 2.000 m. Die gesamte Trassierung in Lage und Höhe richtet sich soweit wie möglich nach der bestehenden Situation der Unterbauten, die weitestgehend erhalten bleiben bzw. mit annähernd gleichen Elementen in Lage und Höhe wie im Bestand neu gebaut werden. Die Verknüpfung mit dem städtischen Straßennetz erfolgt am Knoten Bruchwiesenstraße niveaufrei (wie Bestand) und am Knotenpunkt Heinigstraße ebenfalls niveaufrei, jedoch mit optimierter Rampenführung. Am Nordkopf werden die lichtsignalisierten Anschlüsse an die nahe an dem Bestand trassierte Rheinuferstraße bzw. nach Osten verschwenkte Rheinuferstraße angebunden. Durch die Zurücknahme bestehender Direktrampen hauptsächlich am Nordkopf fällt der Flächenverbrauch geringer aus als in der bestehenden Lösung. Sonstige Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern bzw. Versorgungsunternehmen bleiben wie im Bestand erhalten. Insgesamt wird der Anschlusspunkt (Knotenpunkt Nordkopf) für den Verkehrsteilnehmer übersichtlicher und dadurch auch begreifbarer. Obwohl die Variante 1 in der durchgehenden Strecke der B 44 ausschließlich in dem Bestandskorridor verläuft und auch die Knotenpunkte Heinigstraße bzw. Nordkopf innerhalb der Eigentumsgrenzen der Stadt umgeplant werden, kommt es am Rathaus-Center zu gravierenden Eingriffen in bestehende Eigentumsverhältnisse. Aus Sicherheits- und Bauablaufgründen, ist eine jahrelange Schließung des Nordteils des Rathaus-Centers nicht zu vermeiden, was massive wirtschaftliche Folgen für den Centerbetreiber mit sich bringt.

Die charakteristischen Kenndaten der Variante 1 „Hochstraße neu“ lauten:

- Länge ca. 2,0 km
- Gesamtflächeninanspruchnahme ca. 98.750 qm
- Zulässige Geschwindigkeit von 70 km/h

Variante 2 „Hochstraße versetzt“

Die „Hochstraße versetzt“ beinhaltet wie die „Hochstraße neu“ die gesamte Erneuerung der Hochstraße (Erneuerung des Überbaues und der Unterbauten) mit Verlegung (Verschiebung) der Trasse nach Süden – im Mittelteil um ca. 20,00 m und die Modifizierung des Nordkopfes mit Tieferlegung der Straßenbahntrasse und Überführung der Richtungsfahrbahn BASF-Stadtmitte der Rheinuferstraße. Des Weiteren wird auch bei dieser Variante der Knotenpunkt

Heinigstraße mit kürzeren Rampen als in Variante 1 an die um ca. 20,00 m nach Süden verlegte Trasse der B 44 angebunden. Beim Nordkopf werden ebenfalls die Zu- und Abfahrten der B 44 niveaugleich an die Rheinuferstraße angeschlossen, während die Auf- und Abfahrten im Zuge der B 44 weiterhin niveaufrei ausgebildet werden. Gemeinsam mit Variante 1 liegt auch der Planungsbeginn im Westen der B 44 im Bereich der Auffahrtsrampe des Knotenpunktes Bruchwiesenstraße in Richtung Mannheim und endet hinter dem Widerlager der Rheinbrücke (Kurt-Schumacher-Brücke) ebenfalls wie in Variante 1 mit einer Gesamtlänge von 2.000 m. Auch die Trassierung sowohl in Lage und Höhe ist im Bereich des Bruchwiesenknotens und auch im Bereich des Nordkopfes aufgrund der jeweiligen Zwangspunkte in den Anschlusspunkten annähernd identisch. Unterschiede ergeben sich jedoch im Mittelteil. Hier wird versucht durch Veränderung der Übergangsbögen bzw. der Folgeradien der Wendelinie die Trasse um ca. max. 20,00 m gegenüber Variante 1 nach Süden zu verschieben. Dies bedeutet, dass der Kreuzungspunkt mit den DB-Gleisen ca. 15,00 m südlich von Variante 1 liegt. Die Anbindung der Heinigstraße ist wie auch die Ausbildung des Nordkopfes nahezu identisch. Der Mittelteil kann mit neuen Unterbauten auf 2/3 der Strecke frei von Verkehr gebaut werden, inklusive Anbindung Heinigstraße. Dies bringt für die Bauausführung eine deutliche Verkürzung der Bauzeiten und damit einhergehend für die Verkehrsführung während der Bauzeit erhebliche Vorteile. Durch die Verschiebung der Trasse im Mittelteil ist vor allem im Bereich des Friedensparks diese Variante durch die Möglichkeit einer zusätzlichen Arrondierung als positiv zu bewerten, ebenso positiv ist das Abrücken von der vorhandenen Bebauung. Die weiteren Vorteile gegenüber dem Bestand (Vereinfachung AS Heinigstraße und Nordkopf) sind ebenso identisch mit Variante 1 zu bewerten. Obwohl sie in der durchgehenden Strecke der B 44 ausschließlich in dem Bestandskorridor verläuft und auch die Knotenpunkte Heinigstraße bzw. Nordkopf innerhalb der Eigentumsgrenzen der Stadt umgeplant werden, kommt es am Rathaus-Center zu gravierenden Eingriffen in bestehende Eigentumsverhältnisse. Aus Sicherheits- und Bauablaufgründen, ist eine jahrelange Schließung des Nordteils des Rathaus-Centers nicht zu vermeiden, was massive wirtschaftliche Folgen für den Centerbetreiber mit sich bringt. Bei einem Großteil der weiterhin benötigten Flächen ist die Stadt Ludwigshafen Eigentümerin.

Die charakteristischen Kenndaten der Variante 2 „Hochstraße versetzt“ lauten:

- Länge ca. 2,0 km
- Gesamtflächeninanspruchnahme ca. 99.600 qm
- Zulässige Geschwindigkeit von 70 km/h

Variante 3 "Stadtstraße kurz"

Die „Stadtstraße kurz“ beinhaltet die gleichen Anknüpfungspunkte wie die „Hochstraße versetzt“. Im Westen ist dies die Anschlussstelle Bruchwiesenstraße und im Osten die Anschlussstelle Nordkopf bzw. die Rheinbrücke „Kurt-Schumacher-Brücke“. Wie auch Variante 1 setzt sie sich ebenfalls modular aus den 3 Bereichen Westteil (Knoten Bruchwiesenstraße bis Lorientallee), Mittelteil (Lorientallee bis Rathaus-Center) und Nordkopf (Höhe Hartmannstraße / Rathaus-Center bis Kurt-Schumacher-Brücke) zusammen. Während die Variante 3 im Bereich 1 (Nordkopf) fast deckungsgleich zu Variante 1 verläuft, verschwenkt sie im Mittelteil nach

Süden, und zwar so weit, dass sie die Richtung der bestehenden Pasadenaallee aufnimmt. Der gravierendste Unterschied besteht jedoch darin, dass dieser Variantenabschnitt nicht mehr als Hochstraße, sondern als niveaugleiche, auf dem bestehenden Gelände geführte Stadtstraße mit niveaugleichen Knotenpunkten in Form einer nach Südwesten gedrehten „Stadtstraße“ trassiert wird. Der Westteil von Lorientallee bis Knoten Bruchwiesenstraße wird über eine Brückenkonstruktion über die Lorientallee, die DB-Gleise und den Güterbahnhof geführt, wobei durch die jeweiligen Zwangspunkte (im Westen der Knoten Bruchwiesenstraße, im Osten der Kreuzungsbereich Knoten Pasadenaallee / Lorientallee) die Trassierungselemente vorgegeben sind. Der bestehende Knotenpunkt Lorientallee / Pasadenaallee wird überbrückt und lediglich als Abfahrt in Richtung Bad Dürkheim bzw. als Auffahrt in Richtung Mannheim genutzt. Die vorhandene Querschnittsbelastung macht für den gesamten Streckenbereich der Variante 3 eine durchgängige 4-Streifigkeit erforderlich, die an den Knotenpunkten aufgrund der Leistungsfähigkeitsbetrachtung durch Addition von notwendigen weiteren Fahrstreifen ergänzt wird. Der Leistungsfähigkeitsnachweis beeinflusst ebenfalls die einzelnen niveaugleichen Anbindungen der Heinigstraße bzw. Bürgermeister-Grünzweig-Straße. Es ist für den Knoten Heinigstraße / Bürgermeister Grünzweig-Straße erforderlich, ihn in zwei ca. 100 m auseinanderliegende T-Einmündungen aufzulösen. Damit werden alle erforderlichen Fahrbeziehungen im jetzigen Bestand an die städtische Hauptverkehrsstraße angeschlossen. Höhenmäßig wird bei Variante 3 im Mittelteil versucht, so weit wie möglich auf dem bestehenden Gelände zu bleiben. Auf Höhe des Knotenpunktes Lorientallee / Pasadenaallee im Westen und der Hartmannstraße Höhe Rathaus-Center im Osten werden die höhenmäßigen Loslösungspunkte vorgesehen, um die jeweiligen Überführungen im Westteil bzw. dem Nordkopf technisch zu gewährleisten. Das Kernstück der Variante 3 bildet der ca. 600,00 m lange Mittelteil, der aufgrund der ebenerdigen Führung in diesem Bereich die Chance bietet, die Unterhaltungsaufwendungen durch eine Reduzierung der Bauwerke deutlich zu reduzieren. Weiterhin wird die Barrierewirkung der Hochstraße verringert. Obwohl sie in der durchgehenden Strecke der B 44 nahe dem Bestandskorridor verläuft und auch die Knotenpunkte Heinigstraße bzw. Nordkopf innerhalb der Eigentumsgrenzen der Stadt umgeplant werden, kommt es am Rathaus-Center zu gravierenden Eingriffen in bestehende Eigentumsverhältnisse. Aus Sicherheits- und Bauablaufgründen, ist eine jahrelange Schließung des Nordteils des Rathaus-Centers nicht zu vermeiden, was massive wirtschaftliche Folgen für den Centerbetreiber mit sich bringt.

Die charakteristischen Kenndaten der Variante 3 „Stadtstraße kurz“ lauten:

- Länge ca. 2,0 km
- Gesamtflächeninanspruchnahme ca. 114.550 qm
- Zulässige Geschwindigkeit 50 qm

Variante 4 "Stadtstraße"

Die „Stadtstraße“ basiert sowohl im Westteil als auch im Mittelteil auf der Variante „Stadtstraße kurz“. Diese Abschnitte sind bis auf wenige Punkte deckungsgleich. Der grundlegende Unterschied zu den v.g. Varianten besteht bei dieser Variante in der Führung der Stadtstraße bis an den Rhein heran, sodass die AS Nordkopf mit völlig veränderten Randbedingungen geplant

werden kann. Der teilweise Rückbau des Rathaus-Centers mit einer parallelen Führung der Hauptströme (LU-MA) zum Hauptgebäude ermöglicht eine niveaufreie Lösung mit moderaten Steigungsverhältnissen für diese Ströme. Ein teilweiser Rückbau des Rathaus-Centers bedeutet den Wegfall (Abriss) des nördlichen Bereiches des Rathaus-Centers Richtung Hemshof mit Wegfall des gesamten Parkdecks in diesem Bereich mit der einhergehenden Entschädigung des Eigentümers. Dadurch ist es möglich die Trasse über die Rheinuferstraße niveaufrei an die Rheinbrücke anzuschließen. Die Rheinuferstraße wird jeweils höhengleich angebunden.

Die charakteristischen Kenndaten der Variante 4 „Stadtstraße“ lauten:

- Länge ca. 2,0 km
- Gesamtflächeninanspruchnahme ca. 146.950 qm
- Zulässige Geschwindigkeit 50 km/h

„Nullvariante“ / ersatzloser Entfall

Im Rahmen der Vorplanungen wurde auch der komplette Entfall des Verkehrsweges betrachtet. Dieser Nullfall hätte allerdings schwerwiegende verkehrliche Auswirkungen im Bundesfernstraßennetz zur Folge. Die Verkehrsmengen der B 44 mit dem großen rheinquerenden Anteil können nicht auf andere Straßen verlagert werden. Verkehrsuntersuchungen haben ergeben, dass alle naheliegenden Rheinbrücken sich bereits jetzt an Ihrer Kapazitätsgrenze befinden. Schon die Aufnahme der Verkehrssteigerungen bis 2030 kann zu Schwierigkeiten führen. Daher ist die B 44 als überregionale Verbindungsachse über den Rhein hinweg unverzichtbar. Eine „Nullvariante“ hätte extrem negative verkehrliche, volkswirtschaftliche, ökologische sowie raumordnerische Auswirkungen zur Folge und würde zu erheblich gesteigerten Immissionsbeeinträchtigungen angrenzender Wohnbebauungen führen. Nach Abwägung dieser der Aspekte der Standsicherheit, Wirtschaftlichkeit, Umwelt sowie der Sicherstellung der Verkehrsfunktion des Fernstraßennetzes in der Metropolregion hat sich die Stadt Ludwigshafen für den Ersatzneubau der B44 entschieden. Die „Nullvariante“ ist insoweit frühzeitig ausgeschlossen und wurde nicht weiter untersucht.

Der Variantenvergleich erfolgte mittels Beurteilung der vier Varianten anhand einer Matrix. Die Bewertungskriterien der Matrix lauteten:

- Raumstrukturelle Wirkung
- Verkehrliche Beurteilung
- Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung
- Umweltverträglichkeit
- Wirtschaftlichkeit
- Bauzeit
- Bürgervotum

Die inhaltliche Beschreibung der Bewertungskriterien und deren Gewichtung beim Variantenvergleich lauten folgendermaßen:

Raumstrukturelle Wirkungen

Unter diesem Aspekt wird bewertet, wie groß der Flächenverbrauch der einzelnen Varianten ist und wie stark die jeweilige Maßnahme in die Rechte Dritter eingreift. Dieses Kriterium wird mit 10 % gewichtet.

Verkehrliche Beurteilung

Grundlage für die Beurteilung dieses Kriteriums sind die durchgeführten Berechnungen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit. Obwohl es sich bei dem Projekt um ein Verkehrsprojekt im Bundesfernstraßennetz handelt, kann aufgrund der vielfältigen konkurrierenden Nutzungen im Planungsraum eine Gewichtung der verkehrlichen Aspekte nur mit 15% vorgenommen werden.

Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Hier werden die Varianten nach der Erfüllung der technischen Vorgaben bewertet. Die Gewichtung beträgt 5%.

Umweltverträglichkeit

Bei der Variantenauswahl wurde untersucht, wie sich die einzelnen Varianten auf die UVP-Schutzgüter auswirken. In der UVS sind die Ergebnisse dieser Untersuchung zusammengetragen und dienen hier als Beurteilungsmaßstab. Die Gewichtung der Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt beträgt 15%.

Wirtschaftlichkeit

Nach der Haushaltsordnung ist der Träger des Vorhabens verpflichtet die sparsamste und wirtschaftlichste Lösung zu wählen. Daher kommt der Wirtschaftlichkeit eine zentrale Bedeutung zu, die mit 20% gewichtet wird.

Bauzeit

Mit der Bauzeit sind erhebliche Störungen im überregionalen Straßennetz verbunden, die sich stark auch auf die Lebensqualität in der Stadt und die Umweltbelange auswirken. Zur Reduzierung dieser Effekte ist es wichtig, diesen Aspekt stark bei der Variantenauswahl zu berücksichtigen. Die Gewichtung beträgt 15%.

Bürgervotum

In Anlehnung an das Handbuch des BMVI für eine gute Bürgerbeteiligung hat die Stadt Ludwigshafen ein umfangreiches Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt. Betreffend der einzelnen Varianten wurden der interessierten Bürgerschaft die Möglichkeit zur Diskussion und Abstimmung gegeben. Da die Maßnahme in der Baulast der Stadt Ludwigshafen und damit der Bürger liegt, ist der Bürgerwille ein wesentlicher Bewertungspunkt. Die Gewichtung erfolgt mit 20%.

Ein wertendes Ranking der Varianten zueinander, wurde durch eine Bewertung der einzelnen Kriterien mittels Wertungspunkten von 1 (schlecht) bis 5 (sehr gut) erreicht. Dies führte im Ergebnis zu folgender Matrix:

Kriterium	Ge- wich- tung	Variante 1 Hochstraße neu	Variante 2 Hochstraße versetzt	Variante 3 Stadtstraße kurz	Variante 4 Stadtstraße
Raumstrukturelle Wirkung	10	4	4	4	2
Verkehrliche Beur- teilung	15	5	5	4	3
Entwurfs- und si- cherheitstechnische Beurteilung	5	5	5	5	5
Umweltverträglich- keit	15	4	4	4	5
Wirtschaftlichkeit	20	1	1	4	5
Bauzeit	15	1	4	2	5
Bürgervotum	20	1	2	1	5
Gesamt	100	255	320	315	440

Für die Variante 4 „Stadtstraße“ wurden schließlich die meisten Wertungspunkte vergeben. Somit ergab die Variantendiskussion ein eindeutiges Votum zu Gunsten der Variante 4 „Stadtstraße“, die vor allem bei den Kriterien Wirtschaftlichkeit, Bauzeit und Bürgervotum eindeutig nach den Wertungspunkten führte. Unter Zugrundelegung der Ergebnisse des Variantenvergleichs in der UVS ist die Variante „Stadtstraße“ auch die umweltfachliche Vorzugsvariante. In den übrigen Kriterien sind die Varianten als gleichwertig zu betrachten. Einziger Nachteil der Variante 4 ist der erforderliche Abriss des Nordteils des Rathaus-Centers. In den anderen Varianten wäre hier „nur“ eine mehrjährige Sperrung erforderlich, deren wirtschaftliche Auswirkungen auf den Center-Betrieb aber mit einem Abbruch vergleichbar sind. Für die Bauausführung der einzelnen Varianten ist die Bauzeit weiterhin ein entscheidender Faktor – dies vor allem, da sich die Baumaßnahme im innerstädtischen Bereich bewegt und daher die Belastungen für die Bürger während der Bauzeit und die Auswirkungen auf das Bundesfernstraßennetz möglichst minimiert werden sollen.

Die Hochstraßenvarianten 1 und 2 schneiden unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten schlecht ab. Die Herstellung verursacht erhebliche Mehrkosten gegenüber den Stadtstraßenlösungen. Darüber hinaus liegen die jährlichen Unterhaltsaufwendungen für einen Brückenzug deutlich über denen für eine ebenerdige Straße. Die Variante 3 „Stadtstraße kurz“ benötigt eine lange Bauzeit mit den beschriebenen negativen Auswirkungen. Außerdem wird diese Lösung von der Bürgerschaft nicht akzeptiert.

Die Variante 4 „Stadtstraße“ wurde daher nach Abwägung der entscheidungsrelevanten Kriterien von den städtischen Gremien als weiter zu verfolgende Vorzugsvariante beschlossen. Einhergehend mit der Entscheidung wurden die weiterführenden Planungen zur Entwurfs- und Genehmigungsphase aufgenommen. Insbesondere am Nordkopf (Verknüpfung zwischen Rheinuferstraße und Hochstraße) wurde die Variante 4 im Planungsprozess nochmals weiterentwickelt und optimiert. Diese Vorzugsvariante, welche schlussendlich der Entwurfsplanung für das Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt wurde, erhielt sodann den Arbeitstitel "Variante 6 - Stadtstraße lang".

4. Planfeststellungsvariante / Planungskonzeption / Modifikation im Verfahren

Die weitere Detailplanung der gegenständlichen Planfeststellungsvariante zielte auch darauf ab, Freiräume zu schaffen, um die Möglichkeit für wesentliche verkehrstechnische Verbesserungen vorwiegend im Bereich des Nordkopfes gegenüber dem Bestand zu erreichen – primär im Hinblick auf Vereinfachung, Begreifbarkeit der Verkehrsführung und damit einhergehend der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Bei diesen Detailüberlegungen musste aber für die gesamte Verkehrsanlage immer eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben sein. Dies erreichte man durch den Rückbau des Würfelbunkers, die Verlegung der Rheinuferstraße nach Osten und die Verlegung der Straßenbahnbetriebsanlagen der Stadtbahnlinien 6 sowie 7 / 8 einschließlich der Haltestellen Rathaus-Center und Gartenstraße.

Der Vorhabenbereich der nun gegenständlichen Planung beginnt im Westen mit dem Anschluss an den sog. Bruchwiesenknoten (BAB 650/ B 37) führt über das Gelände der Deutschen Bahn durch das zentrale Stadtgebiet von Ludwigshafen bis zum Anschluss an die Kurt-Schumacher-Brücke über den Rhein und die Anbindung an das Stadtstraßennetz von Mannheim (sog. Nordbrückenkopf).

Die Streckengestaltung der neuen B 44 wird in der Hauptsache durch die jeweiligen Anschlusspunkte Bruchwiesenknoten und Kurt-Schumacher-Brücke bestimmt. Zwangspunkte bilden im Westen der Knotenpunkt Bruchwiesenstraße und im Osten der zur Brücke gehörende Nordbrückenkopf mit seinen vielfältigen Verkehrsfunktionen des Individual- bzw. ÖPNV-Verkehrs. Wichtige Anbindungspunkte im Mittelteil bilden weiterhin Lorientallee, Pasadenaallee, die Heinigstraße und die Bürgermeister-Grünzweig-Straße. Die Straße erhält nach der Querung der Bahnanlagen durch die entsprechende Straßenraumgestaltung den Charakter einer innerörtlichen verkehrswichtigen Hauptverkehrsstraße.

Im August 2019 ist die in den 1950/60er Jahr errichtete „Hochstraße Süd B 37“ aufgrund gravierender baulicher Mängel und nachgewiesener Defizite in der Tragfähigkeit für den öffentlichen Verkehr gesperrt worden. Detaillierte Untersuchungen und Nachrechnungen im Zuge einer vorgesehenen Brückensanierung haben ergeben, dass wesentliche Teile der Hochstraße Süd aufgrund ihrer besonderen Art der Konstruktion im Streckenabschnitt der sog. „Pilzhochstraßen“ mit längs-/quervorgespannten und sehr schlanken Bauteilquerschnitten zur Wiederherstellung einer ausreichenden Tragfähigkeit und Verkehrssicherheit nicht saniert werden können. Die „Pilzhochstraße B 37“ musste daher in Teilen zurückgebaut/ abgerissen werden. Die Stadt Ludwigshafen hat im Dezember 2019 den Rückbau und die Herstellung

eines Ersatzneubaus für die B 37 beschlossen. Der Brückenrückbau wurde zwischenzeitlich umgesetzt und mit den Veranlassungen für deren Ersatz begonnen.

Diese Entwicklung hat massive Auswirkungen auf den ursprünglich beabsichtigten Bauablauf und die terminliche Abwicklung des Ersatzneubaus für die B 44 Hochstraße Nord. Mit deren Bau sollte unmittelbar nach Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden. Bei der baulichen Umsetzung der Ersatzneubauten im Zuge der B 44 wäre es nach der zu diesem Zeitpunkt verfolgten Planungskonzeption der Ausgangsplanung aus dem Jahr 2018 in einigen Bauphasen zu starken Verkehrseinschränkungen gekommen, vor allem bei den logistisch schwierigen Bauabläufen am Nordbrückenkopf, in Höhe des Rathaus-Centers und im Anschluss an die Kurt-Schumacher-Brücke. Hier überschneiden sich diverse Infrastrukturanlagen des Bestands mit den herzustellenden Bauwerken des Neubaus. Für diese Phasen ist eine leistungsfähige Umleitungs- und Ausweichstrecke zwingend erforderlich.

Diese Funktion sollte maßgeblich die Hochstraße Süd im Zuge der B 37 übernehmen, die nun aber vorerst nicht mehr zur Verfügung steht und voraussichtlich frühestens im Jahre 2026 wiederhergestellt sein wird. Die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses für die West-Ost-Relation von und nach Mannheim / Bad Dürkheim muss zwischenzeitlich überwiegend die B 44 übernehmen, bis ein Ersatzneubau für die Hochstraße Süd im Zuge der B 37 fertiggestellt sein wird. Bis zu diesem Zeitpunkt sind Bauarbeiten an der Hochstraße Nord, die zu einer Einschränkung dieser verkehrlichen Kapazitäten der überörtlichen Verkehrsbeziehungen für die Metropolregion Rhein-Neckar führen, so weit wie möglich zu vermeiden.

Nach der Prüfung der Überlagerung der verschiedenen Abhängigkeiten der Hochstraßen-Projekte untereinander strebt die Stadt Ludwigshafen bei der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens zunächst an, Bautätigkeiten an der Hochstraße Nord nur in jenen Bereichen auszuführen, in denen möglichst wenig in den Bestand der heutigen B 44 eingegriffen werden muss. Mit Bautätigkeiten an der Trasse der Hochstraße Nord sollte daher zunächst nur planmäßig im westlichen Bauabschnitt mit der sog. „Westbrücke“ begonnen werden.

Durch diese Maßnahme hätte sich die Bauzeit bei geplantem Baubeginn in 2022 voraussichtlich um 4 Jahre bis zum Jahr 2034 verschoben. Mit zunehmendem Zeitablauf wäre allerdings das Risiko gestiegen, dass die stark sanierungsbedürftige Hochstraße Nord in ihrer Nutzung, hätte weiter eingeschränkt bzw. ebenfalls stillgelegt werden müssen. Bei einem solchen Szenario könnte die Situation eintreten, dass gleichzeitig sowohl die B 37 als auch die B 44 in zentralen Abschnitten nicht mehr als Ost-West-Verbindung in der Metropolregion Rhein-Neckar zur Verfügung stehen, was unbedingt zu vermeiden ist. Die planerischen Zielsetzungen einer Bauzeitverkürzung für den Ersatzneubau der Hochstraße Nord und einer zeitlich auf das absolute Minimum beschränkten Weiternutzung der bestehenden Hochstraße B 44 in ihrem Mittelteil erlangten somit herausragende Bedeutung und ein sehr hohes Gewicht.

Unabhängig von diesen verkehrsplanerischen Entwicklungen hat sich im Jahr 2020 herausgestellt, dass das in Teilen unter und südlich der bestehenden Hochstraße Nord gelegene Rathaus-Center gravierende bauliche und brandschutztechnische Mängel aufweist. Eine Sa-

nierung des Rathausturmes lässt sich nicht wirtschaftlich darstellen. Der Stadtrat von Ludwigshafen hatte daher am 21.09.2020 beschlossen, den kompletten Rathaus-Center-Komplex zurückzubauen.

Mit der Entscheidung zum vollständigen Abriss des Rathaus-Center-Komplexes haben sich sodann Anpassungsmöglichkeiten an der geplanten Streckenführung des Ersatzneubaus der B 44 im Vorhabenbereich ergeben, um weitere Teile der B 44 wieder weitestgehend termingerecht entsprechend der Ausgangsplanung (vor dem unerwarteten Ausfall der B 37) realisieren zu können. Eine Parallelverschiebung des Ersatzneubaus der B 44 im Mittelteil auf die freiwerdenden Flächen infolge des vollständigen Rückbaus des Rathaus-Center-Komplex ermöglicht es, die Hochstraße Nord B 44 während der Bauphase des Mittelteils im bisherigen Bestand ohne wesentliche Kapazitätseinschränkungen zu betreiben und parallel dazu den Ersatzneubau auf einer danebenliegenden Trasse zu errichten. Dadurch kann die ursprünglich veranschlagte Bauzeit wieder eingehalten werden. Die Möglichkeit entsteht durch eine lagemäßige Anpassung der Streckengestaltung im sogenannten Mittelteil des weitestgehend ebenerdigen Stadtstraßenabschnitts zwischen dem Streckenkilometer 1+100,00 und 1+800,00. Dieser Streckenteil liegt nach Anpassung der Planung in Teilen auf der heutigen Fläche des Grundrisses Rathaus-Center, jedoch leicht südlich versetzt zu den Bestandsbauwerken der Hochstraße Nord. Diese Bestandsbauwerke können somit länger für die Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs zur Verfügung stehen, während große Teile der neuen, ebenerdigen Stadtstraßen in Parallellage ohne aufwändigere Provisorien oder Zwischenzustände hergestellt werden. Nach Verkehrsumlegung auf den neuen Streckenabschnitt wird mit dem Rückbau der Bestandsbrücken für beide Haupt-Fahrrichtungen und der Ingenieurbauwerke zur Anbindung des nachgeordneten Netzes begonnen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die von der Vorhabenträgerin präferierte „Variante 6 – Stadtstraße lang“ in Gestalt der im weiteren Verfahren vorgenommenen Optimierungen als sachgerecht und unter Würdigung aller planungsrelevanten Belange als abwägungsfehlerfrei.

5. Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastung

Die bestehende Hochstraße Nord im Zuge der B 44 führt den überregionalen Verkehr auf einer Brückenkonstruktion mit einem Höhenniveau von ca. 12 bis 15 m über dem Gelände durch das Stadtgebiet von Ludwigshafen. Die Hauptachse der B 44 zwischen dem Autobahnende der BAB 650 im Westen mit anschließendem Übergang in den Knotenpunkt B 44/ B 37 und dem Widerlager der Kurt-Schumacher-Brücke (Rheinquerung zwischen Mannheim und Ludwigshafen) im Osten hat eine Länge von ca. 1.870 m. Die Länge der zugehörigen Verbindungsrampen und Äste beträgt ca. 4.300 m. Unter verkehrlichen Aspekten kann die bestehende Hochstraße Nord in Ludwigshafen als autobahnähnlich ausgebaut beschrieben werden. Die Hochstraße weist zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf. Die Anschlüsse der Hochstraße sind ebenfalls hochleistungsfähig gestaltet und planfrei angebunden. Der Anschluss im Knotenpunkt mit der B 37 nach Westen erfolgt durch Fahrstreifenaddition, nach Osten ist der Abzweig von der B 37 zur B 44 als Ausfahrt mit Fahrstreifensubtraktion ausgebildet.

Zur Ermittlung der bestehenden Verkehrsbelastung und zur Prognose der zukünftigen Verkehrssituation wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, die Bestandteil der offen gelegten Planunterlagen war (vgl. Kapitel A, Abschnitt IX. Nr. 79 des Beschlusses). Maßgebende Grundlage dieser Verkehrsuntersuchung vom 04.04.2016 durch die beauftragte Ingenieurgemeinschaft B 44 ist der Gesamtverkehrsplan 2020 der Stadt Ludwigshafen am Rhein (Modus Consult, Oktober 2005).

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde ein Analysemodell unter Verwendung von Datenerhebungen der PTV Traffic Consult ausgearbeitet. Im Zuge dessen wurde dieses Analysemodell so verfeinert, dass neben dem Tagesmodell auch Verkehrsmodelle für die Spitzenstunden (Vormittagsspitze und Nachmittagsspitze) zur Verfügung stehen. Nach erfolgter Kalibrierung konnte im Weiteren für alle Modellfälle mittels einer GEH-Auswertung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (-HBS-, Ausgabe 2015) die Modellqualität nachgewiesen werden. Zuzufolge der Angaben der Verkehrsgutachter in der Verkehrsuntersuchung wurden alle zum Zeitpunkt der Erstellung der Untersuchung vorliegenden aktuellen Zähldaten für den Bereich Ludwigshafen / Mannheim in das Analysemodell übernommen. Diese lauten insbesondere:

- LSA-Detektordaten der Stadt Ludwigshafen aus dem Jahr 2012
- Verkehrszählung Mannheim (Kordon 2008)
- Einzelwerte der Stadt Mannheim (2011)
- Erhebung Ludwigshafen - diverse Knoten und Querschnitte (2011)
- Erhebung der Tagesganglinien auf den Rheinbrücken
- Erhebungen im Zuge der Planungen zur Hochstraße Nord auf der Hochstraße (2012)
- Modellergebnisse der Ingenieurgemeinschaft B 44 mit Spitzenstundenanteilen (2013)

Hinsichtlich weiterer Details wird ergänzend auf die voran zitierte Verkehrsuntersuchung verwiesen.

Im Ergebnis der Berechnung für den Analysefall wird die Gesamtverkehrsbelastung auf der B 44 im Bestand mit ca. 39.300 Kfz/24h (im Westen - am Knotenpunkt mit der B 37) bis ca. 51.500 Kfz/24h (im Osten - auf der Kurt-Schumacher-Brücke) bei einem Schwerverkehrsanteil von 5 bis 7 % beziffert. Repräsentativ hinsichtlich der unterschiedlichen bestehenden Verkehrsbelastungen im Verlauf der Ausbaustrecke können folgende durchschnittlichen täglichen Verkehrswerte – differenziert je Fahrtrichtung und auf 1.000 Kfz gerundet – angeführt werden:

- <u>Analysefall</u> -	<u>Richtung Osten</u> (nach Mannheim)	<u>Richtung Westen</u> (nach Bad Dürkheim)
Westlicher Abschnitt (Anschluss zur B 37):	22.000 Kfz/24h	17.000 Kfz/24h
Mittlerer Abschnitt (östlich Heinigstraße):	20.000 Kfz/24h	16.000 Kfz/24h
Östlicher Abschnitt (Kurt-Schumacher-Brücke):	29.000 Kfz/24h	22.000 Kfz/24h

Bei der Prognoseerstellung durch die PTV Transport Consult GmbH wurden insbesondere folgende Datenquellen verwendet:

- Strukturdaten aus der "Integrierten Verkehrsnachfrageanalyse und Prognose der Verkehrsentwicklung in der Metropolregion Rhein-Neckar" (KIT) verwendet für den Binnenverkehr Ludwigshafen (BVWP Kreiskennziffer 7314)

- Bundesverkehrswegeplanung 2015 - Steigerungsfaktoren des Fahrtenaufkommens im Pkw- und Lkw-Verkehr auf Kreisebene für alle Quell-/Zielbeziehungen
- VERTEC Eckziffernprognose auf demografischer Grundlage - Verwendung zu Plausibilitätszwecken

Zunächst erfolgte eine Zuordnung der Bezirke des Modells der Stadt Ludwigshafen und des regionalen Modells (KIT-Modell). Im Weiteren wurde bei der Bearbeitung differenziert nach Güterverkehrs- und Personenverkehrsmatrix. Den fachgutachterlichen Angaben zufolge erhöht sich die Fahrtenanzahl des Personenverkehrs im Modell grundsätzlich bis zum Jahr 2030 von 1.489.619 Fahrten um 66.880 Fahrten bzw. um rund 4,5%. Die Güterverkehrsmatrix wurde pauschal auf das Prognosejahr 2030 hochgerechnet. Die Abschätzung der Faktoren erfolgt unter Verwendung der Entwicklungsfaktoren der Bundesprognose. Eine Auswertung der Transportaufkommensentwicklung im Straßengüterverkehr der Bundesprognose ergibt für den Quell- und Zielverkehr Ludwigshafen einen Anstieg um ca. 20 %. Das Transportaufkommen im Binnenverkehr der schweren Lkw nimmt in Ludwigshafen ab. Unter Berücksichtigung der leichten Lkw resultiert für den innerstädtischen Verkehr ein Faktor 3 %. Daraus resultiert ein Anwachsen der Fahrten im Güterverkehr von 143.707 Lkw pro Tag um 26.481 Fahrten (+18 %) bis zum Jahr 2030.

Generell wurden keine Veränderungen im Modal-Split aufgrund möglicher Veränderungen im ÖPNV-Angebot im Rahmen der Prognoseerstellung berücksichtigt.

Im Prognosenullfall 2030 sind die Verkehrsanlagen identisch zur heutigen Ausgangssituation mit der bestehenden Hochstraße. Die Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls im Tagesverkehr wurden an den zuvor angeführten repräsentativen Streckenabschnitten im Verlauf der Ausbaustrecke mit folgenden durchschnittlichen täglichen Verkehrswerten – differenziert je Fahrtrichtung und auf 1.000 Kfz gerundet – angesetzt:

<u>- Prognosenullfall 2030 -</u>	<u>Richtung Osten</u> (nach Mannheim)	<u>Richtung Westen</u> (nach Bad Dürkheim)
Westlicher Abschnitt (Anschluss zur B 37):	23.000 Kfz/24h	18.000 Kfz/24h
Mittlerer Abschnitt (östlich Heinigstraße):	21.000 Kfz/24h	17.000 Kfz/24h
Östlicher Abschnitt (Kurt-Schumacher-Brücke):	31.000 Kfz/24h	23.000 Kfz/24h

Im Hinblick auf die zukünftige Verkehrssituation wurde das im Rahmen der Verkehrsuntersuchung betrachtete „Worst-Case-Szenario“ der Variante 6 „Stadtstraße lang“ als maßgeblicher Prognosefall für das gegenständliche Straßenbauvorhaben herangezogen und bei der Dimensionierung der geplanten Verkehrsanlagen zugrunde gelegt. Das „Worst-Case-Szenario“ beinhaltet dabei die Annahme, dass im bezeichneten Planfall in den Verkehrsspitzenstunden zwischen den beiden Rheinbrücken aufgrund der Auslastung der B 37 an der Kapazitätsgrenze keine Verkehrsverlagerungen von der B 44 auf die B 37 erfolgen (Die Verkehrsuntersuchung erbrachte hiermit auch den indirekten Nachweis der Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems aus neuer B 44 und B 37). Die Gesamtverkehrsbelastung der B 44 für diesen Prognose-Planfall liegt bei ca. 39.100 Kfz/24h (im Westen - am Knotenpunkt mit der B 37) und ca. 52.300 Kfz/24h (im Osten - auf der Kurt-Schumacher-Brücke) bei einem Schwerverkehrsanteil

von 5,6 bis 6,7 %. Im Einzelnen lauten die betreffenden Verkehrswerte dieses Prognose-Planfalls im Prognosejahr 2030 – differenziert je Fahrtrichtung und auf 500 Kfz gerundet – wie folgt:

- <u>Prognose-Planfall 2030 (Variante 6 WCS)</u> -	<u>Richtung Osten</u> (nach Mannheim)	<u>Richtung Westen</u> (nach Bad Dürkheim)
Westlicher Abschnitt (Anschluss zur B 37):	22.000 Kfz/24h	17.000 Kfz/24h
Mittlerer Abschnitt (östlich Heinigstraße):	19.000 Kfz/24h	19.500 Kfz/24h
Östlicher Abschnitt (Kurt-Schumacher-Brücke):	28.500 Kfz/24h	22.500 Kfz/24h

6. Verkehrliche Aspekte, Ausbaustandard, nachgeordnetes Straßennetz (Querschnitt, Knotenpunkte)

Der als Stadtstraße geplante Mittelteil wird anbaufrei ausgeführt werden und die Knotenpunkte werden überwiegend plangleich ausgeführt. Die Straße wurde insoweit dem Geltungsbereich der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) zugeordnet und ist mit überregionaler Verbindungsfunktion in die Stufe II (RIN) einzustufen. Die verwendeten Querschnitte sind wegen der bestehenden Zwangspunkte ausschließlich als Sonderquerschnitte ausgestaltet. Das Vorhaben prägende Bauwerke sind zum einen die ca. 445 m lange Brücke am Bauanfang (Westbrücke) mit zwei getrennten Überbauten über die Verkehrsanlagen der Deutschen Bahn, an deren Ende der Anschluss an den ebenerdigen Streckenteil stattfindet. Zum anderen die Auf/Abfahrtsrampen zur/ von der Kurt-Schumacher-Brücke über den Rhein mit Überbrückung der Rheinuferstraße (L523).

Die Straße erhält nach der Querung der Bahnanlagen bis zur Rheinuferstraße durch die niveaugleiche, anbaufreie Straßenführung den Charakter einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße. Die Knotenpunkte sind überwiegend plangleich ausgeführt und werden mit Lichtsignalanlagen gesteuert. Der Anschluss der Stadtstraße an die Rheinbrücke hat aufgrund der querenden Verbindungen und Ampelregelungen ebenfalls nicht den Charakter eines planfreien Knotens.

Rad- und Fahrradverkehre werden überwiegend parallel zum motorisierten Verkehr geführt.

Die Verkehrscharakteristik wird sich grundlegend ändern. Trotz der Veränderung der B 44 von einer „Stadtautobahn“ hin zu einer anbaufreien Stadtstraße ist die Leistungsfähigkeit auch an den plangleichen Knotenpunkten gegeben.

Die Hochstraße Nord weist deutliche Sicherheitsdefizite auf, die für Bauwerke aus den 1970er Jahren üblich sind. Es gibt keine Einfädelbereiche, die Verflechtungsspuren sind zu kurz und verfügen über ungünstige Sichtbeziehungen. Die gesamte Hochstraße besitzt keinen Standstreifen, daraus resultiert ein höheres Unfallrisiko durch liegen gebliebene Fahrzeuge. Darüber hinaus ist die Begreifbarkeit der Wegführung der Abfahrten, vor allem am Nordkopf, schlecht. Im Übrigen sind aufgrund des schlechten Zustandes des Brückenzuges in den letzten Jahren häufig Sanierungsarbeiten notwendig, die Baustellen nach sich ziehen. Im Zuge der bauzeitlichen Verkehrsführung und von den daraus resultierenden erheblichen Stauerscheinungen erhöht sich ebenfalls das Unfallrisiko. Mit Blick auf besondere Unfallhäufigkeiten hebt sich von den ohnehin gefährlichen Einfädelbereichen die Auffahrtrampe von Ludwigshafen-Oppau Richtung Mannheim negativ hervor. Diese sehr eng trassierte Verbindungsrampe wird sehr

stark durch LKW-Verkehre frequentiert, die durch die starke Steigung und Krümmung sehr langsam auf die B44 auffahren. Hier besteht eine Gefährdung durch Auffahrunfälle. Darüber hinaus ist diese Situation regelmäßig Ausgangspunkt starker Verkehrsstörungen bis hin zu Staus. Im Jahr 2016 ereigneten sich an den beiden Auffahrten von der Rheinuferstraße Richtung Mannheim 23 Unfälle. Insgesamt lag die Zahl der Verkehrsunfälle an den Auffahrten der Hochstraße Nord im Jahr 2016 bei 41.

Insofern beinhaltet das gegenständliche Bauvorhaben wesentliche Sicherheitspotentiale für den Vorhabenraum und das berührte Verkehrsnetze. Durch die richtlinienkonforme Planung der Ausbaumaßnahme werden die Risiken stark reduziert. So werden für die Brücke über die Bahnanlagen Nothaltebuchten und im ebenerdigen Teil ein Nothaltestreifen vorgesehen. Dies wird nicht nur die Sicherheit im Pannenfall deutlich erhöhen, sondern auch die verkehrliche Leistungsfähigkeit steigern und damit indirekt die Verkehrssicherheit erhöhen. Der Neubau wird zu einer Verringerung der Wartungs- und Sanierungsarbeiten am Brückenbauwerk führen. Im ebenerdigen Teil werden die Unterhaltsarbeiten extrem reduziert. Dadurch wird die Anzahl der verkehrssicherheitskritischen Baustellen reduziert, Ausweichverkehre in das nachgeordnete Netz werden vermieden. Die Begreifbarkeit wird stark verbessert, da die Fahrbeziehungen nun intuitiv erkannt werden können. Durch den Abbruch des „Würfelbunkers“ sind die geforderten Sichtbeziehungen sichergestellt. Die gewählten Fußgänger- und Radwegführungen berücksichtigen die notwendigen Sicherheitsaspekte für diese Verkehrsteilnehmer. Somit werden durch den regelkonformen Ersatzneubau alle derzeit vorhandenen sicherheitsrelevanten Schwachpunkte beseitigt. Begleitend zur vorbereitenden Planung wurden Sicherheitsaudits durchgeführt. Anmerkungen des Sicherheitsgutachters wurden in die vorliegende Planung eingearbeitet, so dass neben der richtlinienkonformen Planung nach RAST 06 auch alle Knotenpunkte optimiert wurden und die sichere Nutzung der Stadtstraße für „schwache“ Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger gewährleistet ist.

Im Weiteren geht mit dem Bauvorhaben eine relevante Verbesserung für die vorhandene Wohnbebauung mit Blick auf die verkehrsbedingten Immissionsbeeinträchtigungen einher. Die Straßenbaumaßnahme führt zu einem deutlichen Abrücken des Verkehrsweges von der Bebauung in der Dessauer Straße. Dadurch ergeben sich erhebliche Lärmpegelsenkungen und eine deutlich reduzierte Luftschadstoffbelastung im betroffenen Straßenraum sowie der anliegenden Bebauung. Auch in anderen Bereichen entlang der Stadtstraße verbessert sich die Lärmsituation durch die aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen deutlich.

Die Vorhabenträgerin hat mit der vorliegenden Straßenbaumaßnahme ihren Verpflichtungen aus § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG entsprochen, wonach die Träger der Straßenbaulast die Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern haben.

V. Entwässerung/ Gewässerschutz

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

1. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Umweltzielen der WRRL und den Bewirtschaftungszielen 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 § 17 FStrG – zu beachten.

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

Die Vorhabenträgerin hat die Auswirkungen ihres Vorhabens auf die im Planbereich vorhandenen Oberflächengewässer und das Grundwasser hinreichend geprüft. Hierzu kann auf die Darstellungen in Kapitel 3.4 der Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan vom 01.08.2018 (Unterlage 19/1, vgl. Kapitel A Abschnitt IX. Nr. 99 des Beschlusses) sowie die Unterlage „Gewässerschutzrechtliche Bewertungen“ (Unterlage 18/3, vgl. Kapitel A Abschnitt X. Nr. 68 des Beschlusses) verwiesen werden. Dort sind für das Schutzgut Wasser die relevanten Bestandsdaten für die Ermittlung der Umweltauswirkungen

dargelegt worden. Die durch das Vorhaben betroffenen Wasserkörper (Grund- und Oberflächenwasserkörper) wurden identifiziert. Ebenso wurde auch der Zustand der Oberflächenwasserkörper und des Grundwassers ausreichend beschrieben. Dem Vorhaben liegt auch eine hinreichende Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die im Wirkungsbereich der Planung vorkommenden Oberflächengewässer und das Grundwasser zugrunde. In Kapitel 5.4 der vorgenannten Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan vom 01.08.2018 und im Erläuterungsbericht vom 01.08.2018 (siehe Kapitel 5.3.4 des Erläuterungsberichts, Unterlage 1, vgl. Kapitel A Abschnitt IX. Nr. 1 des Beschlusses) sowie in der Unterlage „Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 8 WHG für die Einleitung von Niederschlagswasser in Versickerungsmulden sowie Genehmigung nach § 62 LWG i.V.m. 60 WHG“ vom 10.03.2023 (vgl. Kapitel A Abschnitt X. Nr. 80 des Beschlusses) werden die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Wasser“ detailliert beschrieben und die danach festgestellten vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser“ im Hinblick auf die Erheblichkeit und Ausgleichbarkeit bewertet.

Ergänzend hierzu hat die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde als zuständiger Wasserfachbehörde der Vorhabenträgerin im Planfeststellungsbeschluss in Kapitel C Abschnitt IV. noch verschiedene Nebenbestimmungen auferlegt.

Unter Berücksichtigung der technischen Ausgestaltung des Bauvorhabens sowie der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen in Verbindung mit den planfestgestellten Nebenbestimmungen insbesondere zur Oberflächenentwässerung (Siehe Kapitel C Abschnitt IV. des Planfeststellungsbeschlusses) erweist sich die bei der vorliegenden Planung vorgenommene Prüfung der Projektauswirkungen auf die Umweltziele der WRRL bzw. die Bewirtschaftungsziele des WHG als sach- und fachgerecht. Nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Feststellungen der Vorhabenträgerin, welche funktionsgerecht die projektspezifische Situation in den Blick genommen haben, und hinsichtlich deren Einzelheiten auf die vorstehenden Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen werden kann, ist bei der hier festgestellten Straßenplanung ersichtlich keine vorhabenbedingte Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers oder Grundwasserkörpers zu erwarten. Angesichts der Gegebenheiten der Planung und ihrer wassertechnischen Ausgestaltung, die sich am einschlägigen technischen Regelwerk, insbesondere an den Arbeitsblättern DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser, April 2005“, DWA-M 153: Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser, August 2007“ und A 102-4 / BWK-M 3-4 Teil 4; Wasserhaushaltsbilanz für die Bewirtschaftung des Niederschlagswassers, März 2022“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. orientiert, und deren Wirkungen, die sich im Rahmen der bei vergleichbaren Straßenbauprojekten üblicherweise auftretenden Projektwirkungen bewegen, ist solches nicht erkennbar. Zugleich ist sichergestellt, dass die Planung auch den in der WRRL und im WHG beschriebenen Verbesserungsgeboten für die im Wirkraum des Vorhabens vorhandenen Oberflächengewässer und das Grundwasser nicht widerspricht. Dabei gilt es vorliegend auch zu berücksichtigen, dass es hier nicht um die Beurteilung der Auswirkung einer neu zu bauenden Straße geht, sondern

um den Ausbau einer bereits vorhandenen Straße im innerstädtischen Bereich, der hinsichtlich seiner Wirkungen mit denen einer Neubaumaßnahme im Außenbereich 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 (Siehe nachfolgend unter 2.).

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

2. Sonstige Belange des Gewässerschutzes

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

Über insgesamt 27 Versickerungsmulden (M1 bis M 24 und N1 bis N3) wird anfallendes Niederschlagswasser zur Versickerung gebracht und dem Grundwasser zugeführt. Bei den Einleitungen handelt es sich mithin um Benutzungen im Sinne von § 9 WHG, für welche dem Straßenbaulastträger im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses eine Erlaubnis nach § 8 WHG erteilt wird (vgl. Kapitel A, Abschnitt IV. des Beschlusses). Die Erlaubnis konnte von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens gemäß § 12 WHG erteilt werden, da mit dem Straßenbauvorhaben und den geplanten Einleitungen nach Maßgabe der dem Vorhabenträger erteilten Nebenbestimmungen (vgl. Kapitel C Abschnitt IV. des Beschlusses) keine schädlichen Gewässerveränderungen verbunden sind und sonstige öffentlich-rechtlichen Vorschriften der Erlaubniserteilung nicht entgegenstehen.

Die Entwässerungskonzeption des Vorhabens unterteilt sich in drei Entwässerungsabschnitte. Im Entwässerungsabschnitt 1 wird das anfallende Niederschlagswasser im Bereich der Bauwerke des sogenannten „Nordkopfes“ in die Versickerungsmulden N1, N2 sowie N3 abgeleitet, dort über die belebte Bodenzone zur Versickerung gebracht und dem Grundwasser zugeführt. Im Entwässerungsabschnitt 2 entwässern die entlang der neuen ebenerdigen Streckenführung der B 44 angelegten Rad- und Gehwege in die angrenzenden Grünflächen, welche als Versickerungsmulden ausgebildet werden (Versickerungsmulden M1 bis M24). Das anfallende Niederschlagswasser der Rad- und Gehwegflächen wird hier ebenfalls zur Versickerung gebracht und dem Grundwasser zugeführt. Schließlich wird unter dem Entwässerungsabschnitt 3 das restliche Planungsgebiet subsumiert, in welchem das anfallende Niederschlagswasser über Straßenabläufe und Entwässerungsleitungen gesammelt, abgeführt und in die bestehende Kanalisation der Stadt Ludwigshafen eingeleitet wird. Mithin wird aufgrund dieser neuen Entwässerungskonzeption das anfallende Niederschlagswasser zum Großteil durch

Verdunstung und Versickerung in das Grundwasser im Planungsgebiet bewirtschaftet. Aufgrund des Einbringens von Niederschlagswasser in den Grundwasserkörper und eine Verringerung des Abflusses in die Kanalisation verbessert sich der Ist-Zustand der Niederschlagswasserbewirtschaftung im Zuge des Vorhabens und im Sinne von § 28 Abs. 1 LWG kann von einem Ausgleich der Wasserführung innerhalb des Plangebiets ausgegangen werden.

Mit der dezentralen Einleitung von unvermischtem Niederschlagswasser aus den Verkehrsflächen des Projektgebietes in Versickerungsmulden sowie dem vorbeschriebenen Ausgleich der Wasserführung, wird den Grundsätzen der Abwasserbeseitigung nach § 55 Abs. 2 WHG Rechnung getragen.

Im Übrigen hat das Straßenbauvorhaben keine Maßnahmen zum Gegenstand, die den Tatbestand eines Gewässerausbaus im Sinne von § 67 Abs. 2 WHG erfüllen. Ebenso wird aufgrund des Vorhabens keine gesonderte Regelung hinsichtlich der Errichtung oder wesentlichen Änderung von Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern im Sinne von § 36 WHG i.V.m. § 31 LWG für notwendig erachtet. Weiter sind mit dem Vorhaben keine unmittelbaren Berührungspunkte von Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG), Heilquellenschutzgebieten (§ 53 WHG) und Überschwemmungsgebieten (§ 76 WHG) verbunden.

Die Obere Wasserbehörde hat zu dem Vorhaben ihr Einverständnis erklärt und somit nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde im Sinne von § 19 WHG ihr Einvernehmen zu dem Straßenbauvorhaben erteilt.

VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)

1. Erläuterungen zur Lärmsituation

Zu den im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigenden Belangen gehört auch die Lärmsituation. Die hierzu vorgenommene Prüfung nach Maßgabe der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen führt im vorliegenden Fall zu der Feststellung, dass das mit diesem Beschluss festgestellte Vorhaben mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar ist. Hierbei wurden sowohl die grundsätzliche Linienführung der Straße als auch die durch den Lärmschutz aufgeworfenen Probleme berücksichtigt. Die Gestaltung des Vorhabens im Einzelnen sowie die in den Planunterlagen enthaltenen und im Auflagenteil dieses Beschlusses angeordneten Maßnahmen stellen sicher, dass keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz. 2 VwVfG i.V.m. §§ 41 ff. BImSchG ohne Ausgleich verbleiben.

1.1. Rechtsgrundlagen und Berechnungsgrundlagen zum Verkehrslärm

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt nach den gesetzlichen Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Weiterhin ist entsprechend

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

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

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

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

Weiterhin hat der Ordnungsgeber in § 3 und der dortigen Anlage 1 der 16. BImSchV auch das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel nach Maßgabe der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS 90, Kapitel 4.0 (VkBl. 1990, Nr. 7 vom 14. April 1990 unter lfd. Nr. 79) verbindlich vorgeschrieben. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die hier zu treffende Entscheidung herangezogen werden, sind nach dieser

Berechnungsmethode ermittelt worden. Maßgebend für die von dem Vorhaben zu erwartenden Lärmbelastungen ist u.a., welche Verkehrsmengen die B 44, die L 523/ Rheinuferstraße, die angepassten Stadtstraßen sowie die verlegten Stadtbahnlinien 6 und 7/8 künftig aufweisen werden.

1.2. Verkehrslärsituation der direkt betroffenen Siedlungsbereiche

Das Vorhaben wurde bei der Bewertung nach den Vorgaben der §§ 41 ff BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV im immissionsschutzrechtlichen Sinne als „Neubaumaßnahme“ beurteilt, da die bestehende Trasse der B 44 auf einer längeren Strecke verlassen bzw. in erheblichem Ausmaß verlegt wird. Somit ist nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV der Anwendungsbereich der 16. BImSchV unmittelbar eröffnet und die Vorhabenträgerin hat nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sicherzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche aufgrund des Bauvorhabens nicht überschritten werden.

Zur Ermittlung der relevanten, vorhabenbedingten Auswirkungen durch Verkehrslärm hat die Vorhabenträgerin eine Schalltechnische Untersuchung durchgeführt (siehe Kapitel A, Abschnitt X. Nr. 98 des Beschlusses). Insoweit wurden aufgrund der im Zuge des Verfahrens erfolgten Planänderungen im Rahmen der Deckblattplanung „Stadtstraße“ von der Vorhabenträgerin auch die veränderten Immissionsauswirkungen betrachtet und die schalltechnische Untersuchung auf der Grundlage der geänderten örtlichen Gegebenheiten aktualisiert (siehe Kapitel A, Abschnitt IX. Nr. 97 des Beschlusses).

Die Zuordnung der Gebietskategorie der betrachteten Immissionsorte erfolgte in den schalltechnischen Untersuchungen anhand der Angaben zur Art der baulichen Nutzung der Siedlungsflächen aus rechtskräftigen Bebauungsplänen, dem Flächennutzungsplan sowie nach der tatsächlich vorhandenen Nutzung bei einer Ortsbegehung in Absprache mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Ludwigshafen.

Die Vorgaben der §§ 41 ff BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV und der Rechtsprechung des BVerwG zum gestuften Optimierungsgebot Lärm - insbesondere des Vorrangs des aktiven Lärmschutzes vor dem passiven Lärmschutz und des grundsätzlich zu erzielenden aktiven Vollschutzes als maßgebliches Schutzniveau - wurden von der Vorhabenträgerin im Zuge der Vorhabenplanung berücksichtigt. Bei den Entwurfsplanungen des Vorhabens (seinerzeit noch ausgehend von einer Aufrechterhaltung der Nutzung des Rathaus-Hochhauses und eines Teils des Rathaus-Center) wurde die Möglichkeit der Vornahme von aktiven Lärmschutzmaßnahmen zur Gewährleistung eines Vollschutzes betrachtet. Hierbei mussten allerdings das Rathaus-Hochhaus sowie einige andere Hochhäuser ausgenommen werden, da diese Gebäude aus städtebaulichen Gründen nicht vollständig aktiv geschützt werden können. Im Bereich des ebenerdigen Streckenabschnitts wurden bei dieser Vollschutzbetrachtung Schallschutzwände am Rand der geplanten Gehwege positioniert. Da die Gehwegshinterkante jedoch rund 19 m vom Fahrbahnrand entfernt liegt, müssten die Schallschutzwände für die angestrebte Schutzwirkung eine Höhe von bis zu 10 m haben. Dabei wären diese Wandhöhen teilweise nur zum Schutz einiger weniger Gebäude in den obersten Geschossen erforderlich.

Im Rahmen der Abwägung erwies sich dieser Vollschutz für die Vorhabenträgerin mithin aus wirtschaftlichen Aspekten gegenüber der erzielbaren Schutzwirkung bereits als unverhältnismäßig. Darüber hinaus fügte sich der Vollschutz nicht in das Stadtbild ein und wäre insofern nicht verträglich mit einer ebenerdigen städtischen Hauptverkehrsstraße. Aus diesen Gründen wurde der Vollschutz von der Vorhabenträgerin bei der Erstellung der Planunterlagen des Planfeststellungsentwurfs nicht mehr detailliert ausgearbeitet, im Zuge dessen aber ein optimiertes Schallschutzkonzept für die schutzwürdige vorhandene Bebauung im Vorhabenbereich entwickelt.

Im Rahmen der Ausarbeitung des Schallschutzkonzeptes wurden die zukünftigen Geräuscheinwirkungen durch Verkehrslärm auf den vorhabenbedingt veränderten Verkehrsanlagen an allen schutzwürdigen Nutzungen im relevanten Wirkungsbereich des Vorhabens untersucht. Die Prüfung möglicher aktiver Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt dabei auch eine Reihe konkurrierender städtebaulicher Aspekte. Für die Stadtstraße sind im Bereich des ebenerdigen Ausbaus mehrere Anbindungen an das innerstädtische Straßennetz geplant. An der Stadtstraße selbst ist der Anbau von Gebäuden vorgesehen, so dass aktive Schallschutzmaßnahmen in diesem Bereich städtebaulich nicht vertretbar sind. Weiter hat die vorhandene Bebauung im Bereich Dessauer Straße die Funktion einer Schallschutzbebauung, an welcher sich nur wenige Räume mit schutzbedürftigen Nutzungen in Richtung des Bauvorhabens orientieren. Im Rahmen der schalltechnischen Ermittlungen wurde ebenso festgestellt, dass für den Bereich Denisstraße und Prinzregentenstraße mittels Schallschutzwänden keine wirksamen Pegelminderungen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte erzielt werden können. Im Ergebnis der Abwägung der aktiven Schallschutzmaßnahmen bei der Ausarbeitung des Schallschutzkonzeptes ist insbesondere zum aktiven Lärmschutz der hinter dem Eisenbahngelände befindlichen Bebauung im Bereich Deutsche Straße/ Freiastraße/ Sieglindenstraße die Errichtung einer Lärmschutzwand mit bis zu 2 m Höhe einseitig auf dem Querungsbauwerk über die Eisenbahnanlagen - sog. Westbrücke - geplant (Nordseite, Wand-Abschnitt 1 von ca. Bau-km 0+235 bis 0+315 mit 1 m Höhe, Wand-Abschnitt 2 von ca. Bau-km 0+315 bis 0+510 mit 2 m Höhe und Wandabschnitt 3 von ca. Bau-km 0+510 bis 0+940 mit 1 m Höhe). Durch diese aktive Lärmschutzmaßnahme können die Immissionsgrenzwerte an der Bebauung im Bereich Deutsche Straße/ Freiastraße/ Sieglindenstraße eingehalten werden. Im Übrigen sieht das Schallschutzkonzept passive Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden selbst vor.

Diese Entscheidung und die hierauf beruhenden Feststellungen des Vorhabenträgers erweisen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als sachgerecht und rechtsfehlerfrei. Auch im Hinblick auf die im Planfeststellungsverfahren vorgebrachten Einwendungen hinsichtlich der Behandlung der Lärmbetroffenheiten wird das festgestellte Lärmschutzkonzept für beanstandungsfrei erachtet.

Der konkrete Umfang der Lärmauswirkungen des Bauvorhabens i.S.d. 16. BImSchV und der Lärmschutzansprüche, welche unter Berücksichtigung des Schallschutzkonzeptes im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung im Einzelnen verbleiben, gehen aus der planfestgestellten Schalltechnischen Untersuchung einschließlich Einzelpunkt Betrachtung des Bauvorhabens

hervor, auf welche insofern Bezug genommen wird (vgl. Kapitel A. Abschnitt IX. Nr. 97 des Beschlusses). Hier können die einzelnen Wohneinheiten entnommen werden, an welchen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben voraussichtlich ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen nach § 42 BImSchG besteht.

Im Zuge der Schalltechnischen Untersuchung wurden maximale Beurteilungspegel im Nahbereich der neuen Straßentrasse von bis zu 73 dB(A) am Tag und 63 dB(A) in der Nacht ermittelt. Die höchsten Grenzwertüberschreitungen betragen bis zu 13 dB(A) am Tag und bis zu 13 dB(A) in der Nacht. Insgesamt verbleibt unter Berücksichtigung des Schallschutzkonzeptes gemäß der Schalltechnischen Untersuchung an 153 Gebäuden ein Anspruch auf passiven Lärmschutz nach § 42 BImSchG.

1.3. Lärmsituation während der Bauzeit (aufgrund der Baudurchführung)

Baustellen sind nach § 22 BImSchG grundsätzlich so einzurichten und zu betreiben, dass von ihnen keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Vorhabenträgerin hat daher im Wege einer gesonderten Schalltechnischen Untersuchung anhand der Vorgaben der betreffenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm) beurteilen lassen, ob bei dem Betrieb der Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche entstehen. Dabei wurde im Sinne einer Bewertung zugunsten der Lärmbetroffenen auf eine grundsätzlich zulässige schutzniveaumindernde Anrechnung der in diesem Bereich bestehenden Lärmvorbelastung (durch Verkehrslärm) mittels Anhebung des jeweiligen Immissionsrichtwertes verzichtet.

Im Ergebnis ergab die Beurteilung, dass aufgrund der vom Baubetrieb hervorgerufenen Geräuschimmissionen im Nahbereich der Baustelle Baulärmeinwirkungen auf schutzwürdige Nutzungen auftreten können, welche die betreffenden Immissionsrichtwerte überschreiten. Die Einhaltung dieser Immissionsrichtwerte ist aufgrund der Lage, Ausdehnung und Art der Baumaßnahmen - insbesondere die Abbrucharbeiten an der bestehenden und in der Lage unveränderlichen Hochstraße - mit verhältnismäßigem Aufwand nicht zu erreichen. Daher hat die Vorhabenträgerin gemäß Nr. 4.1 der AVV Baulärm Maßnahmen zur Minderung des Baulärms zu ergreifen, welche ihr durch den Planfeststellungsbeschluss entsprechend verbindlich auferlegt werden. Mit Blick auf grundsätzliche mögliche Minderungsmaßnahmen bei Baulärmauswirkungen ist anzumerken, dass die Errichtung von Schallschutzwänden und Schallschirmen auf Grund der sich stetig verändernden Lage und Ausdehnung der Baumaßnahme seitens des Fachgutachter für nicht mit verhältnismäßigem Aufwand realisierbar und zielführend erachtet wurde. Der Vorhabenträgerin wurden schließlich sowohl technische als auch organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Baulärm aufgegeben. Diese Maßnahmen umfassen die Baudurchführung mittels lärmarmen Bauverfahren und Baumaschinen, die Beschränkung der Betriebszeiten und ausführliche Informationsmaßnahmen für den vom Baulärm betroffenen Personenkreis (über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen) zur Ermöglichung persönlicher Ablaufplanungen für den Tagesverlauf. Insoweit wird ergänzend auf die Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt

IX. des Beschlusses Bezug genommen. Im Übrigen ist zu beachten, dass die errechneten Überschreitungen in den lärmintensivsten Bauphasen an unterschiedlichen Bereichen auftreten und nicht durchgehend während der gesamten Bauzeit zu erwarten sind. Strengere Beschränkungen der Baudurchführung, welche in der Folge eine Verlängerung der Bauzeit zur Folge hätten, oder weitere Schutzvorkehrungen werden mit dem Vorhaben bzw. den Anforderungen an die Vorhabenumsetzung für unvereinbar oder untunlich zum angestrebten Schutzzweck erachtet.

Die eingangs angeführte schalltechnische Untersuchung wurde zwar noch auf Grundlage der Trassenführung der neuen ebenerdigen Stadtstraße gemäß der Ausgangsplanung im Jahr 2018 bei der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erstellt. Diese Untersuchungsergebnisse lassen sich im Wesentlichen aber auf die geänderte Trassenführung der B44 nach der Deckblattplanung „Stadtstraße“ anwenden, da sich lagemäßig gerade im Hinblick auf die besonders baulärmrelevanten Abbrucharbeiten an der in der Lage unveränderlichen bestehenden Hochstraße keine Veränderungen im Zuge der Planänderungen ergeben haben.

Mit den in diesem Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen wird gewährleistet, dass bei der Umsetzung des gegenständlichen Bauvorhabens während der Bauzeit keine unzumutbaren Lärmimmissionen auftreten.

1.4. Summenpegel/ Summationslärm/ Gesamtlärmbetrachtung

Bei der zuvor beschriebenen Berechnung der Beurteilungspegel im Rahmen der 16. BImSchV sind diese grundsätzlich nicht als Summenpegel unter der Einbeziehung von Lärmvorbelastungen anderer Verkehrswege zu ermitteln. D.h. es ist nur auf die Schallimmissionen aus dem Verkehrslärm der neu gebauten oder wesentlich geänderten Verkehrswege abzustellen.

Vorliegend wurde von der Vorhabenträgerin neben der Prüfung der zuvor bereits dargelegten zwingend zu beachtenden Vorgaben zum Verkehrslärmschutz nach den §§ 41 ff. BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV zusätzlich auch eine Gesamtlärmbetrachtung zu dem Bauvorhaben durchgeführt, welche die summierten Lärmeinwirkungen auf schutzwürdige Nutzungen aus dem Verkehrslärm sämtlicher Verkehrsträger im Projektgebiet beurteilt (neben der Straße somit auch aus dem Schienenverkehr aller Stadtbahnlinien und Eisenbahnstrecken). Die Bewertung erfolgte dabei mittels Vergleich der Geräuscheinwirkungen im Prognose-Nullfall (also die zukünftige Lärmsituation für den vorhandenen baulichen Bestand - ohne die geplanten baulichen Änderungen der Verkehrswege) mit dem Prognose-Planfall (dem zukünftigen Zustand nach Umsetzung des geplanten Bauvorhabens).

Beurteilungsmaßstab für die im Zuge dieser Gesamtlärmbetrachtung ermittelten summierten Verkehrslärmeinwirkungen auf schutzwürdige Nutzungen ist dabei die Frage, ob mit dem Vorhaben eine Erhöhung der Verkehrslärmbeeinträchtigungen zu einer Gesamtbelastung verbunden ist, welche ggfs. eine Gesundheitsgefährdung im Sinne einer Grundrechtsverletzung darstellen könnte. Ab welcher Höhe der Gesamtlärm den Grad einer Grundrechtsverletzung erreicht, ist gesetzlich nicht geregelt. Seitens des Bundesverwaltungsgerichtes wird

allerdings die Schwelle für eine Gesundheitsgefährdung oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums bei Orientierungswerten von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht angehalten.

Im Ergebnis der durchgeführten Gesamtlärbetrachtung wurde festgestellt, dass in weiten Teilen der Umgebung die vorhabenbedingten Veränderungen der Gesamtlärsituation als „unbedenklich“ einzustufen sind, weil eine Entlastung erfolgt, oder die Zusatzbelastung nur als geringfügig zu bewerten ist und die Geräuscheinwirkungen im Prognose-Planfall die Schwelle der Gesundheitsgefährdung nicht erreichen. Nur an wenigen Immissionsorten wurden Pegeländerungen ermittelt, welche die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten können. Dem überwiegenden Anteil dieser Immissionsorte steht bereits ein Anspruch auf passiven Lärmschutz auf Grund der Beurteilung der Geräuschsituation zum Straßenverkehrslärm nach Maßgabe der 16. BImSchV im Rahmen der Lärmvorsorge zu. Den vereinzelten Immissionsorten, wo dies nicht der Fall ist, wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss vorsorglich ergänzend ein Anspruch auf passiven Lärmschutz gewährt (vgl. in Kapitel C Abschnitt VIII. dieses Beschlusses). Denn für den schutzbedürftigen nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Personen in baulichen Anlagen, deren Umfassungsbauteile die Maßgaben für passiven Lärmschutz entsprechend der 24. BImSchV erfüllen, lässt sich eine grundrechtlich geschützte Gesundheitsgefährdung ausschließen.

Hinsichtlich der Einzelheiten der erfolgten Gesamtlärbetrachtung wird auf die als Anlage dieses Planfeststellungsbeschlusses festgestellte Unterlagen verwiesen (vgl. Kapitel A. Abschnitt IX. Nr. 98 des Beschlusses).

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird mithin insgesamt festgestellt, dass im Ergebnis infolge des planfestgestellten Bauvorhabens und der auferlegten Schutzvorkehrungen dieses Beschlusses auch unter der Berücksichtigung der Vorbelastung durch andere Verkehrslärmquellen keine Lärmauswirkungen zu erwarten sind, mit welchen eine Grundrechtsverletzung in Form der Gesundheitsgefährdung einhergeht.

1.5. Gesamtabwägung zum Bereich Lärmschutz

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen sowie nach erfolgter Prüfung und Abwägung seitens der Planfeststellungsbehörde kommt der Vorhabenträger mit der mit diesem Beschluss planfestgestellten Lärmschutzkonzeption seiner vorrangigen gesetzlichen Verpflichtung zur Vornahme aktiver Lärmschutzmaßnahmen ausreichend nach. Der Vorhabenträger hat nach Maßgabe der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Planunterlagen die ihm auferlegten aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.

Soweit unter Berücksichtigung der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen an Immissionsorten weiterhin Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte verbleiben und ein gesetzlicher Lärmschutzanspruch besteht, stehen die Kosten weitergehender aktiver Schutzmaßnahmen hierfür im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck oder diesen stehen anderweitige öffentliche Belange entgegen, die sich in der Abwägung als vorrangig erweisen. Den Eigentümern der betroffenen Wohneinheiten

wird nach Maßgabe der Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses dem Grunde nach passiver Lärmschutz nach § 42 BImSchG gewährt.

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

2. Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen

2.1. Rechtsgrundlagen und Bewertung der Luftschadstoffbelastung

Nach § 50 BImSchG sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit als möglich zu vermeiden. Dies gilt nicht nur für Belastungen durch Verkehrslärm, sondern auch für Belastungen durch straßenverkehrsbedingte Luftschadstoffe. Diesbezüglich sind, basierend auf der Umsetzung EU-rechtlicher Vorschriften, mit der 39. BImSchV Grenz- und Leitwerte zum Schutz insbesondere der menschlichen Gesundheit und der Umwelt festgesetzt worden. Die Frist der Umsetzung der „Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa“ (RL 2008/50/EG) ist am 11.06.2010 ausgelaufen. Die Vorgaben der Richtlinien sind in der 39. BImSchV in nationales Recht umgesetzt worden; die 39. BImSchV ist am 06.08.2010 in Kraft getreten und findet somit auch auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren Anwendung. In der Richtlinie und darauf aufbauend der 39. BImSchV wird ein Grenzwert für Feinstaubpartikel $PM_{2,5}$ festgelegt, der seit dem 01.01.2015 einzuhalten ist.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der B 44 durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen wurden die zu erwartenden Schadstoffbelastungen unter Zugrundelegung der aktuellen Rechtsentwicklungen im Rahmen einer Schadstoffuntersuchung überprüft. Die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation wurden insoweit bereits für die ursprüngliche Ausbauplanung begutachtet und seitens der Vorhabenträgerin aufgrund der im Zuge des Verfahrens erfolgten Planänderungen im Rahmen der Deckblattplanung „Stadtstraße“ sodann für die geänderte Ausbauplanung eine erneute Untersuchung vornehmen lassen. Für die immissionsschutzrechtliche Bewertung des Vorhabens bei der Zulassung ist insoweit die aktualisierte Luftschadstoffuntersuchung aus dem Jahr 2021 maßgeblich (siehe Kapitel A, Abschnitt X. Nr. 65 des Beschlusses).

Demnach wurden die Auswirkungen des Vorhabens im Prognosejahr 2030 (Prognosehorizont) unter Anwendung des Berechnungsmodells PROKAS zunächst für den Referenzzustand (Prognosenufall – vorhandener Baubestand ohne Bauvorhaben) und anschließend für den Planfall (Zustand nach Umsetzung des geplanten Vorhabens) ermittelt. Gegenstand der Untersuchung sind die Leitkomponenten Stickstoffdioxid (NO_2) sowie die Feinstaub-Partike-

Immissionsen PM₁₀ und PM_{2,5}. Die Grenzwerte der weiteren Luftschadstoffe nach der 39. BImSchV sind bei der Bewertung straßenverkehrsbedingter Schadstoffbeiträge gegenüber den v.g. untersuchten Schadstoffleitkomponenten von untergeordneter Bedeutung. Weiter stellt laut dem Fachgutachter für das gegenständliche innerörtliche Bauvorhaben das angewandte Berechnungsmodell PROKAS gegenüber den aktuell üblicherweise bei Straßenbauvorhaben zur Anwendung kommenden RLuS 2012 das geeignetere Berechnungsverfahren dar. Bei der Luftschadstoffuntersuchung wurden die vom Umweltbundesamt veröffentlichten Emissionsfaktoren gemäß dem „Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ (HBEFA) in der Version 4.1 angehalten. Im Einzelnen wird das geplante Vorhaben hinsichtlich der untersuchten Luftschadstoffe, wie folgt, beurteilt:

Stickstoffdioxid-Immissionen (NO₂):

Im Prognosenullfall 2030 wird der NO₂-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ im Bereich der vorhandenen Bebauung durchgehend nicht erreicht. Im Vergleich hierzu ergeben sich im Planfall 2030 leichte Erhöhung der Belastungswerte. Dabei wird die geplante ebenerdige B 44 gleichzeitig mit zukünftig angestrebter dichter Randbebauung in die Untersuchung eingestellt. Entlang der B 44 an der geplanten dichten Bebauung ergab die Berechnung NO₂-Konzentrationen im Jahresmittel von 36 µg/m³ bis 38 µg/m³. Am neuen Anschluss der Heinigstraße werden an der geplanten Bebauung ebenfalls bis 38 µg/m³ ermittelt. Im weiteren Verlauf der Heinigstraße werden vergleichbar zum Prognosenullfall an der Bebauung bis 36 µg/m³ prognostiziert. An der zur geplanten B 44 im Mündungsbereich der Bürgermeister-Grünzweig-Straße nächstgelegenen bestehenden Bebauung werden NO₂-Immissionen bis 34 µg/m³ berechnet. Im Bereich der Anschlussstelle B 44/Rheinuferstraße werden an der bestehenden Bebauung und südöstlich davon an der Randbebauung der Rheinuferstraße bis 34 µg/m³ prognostiziert. Insgesamt wird somit der NO₂-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ im Planfall nicht erreicht oder überschritten. Weiter ist den Angaben im Fachgutachten folgend, eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes (Stundenmittelwert von 200 µg/m³ bei 18 zugelassenen Überschreitungen pro Jahr) bei Jahresmittelwerten von unter 40 µg/m³ nicht zu erwarten.

Feinstaub-Immissionen (PM₁₀):

Für die Feinstaub-Immissionen (PM₁₀) sind in der 39. BImSchV als Grenzwerte ein Jahresmittelwert von 40 µg/m³ und ein Kurzzeitwert mit einem Tagesmittelwert von 50 µg/m³ bei maximal 35 zulässigen Überschreitungen in einem Jahr festgelegt. Laut den Angaben im Fachgutachten zeigen ausgewertete Messdaten, dass der Kurzzeitwert grundsätzlich die strengere Größe darstellt. Daneben könne allerdings eine sachgerechte immissionsschutzrechtliche Bewertung der PM₁₀-Immissionen allein durch Ermittlung eines PM₁₀-Jahresmittelwert erfolgen. Die Einhaltung beider Grenzwerte ist sichergestellt, soweit ein Schwellenwert von 29 µg/m³ im Jahresmittel nicht überschritten wird.

Für den Prognosenullfall 2030 wird der PM₁₀-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ an der bestehenden Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht oder überschritten. Im Vergleich zum Referenzzustand ergaben sich für den Planfall 2030 leichte Erhöhungen. Für eine geplante dichte und hohe Randbebauung des ebenerdig geplanten Streckenabschnittes der B 44 von südlich der Anschlussstelle B 44/Rheinuferstraße bis südlich der Einmündung der Hei-

nigstraße wurden PM_{10} -Immissionen im Jahresmittel zwischen $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ errechnet. An der Randbebauung der Heinigstraße im Bereich der geplanten Anschlussstelle der B 44 werden PM_{10} -Jahresmittelwerte bis $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$, weiter im Süden an der nächstgelegenen Bebauung bis $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und vereinzelt auch bis $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt. An der Bürgermeister-Grünzweig-Straße werden PM_{10} -Immissionen bis $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und an der Einmündung B44/ Bürgermeister-Grünzweig-Straße bis $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ errechnet. Im Bereich der Anschlussstelle B 44/Rheinuferstraße werden an der nächstgelegenen Bebauung bis $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und südöstlich davon an der Randbebauung der Rheinuferstraße bis $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert. An der nächstgelegenen Bebauung der Bruchwiesenstraße werden PM_{10} -Immissionen bis $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert. Der PM_{10} -Jahresmittelgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird im Planfall 2030 an der bestehenden Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht oder überschritten. Aufgrund der Einhaltung des Schwellenwertes von $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel kann weiter abgeleitet werden, dass auch der strengere PM_{10} -Kurzzeitgrenzwert von 35 Tagen größer $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ entsprechend der 39. BImSchV an umliegender sensibler Nutzung nicht überschritten wird.

Ergebnisse Feinstaub-Immissionen ($PM_{2.5}$)

Im Prognosenullfall 2030 wird an den beurteilungsrelevanten Gebäuden der $PM_{2.5}$ -Jahresmittelgrenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich nicht erreicht oder überschritten. Im Vergleich zum errechneten Referenzzustand wurden für den Planfall 2030 nur geringe Erhöhungen ermittelt. Die Berechnung ergab für den Planfall an den beurteilungsrelevanten bestehenden und geplanten Gebäuden entlang der B 44 $PM_{2.5}$ -Immissionen im Jahresmittel bis $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$. An den nächstgelegenen Gebäuden der Anschlussstelle B 44/Rheinuferstraße werden $PM_{2.5}$ -Belastungen bis $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ errechnet. An den nächstgelegenen, geplanten Gebäuden der Heinigstraße werden bis $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt. Der $PM_{2.5}$ -Jahresmittelgrenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird im Planfall 2030 im Untersuchungsgebiet deutlich nicht erreicht oder überschritten; selbst der schärfere Richtgrenzwert von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird nicht erreicht.

Zusammenfassend kommt das Luftschadstoffgutachten zu dem Ergebnis, dass im Prognosenullfall und im Prognose-Planfall im Jahr 2030 an den der Trasse nächstgelegenen Bebauung keine Grenzwertüberschreitungen der Luftschadstoffkomponenten NO_2 , PM_{10} und $PM_{2.5}$ zu erwarten sind.

Nach Bewertung der Planfeststellungsbehörde wird fachgutachterlich plausibel dargelegt, dass in allen beurteilungsrelevanten Bereichen straßennaher Wohnbebauung die nach der 39. BImSchV geltenden Grenzwerte nach dem Ausbau der B 44 durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen eingehalten werden; dem Straßenbaulastträger mussten insoweit keine speziellen Schutzmaßnahmen aufgegeben werden.

Schließlich wurden von der Planfeststellungsbehörde auch die unterhalb der Grenzwerte liegenden Schadstoffbelastungen berücksichtigt. Diese konnten im Rahmen der Abwägung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte jedoch nicht dazu führen, dem Straßenbaulastträger Maßnahmen aufzuerlegen oder vollständig von der Planung Abstand zu nehmen. Selbst wenn man aber an dieser Einschätzung Zweifel hegen müsste, würde dies gleichwohl keinen durchschlagenden Planungsfehler nach sich ziehen können. Vielmehr hätte die Planfeststellungsbehörde in diesem Falle berechtigterweise davon ausgehen können und dürfen, dass gemäß

der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Einhaltung der Grenzwerte außerhalb der Planfeststellung mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung nach § 47 BImSchG durch die zuständigen Immissionsschutzbehörden ggfs. sichergestellt werden könnte. Anhaltspunkte dafür, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV im Bereich vorhandener Bebauung auf diese Weise nicht eingehalten werden könnten, sind nicht ersichtlich.

VII. Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes

Bei dem Ausbau der B 44 durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen 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 Gesetzes 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.

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).

a. 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 ein Projekt wie der Ausbau B 44 durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen nicht ohne Eingriff in Natur und Landschaft verwirklicht werden kann.

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

Soweit hiernach mit dem Vorhaben unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden sind, hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der hier festgestellten Planung für diese Eingriffe nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben umfassende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen und die ergänzenden Regelungen dieses Beschlusses (vgl. vorstehend in Kapitel C Abschnitt II. dieses Beschlusses) werden die Eingriffe vollständig kompensiert. Detaillierte Ausführungen zu den vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können insbesondere den Erläuterungsberichten zur Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan sowie der ergänzenden naturfachlichen Erläuterung zum Deckblatt Westbrücke (vgl. Kapitel A Abschnitt IX. Nrn. 99 bis 101 dieses Beschlusses) entnommen werden. Alle

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

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.

b. 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.

2. Besonders geschützte Landschaftsteile / geschützte Biotope

Die Planung hat auch die rechtlichen Vorgaben für Eingriffe in besonders geschützte Landschaftsteile zu berücksichtigen. Das Projektgebiet liegt jedoch nicht innerhalb oder im Nahbereich zu einem Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Naturpark oder Nationalpark.

Auch geschützte Landschaftsbestandteile und offiziell verzeichnete nach § 30 Abs. 2 BNatSchG oder § 15 Abs. 1 LNatSchG geschützte Biotope kommen nicht vor.

Im Vorhabenbereich findet sich ausschließlich eine Platane am Ludwigsplatz, welche als Naturdenkmal im Wege einer Rechtsverordnung besonders geschützt ist (Verordnung zur Sicherung von Naturdenkmälern in der Stadt Ludwigshafen am Rhein vom 26.10.1970). Die geschützte Platane ist Gegenstand des planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzeptes in Gestalt der Vermeidungsmaßnahmen V2 (Schutz von Einzelbäumen) und V12 (Sicherung von kulturhistorischen und stadtbildprägenden Elementen). Im Zuge der Ausführung des Bauvorhabens hat die Vorhabenträgerin die Platane daher mittels der besonderer Schutzvorkehrungen vor Beschädigungen zu sichern.

Im Hinblick auf die Verbote nach § 3 der vorgenannten Rechtsverordnung vom 26.10.1970 zum Ausschluss nachteiliger Auswirkungen auf das Naturdenkmal wird vorsorglich für das gegenständliche Bauvorhaben nach § 7 Abs. 1 der Rechtsverordnung im Wege der Konzentrationswirkung mit diesem Beschluss eine Befreiung erteilt. Die Interessen der Allgemeinheit an der Durchführung des Bauvorhabens erfordern in diesem Sinne als „Gründe des allgemeinen Wohls“ eine solche Befreiung (vgl. in Kapitel A Abschnitt VI. des Beschlusses).

Seitens der beteiligten Naturschutzbehörden wurde in Bezug auf die vorhabenbedingten Berührungspunkte mit dem geschützten Naturdenkmal im Verfahren keine Bedenken oder ergänzende Maßgaben geäußert.

3. Artenschutz

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

a. 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 Vorhabenträger hat die möglichen Auswirkungen auf die besonders geschützten Arten unter Beachtung der vorangeführten artenschutzrechtlichen Vorgaben untersuchen lassen und einen Fachbeitrag Artenschutz gemäß §§ 44, 45 BNatSchG erstellt. Im Zuge der erfolgten Deckblattplanung „Stadtstraße“ wurden unter Einbeziehung der infolge dieser Planänderungen veränderten Auswirkungen des Gesamtvorhabens auf die besonders geschützten Arten nochmals untersucht. Insofern wurde der Fachbeitrag Artenschutz gemäß §§ 44, 45 BNatSchG aktualisiert (vgl. Kapitel A Abschnitt X. Nr. 74 bis 77 des Beschlusses) und war Bestandteil der im Jahr 2022 offengelegten Planunterlagen.

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

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

Zunächst wurde im Zuge der Artenschutzprüfung eine Relevanzprüfung vorangestellt, um diejenigen Arten herauszufiltern, für welche mit hinreichender Sicherheit projektbedingte Berührungspunkte mit artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen vorab bereits ausgeschlossen werden können. Insoweit wurde ermittelt, dass relevante Vorkommen von Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL im Wirkraum nicht zu verzeichnen sind. Die weitere artenschutzrechtliche Prüfung für die ermittelten, relevanten Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL kommt zu dem Ergebnis, dass keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. In die Artenschutzprüfung wurden die artenschutzspezifischen Vermeidungsmaßnahmen V1 Rodung (Durchführungszeitraum), V2 Kontrolle Quartierbäume, V3 Abriss Bauwerke (Durchführungszeitraum, Kontrolle auf Besatz durch vorherige Begehung/ bioakustisches Monitoring und ggfs. Verschluss), V4 Oberflächennahe Baufeldfreimachung (Durchführungszeitraum), V5 Bodenarbeiten (Durchführungszeitraum), V6 Vergrämung (Begehung, Absammeln und Umsiedeln sowie Verhinderung von Rückwanderungen in das Baufeld), V7 Baufeldfreihaltung (Vegetation), V8 Ökologische Fachbauleitung und die artenschutzspezifischen vorge-

zogenen Ausgleichsmaßnahmen A1_{CEF} Gebäudebrüter (Installation von Nisthilfen), A2_{CEF} Gehölzbrüter (Installation von Nisthilfen), A3_{CEF} Gebäude Ersatzquartiere (Installation von Ersatzquartieren), A4_{CEF} Gehölz Ersatzquartiere (Installation von Ersatzquartieren) sowie A5_{CEF} Verlagerungsraum (Ersatzhabitate/-flächen) mit eingestellt, welche bestimmungsgemäß für verschiedene Tierarten die Erfüllung der vorangeführten Verbotstatbestände von vorneherein vermeiden. Alle Maßnahmen sind Bestandteil der mit diesem Beschluss planfestgestellten Ausbauplanung.

c. Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

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

Diese zwingenden Gründe ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst. Auf die entsprechenden vorstehenden Ausführungen in Kapitel E unter Abschnitt IV. „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ dieses Beschlusses kann daher zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen werden.

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

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

Im Fachbeitrag Artenschutz wird belegt, dass aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen artenschutzspezifischen Vermeidungsmaßnahmen und der artenschutzspezifischen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt ist, dass sich für die 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 Vogelschutz-RL sind keine Verschlechterungen des aktuellen Erhaltungszustandes der jeweiligen Population im Naturraum zu erwarten. Einzelheiten zur Ausnahmeprüfung sind den jeweiligen artenbezogenen Begründungen im v.g. Fachbeitrag Artenschutz zu entnehmen.

Keine zumutbare Alternative

Außerdem kann gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nur dann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Hierbei ist zu fragen, ob zumutbare Alternativen bestehen, bei denen der mit dem Projekt verfolgte Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden kann. Lässt sich das Planungsziel an einem aus artenschutzrechtlicher Sicht günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffintensität verwirklichen, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit grundsätzlich Gebrauch machen. Die Vorhabenträgerin 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 von der Vorhabenträgerin 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.

Im Zusammenhang mit den vorstehenden artenschutzrechtlichen Anforderungen und unter

Bezug auf die diesbezüglichen Ausführungen im v.g. Fachbeitrag Artenschutz bei den artbezogenen Begründungen ist die gewählte Ausgestaltung des Vorhabens als die verträglichste Alternative bzw. im Vergleich mit anderen Varianten zumindest gleichwertige Lösung anzusehen. Es sind keine zumutbaren Alternativen ersichtlich, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen würden.

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 Notwendigkeit der Umsetzung des Straßenbauvorhabens und den damit verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen, ist das Vorhaben aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses im Sinne des § 67 BNatSchG geboten.

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

4. Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)

Im Vorhabenbereich und dem näheren räumlich-funktionalen Zusammenhang befinden sich keine Natura 2000-Gebiete. Die nächstgelegenen Schutzgebiete weisen in Rheinland-Pfalz eine Entfernung von über 3 km (Vogelschutz-Gebiet Nr. 6516-401 "Neuhofener Altrhein mit Prinz-Karl-Wörth") und in Baden-Württemberg eine Entfernung von mindestens 2 km (FFH-

Gebiet Nr. 6716-341 "Rheinniederung von Philippsburg bis Mannheim" sowie Vogelschutz-Gebiet Nr. 6616-441 "Rheinniederung Altlußheim – Mannheim") zum Vorhabenbereich auf.

Unmittelbare Auswirkungen des Vorhabens auf Natura 2000-Schutzgebiete können daher ausgeschlossen werden.

5. Erläuterungen zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens / Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen

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.

5.1. 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 27.06.1985 (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 12.02.1990 (BGBl. I, S. 205), dem UVPG, sowie im rheinland-pfälzischen Landesrecht im Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) vom 22.12.2015 (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.

Durch das „Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung“ vom 20.07.2017 (BGBl. I, S. 2808 ff) wurde u.a. das UVPG geändert; das Änderungsgesetz ist am 29.07.2017 in Kraft getreten. Aufgrund der Übergangsbestimmung des § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG/neu kann das vorliegende Verfahren nach der Fassung des UVP-Gesetzes, die vor dem 16.05.2017 galt, zu Ende geführt werden. Das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen nach § 5 UVPG/alt wurde bereits vor dem genannten Stichtag eingeleitet (Scoping-Termin vom 24.03.2015, vgl. vorstehend in diesem Kapitel unter Abschnitt III.).

Die nachfolgend zitierten §§ des UVP-Gesetzes beziehen sich daher auf die bis zum 28.07.2017 gültige Fassung des UVP-Gesetzes (UVPG/alt).

5.2. Feststellung der ordnungsgemäßen Anwendung der UVP-Bestimmungen

Bei der vorliegenden Straßenplanung für den Ausbau der Bundesstraße Nr. 44 (B 44) durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen 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.

5.3. Bestehen einer UVP-Pflicht

Das vorliegende Verfahren betrifft den Ausbau einer Bundesfernstraße. Die Planung sieht den Ausbau der B 44 auf einer Länge von rund 2 km vor. Die im Zuge der B 44 zwischen dem Übergang von der Bundesautobahn A 650 sowie dem Knotenpunkt mit der Bundesstraße Nr. 37 bestehende Hochstraßenführung (Hochstraße Nord) bis zur Kurt-Schumacher-Brücke über den Rhein wird durch ein neues Brückenbauwerk über die Eisenbahnanlagen mit rund 400 m Länge und einen anschließenden ebenerdigen Ausbauabschnitt ersetzt. Das Vorhaben unterliegt den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz). Die Voraussetzungen für eine unmittelbare UVP-Pflicht gemäß § 3b Abs. 1 UVPG/alt i.V.m. der Anlage 1 werden vorliegend nicht erfüllt. Grundsätzlich wäre gemäß § 3c UVPG/alt i.V.m. Ziffer 14.6 der Anlage 1 zum UVPG/alt die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles erforderlich gewesen. Im Vorfeld war aber bereits erkennbar, dass durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, so dass von der Planfeststellungsbehörde das Entfallen einer UVP-Vorprüfung des Einzelfalles im Hinblick auf die erkennbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens für zweckmäßig erachtet wurde. In Abstimmung mit der Vorhabenträgerin wurde auf eine Vorprüfung des Einzelfalles zur Feststellung einer UVP-Pflicht verzichtet und für das Vorhaben nach den Bestimmungen dieses Gesetzes unmittelbar eine UVP-Pflicht unterstellt. Somit ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach näherer Maßgabe der Bestimmungen des UVPG/alt durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A Abschnitt V. die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens festgestellt.

5.4. Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

5.4.1. Allgemeines zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 2 UVPG/alt 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 § 12 UVPG/alt (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/alt 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 der von der Vorhabenträgerin hierzu gemäß § 6 UVPG/alt vorzulegenden Planunterlagen, welche auch eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der uvp-relevanten Projektangaben umfassen, der im Zulassungsverfahren eingegangenen behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit erarbeitet die Zulassungsbehörde nach § 11 UVPG/alt eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind schließlich auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 zu bewerten und diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen (§ 12 UVPG/alt). 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. § 6 Abs. 1 UVPG/alt 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. § 6 Abs. 2 UVPG/alt nach den Rechtsvorschriften, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens maßgebend sind. Die Unterlagen müssen dabei die in § 6 Abs. 3 und 4 UVPG/alt genannten Mindestangaben enthalten. Gemäß § 6 Abs. 3 UVPG/alt müssen die Unterlagen die dort genannten Angaben enthalten.

Diese Angaben müssen nach § 6 Abs. 3 Satz 3 UVPG/alt Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen werden können. Gemäß § 6 Abs. 3 Satz 2 UVPG/alt hat die Vorhabenträgerin auch eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der Angaben zu den Umweltauswirkungen

des Vorhabens beizufügen. Soweit dies für die Umweltverträglichkeitsprüfung nach der Art des Vorhabens erforderlich ist, müssen die Unterlagen außerdem auch die in § 6 Abs. 4 UVPG/alt genannten Angaben enthalten.

Eine rechtliche Vorgabe oder gar ein zwingendes rechtliches Gebot, in welcher Form die Vorhabenträgerin die erforderlichen Angaben über die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt dem Antrag auf Planfeststellung beizufügen hat, besteht im Anwendungsbereich des UVPG/alt nicht. Weder das bundesdeutsche UVPG noch die dieser nationalen gesetzlichen Regelung zugrundeliegende europäische UVP-Richtlinie (85/337/EWG) bestimmen, in welcher Form und Weise die erforderlichen Angaben über die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in Bezug auf die einzelnen in § 2 UVPG/alt genannten Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen zu erbringen sind. Solange die inhaltlichen Anforderungen gewahrt sind, bleibt es der Vorhabenträgerin überlassen, in welcher Form bzw. in welcher Art und Weise er die geforderten Angaben in den Planunterlagen darstellt. Art. 5 Abs. 1 der EU-UVP-Richtlinie besagt lediglich, dass die Vorhabenträgerin die zur Abarbeitung der UVP-Schutzgüter des Art. 3 der Richtlinie erforderlichen Angaben in „geeigneter Form“ zu erbringen hat. Weitergehende Vorgaben zur Form der hierzu vorzulegenden Unterlagen enthält die UVP-Richtlinie aber nicht. Ebenso verhält es sich im UVPG. Eine Pflicht hinsichtlich einer bestimmten formalen Ausgestaltung der UVP-Unterlagen kann dem UVPG ebenfalls nicht entnommen werden. § 6 Abs. 2 UVPG/alt weist sogar ausdrücklich darauf hin, dass Inhalt und Umfang der Unterlagen mit den nach Absatz 1 dieser Vorschrift zu erbringenden Projektangaben sich nach den Rechtsvorschriften bestimmen, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens maßgebend sind. Die für das fernstraßenrechtliche Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Verfahrensvorschriften der §§ 72 ff. VwVfG bzw. §§ 17 ff. FStrG treffen hinsichtlich der formalen Gestaltung der UVP-Unterlagen ebenfalls keine besondere Regelung. Letztlich erachtet es der Gesetzgeber als ausreichend, wenn die erforderlichen Angaben zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens den sonstigen für das Vorhaben erstellten Planunterlagen entnommen werden können, ohne dass diese Unterlagen explizit als UVP-Unterlagen deklariert sein müssen.

Auf der Grundlage dieser Unterlagen ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorzunehmen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgt nach § 9 Abs. 1 UVPG/alt. Nach § 9 Abs. 1 S. 3 UVPG/alt muss die nach § 9 Abs. 1 S. 1 UVPG/alt erforderliche Anhörung der Öffentlichkeit den Vorschriften des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG entsprechen. Die zuständige Behörde unterrichtet im Rahmen des Zulassungsverfahrens gemäß § 7 UVPG/alt die Behörden (Träger öffentlicher Belange), deren umweltbezogener Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, über das Vorhaben, übermittelt ihnen die Unterlagen nach § 6 UVPG/alt 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 § 9 Abs. 1a UVPG/alt genannten Informationen zu unterrichten; gemäß § 9 Abs. 1b UVPG/alt sind zumindest die dort gelisteten Unterlagen zur Einsicht für die Öffentlichkeit auszulegen.

Die zuständige Behörde erarbeitet auf der Grundlage der von der Vorhabenträgerin beigebrachten Unterlagen nach § 6 UVPG/alt, der behördlichen Stellungnahmen nach § 7 UVPG/alt sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach § 9 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 (§ 11 UVPG/alt). 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 § 11 UVPG/alt zu bewerten und diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen (§ 12 UVPG/alt).

5.4.2. Umweltverträglichkeitsprüfung

Diesen rechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bei der hier festgestellten Straßenplanung Rechnung getragen. Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des UVPG auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen dargestellt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden identifiziert, beschrieben und entsprechend bewertet. Die maßgeblichen Erkenntnisse wurden in einer „Allgemeinverständlichen Zusammenfassung“ nach § 6 UVPG/alt (siehe Punkt 8 in der Unterlage 19.1, UVS mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan - vgl. Kapitel A Abschnitt IX. Nr. 99 des Beschlusses) dargelegt; die weiteren nach § 6 UVPG/alt erforderlichen Unterlagen wurden von ihm ebenfalls vorgelegt. Die Unterlagen der Vorhabenträgerin entsprachen den Anforderungen des § 6 UVPG/alt, insbesondere ist eine allgemein verständliche zusammenfassende Darstellung der Maßnahme und ihrer Umweltauswirkungen in der Unterlage 19.1 enthalten. Die verfahrensrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls eingehalten worden (Siehe auch vorstehend in diesem Kapitel Abschnitt III.). Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG/alt erforderlichen Unterlagen den nach § 7 UVPG/alt zu beteiligenden Behörden (Träger öffentlicher Belange) zugeleitet und diese um Stellungnahme gebeten. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat gemäß § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG/alt den Vorschriften des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG entsprochen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG/alt erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens in Gestalt der Planoffenlage und der hierbei eröffneten Möglichkeit zur Äußerung. Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Planauslegung) enthielt die in § 9 Abs. 1a UVPG/alt verlangten Informationen; die Offenlage der in §§ 6 und 9 Abs. 1b UVPG/alt genannten Unterlagen ist erfolgt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt bewertet. Diese Bewertung wird bei der vorliegenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt (§ 12 UVPG/alt).

Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in Anwendung des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter geprüft. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden ermittelt, beschrieben und entsprechend gewertet. Die festgestellten Planunterlagen beinhalten die entscheidungserheblichen Angaben hinsichtlich der umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Sinne von § 6 UVPG/alt. Diese waren auch Gegenstand der Planoffenlagen. Vom Straßenbaulastträger ist aufgrund der erfolgten Planänderungen im laufenden Verfahren (Deckblattplanungen „Westbrücke“ und „Stadtstraße“) eine ergänzende naturschutzfachliche Beurteilung in Anlehnung an die „Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG/alt“ im Hinblick auf die geänderten Umweltauswirkungen vorgelegt worden. Diese ist Gegenstand der Unterlage/Blatt-Nr. 19.1a „Deckblatt Stadtstraße - Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan -Erläuterungsbericht-“ (Siehe Kapitel A Abschnitt IX. Nr. 100). Auch mit Blick auf die veränderten umweltrelevanten Auswirkungen des geänderten Vorhabens ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne von § 9 Abs. 1 UVPG/alt durch eine ergänzende Planoffenlage im Jahr 2022 erfolgt.

Die vom Straßenbaulastträger im Nachgang zu den Deckblattplanungen „Westbrücke“ und „Stadtstraße“ erfolgten Planänderungen und –ergänzungen (vgl. hierzu auch Kapitel C Abschnitt XII. des Beschlusses) haben eine Reduzierung der Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum, Anpassungen/ Ergänzungen von Radverkehrsmaßnahmen, eine Anpassung der Planunterlagen zur „Widmung/ Einziehung“ sowie ergänzende Untersuchungen zu den Aspekten Wasserwirtschaft und Gewässerschutz zum Gegenstand, welche keine ergänzende naturschutzfachliche Beurteilung erforderten. Von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit konnte abgesehen werden, weil zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen mit diesen Deckblattplanungen nicht einhergegangen sind.

Die allgemeinverständliche Zusammenfassung der Vorhabenträgerin in Verbindung mit der ergänzenden naturschutzfachlichen Beurteilung stellen zugleich auch die „Zusammenfassende Darstellung“ nach § 11 UVPG/alt dar. 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 § 11 UVPG/alt sowie der abschließenden Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde maßgeblich auf den Erkenntnissen der vorausgegangenen Zusammenfassung nach § 6 UVPG/alt sowie auf den sonstigen Akteninhalt mit UVP-Bezug Bezug genommen werden. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sind in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen und wurden gemäß § 12 UVPG/alt bei der Planfeststellungsentscheidung in dem rechtlich gebotenen Umfang berücksichtigt.

Zur Gesamtbewertung ist festzuhalten, dass nach dem Fazit der vorgenannten umweltfachlichen Bewertungen beim schutzgutübergreifenden Variantenvergleich den Schutzgütern Mensch und Landschaftsbild eine besondere Gewichtung beigemessen wurde, da sich das Vorhaben durchgehend in einem dichtbesiedelten, städtischen Raum bewegt. Die der Planung

zugrundeliegenden Variante „Stadtstraße, lang“, welche für die Schutzgüter die größtmöglichen Entwicklungsmöglichkeiten aufweist, wurde insofern bei der Variantenuntersuchung als umweltfachliche Vorzugsvariante beurteilt. Die Analyse der Umweltauswirkungen zur Ausgangsplanung des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2018 ergab, dass die neue Stadtstraße insgesamt Beeinträchtigung mit einer maximal "gering bis deutlichen" Erheblichkeit im Sinne von nicht zu vermeidenden oder zu vermindernenden Einschränkungen der Schutzgutfunktionen verursacht. Diese Beeinträchtigungen sind vor dem Hintergrund zu sehen, dass es sich bei der neuen Stadtstraße um den Ersatz einer bestehenden Straße handelt, die sich in einem vorbelasteten städtischen Umfeld befindet und die in der bilanzierenden Gesamtbetrachtung keine zusätzlichen Versiegelungen erfordert. Die Planung sieht eine Reihe von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen vor, die die Stärke und/oder den Umfang der zu erwartenden Eingriffe reduzieren und so u.a. artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sowie eine erhöhte Erheblichkeit der Umweltauswirkungen verhindern. Die nicht zu vermeidenden oder zu vermindernenden Eingriffe werden durch Ausgleichsmaßnahmen im Eingriffsbereich bzw. räumlich-funktionalen Zusammenhang ausgeglichen oder kompensiert, so dass durch das Vorhaben keine erheblichen Umweltauswirkungen zurückbleiben.

Die Auswirkungen der Planänderungen durch das "Deckblatt Stadtstraße" wurden im Zuge dieser Deckblattplanung ebenfalls unter UVP-Gesichtspunkten analysiert und bewertet. Im Hinblick auf das Schutzgut Menschen (einschließlich der menschlichen Gesundheit) führt das „Deckblatt Stadtstraße“ zu geringfügigen Veränderungen (Zunahme anlage-/betriebsbedingter Schall-Immissionen) gegenüber dem Planstand 2018. Hinsichtlich dem Schutzgut Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt ergeben sich durch das "Deckblatt Stadtstraße" geringfügig größere Verluste an Biotopen und Einzelbäumen, es wird aber auch ein höherer Flächenumfang für die Wieder- oder Neuherstellung von Grünflächen und –strukturen verfügbar gemacht. Betreffend der Schutzgüter Boden, Wasser und Klima führen die Planänderungen nach dem "Deckblatt Stadtstraße" aufgrund der geringeren Neuversiegelung zu einer Verbesserung der Schutzgut-Funktionen und unter den Schutzgütern Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sind hierdurch keine negativen Veränderungen gegenüber dem Planstand 2018 zu erwarten. Insgesamt führt die veränderte Trassenführung nach dem "Deckblatt Stadtstraße" schutzgutspezifisch zu geringfügigen Verbesserungen oder Verschlechterungen der prognostizierten Beeinträchtigungen für die Schutzgüter, ohne dass sich an der grundsätzlichen Einschätzung der Erheblichkeit der Umweltauswirkungen etwas ändert.

Abschließend wird festgestellt, dass sich das Vorhaben in der planfestgestellten Form als umweltverträglich erweist.

Das geschilderte Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung und die diesbezüglichen Bewertungen der Planfeststellungsbehörde stehen im Einklang mit den Anforderungen des UVP-Rechts. Die Zulassung des Vorhabens begegnet daher auch unter uvp-rechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

6. 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

Im Rahmen der hier vorzunehmenden fernstraßenrechtlichen Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG sind auch noch die Anforderungen zu würdigen, 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.

Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 (1 BvR 265/ 18 u.a.) mit Gesetz vom 18.08.2021 (Gesetz zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes BGBl. I S. 3905), schafft einen rechtlichen Rahmen für den Klimaschutz in Deutschland. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen - das Übereinkommen von Paris (ÜvP) wurde im Dezember 2015 verabschiedet. Das ÜvP wurde von der Bundesrepublik Deutschland mit dem Gesetz zu dem Übereinkommen von Paris vom 12.12.2015 (BGBl. I 2016, S. 2082) ratifiziert. Nach dem ÜvP ist der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen (§ 1 Satz 3 KSG).

Mit dem KSG werden nationale Klimaschutzziele normiert. Nach § 3 KSG sind die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise zu mindern, wobei bis zum Jahr 2045 Netto-Treibhausgasneutralität und nach dem Jahr 2050 negative Treibhausgasemissionen erreicht werden sollen. Zur Erreichung dieser Ziele werden konkrete Jahresemissionsmengen für einzelne Sektoren nach der Anlage 2 zu § 4 KSG festgesetzt. Ab dem Jahr 2031 werden in Anlage 3 zu § 4 KSG jährliche Minderungsziele festgelegt. Maßnahmen zur Erreichung dieser gesetzlichen Ziele sind im KSG selbst nicht festgesetzt. Gemäß § 13 Abs. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.

Das LKSG Rheinland-Pfalz verfolgt gemäß seinem § 1 den Zweck, den Klimaschutz in Rheinland-Pfalz in Ergänzung nationaler, europäischer und internationaler Anstrengungen durch einen angemessenen Beitrag des Landes nachhaltig zu verbessern. Gemäß § 6 Abs. 1 LKSG sind die wesentlichen Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Erreichung der Gesetzesziele in einem Klimaschutzkonzept darzustellen. Soweit die Belange des Klimaschutzes ausdrücklich oder im Rahmen öffentlicher Belange bei Entscheidungen der öffentlichen Stellen zu berücksichtigen sind, finden die Vorschriften des LKSG unter Berücksichtigung der fachgesetzlichen Abwägungssystematik ergänzende Anwendung (§ 2 Satz 2 LKSG). Überdies bestimmt das Landesrecht in § 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG, dass die Belange des Klimaschutzes bei allem Handeln öffentlicher Stellen zu berücksichtigen sind.

Die im KSG 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 Veroder 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 gesehen, dass aus dem dort normierten Berücksichtigungsgebot in Bezug auf die genannten Aspekte zusätzlichen Anforderungen an die planerische Abwägung (§ 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG) zu stellen sind. Die Planfeststellungsbehörde hat unter Zugrundelegung dieses Fachbeitrags die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG beurteilt und 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 Bundesstraße Nr. 44 (B 44) durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen auch im Hinblick und unter Berücksichtigung der Klimaschutzbelange als abwägungsfehlerfrei und damit als rechtlich zulässig erweist.

Vorliegend ist nicht erkennbar, inwiefern der vorliegende Straßenausbau das globale Klima beeinflussen, geschweige denn beeinträchtigen könnten und weshalb die hier getroffene Zulassungsentscheidung im Hinblick auf die Würdigung der Umweltbelange und insbesondere mit Blick auf das Schutzgut „Klima“ sowie die hierauf basierende Abwägung der Planfeststellungsbehörde nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG abwägungsfehlerhaft sein sollte. Gegenstand der festgestellten Planung ist der Ausbau der bestehenden Hochstraße Nord im Zuge der B 44 durch einen ebenerdigen Ersatzneubau. Nach den Erkenntnissen der Klimaforschung ist für das globale Klima im Hinblick auf den Klimawandel der Ausstoß von Treibhausgasen und hier namentlich des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) von Relevanz. CO₂ wird im Verkehrsbereich vor allem beim Betrieb von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren durch die Verbrennungsprozesse von Diesel und Benzin freigesetzt. Der vorliegende Straßenausbau hat in der Gesamtbetrachtung keine verkehrserhöhende Wirkung. Dies bedeutet, dass kein 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 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 rele-

vante Funktion als CO₂-Treibhausgassenker oder -speicher zukommen könnte, gilt es zu beachten, dass die Eingriffe in die Landnutzung und in die Baumbestände aufgrund des hier beachteten Vermeidungsgebots nach § 15 Abs. 1 BNatSchG auf das absolut notwendige Minimum beschränkt bleiben und mit den im festgestellten Landespflegerischen Begleitplan vorgesehenen umfangreichen 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 Planungsabschnitt 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.

7. Natur- und umweltschutzrechtliche Gesamtbewertung

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 und der artenschutzrechtlichen Vorgaben sowie der sonstigen einschlägigen Natur- und Umweltschutzbestimmungen zulässig. Sie steht auch im Einklang mit den Anforderungen des UVP-Rechts. Dem sich aus § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG und § 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG ergebende Berücksichtigungsgebot bezüglich der sich aus Art. 20a GG und dem KSG und dem LKSG ergebenden Klimaschutzziele wird ebenfalls Rechnung getragen. Die Zulassung des Vorhabens begegnet daher unter natur- und umweltschutzrechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

8. Behandlung der Detailforderungen bzw. der Einwendungen zu den Belangen des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes

8.1. (Gesamtkonzept zum) Klimaschutz (und der Mobilitätswende) / Förderung des ÖPNV/ Reduzierung des CO₂-Ausstoßes

Im Rahmen der Einwendungen wurden zum einen unzureichende Maßnahmen zum Klimaschutz im Zuge des Straßenbauvorhabens geltend gemacht und daneben in diesem Zusammenhang ein fehlendes Gesamtkonzept der Stadt Ludwigshafen zum Klimaschutz und der Mobilitätswende oder unzureichende Maßnahmen im Rahmen des Vorhabens zur Förderung des ÖPNV und der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes bemängelt.

Hierzu hat die Stadt Ludwigshafen im Erörterungstermin ausgeführt, dass sie diese Themen grundsätzlich ernst nehme. Sie habe auch bereits Maßnahmen (außerhalb dieses Vorhabens)

ergriffen (z.B. Ausweitung des ÖPNV-Angebots mit erheblichem Aufwand; deutliche Anhebung der Parkgebühren als Push-Faktor für Umstieg auf ÖPNV, Planung von Park&Ride-Parkplätzen), um die Innenstadt zukünftig vom Autoverkehr zu entlasten und das Aufkommen des motorisierten Verkehrs (sowie einhergehend damit den Ausstoß an klimaschädlichem CO₂) zu reduzieren. Weiter sind im Zuge dieses Bauvorhabens umfassende Radwegeverbindungen berücksichtigt sowie in erheblichem Umfang Baumpflanzungen mit „klimapositiver“ Wirkung vorgesehen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist anzumerken, dass es sich bei den eingeforderten Maßnahmen bzw. angemahnten Zielsetzungen zum Thema Klimaschutz um generelle bzw. konzeptionelle Aufgaben der Stadtplanung der Stadt Ludwigshafen handelt, welche nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem konkreten Straßenbauvorhaben stehen und somit nicht zum Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens gemacht werden können. Entsprechende Forderungen nach konkreten Maßnahmen in diesem Verfahren müssen insoweit seitens der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen werden.

Hinsichtlich der Auswirkungen des vorliegenden Straßenbauvorhabens unter dem Aspekt des Klimaschutzes kann auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel unter Abschnitt VII. Nr. 6 verwiesen werden.

VIII. Straßenbahn-Betriebsanlagen

Mit dem gegenständlichen Ersatzneubau der Hochstraße Nord in Ludwigshafen gehen umfangreiche Änderungen an der bestehenden Straßen- und Bauwerksinfrastruktur im Vorhabenraum einher. Daher sind auch Anpassungen an den bestehenden Straßenbahn-Betriebsanlagen der Stadtbahnlinien 6 und 7 / 8 erforderlich. Die Gleisanlagen der betreffenden Stadtbahnlinien müssen in Teilabschnitten verlegt und zwei Stadtbahnhaltestellen neu errichtet werden. Die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen bedarf nach § 28 Abs. 1 PBefG grundsätzlich der Planfeststellung. Da die Änderungen der Straßenbahn-Betriebsanlagen eine Folgemaßnahme des Straßenbauvorhabens sind, wird die erforderliche Zulassungsentscheidung zu diesen Änderungen im Wege der Konzentrationswirkung gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG im Rahmen dieses straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens getroffen (vgl. vorstehend in Kapitel A Abschnitt I. des Beschlusses).

Hinsichtlich einer detaillierten Beschreibung der geänderten Straßenbahn-Betriebsanlagen zu deren Verlauf bzw. deren Lage, der bautechnischen Gestaltung und der betriebstechnischen Ausgestaltung wird auf die mit diesem Beschluss planfestgestellten Planunterlagen unter der Zusatzbezeichnung „Stadtbahnanlage“ (vgl. Kapitel A, Abschnitt IX. Nr. 86 bis 96) unter Berücksichtigung der hierzu verfügbaren Maßgaben nach den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses (vgl. Kapitel C, Abschnitt VI.) verwiesen.

1. Immissionen

1.1. Lärmimmissionen

Betreffend die Beurteilung der Immissionsbeeinträchtigungen des Vorhabens durch betriebsbedingte (Verkehrs-)Lärmimmissionen ist eine Schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der verkehrsbedingten Lärmimmissionen nach der 16. BImSchV erfolgt (vgl. Kapitel A, Abschnitt X. Nr. 98 des Beschlusses), welche die Lärmauswirkungen aus dem Stadtbahnverkehr der tangierten Stadtbahnlinien im Vorhabenbereich mit einbezieht. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Schalltechnischen Untersuchung wird die Vorhabenträgerin mit diesem Beschluss zur Durchführung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen im immissionschutzrechtlich notwendigem Umfang verpflichtet (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C, Abschnitt VIII. des Beschlusses). Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der immissionsschutzrechtlichen Bewertung des Vorhabens im Rahmen der Lärmvorsorge nach den §§ 41, 42 BImSchG und erfolgter Abwägung zu dem Ergebnis, dass die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen durch die festgestellte Planung im gebotenen Umfang Berücksichtigung finden (siehe vorstehend in diesem Kapitel unter Abschnitt VI. Nr. 1). Insofern ist eine immissionsschutzrechtliche Beurteilung der durch die Änderungen der Straßenbahn-Betriebsanlagen verursachten Verkehrslärmimmission der tangierten Stadtbahnlinien 6 und 7 / 8 Gegenstand der Zulassungsentscheidung.

1.2. Erschütterungsimmissionen

Die Vorhabenträgerin hat auch die Auswirkungen der vorhabenbedingten Folgemaßnahmen an den Straßenbahn-Betriebsanlagen hinsichtlich schienenverkehrsinduzierter Immissionen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall untersuchen lassen (vgl. Kapitel A, Abschnitt X. Nr. 51 des Beschlusses). Im Ergebnis werden diese vorhabenbedingten Auswirkungen, wie folgt, bewertet:

Bereich Haltestelle „Rathaus-Center“:

Der maßgebende Streckenabschnitt, in dem die Gleisanlage zu schutzbedürftigen Bebauungen die größte Verschiebung erfährt, befindet sich in Höhe des Gebäudes Rathausplatz 12 (zwischen heutiger Rheinuferstraße und Rathaus-Center gelegen). Aufgrund der Verlegung der Haltestelle „LU Rathaus“ (bzw. des Ersatzneubaus der Haltestelle „Rathaus-Center“) verläuft die Strecke zunächst in einer S-Form, bevor sie in die neue Haltestelle einmündet. Relevante Erschütterungsimmissionen sind hier bei Fahrten im Bogenbereich zu erwarten. Zusätzliche Immissionen entstehen durch Beschleunigungs- und Bremsvorgänge. Die Schwingstärken liegen in einem Bereich des menschlichen Empfindens, der als „gerade spürbar“ einzustufen ist. Erhebliche Belästigungen infolge der zukünftigen Erschütterungsimmissionen können im Untersuchungsbereich an der neuen Haltestelle „Rathaus-Center“ nicht ausgeschlossen werden. Daher sind erschütterungstechnischen Vorsorgemaßnahmen im gesamten Untersuchungsquerschnitt der „Haltestelle Rathaus-Center“ in der Planung zu berücksichtigen. Unter Berücksichtigung dieser empfohlenen oberbautechnischen Schutzmaßnahmen können erhebliche Belästigungen infolge der zukünftigen schienenverkehrsinduzierten Immissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall seitens des Gutachters ausgeschlossen werden.

Bereich Nordkopf:

Schutzrelevante Belästigungen infolge der schienenverkehrsinduzierten Immissionen sind in diesem Bereich nicht zu erwarten.

Bereich Haltestelle „Gartenstraße“

Im Planfall ergeben sich durch das Abrücken der Strecke von den schutzwürdigen Gebäuden, die in allgemeinen Wohngebieten liegen, also für die Gebäude an der Dessauer Straße, geringere schienenverkehrsinduzierte Immissionen als im Bestand. Für Immissionsorte, die in einem Mischgebiet liegen, ändert sich die Gleislage im Planfall gegenüber dem Bestand nicht. Demnach sind für diesen Einwirkungsbereich keine erschütterungstechnischen Vorsorgemaßnahmen erforderlich.

Aufgrund der zuvor dargelegten Erkenntnissen hinsichtlich der zu erwartenden schienenverkehrsinduzierten Immissionen hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin die Vornahme entsprechender erschütterungstechnischer Vorsorgemaßnahmen auferlegt (vgl. Kapitel C Abschnitt VI. des Beschlusses). Unter Berücksichtigung dieser Vorsorgemaßnahmen ist nicht zu erwarten, dass nach der vorhabenbedingten Änderung der Straßenbahn-Betriebsanlagen unzumutbare schienenverkehrsinduzierte Immissionen im Bereich vorhandener schutzwürdiger Bebauung auftreten und die Planfeststellungsbehörde sieht nach erfolgter Abwägung aller Belange keine Notwendigkeit die Vorhabenträgerin zu weitergehenden Schutzmaßnahmen zu verpflichten.

1.3. Elektromagnetische Verträglichkeit

Ausweislich der Unterlagen wurde bei der Erstellung der Planung auch die Frage relevanter elektromagnetischer Immissionen aufgrund der Änderungen der Straßenbahn-Betriebsanlagen berücksichtigt. Ausweislich der Angaben in den Unterlagen (vgl. Kapitel A, Abschnitt IX. Nr. 86 des Beschlusses) wird es auf Grund der Ähnlichkeit der bereits bestehenden Straßenbahnanlagen und der geänderten neuen Anlagen – bezogen auf die einzelnen Komponenten der Stadtbahn wie Fahrleitung, Bahnstromanlage und Gleichrichterunterwerk – zu keinen wesentlichen Änderungen der Emissionen hinsichtlich magnetischer und elektrischer Felder kommen. Diese bewegen sich in den bekannten Größenordnungen vergleichbarer Anlagen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht aufgrund der Erkenntnisse aus dem Verfahren keine Anhaltspunkte für eine abweichende Beurteilung. Insofern sind aufgrund der Änderungen der Straßenbahn-Betriebsanlagen keine relevanten elektromagnetischen Immissionsbeeinträchtigungen zu erwarten, welche die Vornahme von Schutzvorkehrungen oder Vorsorgemaßnahmen erfordern.

2. Benutzung öffentlicher Straßen

Im Sinne von § 31 Abs. 6 PBefG wird auf die nachfolgende Vereinbarung über die Benutzung öffentlicher Straßen hingewiesen, die auch auf der Grundlage der infolge des planfestgestellten Vorhabens geänderten Verkehrsinfrastruktur fortgilt.

Die Stadtverwaltung Ludwigshafen und die Verkehrsbetriebe Ludwigshafen (VBL) haben am

07.07.1986 einen Konzessionsvertrag über die Nutzung des öffentlichen Verkehrsraumes geschlossen (derzeitige Laufzeit bis 07.07.2026). Die Stadt Ludwigshafen gestattet mit diesem Vertrag den VBL, die öffentlichen Straßen des Stadtgebietes, für welche sie Träger der Straßenbaulast ist, zum Bau und Betrieb von Straßenbahnen sowie für den Linienverkehr mit Straßenbahnen zu benutzen (§ 3 Abs. 1). Hierin liegt die nach § 31 Abs. 1 PBefG erforderliche Zustimmung des Straßenbaulastträgers für die Benutzung öffentlicher Straßen durch die Straßenbahn. Die Zustimmung des Straßenbaulastträgers ersetzt die ansonsten eigentlich notwendigen Sondernutzungserlaubnisse nach § 41 Abs. 1 Landesstraßengesetz.

3. Beteiligungen im Verfahren

Das **Regierungspräsidium Darmstadt** fungiert im Wege der Organleihe für den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz als **Technische Aufsichtsbehörde über Straßenbahnen** in Rheinland-Pfalz (TAB) und wurde im Verfahren beteiligt. Seitens der TAB bestehen nach erfolgter Abstimmung mit der Vorhabenträgerin und unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen dieses Beschlusses (vgl. Kapitel C, Abschnitt VI. des Beschlusses) keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben.

Im Rahmen der Stellungnahme nahm die TAB auch Bezug auf § 7 Abs. 6 BOStrab, wonach bei Entscheidungen, die die Betriebsführung beeinflussen, der Betriebsleiter maßgebend zu beteiligen ist. Auch die gegenständlichen Änderungen der Straßenbahn-Betriebsanlagen würden grundsätzlich eine entsprechende Beteiligungspflicht nach sich ziehen. Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), welche mit der Betriebsführung betraut ist, wurde im Zuge des Planfeststellungsverfahrens beteiligt und hiermit auch einer Beteiligungspflicht nach der BOStrab abgeholfen. Nach Auskunft der Vorhabenträgerin wurde diese Beteiligung im Laufe des Verfahrens durch unmittelbare Mitteilung der RNV gegenüber der TAB bestätigt.

4. Planrechtfertigung der Folgemaßnahmen

Die gegenständlich planfestgestellten Anpassungen an den Straßenbahn-Betriebsanlagen sind infolge der umfassenden Umgestaltung des Vorhabenraums aufgrund der Straßenbaumaßnahmen zum Ersatzneubau der Hochstraße Nord zur Aufrechterhaltung des genehmigten Straßenbahnbetriebes der Stadtbahnlinien 6 und 7 / 8 zwingend erforderlich; sie sind daher notwendige Folgemaßnahmen des vorliegenden Straßenbaus im Sinne von § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG.

Die Änderungen der Straßenbahn-Betriebsanlagen haben keine nachteiligen Auswirkungen auf die verkehrliche Zielsetzung der berührten Stadtbahnlinien 6 und 7 / 8. Die Planrechtfertigung, fachplanerische Zielkonformität und Erforderlichkeit dieser Stadtbahnlinien werden durch die Anpassungen nicht berührt und gelten unverändert fort.

IX. Belange des Radverkehrs

Von dem geplanten Vorhaben werden die Belange des Radverkehrs in der Stadt Ludwigshafen berührt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf diese Belange sind im Rahmen der Abwägung grundsätzlich zu beachten.

Ausweislich der Angaben in den Planunterlagen und der Angaben der Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderng zu den hierzu erhobenen Einwendungen sowie deren Erläuterungen im Erörterungstermin wurden die Belange des Radverkehrs bei der Erstellung der gegenständlichen Planung berücksichtigt. Die Vorhabenträgerin erklärte insoweit, dass bei der Ausarbeitung der Radwegemaßnahmen auch die einschlägigen Planungsrichtlinien („Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“) angehalten wurden. Schließlich werden im Verlauf der neu gestalteten ebenerdigen Führung der B 44 und im Bereich der Folgeanpassungen des angeschlossenen Straßennetzes fast durchgehend straßenbegleitende gesonderte Rad- oder kombinierte Rad-/Gehwege hergestellt und an den Überleitungen in den vorhandenen, unveränderten Bestand der Straßen bzw. von Radverkehrsanlagen angebunden oder überführt. Zum Ersatz der künftig entfallenden höhenfreien Kreuzungsmöglichkeiten in Nord-Süd-Richtung unter der vorhandenen Hochstraße werden im Verlauf des ebenerdigen Ersatzneubaus der B 44 an mehreren Stellen höhengleiche Querungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr geschaffen und aus Sicherheitsaspekten mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Zudem bietet sich nach der Vorhabenumsetzung weiterhin die Möglichkeit zur höhenfreien Querung der B 44 unter der neuen Westbrücke in Höhe von ca. Bau-km 0+650 und im Verlauf der angepassten Rheinuferstraße unter dem B 44-Übergang auf die Kurt-Schumacher-Brücke. Die Möglichkeit zur Herstellung einer weiteren höhenfreien Kreuzungsmöglichkeit für Radfahrer/ Fußgänger mittels eines Unter- oder Überführungsbauwerkes im ebenerdigen Trassenabschnitt wurde laut Vorhabenträgerin untersucht, entsprechende Querungsbauwerke seien aufgrund bautechnischer Konflikte mit dem vorhandenen BASF-Gleis-Tunnelbauwerk oder nicht zu realisierender notwendiger Rampenlängen einer Überführung aber nicht umsetzbar. Hinsichtlich geforderter zusätzlicher ebenerdiger Querungsmöglichkeiten/ Fuhrten mit Lichtsignalanlage für Radfahrer und Fußgänger im Verlauf der B 44 verwies die Vorhabenträgerin auf den Zwangspunkt der zu gewährleistenden verkehrlichen Leistungsfähigkeit der neuen B 44 und erläuterte, dass nach den erfolgten verkehrlichen Leistungsfähigkeitsbetrachtungen und unter Berücksichtigung der zu beachtenden planungstechnischen Vorgaben für Verkehrsanlagen auf der Grundlage der derzeit prognostizierten Verkehrsentwicklung die Anlage zusätzlicher ebenerdiger Querungsmöglichkeiten nicht möglich sei. Sollten sich in der Zukunft abweichend von der Verkehrsprognose relevante andere Verkehrsentwicklungen im realen Verkehrsaufkommen einstellen (z.B. durch eine Änderung der Verkehrszusammensetzung mit deutlich erhöhten Radverkehrsanteil) und diese unter der Aufrechterhaltung der notwendigen, verkehrlichen Leistungsfähigkeit der zukünftigen B 44 ergänzte oder angepasste Radwegeführungen bzw. –Querungen ermöglichen, so hat die Stadt Ludwigshafen die grundsätzliche Bereitschaft erklärt dann ggfs. eigenständig eine verkehrsgestalterische Anpassung vor Ort anzugehen. Des Weiteren handelt es sich bei ebenfalls geforderten Maßnahmen wie speziellen Beschilderungen und Ampelschaltungen zur Begünstigung des Radverkehrs um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die grundsätzlich nicht zum Gegenstand dieses straßenrechtlichen

Planfeststellungsverfahrens gemacht werden können. Von Vertretern der Stadt Ludwigshafen erfolgte insoweit im Rahmen des Erörterungstermins die Zusage, dass im Zusammenhang mit der gesonderten städtischen Planung der straßenverkehrsrechtlichen Festsetzungen für den Vorhabenraum in der Zukunft den hier beteiligten Interessenverbänden des Radverkehrs außerhalb des Planfeststellungsverfahrens die Möglichkeit eingeräumt werde, sich in die Ausgestaltung dieser straßenverkehrsrechtlichen Konzeption – soweit möglich – einzubringen.

Weiter wurde in den Einwendungen auch allgemein eine deutliche Verschlechterung der Belange des Radverkehrs im Vorhabenbereich, eine deutliche Benachteiligung gegenüber dem motorisierten Verkehr bei der Vorhabenplanung sowie ein erheblicher „Planungsfehler“ mit Verweis auf vermeintlich widersprüchliche, öffentlichen Aussagen von städtischen Vertretern außerhalb des Planfeststellungsverfahrens hinsichtlich einer angestrebten Attraktivitätssteigerung der Stadt Ludwigshafen für den Radverkehr geltend gemacht. Hierzu wurde seitens der Vorhabenträgerin im Verfahren dargelegt, dass die Stadt Ludwigshafen sehr wohl eine umfassende Konzeption für städtische und überregionale Radverkehrsverbindungen erarbeitet hat. Die Umsetzung dieses Radverkehrskonzeptes gehe allerdings deutlich über den berührten Vorhabenbereich hinaus und ist keine Folgemaßnahme des Ersatzneubaus der B 44, so dass entsprechende Radverkehrsanlagen nicht zum Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens gemacht werden können. Soweit eine planerische Einbindung der überregionalen Radverkehrsbeziehungen bzw. einer sog. Pendlerradroute zumindest für den betreffenden Abschnitt im Vorhabenbereich gefordert wurde, verwies die Vorhabenträgerin darauf, dass im Rahmen diesbezüglich laufender Abstimmungen (unabhängig von diesem Straßenbauvorhaben) ohnehin noch keine endgültige Entscheidung über den konkreten Verlauf bzw. die konkrete Führung eines Pendlerradweges getroffen wurde, so dass eine fixe planerische Einbindung hier tatsächlich gar nicht möglich sei.

Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin gleichwohl aufgrund der betreffenden Forderungen im möglichen Umfang für den Vorhabenbereich einzelne Maßnahmen für Radwegeergänzungen oder Anpassungen bereits geplanter Radverkehrsmaßnahmen ausgearbeitet und in Ihrer Erwiderung auf die erhobenen Einwendungen im Entwurf planerisch wie textlich skizziert. Diese wurden im Vorfeld des Erörterungstermins den betreffenden Einwendern mit der Einladung übersandt und die Maßnahmenentwürfe mit den anwesenden Einwendern im Rahmen des Erörterungstermins diskutiert. Entsprechend des im Erörterungstermin hierzu erzielten Erörterungsergebnisses hat die Vorhabenträgerin im Nachgang konkrete Deckblatt-Planunterlagen unter der Bezeichnung „Radwegeführung/-dimensionierung“ zur Änderung der Vorhabenplanung hinsichtlich dieser Einzelmaßnahmen erstellt. Insofern wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel A Abschnitt XII. dieses Beschlusses Bezug genommen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist festzuhalten, dass die Radverkehrsbelange – wie von der Vorhabenträgerin dargelegt - nur soweit in der Planung berücksichtigt werden können bzw. von der Vorhabenträgerin berücksichtigt werden müssen, wie diese mit dem Straßenbauvorhaben in unmittelbarem Zusammenhang stehen. Eine umfassende städtebauliche Gestaltung des Vorhabenraums unter diesem Aspekt ist in diesem fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren rechtlich nicht zulässig. Gegenüber dem vorhandenen Straßenbestand

ist das Vorhaben zwar gerade mit Blick auf die Querungsmöglichkeiten des Radverkehrs in Nord-Süd-Richtung im Verlauf der Hochstraße mit Einschränkungen - wie ggfs. etwaiger Wartezeiten an signalisierten Querungen - verbunden. Unter Bezug auf die nachvollziehbaren Darlegungen der Vorhabenträgerin betreffend die Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs bei der Erstellung der gegenständlichen Planung unter Beachtung aller notwendiger und gebotener planungstechnischer Maßgaben sowie Zwangspunkte oder der Aspekte der Verkehrssicherheit wurden gleichwohl die verbliebenen vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Belange des Radverkehrs auf ein notwendiges Mindestmaß reduziert. Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgetragenen Einwendungen zu diesem Themenkomplex betrachtet und mit den weiteren Belangen, die durch die Straßenplanung berührt werden, sowie den Gesichtspunkten, die für den ebenerdigen Ersatzneubau der B 44 sprechen, abgewogen. Im Ergebnis werden nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde die Belange des Radverkehrs bei der Planung im gebotenen Umfang berücksichtigt. Sofern den Einwendungen und Bedenken nicht entsprochen wurde, müssen die verbliebenen Beeinträchtigungen der Belange des Radverkehrs gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Durchführung des Straßenbauvorhabens zurücktreten und werden daher zurückgewiesen.

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

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

1. Träger öffentlicher Belange

Sofern über die bisherigen Ausführungen dieses Beschlusses hinaus weitere Forderungen, Bedenken und Anregungen seitens der Träger öffentlicher Belange vorgetragen wurden, wird auf die nachstehenden Ausführungen verwiesen.

1.1 Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung West (vormals: Landesbetrieb Mobilität Autobahnamt Montabaur) und Landesbetrieb Mobilität Speyer

Für den Straßenbulasträger der Bundesautobahnen hat der vertretende Träger öffentlicher Belange (heute: Die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung West; seinerzeit: der Landesbetrieb Mobilität Autobahnamt Montabaur) zu dem Vorhaben Stellung genommen und auf zusätzlich benötigte Informationen zu einem Verkehrslenkungs- und Umleitungskonzepts für

die Bauzeit hingewiesen. Laut der Erwiderung der Vorhabenträgerin hierzu hat diese die angeforderten Informationen im Zuge des Anhörungsverfahrens dem Träger übermittelt.

Weiter hat der Landesbetrieb Mobilität Speyer aufgrund zu erwartender Auswirkungen auf die in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden umliegenden klassifizierten Straßen während der Bauzeit auf die Notwendigkeit einer Abstimmung des bauzeitlichen Verkehrslenkungs- und Umleitungskonzeptes hingewiesen. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung diesbezüglich eine rechtzeitige Abstimmung zugesagt.

Beide Träger wurden unter Übersendung der Erwiderung zum Erörterungstermin eingeladen. Da von Seiten der beiden Träger auf eine Teilnahme am Termin verzichtet wurde und keine anderweitige Rückmeldung auf die übersandte Erwiderung der Vorhabenträgerin erfolgte, wird von einer Erledigung deren Stellungnahmen ausgegangen. Sollte dies nicht der Fall sein, bleibt eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

1.2 Eisenbahn-Bundesamt

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Zusammenhang mit den vorhabenbedingten Berührungspunkten von Eisenbahnanlagen die Beteiligung der Deutschen Bahn AG (DB Immobilien, Frankfurt am Main), des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz (Geschäftsbereich Verkehr, Fachgruppe V IV – Bereich Eisenbahnen) und des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (Landeseisenbahnaufsicht) als Interessenträger von Bahnbelangen für geboten erachtet.

Die betreffenden Stellen wurden im Anhörungsverfahren alle beteiligt.

1.3 Zentralstelle der Forstverwaltung

Die Zentralstelle der Forstverwaltung äußerte ausdrücklich keine Einwendungen oder Bedenken gegen das Bauvorhaben. Es wurde jedoch empfohlen, dass die in der „Vorschlagsliste Baumarten“ der Landschaftspflegerischen Begleitplanung aufgeführten beiden Eschenarten „Schmalblättrige Esche“ und „Gemeine Esche“ (vgl. Kapitel A Abschnitt IX. Nr. 99 des Beschlusses) aufgrund einer erhöhten Absterbe-Gefährdung durch Pilzbefall bei den vorhabenbedingt notwendigen Anpflanzungen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht verwendet werden.

Die Vorhabenträgerin regte in ihrer Erwiderung hierzu an, zu gegebener Zeit in der Ausführungsplanung bei der Festlegung der Baumpflanzungen für die geplanten neu herzustellenden Straßen- und Grünanlagen abhängig von den zu diesem Zeitpunkt aktuellen Erkenntnissen der Toleranz- und Resistenzforschung der betreffenden Eschenarten über deren Einbeziehung bei den konkreten Anpflanzungen zu entscheiden.

Da von Seiten der Zentralstelle der Forstverwaltung keine anderweitige Rückmeldung auf die übersandte Erwiderung der Vorhabenträgerin erfolgte, wird von deren Einverständnis mit der vorbeschriebenen Anregung der Vorhabenträgerin ausgegangen.

1.4 Betrieb Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen (BLAW)

Aufgrund der Einwendungsrücknahmeerklärung durch den BLAW im Verfahren und der im Vorfeld hierzu erfolgten Abstimmungen zwischen dem BLAW und der Vorhabenträgerin geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass kein Regelungsbedarf mehr in diesem Planfeststellungsverfahren besteht.

Zunächst wurde durch den BLAW im Verfahren im Wesentlichen geltend gemacht, dass im Hinblick auf die vorhabenbedingte Inanspruchnahme des Grund- und Gebäudeeigentums sowie die bauzeitlichen Beeinträchtigungen des Betriebes der Hafenanlagen (die bauzeitliche Erreichbarkeit bzw. Erschließung) zum einen aus den Planunterlagen keine ausreichende Rechtfertigungsgrundlage entnommen werden kann, sowie zum anderen das infolge des Vorhabens unzumutbare Einschränkungen für die Aufrechterhaltung des Betriebs der Hafenanlagen befürchtet werden. Im Weiteren wurden zudem eingehend entschädigungsrechtliche Fragen thematisiert.

Insofern erfolgten im Zuge des Anhörungsverfahrens durch die Vorhabenträgerin mit dem BLAW gesonderte Abstimmungen im Rahmen derer die vorhabenbedingte Notwendigkeit der Eingriffe in das Eigentum dargelegt und grundsätzliches Einvernehmen über deren ausreichende Rechtfertigungsgrundlage erzielt wurde. Weiter veranlasste die Vorhabenträgerin ergänzende Untersuchungen zur Analyse der bauzeitlichen Verkehrsbelastungen sowie des Bauablaufs im Bereich „Unteres Rheinufer/ Zollhof“ anhand derer die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die bauzeitliche Erschließung der ansässigen Betriebe konkretisiert wurden und welche im Ergebnis die Möglichkeit zur Gewährleistung einer ausreichenden Erreichbarkeit der Hafenanleger und der Aufrechterhaltung deren Geschäftsbetriebes durch bauzeitliche Vorkehrungen seitens der Vorhabenträgerin belegte.

Somit geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass das Bauvorhaben entsprechend der Darstellung in den planfestgestellten Unterlagen auch angesichts der ursprünglich geltend gemachten Betroffenheiten zulässigerweise umgesetzt werden kann.

Zur gesonderten Bezugnahme auf die Frage der Entschädigung ist anzumerken, dass soweit die Forderungen Wertverluste bzw. Wertminderungen des Eigentums infolge des Bauvorhabens oder Entschädigungen für vorhabenbedingte Betriebserschwernisse, Inanspruchnahmen oder Beeinträchtigungen des Eigentums zum Gegenstand haben, derartige Belastungen nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen ggfs. im Entschädigungswege auszugleichen wären. Diesbezüglich kann keine Regelung im Rahmen der gegenständlichen öffentlich-rechtlichen Entscheidung getroffen werden. Bürgerlich-rechtliche Forderungen und Ansprüche sind Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren. Auf die Auflage Nr. 11 in Kapitel B des Planfeststellungsbeschlusses wird ergänzend hingewiesen.

1.5 Verkehrserschließung während der Bauzeit

Betreffenden Hinweisen verschiedener Träger öffentlicher Belange in ihrer Stellungnahme fol-

gend hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung zugesagt, vor der Umsetzung des Vorhabens auch die **Stadt Mannheim**, die **Industrie- und Handelskammer für die Pfalz** und Vertreter von bauzeitlich betroffenen Unternehmen im Innenstadtbereich in die Koordinierung der bauzeitlichen Verkehrserschließung des Vorhabenraums bzw. der verkehrlichen Erreichbarkeit des innerstädtischen Bereiches von Ludwigshafen einzubinden.

1.6 Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz (LWK RLP)

Unter anderem verweist die LWK RLP auf zu erwartende weitere Baumaßnahmen an anderen Querungsbauwerken über den Rhein im Umfeld des gegenständlichen Vorhabens und die hiermit jeweils einhergehenden verkehrlichen Einschränkungen für den landwirtschaftlichen Verkehr. Insoweit wurde die Vorhabenträgerin ersucht dafür Sorge zu tragen, dass es nicht zu einer zeitlichen Überschneidung der verschiedenen Bauvorhaben bei deren Umsetzung kommt. Die Vorhabenträgerin hat hierzu in ihrer Erwiderung zutreffender Weise angemerkt, dass die von der LWK RLP genannten weiteren Baumaßnahmen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, so dass diesbezüglich im Zuge dieses Verfahrens keine Festlegungen möglich sind.

Hinsichtlich der konkret angesprochenen Erreichbarkeit des Getreidespeichers während der Umsetzung dieses Bauvorhabens hat die Vorhabenträgerin mittels ergänzender fachgutachterlicher Untersuchungen zur Analyse der bauzeitlichen Verkehrsbelastungen sowie des Bauablaufs im Bereich „Unteres Rheinufer/ Zollhof“ belegt, dass durch bauzeitliche Vorkehrungen seitens der Vorhabenträgerin einer ausreichenden Erreichbarkeit der dort ansässigen Hafenanlieger (einschließlich des Getreidespeichers) während der Vorhabenumsetzung gewährleistet werden kann.

Im Übrigen hat die LWK RLP in verschiedenen Punkten die Vorhabenträgerin um Klarstellungen ersucht. Zunächst wären nach Ansicht der LWK RLP aufgrund vorhabenbedingter Veränderungen des Grundwasserregimes und hiermit möglicherweise einhergehender schadensverursachender Auswirkungen auf den Getreidespeicher geeignete Objektschutzmaßnahmen zu treffen oder zumindest vorsorglich vorzubehalten. Hierzu hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, dass der vor über 100 Jahren errichtete Getreidespeicher standortbedingt bereits seit geraumer Zeit unmittelbar starken Schwankungen des Rhein-Pegels und mithin erheblichen Hochwasser- und Druckwassereinflüssen ausgesetzt ist. Insofern ist die östliche Gebäudekante sogar als Grenze des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes Rhein ausgewiesen und hat die Funktion einer Hochwasserschutzanlage inne. Aus Sicht der Vorhabenträgerin sind somit aufgrund des möglichen vorhabenbedingten Anstieges des Grundwassers von bis zu 20 cm am Getreidespeicher keine Gebäudeschäden zu erwarten. Im Hinblick auf den insoweit möglicherweise durch vorhabenbedingten Grundwasseranstieg gefährdeten Gebäudebestand wurde der Vorhabenträgerin die Durchführung eines Monitoring auferlegt (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt IV. „Wasser“ dieses Beschlusses). Eine Änderung der Hochwasserlinie des Rheins ist im Zuge dieses Vorhabens nicht beabsichtigt. Weiter sind aufgrund der gegenständlichen Vorhabenplanung keine planexternen Baustelleneinrichtungs-

oder Lagerflächen auf landwirtschaftlichen Nutzflächen vorgesehen. Im Hinblick auf die in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden noch konkret festzulegenden externen Flächen der CEF-Maßnahme zur Umsiedlung der Mauereidechse sollen keine derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen herangezogen werden.

Die LWK RLP wurde unter Übersendung der Erwiderung der Vorhabenträgerin zum Erörterungstermin eingeladen. Da diese auf eine Teilnahme am Termin verzichtet hat und keine anderweite Rückmeldung erfolgte, wird von einer Erledigung deren Stellungnahmen im Verfahren ausgegangen. Sollte dies nicht der Fall sein, bleibt eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

1.7 Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Auf den betreffenden Hinweis in der Stellungnahme des Verkehrsverbundes hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung hierzu ergänzend dargelegt, dass die geplanten Busbuchten zur Gewährleistung der notwendigen verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Stadtstraße im Verkehrsablauf während der Hauptverkehrszeiten erforderlich sind. Mögliche Alternativen zur Positionierung der Busbuchten wurden unter Einbeziehung der vorhandenen Zwangspunkte entlang der Stadtstraße (insbesondere der Knotenpunkte) überprüft und diese in Abhängigkeit hiervon letztlich in der gegenständlichen Planung entsprechend festgelegt.

Hinsichtlich der angeführten Punkte im Zusammenhang mit Belangen des Radverkehrs wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt IX. „Belange des Radverkehrs“ Bezug genommen.

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH wurde unter Übersendung der Erwiderung der Vorhabenträgerin zum Erörterungstermin eingeladen. Da dieser auf eine Teilnahme am Termin verzichtet hat und keine anderweite Rückmeldung erfolgte, wird von einer Erledigung deren Stellungnahmen im Verfahren ausgegangen. Sollte dies nicht der Fall sein, bleibt eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

1.8 Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd

Zum betreffenden Vortrag des Zweckverbandes hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung dargelegt, dass im Hinblick auf vorhabenbedingte Berührungspunkte mit dem Eisenbahnbetrieb Maßgaben für die Baudurchführung beabsichtigt sind, um bauzeitliche Einschränkungen für den Eisenbahnbetrieb möglichst gering zu halten. Soweit der Zweckverband zur Stärkung des schienengebundenen ÖPNV die Anlage zusätzlicher Park&Ride-Parkplätze an den zuführenden Bahnhöfen in der Umgebung von Ludwigshafen anregt, handelt es sich jedoch um Maßnahmen, die nicht zum Gegenstand des beantragten Bauvorhabens und des Planfeststellungsverfahrens gemacht werden können.

Der Zweckverband wurde unter Übersendung der Erwiderung der Vorhabenträgerin zum Erörterungstermin eingeladen. Da dieser auf eine Teilnahme am Termin verzichtet hat und keine

anderweite Rückmeldung erfolgte, wird von einer Erledigung deren Stellungnahmen im Verfahren ausgegangen. Sollte dies nicht der Fall sein, bleibt eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

1.9 RMR Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft

Anlagen des Versorgungsträgers werden durch die gegenständliche Planung nicht berührt. In dessen Stellungnahme wies er jedoch daraufhin, dass grundsätzlich die Schutzstreifen seiner Leitungen von Maßnahmen - auch von naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen - freizuhalten sind und andernfalls die Notwendigkeit einer erneuten Beteiligung besteht. Die Vorhabenträgerin sagte in ihrer Erwiderung eine entsprechende Beachtung zu. Die Planfeststellungsbehörde sieht insoweit keinen gesonderten Regelungsbedarf in diesem Planfeststellungsbeschluss.

1.10 Rhein-Pfalz-Kreis

Der Rhein-Pfalz-Kreis hat umfassende Einwendungen gegen das Straßenbauvorhaben erhoben. Im Planfeststellungsverfahren wurden durch einen Rechtsbeistand für den Rhein-Pfalz-Kreis im Rahmen der ersten Planoffenlage im Jahr 2018 und der ergänzenden Planoffenlage im Jahr 2022 sowie im Nachgang zu einer in 2022 vorgenommenen ergänzenden Anhörung des Rhein-Pfalz-Kreises Stellungnahmen abgegeben.

Der Rhein-Pfalz-Kreis macht grundsätzlich geltend, dass er zum einen als Grundstückseigentümer des Flurstücks Nr. 1508/4 durch das Vorhaben betroffen sei, auf welchem sich das (Haupt-)Dienstgebäude der Kreisverwaltung befinde und welches unmittelbar an der Straßentrasse der bestehenden Hochstraße der B 44 gelegen sei. Weiter werde der Landkreis vorhabenbedingt als Träger öffentlicher Belange berührt, da die vorhabenbedingten Auswirkungen die Funktionsfähigkeit der Kreisverwaltung erheblich beeinträchtigen würden. Mit dem Vorhaben würden unzumutbare – und somit unzulässige – Immissionsbeeinträchtigungen für das Dienstgebäude und den Verwaltungsbetrieb bzw. die Mitarbeiter sowohl beim späteren Betrieb der ebenerdigen Bundesstraße wie auch bereits während der Bauphase einhergehen.

Seitens des Rhein-Pfalz-Kreises wurden hinsichtlich der beantragten Planung und der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens formelle und materielle Punkte vorgetragen, die seines Erachtens bewirken, dass die gegenständliche Planung nicht zur Rechtfertigung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen herangezogen werden kann und gegebenenfalls bei Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses auf Grundlage dieser Planung zur Rechtswidrigkeit dieses Beschlusses führen würden.

Die Eigentumsbeeinträchtigung des Rhein-Pfalz-Kreises sei – auch wenn sich der Landkreis als Gebietskörperschaft nicht auf verfassungsrechtlichen Schutz des Eigentums nach Art. 14 GG berufen kann – als einfacher privater Belang in die planerische Gesamtabwägung aller Belange einzustellen.

Nach Ansicht des Rhein-Pfalz-Kreises würden die geltend gemachten formellen und materiellen Mängel der Planung bei einer Zulassung und Verwirklichung des Vorhabens auf dieser Planungsgrundlage zu einem nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Eigentum des Kreises

führen, die Funktionsfähigkeit der Kreisverwaltung gefährden und gesundheitliche Risiken für die Mitarbeiter verursachen. Die Konflikte können aus Sicht des Rhein-Pfalz-Kreises nur durch einen Vorhabenverzicht vermieden werden. Gegenfalls könne natürlich die Vorhabenträgerin auch versuchen die vorhabenbedingten Belastungen durch umfangreiche Schutzmaßnahmen zu kompensieren. Aus Sicht des Rhein-Pfalz-Kreises wären solche Maßnahmen mit erheblichem Kostenaufwand verbunden und es wird infrage gestellt, ob hierdurch ein Schutz im notwendigen Umfang überhaupt gewährleistet werden kann. Daher sei für den Fall einer weiterhin angestrebten Vorhabenrealisierung zur Wahrung der schutzwürdigen Interessen des Rhein-Pfalz-Kreises letztlich nur eine Grundstücksübernahme durch die Vorhabenträgerin gegen Geldentschädigung möglich (Entschädigungsanspruchs nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG; Geldentschädigung als Surrogat für an sich gebotene, aber untunliche oder mit dem Vorhaben nicht vereinbare Schutzvorkehrungen).

Im Übrigen hat der Rhein-Pfalz-Kreis die erhobenen Einwendungen nach den im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens erfolgten Planänderungen vollumfänglich aufrechterhalten.

Zunächst wird seitens der Planfeststellungsbehörde an dieser Stelle klarstellend angemerkt, dass das Grundeigentum des Rhein-Pfalz-Kreises nicht unmittelbar an die bestehende Hochstraßentrasse anliegt, sondern zwischen dem Hochstraßenbauwerk und dem kreiseigenen Grundeigentum im Bestand noch die Stadtstraße „Haveringallee“ verläuft, welche im Zuge des geplanten Vorhabens allerdings zurückgebaut und eingezogen wird (vgl. hierzu auch Kapitel A Abschnitt III. des Beschlusses).

Zusammenfassend werden im Folgenden zunächst die durch den Rhein-Pfalz-Kreis im Zuge des Planfeststellungsverfahrens vorgetragenen **Form- und Verfahrensfehler** behandelt (*nachfolgend jeweils der Einwand in kursiver Schrift*), welche aus seiner Sicht bereits aus formeller Sicht die Rechtswidrigkeit eines hierauf aufbauenden Planfeststellungsbeschlusses nach sich ziehen würden:

- *Die Bekanntmachung der ersten Planoffenlage 2018 sei fehlerhaft, da diese keine ausreichende Anstoßwirkung gewährleistete. Die inhaltlichen Anforderungen nach § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 5 Satz 1 und 2 VwVfG würden nicht ausreichend erfüllt, da keine hinreichend klare und genaue Beschreibung des Vorhabens enthalten war, welche den Betroffenen eine Abschätzung ermöglicht, ob ihre Belange oder Rechte beeinträchtigen können.*

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird durch die erfolgte Bekanntmachung eine ausreichende Anstoßfunktion gewährleistet.

Ergangener Rechtsprechung und Kommentierung zu diesem Punkt zufolge, ist die Bekanntmachung so abzufassen, dass die ortsansässigen Betroffenen veranlasst sind, sich für das Vorhaben zu interessieren, ihre Betroffenheit zu prüfen und ggfs. Einwendungen zu erheben. Die Bekanntmachung muss dabei die Möglichkeit der Betroffenheit hinreichend deutlich erkennen lassen. Dies erfordert, dass insbes. das Planvorhaben und seine

Lage hinreichend charakterisiert werden. Dafür genügt etwa die Wahl einer geographischen Bezeichnung oder die Angabe einer vorhandenen Verkehrsanlage.

Nach diesen Maßstäben hatte die Bekanntmachung eine hinreichende Anstoßfunktion. Denn die Bekanntmachung benennt das konkrete Vorhaben ("Ausbau der Bundesstraße Nr. 44 (B 44) durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen im Zuge der B 44"). Damit wird das Vorhaben für einen durchschnittlichen, rechtsunkundigen und nicht vorinformierten Bewohner des betroffenen Gebiets so deutlich beschrieben, dass er Anlass hat, sich über die Auswirkungen des Vorhabens durch Einsichtnahme in die ausgelegten Unterlagen kundig zu machen. Einer detaillierteren Beschreibung bedurfte es nicht, denn eine Detailbeschreibung ist im Rahmen der Bekanntmachung nicht erforderlich.

Der Einwendungspunkt ist unbegründet und wird zurückgewiesen.

- *Die Bekanntmachung 2018 enthalte keine hinreichenden Angaben zu den Umweltinformationen im Sinne der uvp-rechtlichen Anforderungen, da die Angaben zu den entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen zu „oberflächlich“ sind.*

Die Planfeststellungsbehörde stellt hierzu fest, dass nach § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG/alt die zuständige Behörde die Öffentlichkeit bei der Bekanntmachung zu Beginn des Anhörungsverfahrens darüber zu unterrichten hat, welche Unterlagen nach § 6 UVPG/alt vorgelegt wurden. Es wird grundsätzlich lediglich ein aussagekräftiger Überblick über die im Zeitpunkt der Auslegung vom Vorhabenträger vorgelegten und sich mit den Umweltauswirkungen des Vorhabens beschäftigenden entscheidungserheblichen Unterlagen gefordert. Dem genügt die Bekanntmachung. Sie zählt alle entscheidungserheblichen Unterlagen bzw. Planungsteile auf. Insbesondere die landschaftspflegerische Maßnahmenplanung, die Immissionstechnischen Untersuchungen (mit Schallgutachten 16. BImSchV, Gesamtlärbetrachtung und Luftschadstoffgutachten), die wassertechnische Untersuchung, die umweltfachlichen Untersuchungen (mit Umweltverträglichkeitsstudie und Fachbeitrag Artenschutz) sowie die Verkehrsuntersuchung werden namentlich genannt. Damit wurde dem Ziel des § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG/alt, die betroffene Öffentlichkeit über alle wesentlichen vom Vorhabenträger vorgelegten umweltrelevanten Planunterlagen zu informieren und ihr dadurch einen Überblick zu verschaffen, welche Umweltbelange durch den Vorhabenträger einer Prüfung unterzogen wurden und mit welchen Detailinformationen sie im Rahmen der Auslegung rechnen kann, entsprochen. Eine vollständige Detailauflistung aller vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen oder eine thematische Auflistung, welche Unterlagen zu welchen Umweltthemen erstellt wurden, ist nicht erforderlich. Soweit der Rhein-Pfalz-Kreis in diesem Zusammenhang moniert, dass die Bekanntmachung keine thematische Benennung der in den Unterlagen behandelten Umweltthemen bzw. keine Benennung von Themenblöcken enthalten würde, schwebt dem Kreis offenbar eine Handhabung vor wie sie im Bauleitverfahren praktiziert wird. Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist diese, sich maßgeblich aus der Vorschrift des § 3 Abs. 2 BauGB ableitbare Vorgehensweise der Bauleitplanung, auf die Fachplanung und die straßenrechtliche Planfeststellung jedoch nicht übertragbar (vgl. BVerwG Urteil vom 21.01.2016 – 4 A 5.14 -, NVwZ 2016, 844, juris Rn. 36 und Urteil vom 28.04.2016, 9 A

9/15, NVwZ 2016, 1710, juris Rn. 20).

Der Einwendungspunkt wird von der Planfeststellungsbehörde für unbegründet erachtet.

- *Die Umweltverträglichkeitsprüfung sei fehlerhaft, da die obligatorischen Mindestangaben nach § 6 UVPG/alt durch die Vorhabenträgerin unzureichend erbracht wurden. Insbesondere die dargelegte Variantenuntersuchung der Vorhabenträgerin im Zuge der UVS begünstige über eine unterschiedliche Gewichtung der Kriterien bzw. Schutzgüter in unzulässiger Weise die „angestrebte“ Planungsvariante gegenüber anderen Varianten, welche somit gar nicht ernsthaft in Betracht gezogen wurden.*

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung hierzu zunächst ausgeführt, dass in formeller Sicht den gesetzlichen Anforderungen an die UVP als unselbstständiger Verfahrensschritt im Planfeststellungsverfahren genüge getan wird, wenn eine UVP erfolgt, die auch eine nach § 6 Abs. 3 1 Nr. 5 UVPG/alt erforderliche Variantenprüfung enthält. Nach diesen Maßstäben ist die UVP in formeller Sicht nicht zu beanstanden. Im Zuge der UVS wurden einschließlich der Null-Variante fünf Varianten betrachtet und die wichtigsten Auswahlgründe dargelegt, anhand derer die Antragstrasse bestimmt wurde.

Die vom Einwender geäußerten inhaltlichen Bedenken gegen die Variantenauswahl/-untersuchung treffen ebenfalls nicht zu. Die Vorhabenträgerin hat im Zuge der UVS die maßgeblichen Daten und Belange ermittelt, sie in die Variantenabwägung eingestellt und dort entsprechend ihrer rechtlichen und tatsächlichen Bedeutung gewichtet. Die Belange wurden untereinander zu einem angemessenen Ausgleich gebracht und die umweltfachlich vorzugswürdige Trassenvariante anhand dieser Kriterien bestimmt. Die Vorhabenträgerin hat die Belange dabei fehlerfrei gewichtet. Die höhere Gewichtung des Schutzgut Mensch und des Belangs der Wirtschaftlichkeit wurde nachvollziehbar begründet und ist nicht zu beanstanden. Auch ansonsten hat die Vorhabenträgerin hierbei die rechtliche oder tatsächliche Bedeutung der in die Abwägung eingestellten Belange nicht verkannt. Der Verlust an Grünflächen wurde beispielsweise insoweit geringer gewichtet, da die betreffenden Eingriffe vor Ort kompensiert werden können. Die durch das Abwägungsgebot gesetzten Schranken hat die Antragstellerin nicht überschritten. Das ist erst dann der Fall, wenn sich eine andere als die gewählte Variante unter Berücksichtigung aller abwägungserheblicher Belange als die eindeutig bessere, weil die öffentlichen und privaten Belange insgesamt schonendere hätte aufdrängen müssen. Das ist aber nicht der Fall. Keine der anderen Variante drängt sich als eindeutig vorzugswürdig auf. Im Übrigen wurde auch vom Rhein-Pfalz-Kreis keine solche Variante benannt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die vorstehenden Darlegungen der Vorhabenträgerin plausibel und rechtlich zutreffend. Der Einwendungspunkt wird für unbegründet erachtet und zurückgewiesen.

- *Das im Zusammenhang mit den Deckblattplanungen („Westbrücke“ und „Stadtstraße“) in 2022 durchgeführte ergänzende Anhörungsverfahren sei unzureichend, da die erfolgten Planänderungen so umfangreich waren, dass das Gesamtkonzept sowie die Identität des Vorhabens in einem Ausmaß berührt wurden, welches in der Folge ein vollständig neues*

Anhörungsverfahren mit erneuter Auslegung erfordert hätte.

Die Vorhabenträgerin hat zum grundsätzlichen Tenor dieses Einwandes in ihrer Erwidern begründet, dass das geänderte Bauvorhaben mit der Verschiebung der Trasse im Ergebnis eindeutig nicht als anderes oder gänzlich neues Vorhaben zu bewerten ist. Eine Planänderung liegt so lange vor, wie die Gesamtkonzeption der Planung nicht berührt und die Identität des Vorhabens gewahrt wird. Anders sind Änderungen zu beurteilen, die dazu führen, dass es sich um ein gegenüber dem ursprünglichen Plan nach Gegenstand, Art, Größe und Betriebsweise im Wesentlichen andersartiges Vorhaben handelt. Vorliegend bleibt das Vorhaben zum Ersatzneubau der Hochstraße Nord nach Zielsetzung, Art, Größe, Betriebsweise und selbst hinsichtlich der Trassenführung im Wesentlichen gleich. Nur in einem Teilbereich erfolgt eine Änderung durch parallele Trassenverschiebung. Für die Identität des Planvorhabens stellt das wesentliche Charakteristikum der Planung die „Umwandlung“ der B 44 in eine ebenerdige Stadtstraße durch Rückbau der Hochstraße und "Herunterholen der B 44" dar. Dies bleibt im Zuge der Deckblattplanungen auch mit veränderter Trassenführung erhalten. Auch Veränderungen der Lärmbetroffenheit durch eine bloße Erhöhung der Zahl der lärmbeeinträchtigten Gebäude führen nicht dazu, dass es sich um ein im Vergleich zur Ursprungsplanung gänzlich anderes Vorhaben handelt, sondern ist allein bei der Abgrenzung der (ergänzenden) Anhörungserfordernisse nach § 73 Abs. 8 VwVfG von Relevanz.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Darlegungen der Vorhabenträgerin nach erfolgter Prüfung an. Die Aufnahme eines neuen Planfeststellungsverfahrens war nicht erforderlich. Im Übrigen wurde aufgrund der beantragten Planänderungen der Deckblattplanung „Stadtstraße“ durch die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich formell zwar „nur“ eine ergänzende Anhörung durchgeführt. Diese beinhaltete aber eine erneute Planoffenlage sowohl der Planunterlagen der Ausgangsplanung 2018 wie auch aller zu diesem Zeitpunkt vorliegender Deckblattplanunterlagen und somit ein umfassendes Beteiligungsverfahren. Der Einwendungspunkt ist somit unbegründet und wird zurückgewiesen.

- *Bei der ergänzenden Planoffenlage 2022 war die Beschränkung der Einwendungen auf die Planänderungen rechtlich unzulässig und verfahrensfehlerhaft.*

Es ist zutreffend, dass die Einwendungs- und Stellungnahme-Möglichkeit im Zuge des ergänzenden Anhörungsverfahrens mittels Textzusatz in den Beteiligungsschreiben und dem Bekanntmachungstext 2022 beschränkt wurde und demnach Einwendungen/ Stellungnahmen dem Grunde nach nur zu den Planänderungen eröffnet wurden. Diese Einschränkung erfolgte aber im Einklang mit der geltenden Rechtslage, da hinsichtlich der ursprünglich ausgelegten Planunterlagen im Verwaltungsverfahren die Präklusion nach § 73 Abs. 4 Satz 2 VwVfG eingetreten war. Danach sind nach Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen im Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Hierauf hat die Behörde bei der Bekanntmachung auch gemäß § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG hingewiesen. Die im Rahmen der erneuten Auslegung zu erhebenden Einwendungen dürfen sich nur noch auf die Planänderung beziehen. Sie können daher nur auf solche Auswirkungen gestützt werden, die im Rahmen der

ursprünglichen Auslegung nicht erkennbar waren, weil sie gerade auf die Planänderung zurückgehen.

Der Einwendungspunkt ist somit unbegründet und wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

- *Die Darstellung der Planänderungen in der Deckblattplanung war unzureichend, da sich die erfolgten Änderungen gegenüber der Ursprungsplanung in der Plandarstellung nicht in der erforderlichen Klarheit entnehmen ließen.*

Entsprechend der Erwidern der Vorhabenträgerin hierzu, wird die Darstellung der Änderungen in den Deckblattplanunterlagen für ausreichend und zulässig angesehen. Unter Berücksichtigung der entsprechenden rechtlichen Anforderungen an die Plandarstellung sind die Änderungen in den Deckblatt-Planunterlagen als solche deutlich erkennbar und nachvollziehbar dargestellt. Der Inhalt des geänderten Plans ergab sich dabei aus einer Gesamtschau von Deckblatt und ursprünglich ausgelegter Planunterlage, welche ebenfalls nachrichtlicher Gegenstand der ergänzenden Planauslegung waren. Diesbezüglicher Rechtsprechung zufolge kommt es darauf an, verständigen Betrachtern mit den Deckblattunterlagen erkennbar zu vermitteln, dass es sich bei ihnen um die zuletzt angefertigten und damit – zusammen mit den unverändert gebliebenen Unterlagen – um die maßgeblichen Planunterlagen handelt. Diese Anforderungen waren hier erfüllt. Zusätzlich waren die Änderungen auch durch farbliche Abhebungen in die Planunterlagen eingearbeitet und damit als solche klar erkennbar. Insoweit ist hier kein rechtlich relevantes Defizit erkennbar.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen nach erfolgter Prüfung an. Unabhängig hiervon hat sich der Rhein-Pfalz-Kreis eingehend zu den Planänderungen der Deckblattplanung geäußert, so dass nicht der Eindruck vermittelt wurde, dass sich die Planänderungen nicht in der erforderlichen Klarheit entnehmen ließen. Insgesamt wird der Einwendungspunkt für unbegründet erachtet und zurückgewiesen.

- *Die Einsichtnahmemöglichkeit der ergänzenden Planoffenlage 2022 war unzureichend. Es wurde laut der Bekanntmachung nicht die Möglichkeit der Vereinbarung einer Einsichtnahme auch außerhalb der Öffnungs- bzw. Dienstzeitenzeiten der Stadtverwaltung eingeräumt. Mit der Einschränkung der Einsichtnahmemöglichkeit lediglich auf die Dienstzeiten der Stadtverwaltung bestand gerade für den überwiegenden Anteil der (zeitgleich) werktätigen Bevölkerung eine unzumutbare Einsichtnahmebeschränkung.*

Die Vorhabenträgerin erwiderte hierzu, dass die Planauslegung ihres Erachtens ordnungsgemäß durchgeführt wurde. Eine bestimmte tägliche Auslegungsdauer ist gesetzlich nicht geregelt, sondern fällt in das Organisationsermessen der zuständigen Behörde. Die Auslegung der Planunterlagen ist regelmäßig ordnungsgemäß, wenn die Unterlagen in den Gemeinden während der allgemein üblichen Dienstzeiten für den Publikumsverkehr eingesehen werden können. Etwas Anderes gilt nur, wenn die Zeiten des Publikumsverkehrs so bemessen sind, dass die Einsichtsmöglichkeit unzumutbar beschränkt wird

Davon kann hier angesichts der in der Bekanntmachung angegebenen Zeiten nicht ausgegangen werden, da an jedem Wochentag eine Einsichtnahmemöglichkeit bestand (Montag bis Donnerstag jeweils von 09:00 Uhr bis 12:00 Uhr und von 13:00-16:00 Uhr, Freitag von 09:00 Uhr bis 12:00 Uhr). Dies hat die Rechtsprechung für vergleichbare Auslegungszeiten bereits entschieden. Ebenso ist es nicht erforderlich, dass eine Einsichtnahme außerhalb der normalen Arbeitszeit ermöglicht werden muss. Im Übrigen konnte zusätzlich durchgehend (ohne zeitliche Beschränkung) Einsicht in sämtliche Planunterlagen über die Internetveröffentlichung der Planfeststellungsbehörde genommen werden. Somit kann eine unzumutbare Beschränkung der Einsichtnahmemöglichkeit vorliegend eindeutig nicht unterstellt werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen nach erfolgter Prüfung an und der Einwendungspunkt wird als unbegründet zurückgewiesen.

- *Die Bekanntmachung der ergänzenden Planoffenlage 2022 sei inhaltlich fehlerhaft, da diese nicht die notwendige Anstoßfunktion erfülle, im Hinblick auf die Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen per E-Mail keine E-Mailadresse benannte und diese durch einen unzulässigen Zusatz („Einwendungen müssen neben dem Namen und der Anschrift des Einwenders auch den geltend gemachten Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen“) geeignet gewesen sei, Bürger von der Einwendungserhebung abzuhalten.*

Wie vorstehend bei den Ausführungen zur Bekanntmachung der Planoffenlage 2018 wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch mit der Bekanntmachung zur ergänzenden Planoffenlage eine ausreichende Anstoßfunktion gewährleistet. Wie rechtlich gefordert, ist die Bekanntmachung hinreichend konkret abgefasst, so dass ortsansässige Betroffene veranlasst sein konnten, sich für das Vorhaben zu interessieren, ihre Betroffenheit zu prüfen und ggfs. Einwendungen zu erheben. Mit der gewählten Vorhabenbezeichnung waren das Planvorhaben und seine Lage hinreichend genug charakterisiert und auch die geplanten Änderungen sowie deren räumliche Lage wurden hinreichend genug beschrieben, um deren geänderte Lage und eine mögliche Betroffenheit aus der Planänderung ableiten zu können. Damit wird auch die räumliche Lage der Änderungen hinreichend klar beschrieben. Eine detailliertere Beschreibung oder - wie vom Rhein-Pfalz-Kreis gefordert – eine grafische Darstellung ist im Rahmen der Bekanntmachung nicht erforderlich.

Zur fehlenden E-Mailadresse zum Zwecke der Einwendungserhebung ist festzuhalten, dass das Fehlen einer E-Mail-Adresse des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM RLP) in der Bekanntmachung insoweit nicht als „relevanter Formfehler“ überzeugen kann. Denn einerseits wird eine E-Mail-Adresse der Stadt Ludwigshafen, unter welcher Einwendungen hätten erhoben werden können, im Bekanntmachungstext explizit genannt wird. Zum anderen können von einem Einwender, der (anstelle bei der Stadt Ludwigshafen) ausschließlich beim LBM RLP eine Einwendungserhebung per E-Mail beabsichtigt, die technischen Möglichkeiten und Kenntnisse erwartet werden, über die in der Bekanntmachung genannte Internetseite des LBM RLP eine E-Mailadresse zu ermitteln. Im Übr-

gen handelt es sich hierbei auch nicht um eine zwingend notwendige Angabe der Bekanntmachung im Sinne von § 73 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1-4 VwVfG. Außerdem gilt es darauf hinzuweisen, dass der Rhein-Pfalz-Kreis durch den unterbliebenen Hinweis auf die E-Mailadresse für die Einwendungserhebung tatsächlich nicht von der Einwendungserhebung per E-Mail abgehalten wurde. Mithin war er keineswegs gehindert seine Einwände auch in digitaler Form elektronisch vorzutragen.

Die Bekanntmachung der Auslegung war auch nicht irreführend. Der Hinweis, dass die Einwendungen auch den geltend gemachten Belang und das Maß der Beeinträchtigung erkennen lassen müssen, wird insofern für unschädlich erachtet. Der Rhein-Pfalz-Kreis hat hier auch nicht substantiell vorgetragen, inwieweit diese Formulierung unzulässig und geeignet sein soll, Betroffene von der Einwendungserhebung abzuhalten. Einerseits handelt es sich bei dem Wort "Belang", um einen im allgemeinen Sprachgebrauch üblichen Begriff. Weiter beschreibt der Hinweis allein die Obliegenheit der Einwender Näheres zu dem jeweiligen Anliegen vorzutragen.

Die Einwendungspunkte werden von der Planfeststellungsbehörde nach erfolgter Prüfung daher als unbegründet zurückgewiesen.

- *Der in der Bekanntmachung 2022 enthaltene Hinweis auf die Präklusionsvorschrift nach § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG und eine damit einhergehende Einschränkung der gerichtlichen Kontrolle seien unrechtmäßig.*

Zu dem Einwendungspunkt wird festgestellt, dass der Hinweis auf die Präklusionsvorschrift des § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG ordnungsgemäß im Einklang mit § 73 Abs. 4 Satz 4 VwVfG erfolgte. Danach ist in der Bekanntmachung auf den Eintritt der Präklusion im Verwaltungsverfahren hinzuweisen. Daran ändert der Umstand nichts, dass eine Präklusion im verwaltungsgerichtlichen Verfahren nicht erfolgt. Vorliegend trägt die Bekanntmachung diesem Umstand vielmehr ausdrücklich Rechnung, da diese explizit darauf hinweist, dass sich der Einwendungsausschluss nur auf das Verwaltungsverfahren über die Zulässigkeit des Vorhabens beschränkt.

Die Einwendungspunkt wird von der Planfeststellungsbehörde nach erfolgter Prüfung als unbegründet zurückgewiesen.

Im Weiteren werden hier zusammenfassend die Einwendungspunkte des Rhein-Pfalz-Kreises behandelt (*nachfolgend jeweils der Einwand in kursiver Schrift*), die seines Erachtens in materiell-rechtlicher Sicht die Vorhabenplanung und das Planfeststellungsverfahren für rechtswidrig erweisen:

- *Die Planrechtfertigung des Vorhabens sei zweifelhaft, da als Alternative ein Vorhabenverzicht durch eine „Nullvariante“ in Gestalt der Sanierung der bestehenden Hochstraße durch pauschale Vorfestlegungen nur ungenügend untersucht und nicht sachgerecht betrachtet wurde.*

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung ergänzend dargelegt, dass sich unter dieser

Betrachtungsweise keine Zweifel an der Planrechtfertigung für einen Ersatzneubau ergeben können, da das Planungsziel der Aufrechterhaltung der durch die bisherige Hochstraße Nord vermittelten Verkehrsbeziehungen unter Berücksichtigung der sich stellenden Anforderungen für eine „Nullvariante“ - also die Beibehaltung der Hochstraße Nord – nicht zu erreichen sind. Das Planungsziel konnte daher nur durch einen Ersatzneubau erreicht werden. Der Einwender verkennt insoweit, dass es nicht auf die Leistungsfähigkeit der Straßen bei Antragsstellung, sondern um die Leistungsfähigkeit am Ende des Prognosezeitraums ankommt. Diese Leistungsfähigkeit wäre angesichts des baulichen Zustands der Hochstraße Nord nicht mehr gegeben gewesen. Die bestehende Hochstraße ist baulich so stark beeinträchtigt, dass eine Sanierung nachweislich wirtschaftlich nicht durchführbar ist und ein vollständiger Abbruch erforderlich wird. Die Hochstraße Nord kann derzeit auch aufgrund ihres baulichen Zustands nur unter verkehrsrechtlichen Beschränkungen genutzt werden. Ohne einen Ersatzneubau würde ihr aus baulichen Gründen über kurz oder lang die vollständige Sperrung drohen, wie auch das Beispiel der Hochstraße Süd zeigt. Ohne einen Ersatzneubau müsste der Verkehr dann über das verbleibende innerstädtische Straßennetz abgewickelt werden. Dieses Netz könnte aber den über die Hochstraße Nord geführten Verkehr nicht vollständig und nicht ohne massive Verkehrsbeeinträchtigungen aufnehmen. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems im Vorhabenraum kann daher nur durch einen Ersatzneubau aufrechterhalten werden, was in Bezug auf die planungsgegenständliche Variante Stadtstraße im Rahmen der Verkehrsanalyse überprüft und von einem neutralen Fachgutachter als ausreichend testiert worden.

Nach erfolgter Prüfung schließt sich die Planfeststellungsbehörde dem an. Der Einwendungspunkt erweist sich als unbegründet und wird zurückgewiesen.

- *Das Abwägungsgebot werde dadurch verletzt, dass bei der Variantenuntersuchung eine „Nullvariante“ im Sinne einer Sanierung der bestehenden Hochstraße nur unzureichend betrachtet wurde. Weiter würden bei der Variantenuntersuchung die einzelnen Kriterien methodisch in unzulässiger Weise zur Begünstigung der gewählten Vorhabenvariante gewichtet.*

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung hierzu dargelegt, dass im Zuge der Variantenprüfung auch die "Nullvariante", also die Sanierung der bestehenden Hochstraße untersucht wurden. Sie wurde verworfen, weil eine Sanierung des Bauwerks nicht mehr wirtschaftlich gewesen wäre. Zudem genügten die Dimensionierungen der Verkehrsflächen und Zufahrten nicht mehr den aktuellen technischen, auch sicherheitstechnischen Anforderungen. Angesichts des baulichen Zustands der Hochstraße Nord war absehbar, dass - ähnlich wie bei der Hochstraße Süd - nur der (ersatzlose) Abbruch geblieben wäre. Die Alternativenprüfung ist insoweit fehlerfrei erfolgt. Eine sogenannte „Nullvariante“ (Sanierung der bestehenden Hochstraße) wurde einbezogen, ist aber in zulässigerweise frühzeitig ausgeschieden. Alternativen dürfen bereits in einem frühen Verfahrensstadium ausgeschieden werden, wenn sie sich hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten

Belange als weniger geeignet erweisen als andere Varianten. Dies gilt auch für die Nullvariante. Diesen Maßstäben genügt die Planung und die Variantenuntersuchung, da die Sanierung der bestehenden Hochstraße im Vergleich zu den anderen Varianten – wie zuvor bereits ausgeführt – keine vernünftige Alternative darstellt, mit welcher sich das Planungsziel erreichen lässt.

Das Abwägungsgebot wird auch nicht durch das Vorgehen der Vorhabenträgerin bei der Variantenauswahl/-untersuchung verletzt (Zur Vermeidung von Wiederholungen wird ergänzen auch auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel unter Abschnitt IV. Nr. 3 „Planungsvarianten“ Bezug genommen). Die Vorhabenträgerin hat die Auswahl und Gewichtung der Kriterien hierbei benannt und erläutert. Die Abwägung der einzelnen Punkte ist dargestellt. Inhaltlich sind die Abwägungsentscheidung und die Gewichtung der Kriterien nicht zu beanstanden. Denn hinsichtlich der Vorzugswahl besteht ein Entscheidungsspielraum. Die höhere Gewichtung des Kriteriums der Wirtschaftlichkeit gegenüber den Kriterien "verkehrliche Beurteilung" sowie "raumstrukturelle Wirkungen" wird als fehlerfrei angesehen. Die zählt auch zu den von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen. Weiter dürfen Kostengesichtspunkte bei der Entscheidung für die eine oder andere Planungsvariante durchaus eine Rolle spielen und den Ausschlag geben. Mit Blick auf mögliche abwägungserhebliche Fehler insoweit drängt sich andere eindeutig vorzugswürdige Variante vorliegend nicht auf und wird von der Einwenderseite auch nicht benannt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen nach erfolgter Prüfung an. Die Alternativenentscheidung der Vorhabenträgerin ist von einer abwägungsfehlerfreien Anwendung des ihr hierbei zustehenden Planungsermessens getragen. Der Einwendungspunkt erweist sich hiernach als unbegründet und wird zurückgewiesen.

- *Ein Abwägungsmangel ergebe sich aufgrund der unzureichenden Berücksichtigung der vorhabenbedingten Immissionsbeeinträchtigungen für die Belange des Landkreises als Grundstückseigentümer wie als Träger öffentlicher Belange. Die schutzwürdigen Belange seien unzutreffend ermittelt und nicht mit dem zustehenden Gewicht in die planerische Abwägung gegenüber den für das Vorhaben angesetzten Belangen eingestellt worden.*

Unter Betrachtung der Immissionsbeeinträchtigungen im Einzelnen werden hier zunächst die **Lärmbeeinträchtigungen aus Verkehrslärm** behandelt.

Die Bewertung der Verkehrslärmauswirkungen auf das Verwaltungsgebäude des Rhein-Pfalz-Kreises und für den Verwaltungsbetrieb bzw. die dort tätigen Mitarbeiter seien aus mehreren Gründen fehlerhaft bzw. unzureichend. Daher sei die beantragte Planung abwägungsfehlerhaft sowie rechtswidrig. Diese ermögliche es nicht die Belange des Rhein-Pfalz-Kreises mit dem gebotenen Gewicht in die Abwägung der Zulassungsentscheidung einzustellen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt VI. „Erläuterungen zum Immissionsschutz“ unter Punkt 1. „Erläuterungen zur Lärmsituation“ Bezug genommen. Die Ermittlung und Bewertung der

verkehrsbedingten schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens ist auch unter Berücksichtigung der zu beachtenden immissionsrechtlichen Anforderungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Die konkreten Berechnungsergebnisse der im Zuge des Planfeststellungsverfahrens erstellten schalltechnischen Fachbeiträge betreffend die verkehrsbedingten Lärmauswirkungen des Vorhabens speziell für das Dienstgebäude der Kreisverwaltung am Europaplatz 5 lauten wie folgt:

Nach der schalltechnischen Untersuchung zur 16. BImSchV der KREBS+KIEFER FRITZ AG vom 29.05.2018 (noch auf Grundlage der Trassenführung des ebenerdigen Ersatzneubaus der B 44 nach der Ausgangsplanung 2018) wurde für den Gebäudekomplex Europaplatz 5 der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag an allen 5 Etagen des Gebäudes überschritten und ein maximaler Beurteilungspegel von 72,5 dB(A) am Tag (IP 133) ermittelt. Dem Grunde bestand hiernach ein Anspruch auf passiven Schallschutz in allen 5 Etagen.

Mit der schalltechnischen Untersuchung zur 16. BImSchV der KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH vom 24.03.2021 wurden die straßenverkehrsbedingten schalltechnischen Auswirkungen der geänderten Lage des Ersatzneubaus der B 44 (ermöglicht durch den Gesamtrückbau/-Abbruch des Rathaushochhauses/-centers) untersucht. Durch die geänderte Lage der neuen B 44 und ein Abrücken vom Gebäude Europaplatz 5 liegen hier nun geringere Beurteilungspegel im Prognose-Planfall 2030 vor. Nach der Planänderung beträgt der maximale Beurteilungspegel (IP 134) noch 68,4 dB(A) am Tag. Es wird zwar weiterhin der Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) am Tag an allen 5 Etagen überschritten, jedoch vermindern sich die Beurteilungspegel um ca. 4 dB(A) gegenüber der Ausgangsplanung. Somit besteht für den Rhein-Pfalz-Kreis auch bei der geänderten Trassenführung der B 44 dem Grunde nach noch ein Anspruch auf passiven Schallschutz nach der 16. BImSchV an allen 5 Etagen.

Im Hinblick auf die ermittelten passiven Schallschutzansprüche wurde bereits durch die Vorhabenträgerin eine schalltechnische Objektbeurteilung des Gebäudekomplexes Europaplatz 5 veranlasst. Gemäß dem Beitrag der KREBS+KIEFER FRITZ AG vom 03.05.2019 wurde nach einer Bestandsaufnahme vor Ort untersucht, ob die vorhandenen Außenbauteile des Gebäudes hinsichtlich der ermittelten, verkehrsbedingten Außenlärmpegel durch das Vorhaben des Ersatzneubaus der B 44 ausreichend sind oder ertüchtigt werden müssen. Als Ergebnis dieser schalltechnischen Objektbeurteilung wurde bereits für die höheren Lärmpegel der Ausgangsplanung ermittelt, dass alle Außenbauteile des Gebäudekomplexes im Bestand eine ausreichende schalltechnische Dammwirkung aufweisen. Dies gelte umso mehr für die nach erfolgter Planänderung durch das Abrücken der Trasse der B 44 in der Folge sogar deutlich verminderten neuen Beurteilungspegel am betreffenden Gebäude.

Insoweit stellt die Planfeststellungsbehörde nach erfolgter Prüfung im Ergebnis fest, dass die schutzwürdigen Belange des Rhein-Pfalz-Kreises hier nach Maßgabe der geltenden rechtlichen Vorgaben zutreffend ermittelt und abwägungsfehlerfrei in die Entscheidung

über die notwendigen vorhabenbedingten Vorkehrungen zum Immissionsschutz eingestellt wurden.

Im Einzelnen wurden durch den Rhein-Pfalz-Kreis im Zusammenhang mit den Angaben der Planung zur Bewertung der Auswirkungen der Verkehrslärmimmissionen auf das Gebäude der Kreisverwaltung zusätzlich folgende Fehler im Detail geltend gemacht:

Bei der Betrachtung der Verkehrslärmimmissionen sei eine fehlerhafte Abwägung zwischen aktivem und passivem Lärmschutz erfolgt:

Unter dem Aufgreifen der zuvor bereits erfolgten Bezugnahme auf die Beschluss-Ausführungen in diesem Kapitel unter Abschnitt VI. Nr. 1 „Erläuterungen zur Lärmsituation“ ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hierzu nochmals festzuhalten, dass durch den Vorhabenträger im Rahmen der planfestgestellten Planung unter Einhaltung der immissionsrechtlichen Vorgaben eine Ermittlung und Bewertung der zu erwartenden Lärmauswirkungen aus dem Straßenverkehr sowie eine umfassende Prüfung der Vornahme von Lärmschutzmaßnahmen unter Beachtung der Vorgaben zum gestuften Optimierungsgebot erfolgt ist, welche nach Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde als sachgerecht und rechtsfehlerfrei beurteilt wurde. Insofern wurden hier auch keine Anhaltspunkte dafür gesehen, dass im Zuge dessen Versäumnisse oder Fehleinschätzungen erfolgt sind, die relevante Fehler bei der Prüfung des Umfangs der (vorrangig) zu ergreifenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen zur Folge haben, oder berechtigte Zweifel am Ergebnis der Abwägung zwischen aktivem und passivem Lärmschutz begründen können.

Die Schalltechnische Untersuchung sei fehlerhaft, da als Berechnungsgrundlage die veralteten RLS 90 herangezogen wurden. Stattdessen hätten die zum Zeitpunkt der Planerstellung bereits im Entwurf vorliegenden neuen RLS 19 angehalten werden müssen:

Hierzu ist festzustellen, dass die neue Berechnungsvorschrift der RLS-19 rechtsverbindlich für alle Planfeststellungsverfahren ab dem 01.03.2021 anzuwenden ist. Da entsprechend § 6 der 16. BImSchV der Antrag auf Durchführung dieses Planfeststellungsverfahrens vor dem vorgenannten Zeitpunkt gestellt wurde, sind weiterhin für die Berechnung des Beurteilungspegels die RLS 90 als maßgebliche Beurteilungsgrundlage in diesem Planfeststellungsverfahren anzuwenden.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung würden dadurch nachteilig beeinflusst, dass die gewählten repräsentativen Immissionsorte ungeeignet und in zu geringer Anzahl platziert wurden:

Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass sie bei der schalltechnischen Untersuchung um das Gebäude herum eine ausreichende Anzahl an Immissionsorten zur Ermittlung des passiven Schallschutzes platziert habe.

Die Planfeststellungsbehörde stellt in diesem Sinne weiter fest, dass eine andere Platzierung der Immissionsorte oder eine höhere Anzahl keine Änderung des Ergebnisses der schalltechnischen Untersuchungen hinsichtlich der Abwägung oder des Umfangs von aktiven Schutzvorkehrungen und des passiven Schallschutzanspruches erwarten lassen.

Der Einwendungspunkt ist somit unbegründet.

Zusätzlich mögliche aktive Schutzmaßnahmen, wie z.B. durch straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen würden vernachlässigt:

Wie von der Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung hierzu dargelegt, wurden bei den lärmtechnischen Berechnungen in der schalltechnischen Untersuchung im Bereich der ebenen Trassenführung im innerstädtischen Bereich – somit auch in Höhe der Kreisverwaltung - eine für niveaugleiche Hauptverkehrsstraßen zulässige und auch übliche Geschwindigkeit von $v=50$ km/h bereits zugrunde gelegt.

Die Vorhabenträgerin hat somit sicherzustellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Straßenverkehr in diesem Bereich entsprechend auch auf 50 km/h beschränkt wird.

Betreffend die am Standort der Kreisverwaltung bestätigte Grenzwertüberschreitung nach der Schalltechnischen Untersuchung (gem. der 16. BImSchV) wurde der bestätigte passive Schallschutzanspruch nur unzureichend ermittelt, da völlig offenbleibe, ob die Lärmbeeinträchtigungen durch passiven Schallschutz überhaupt beherrschbar sind.

Im Hinblick auf die ermittelten passiven Schallschutzansprüche wurde bereits durch die Vorhabenträgerin eine schalltechnische Objektbeurteilung des Gebäudekomplexes Europaplatz 5 veranlasst. Gemäß dem Beitrag der KREBS+KIEFER FRITZ AG vom 03.05.2019 wurde nach einer Bestandsaufnahme vor Ort untersucht, ob die vorhandenen Außenbauteile des Gebäudes hinsichtlich der ermittelten, verkehrsbedingten Außenlärmpegel durch das Vorhaben des Ersatzneubaus der B 44 ausreichend sind oder ertüchtigt werden müssen. Als Ergebnis dieser schalltechnischen Objektbeurteilung wurde bereits für die höheren Lärmpegel der Ausgangsplanung ermittelt, dass alle Außenbauteile des Gebäudekomplexes im Bestand eine ausreichende schalltechnische Dammwirkung aufweisen. Dies gelte umso mehr für die nach erfolgter Planänderung durch das Abrücken der Trasse der B 44 in der Folge sogar deutlich verminderten neuen Beurteilungspegel am betreffenden Gebäude.

Der Einwand erweist sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde somit als unbegründet.

Die im Rahmen der Deckblattplanung „Stadtstraße“ aktualisierte Gesamtlärbetrachtung enthalte nicht nachvollziehbare Ergebnisse (Änderungen der Prognosewerte zum Nullfall), so dass die Schlussfolgerungen angezweifelt werden.

Im Zuge der Erwiderung der Vorhabenträgerin wurde hierzu ergänzend fachgutachterlich Stellung genommen und bestätigt, dass sich die Immissionspegel im Prognose-Nullfall 2030 bei den beiden Gesamtlärmuntersuchungen um ca. 0,3 dB im Tagzeitraum unterscheiden. Dies ist bedingt durch die unterschiedlichen Softwareversionen, die als Grundlage der Berechnungen angewendet wurden. Weiter beinhaltet die Gesamtlärbetrachtung vom 08.05.2018 für die Ausgangsplanung 2018 hinsichtlich der Geräuschimmissionen aus dem Schienenverkehr der Stadtbahnlinien noch einen Pegelkorrekturbonus von

– 5 dB(A), welcher aufgrund der Änderung der gesetzlichen Berechnungsvorgaben zwischenzeitlich entfallen ist und insoweit bei den Berechnungen der aktualisierten Gesamtlärbetrachtung vom 11.11.2021 nicht mehr enthalten ist. Die Berechnungen selbst wurden fehlerfrei durchgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die fachgutachterlichen Angaben für plausibel und nachvollziehbar. Insoweit wird kein begründeter Anhaltspunkt dafür gesehen, das Ergebnis der erfolgten Gesamtlärmuntersuchungen in Frage zu stellen.

Der Einwendungspunkt wird insoweit als unbegründet zurückgewiesen.

- *Im Zusammenhang mit dem geltend gemachten Abwägungsmangel aufgrund unzureichenden Berücksichtigung der vorhabenbedingten Immissionsbeeinträchtigungen für den Rhein-Pfalz-Kreis werden auch die **Luftschadstoffbeeinträchtigungen** ausdrücklich genannt. Diese seien unzulänglich beurteilt worden. Die Luftschadstoffimmissionen würden sich zum Nachteil der an der Stadtstraße gelegenen Bebauung und mithin auch zum Nachteil für die Mitarbeiter der Kreisverwaltung verändern:*

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst ergänzend auf die vorstehenden Ausführungen zur Luftschadstoffsituation in diesem Kapitel in Abschnitt VI. „Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)“ unter Punkt 2. „Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen Bezug genommen. Die Planfeststellungsbehörde hat hier dargestellt, dass die Auswirkungen des Vorhabens aufgrund verkehrsbedingter Luftschadstoffimmissionen fachgutachterlich plausibel und nachvollziehbar sowie unter Berücksichtigung der immissionsschutzrechtlichen Vorhaben beurteilt wurden. Im Ergebnis sind im Prognosejahr an den der neuen Straßentrasse nächstgelegenen Bebauungen – somit auch im Bereich des Dienstgebäudes der Kreisverwaltung am Europaplatz 5 – bei den relevanten Luftschadstoffkomponenten NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} keine Überschreitungen der Grenzwerte für die menschliche Gesundheit zu erwarten. In allen beurteilungsrelevanten Bereichen straßennaher Wohnbebauung werden die nach der 39. BImSchV geltenden Grenzwerte nach dem Ausbau der B 44 durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen eingehalten und dem Straßenbaulastträger mussten insoweit keine speziellen Schutzmaßnahmen aufgegeben werden. Auch eventuelle nachteilige Luftschadstoffauswirkungen unterhalb der Grenzwerte wurden vorstehend berücksichtigt, konnten im Rahmen der Abwägung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte jedoch nicht dazu führen, dem Straßenbaulastträger Maßnahmen aufzuerlegen oder vollständig von der Planung Abstand zu nehmen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen insgesamt keine Anhaltspunkte für etwaige Fehler in diesem Zusammenhang oder einen Abwägungsmangel, so dass der Einwendungspunkt als unbegründet angesehen und zurückgewiesen wird.

- *Im Zusammenhang mit dem geltend gemachten Abwägungsmangel aufgrund unzureichenden Berücksichtigung der vorhabenbedingten Immissionsbeeinträchtigungen für den Rhein-Pfalz-Kreis wird auch auf **Erschütterungsimmissionen** aus dem Betrieb der Straße mit Auswirkungen auf das Dienstgebäude und dortige Einrichtungen hingewiesen.*

Diese Erschütterungen seien nicht untersucht und somit in der Abwägung nicht berücksichtigt worden:

In Bezug auf vermeintlich „vernachlässigte“ Beeinträchtigungen der Kreisverwaltung durch Erschütterungsimmissionen aus dem Straßenverkehr bzw. dem Betrieb der neuen Stadtstraße hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderng darlegt, dass entsprechende relevante Beeinträchtigung üblicherweise nicht zu erwarten sind, da im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr bei intakter Fahrbahnoberfläche keine signifikanten Erschütterungsemissionen durch gummiereifte Fahrzeuge entstehen. Bei einem Verkehr auf einer glatten Oberfläche sind ab etwa 10 m zu schutzbedürftigen Bebauungen keine nennenswerten Erschütterungen mehr gegeben, sodass bei den hier gegebenen Abständen keine erheblichen Belästigungen durch Erschütterungsimmissionen aus dem Straßenverkehr zu erwarten sind. Relevante straßenverkehrsbedingte Erschütterungseinwirkungen können allenfalls auftreten, wenn schwere Fahrzeuge mit hohen Achslasten (wie Busse und LKW) Schwellen oder Schlaglöcher in der Fahrbahn überfahren. Diese Erschütterungsemissionen wären mithin auf eine defekte Straßenoberfläche zurückzuführen. Diesen Emissionsquellen wird mithin durch die regelmäßige Straßenunterhaltung vorgebeugt oder sie können im Wege anlassbedingter Instandsetzungsmaßnahmen kurzfristig beseitigt werden.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Ausführungen für plausibel und macht sich diese nach erfolgter Prüfung zu eigen. Im Übrigen wird ergänzend angemerkt, dass der Vorhabenträgerin die Verpflichtung zur ordnungsgemäßen Straßenunterhaltung der planungsgegenständlichen neuen ebenerdigen Bundesstraße zukünftig kraft Gesetzes obliegen wird. Weiter wird darauf hingewiesen, dass für die als Folgemaßnahme des Straßenbauvorhabens verlegten Straßenbahnlinien eine gesonderte Untersuchung der schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsimmissionen vorgenommen wurde (vgl. Kapitel A Abschnitt X. Nr. 51 des Beschlusses). Insoweit können aufgrund der Entfernung des Dienstgebäudes der Kreisverwaltung zu den betreffenden geänderten Straßenbahnanlagen ebenfalls relevante schienenverkehrsinduzierte Erschütterungsimmissionen ausgeschlossen werden. Die geltend gemachten Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Erschütterungen bzw. diesbezügliche Abwägungsfehler aufgrund unzureichender Begutachtung werden von der Planfeststellungsbehörde für unbegründet erachtet und zurückgewiesen.

- *Im Zusammenhang mit dem geltend gemachten Abwägungsmangel wird auch auf vorhabenbedingte unzumutbare Immissionsbeeinträchtigungen für den Rhein-Pfalz-Kreis während der Bauzeit hingewiesen, die mit der Baudurchführung einhergehen werden. Diese bauzeitlichen Auswirkungen und diesbezügliche Schutzmaßnahmen seien nicht oder nur unzureichend ermittelt worden. Dies gelte für **bauausführungsbedingte Immissionsbeeinträchtigungen durch Lärm-, Staub- und Schadstoffimmissionen** sowie bauzeitliche **Erschütterungsimmissionen**.*

Diese Einwendungen wurden vom Rhein-Pfalz-Kreis auch nach der erfolgten Trassenverschiebung im Rahmen der Planänderungen nach der Deckblattplanung „Stadtstraße“ unverändert aufrechterhalten und ergänzt. Insbesondere wurde bemängelt, dass für die geänderte Trassenführung nach der Deckblattplanung „Stadtstraße“ keine neuen Untersuchungen über die Baulärmimmissionen sowie die Erschütterungsimmissionen eingeholt wurde und dass hinsichtlich der Luftschadstoffimmissionen aus dem Baustellenbetrieb und wie auch zu den Staubfreisetzungen während der Bauzeit überhaupt keine (eigenständigen) fachgutachterlichen Untersuchung durchgeführt wurden. Auch mit diesbezüglich zum Teil in Aussicht gestellten, fachlich aber nicht fundierten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen würden den erwarteten unzumutbaren Beeinträchtigungen für den Verwaltungsbetrieb und die Mitarbeiter der Kreisverwaltung unter dem Grundsatz der Problembewältigung nicht ausreichend Rechnung tragen.

Hierzu ist seitens der Planfeststellungsbehörde eingangs festzuhalten, dass durch die Vorhabenträgerin die genannten und zu erwartenden Immissionsauswirkungen bei der Umsetzung des geplanten Vorhabens fachgutachterlich ermittelt und bewertet wurden. Die Vorhabenträgerin hatte im Nachgang zu den ersten Stellungnahmen des Rhein-Pfalz-Kreises auf der Grundlage dieser fachgutachterlichen Bewertungen der bauzeitlichen Immissionsauswirkungen sodann auch speziell für das Dienstgebäude der Kreisverwaltung gesonderte Zusammenfassungen der Bewertungsergebnisse erstellt. Diese wurde dem Rhein-Pfalz-Kreis im Wege einer ergänzenden Einzelanhörung mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 18.08.2022 nochmals zur Kenntnis gegeben und erneut die Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt.

Die möglichen bauzeitlichen Immissionsbeeinträchtigungen für das Dienstgebäude der Kreisverwaltung (Europaplatz 5) im Zuge der Umsetzung des gegenständlichen Bauvorhabens wurden demnach wie folgt bewertet:

Baulärm:

Hinsichtlich der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über den Einwand bezüglich befürchteter Baulärmauswirkungen auf das Dienstgebäude der Kreisverwaltung wird zur Vermeidung von Wiederholungen insoweit zunächst auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt VI. Nr. 1.3 „Lärmsituation während der Bauzeit (aufgrund der Baudurchführung)“ Bezug genommen. Die mit der Umsetzung des Ersatzneubaus der B 44 einhergehenden Baulärmauswirkungen wurden in einer gesonderten schalltechnischen Untersuchung vom 12.06.2017 durch das Büro KREBS+KIEFER FRITZ AG untersucht. Zusammengefasst gestalten sich nach diesem Baulärmgutachten die zu erwartenden baubedingten schalltechnischen Auswirkungen auf das Dienstgebäude der Kreisverwaltung am Europaplatz 5 wie folgt. Von den im Gutachten untersuchten 25 Bauphasen ist nur bei insgesamt 4 Bauphasen – den Bauphasen 7b, 9b, 9c und 9d - mit relevanten Baulärmauswirkungen zu rechnen, während derer die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten werden können. Das Dienstgebäude der Kreisverwaltung wurde im Gutachten in die Gebietskategorie „Mischgebiet“ eingestuft („Gebiete

mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind“), für welche ein Immissionsrichtwert von 60 dB(A) am Tag bei der Beurteilung nach der AVV Baulärm angehalten wird. Für die restlichen Bauphasen werden nach dem Gutachten am Gebäude der Kreisverwaltung keine Immissionsbelastungen ermittelt, welche unter Berücksichtigung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen bei Baulärm weitere Maßnahmen oder Maßgaben erfordern. Die vorgenannten relevanten Bauphasen für die Kreisverwaltung gestalten sich folgendermaßen:

- Bauphase 7b

Die Bauphase beinhaltet den Rückbau der Bauwerke 122 und 123. Es wurde am Immissionsort ein maximaler Beurteilungspegel von bis zu 64,7 dB(A) am Tag ermittelt (IP 86 - 3. OG, 4. OG). Die Bauphase wird nach dem Bauzeitenplan ca. 11 Wochen andauern.

- Bauphase 9b

Die Bauphase beinhaltet den Rückbau des Bauwerkes 110. Es wurde am Immissionsort ein maximaler Beurteilungspegel von bis zu 61,1 dB(A) am Tag ermittelt (IP 86 - 1. OG, 2. OG, 3. OG). Die Bauphase wird nach dem Bauzeitenplan ca. 4,5 Wochen andauern.

- Bauphase 9c

Die Bauphase beinhaltet den Rückbau der Bauwerke 110 und 111. Es wurde am Immissionsort ein maximaler Beurteilungspegel von bis zu 61,4 dB(A) am Tag ermittelt (IP 86 - 2. OG, 3. OG). Die Bauphase wird nach dem Bauzeitenplan ca. 6 Wochen andauern.

- Bauphase 9d

Die Bauphase beinhaltet den Rückbau der Bauwerke 110 und 112. Es wurde am Immissionsort ein maximaler Beurteilungspegel von bis zu 61,9 dB(A) am Tag ermittelt (IP 86 - 1. OG, 2. OG, 3. OG). Die Bauphase wird nach dem Bauzeitenplan ca. 3 Wochen andauern.

Bei den vorangeführten rückzubauenden Bauwerken handelt es sich jeweils um Bauwerke der bestehenden Hochstraßen-Trasse. In der Summe können demnach zwar für eine Dauer von insgesamt ca. 24,5 Wochen relevanten baubedingte Lärmauswirkungen aufgrund der Abbrucharbeiten im Bereich des Gebäudes Europaplatz 5 auftreten. Insofern ist jedoch beachtlich, dass diese Bauphasen im geplanten Bauablauf nicht unmittelbar aufeinander fortfolgend ausgeführt werden, sondern im Gesamtablaufplan teils mit erheblichem zeitlichen Versatz zueinander (von bis zu 3,5 Jahren) liegen. Es ist also nicht für einen durchgehenden Zeitraum von 24,5 Wochen mit andauernden relevanten baubedingten Lärmauswirkungen auf das Gebäude der Kreisverwaltung und den Verwaltungsbetrieb zu rechnen.

Aufgrund des Ergebnisses der Baulärmuntersuchung und der ermittelten Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm wurden der Vorhabenträgerin – wie bereits vorstehend in diesem Kapitel im Abschnitt VI. Nr. 1.3 „Lärmsituation während der Bauzeit

(aufgrund der Baudurchführung)“ dargelegt - entsprechend der immissionsschutzrechtlichen Maßgaben mit diesem Planfeststellungsbeschluss zur Konfliktminderung zusätzliche Vorsorgemaßnahmen bei der Vorhabenumsetzung auferlegt (vgl. Kapitel C Abschnitt IX. dieses Beschlusses).

Gegebenenfalls könnten im Weiteren auch zur Immissionsminderung beim Aufenthalt in betroffenen Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude ergriffen werden. Da das Gebäude Europaplatz 5 - wie vorstehend dargelegt - nach einer bereits durchgeführten schalltechnischen Objektbeurteilung jedoch heute bereits einen ausreichenden Schallschutz der Außenbauteile gegenüber den im Zuge der Vorhabenplanung ermittelten Verkehrslärmeinwirkungen aufweist, wird gemäß fachgutachterlicher Bewertung auch unter Berücksichtigung der mit diesem Beschluss auferlegten Vorsorgemaßnahmen innerhalb des Gebäudes ein ausreichender Schutz gegenüber den Abbrucharbeiten der Hochstraße und dem weiteren Baulärm gewährleistet. Nach der fachgutachterlichen Einschätzung werden die bauzeitlichen Immissionsbeeinträchtigungen durch den Baulärm nicht höher als die Lärmimmissionen aus dem laufenden Verkehr ausfallen.

Ergänzend ist anzumerken, dass die schalltechnische Untersuchung der Baulärmimmissionen zwar noch auf Grundlage der Trassenführung der neuen ebenerdigen Stadtstraße gemäß der Ausgangsplanung im Jahr 2018 bei der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt wurde. Diese Untersuchungsergebnisse lassen sich aber gerade für den Immissionsort „Europaplatz 5“ auf die geänderte Trassenführung der B44 nach der Deckblattplanung „Stadtstraße“ anwenden, da sich im Hinblick auf die besonders baulärmrelevanten Abbrucharbeiten an der in der Lage unveränderlichen bestehenden Hochstraße keine Veränderungen im Zuge der Planänderungen ergeben haben und speziell die Arbeiten zum Abbruch der Hochstraßen-Bauwerke – gerade hinsichtlich der Baulärmauswirkungen auf das Kreisverwaltungsgebäude - von besonderer Relevanz sind. Des Weiteren verschiebt sich nach den Planänderungen der Ersatzneubau der ebenerdigen B44 Trasse in Richtung Süden und rückt damit gerade vom hier zu bewertenden Immissionsort ab. Somit kann unterstellt werden, dass die zu erwartenden Baulärmimmissionen infolge der geänderten Trassenführung der B 44 für das Kreisverwaltungsgebäude gegenüber den zuvor dargelegten Erkenntnissen der diesbezüglichen schalltechnischen Untersuchung allenfalls niedriger ausfallen werden.

Baustaub:

Die „Gefahr der Staubentwicklung“ durch Bautätigkeit oder Baustellenverkehrs ist entsprechend auch als Konflikt (K12) in die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung der planfestgestellten Planung eingeflossen. Insoweit beinhaltet das planfestgestellte Maßnahmenkonzept bereits Maßnahmen (M4 - Minimierung der baubedingten Staubemissionen und M5 - Zwischenbegrünung von Brachen und Böschchen), um eventuellen unzumutbaren Beeinträchtigungen im Zuge der Bauausführung vorzubeugen oder diese ggfs. soweit möglich zu minimieren. Aufgrund der geltend gemachten bauzeitlichen Immissionen durch die Kreisverwaltung hat die Vorhabenträgerin die möglichen Auswirkungen durch Staubentwicklung während der Bauphase im Hinblick auf den Gebäudekomplex am „Europaplatz

5“ ebenfalls in einer gesonderten fachtechnischen Stellungnahme nochmals zusammengefasst. Die Situation für die Kreisverwaltung wird demnach, wie folgt, beurteilt:

Der betreffende Gebäudekomplex weist zur Hochstraße Nord einen Abstand von etwas mehr als 20 m auf. Unter Vorabschätzung der eventuellen bauzeitlichen Immissionsauswirkungen aller Bauphasen wurden für die Bewertung der relevanten baubedingten Staubfreisetzungen auf das Kreishaus grundsätzlich vier Bauphasen (7b, 9b, 9c und 9d) in den Blick genommen. Für die betrachteten baubedingten Staubimmissionen ist nun beachtlich, dass diese gegenüber beispielsweise den Schallimmissionen einen deutlich geringeren Wirkungsumfang aufweisen, so dass relevante baubedingte Staubimmissionen nur während der Bauphase 9 zu erwarten sind, welche den Rückbau des unmittelbaren Teilbereichs der bestehenden Hochstraße Nord an dem betreffenden Gebäudekomplex erfasst. Als maßgeblich werden hier wiederum nur die Rückbaumaßnahmen am Bauwerk 110 eingeschätzt (tragendes Bauwerk der nördlichen Fahrbahn der Hochstraße Nord). Dieses umfasst eine Gesamtlänge von ca. 550 m. Für den Rückbau dieses Baukörpers werden insgesamt etwa 71 Arbeitstage entsprechend dem Bauzeitenplan vorgesehen, welche sich nach fachtechnischer Einschätzung durch Eingrenzung auf einen tatsächlich relevanten Rückbau im unmittelbaren Bereich des Gebäudekomplexes der Kreisverwaltung mit einer Länge von ca. 100 m auf eine Dauer von 12 Arbeitstagen reduzieren lassen, währenddessen mögliche Staubeinwirkungen im relevanten Ausmaß für die Kreisverwaltung auftreten könnten. Jedoch selbst im ungünstigen Fall, eines möglichen Staubaufkommens, welches jeweils zu einem PM_{10} -Tagesmittelwert über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ führt, wäre damit der Beurteilungswert der 39. BImSchV inklusive städtischer Hintergrundbelastung (mit bis zu 35 zulässigen Tagesüberschreitungen pro Jahr) nicht erreicht. Auch wenn Prognosen der baubedingten Staubbelastung gegebenenfalls mit Unsicherheiten verbunden sind, könnte für den Fall, dass relevante Staubfreisetzungen im Zuge der Bauausführung auftreten und sich in der Folge aufgrund der Nähe zum Gebäudekomplex dort hohe PM_{10} -Konzentrationen (ohne Schutzvorkehrungen) nicht ausschließen lassen würden, auf die bereits planungsgegenständliche Maßnahmen zur Minimierung baubedingter Staubemissionen und die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgeschriebenen Vorsorgemaßnahmen verwiesen werden (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt IX. dieses Beschlusses), welche die Vorhabenträgerin vorsorglich im Zuge der Ausführungsplanung zu Vorgaben hinsichtlich staubarmer Baustellentätigkeit verpflichtet. Insofern wurde seitens der Vorhabenträgerin auch auf positive Erfahrungswerte hinsichtlich der formulierten staubmindernden Vorgaben und Arbeitsprozesse im Zusammenhang mit dem Baustellenbetrieb anderer Bauvorhaben in Ludwigshafen hingewiesen, welche sich im Zuge dessen sogar im Einwirkungsbereich auf vorhandene Bebauung mit geringerem Abstand zur Bautätigkeit (nur rund 10 m) in der Praxis als funktionsfähig erwiesen haben.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der vorstehenden Argumentation nach erfolgter Prüfung an. Es ist somit sichergestellt, dass das baubedingte Staubimmissionen für den nahegelegenen Gebäudekomplex der Kreisverwaltung geringgehalten und eine bauzeitliche Überschreitung der Beurteilungswerte für Staub vermieden werden kann. Im Er-

gebnis sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch baubedingte Staubemissionen zu erwarten.

Bauzeitliche Luftschadstoffimmissionen:

Hinsichtlich der geltend gemachten Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe während der Bauzeit ist auf die im Zuge der Er widerungen der Vorhabenträgerin zu dem Einwendungspunkt erfolgte fachtechnische Bewertung Bezug zu nehmen. Demnach können zur Klärung dieses Einwendungspunktes die durchgeführten Untersuchungen zur Lufthygiene bzw. den verkehrsbedingten Luftschadstoffen des Straßenbauvorhabens herangezogen werden, welche die Luftschadstoffsituation für die verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen auf der B 44 anhand der gesetzlichen Vorgaben der 39. BImSchV beurteilen. Insoweit wurde vorstehend für das Dienstgebäude der Kreisverwaltung wie für den gesamten Vorhabenbereich bereits dargelegt, dass im Ergebnis für die einschlägigen Luftschadstoffimmissionen Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM₁₀ sowie PM_{2,5} nicht mit Überschreitungen der Grenzwerte für die menschliche Gesundheit im Bereich vorhandener nahestehender Wohnbebauung (mithin auch nicht im Bereich des Gebäudes der Kreisverwaltung) zu rechnen ist. Gemäß der fachtechnischen Stellungnahme werden die verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen auch während der Bauzeit auftreten und die baubedingten Schadstoffimmissionen deutlich überlagern, da der Schadstoffausstoß des Baustellenbetriebs demgegenüber von untergeordneter Bedeutung ist. Eine gesonderte Untersuchung zu den Luftschadstoffen aus dem Baustellenbetrieb war mithin entbehrlich.

Da die Frage möglicher nachteiliger Auswirkungen durch vorhabenbedingte Luftschadstoffimmissionen während der Bauzeit somit auch von den genannten Luftschadstoffgutachten aus der Verkehrsbelastung erfasst wird, können im Ergebnis unzumutbare Beeinträchtigungen durch baubedingte Luftschadstoffimmissionen am Dienstgebäude der Kreisverwaltung bzw. für den Verwaltungsbetrieb ebenfalls ausgeschlossen werden. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese fachtechnische Beurteilung nach erfolgter Prüfung zu eigen.

Bauzeitliche/ baubedingte Erschütterungsimmissionen:

Vorhabenbedingte „Beeinträchtigungen durch Erschütterungen“ während der Bauzeit sind ebenfalls Bestandteil der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung der planfestgestellten Planung (Konflikt K1) und durch eine Minimierungsmaßnahme (M3 - Minimierung der baubedingten Erschütterungsemissionen) im planfestgestellten Maßnahmenkonzept bereits berücksichtigt. Aufgrund der geltend gemachten bauzeitlichen Immissionen durch die Kreisverwaltung hat die Vorhabenträgerin die möglichen Auswirkungen durch Bauerschütterungen speziell für den Gebäudekomplex am „Europaplatz 5“ in einer gesonderten fachtechnischen Stellungnahme nochmals zusammengefasst. Die Situation für die Kreisverwaltung wird demnach, wie folgt, beurteilt:

Die möglichen Auswirkungen durch Bauerschütterungen im Zuge des gegenständlichen Bauvorhabens wurden in einer erschütterungstechnischen Untersuchung der

KREBS+KIEFER FRITZ AG vom 28.05.2018 untersucht. Bei der Untersuchung wurde anhand der betreffenden DIN-Normen bewertet, ob die aus dem Baubetrieb resultierenden Erschütterungsimmissionen zu erheblichen Belästigungen von Menschen in Gebäuden (DIN 4150-2) oder zu Schäden an baulichen Anlagen (DIN 4150-3) führen können. In der Untersuchung wurden zunächst die maßgeblichen Bauaktivitäten aus der Bauablaufplanung herausgefiltert, welche zu spürbaren Erschütterungseinwirkungen im Umfeld führen können. Mögliche Konfliktpotentiale durch relevante Bauerschütterungen speziell am Gebäudekomplex Europaplatz 5 können sich durch herabfallende Massen im Zuge der Abbruchmaßnahmen an der bestehenden Hochstraße ergeben. Die DIN 4150-2 gibt insoweit Anhaltswerte für zeitliche begrenzte Erschütterungswirkungen durch Baumaßnahmen vor, welche je nach erreichter Stufe das Ergreifen bestimmter Maßnahmen vorsehen oder bei deren Unterschreitung das Eintreten erheblicher Belästigungen verneinen. Die DIN 4150-3 formuliert ebenfalls Anhaltswerte, bei deren Einhaltung keine Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden zu erwarten sind, und unterscheidet hierbei zwischen „kurzzeitigen Erschütterungen“ und „Dauererschütterungen“. Für beide DIN-Normen wurden nun die zu erwartenden Erschütterungseinwirkungen aufgrund der geplanten erschütterungsintensiven Bautätigkeiten nach Ausmaß sowie Dauer abgeschätzt und beurteilt. Bei der Beurteilung der Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden nach der DIN 4150-2 wird davon ausgegangen, dass die von herabfallenden Massen hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen in jedem Fall deutlich kürzer als 30 Sekunden andauern. Bei der Annahme, dass nicht mehr als 60 schwere Teile pro Tag in der unmittelbaren Nähe eines Immissionsortes herabfallen, kann die reine Falldauer mit weniger als 30 Minuten angenommen werden. Beim vorhandenen Abstand des Gebäudes der Kreisverwaltung zur Hochstraße ist nach der DIN 4150-2 bei Gebäuden mit Stahlbetondecken eine Einsatzzeit von maximal 2,8 Stunden möglich, um die unteren Anhaltswerte der DIN einzuhalten. Dies bedeutet, dass bei einer reinen Falldauer von weniger als 30 Minuten erhebliche Belästigungen auch ohne besondere Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden können. Somit sind keine erheblichen Belästigungen durch Bauerschütterungen auf Menschen im Gebäude am „Europaplatz 5“ zu erwarten. Weiter sind bei der Beurteilung der Einwirkungen auf bauliche Anlagen die maximalen Schwinggeschwindigkeiten, welche beim Abbruch der Hochstraße entstehen können (herabfallende Massen), deutlich geringer als der zulässige Anhaltswert nach der DIN 4150-3 für kurzzeitigen Erschütterungseinwirkungen auf Gebäude am Fundament. Infolge der Abbrucharbeiten sind somit Gebäudeschäden durch baubedingte Erschütterungen ebenfalls auszuschließen. Alle anderen Baumaßnahmen werden für den Gebäudekomplex „Europaplatz 5“ als weniger erschütterungsintensiv beurteilt, so dass sichergestellt ist, dass hierdurch auch keine erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen für Personen oder Gebäude zu erwarten sind.

Die vorgenannte fachgutachterliche Untersuchung der Bauerschütterungen beruht zwar noch auf Grundlage der Trassenführung der neuen ebenerdigen Stadtstraße gemäß der Ausgangsplanung im Jahr 2018. Die Untersuchungsergebnisse lassen sich aber auf die geänderte Trassenführung der B44 nach der Deckblattplanung „Stadtstraße“ anwenden,

da sich hinsichtlich der hier relevanten erschütterungsintensiven Abbrucharbeiten an der lagemäßig unveränderlichen bestehenden Hochstraße keine Veränderungen im Zuge der Planänderungen ergeben haben.

Nach erfolgter Prüfung schließt sich die Planfeststellungsbehörde der dargelegten fachgutachterlichen Bewertung an. Demnach sind unzumutbare Beeinträchtigungen durch baubedingte Erschütterungsimmissionen am Dienstgebäude der Kreisverwaltung bzw. für den Verwaltungsbetrieb oder die Mitarbeiter nicht zu erwarten und keine zusätzlichen Vorkehrungen erforderlich.

Insgesamt erachtet die Planfeststellungsbehörde schließlich die geltend gemachten Beeinträchtigungen durch bauzeitliche unzumutbare Immissionsauswirkungen auf das Dienstgebäude der Kreisverwaltung bzw. des Verwaltungsbetriebes oder der Mitarbeiter sowie hiermit verbundene Abwägungsfehler aufgrund unzureichender Begutachtung oder unzureichender Gewichtung dieser Punkte in der Abwägung für unbegründet. Die Planfeststellungsbehörde sieht gleichwohl die Möglichkeit, dass mit dem Bauvorhaben Immissionsbeeinträchtigungen für die Kreisverwaltung einhergehen. Unter Berücksichtigung der erfolgten fachgutachterlichen Bewertungen sowie der planungsgegenständlichen und mit diesem Planfeststellungsbeschluss der Vorhabenträgerin auferlegten Vorsorgemaßnahmen kann aber nach plausibler sachverständiger Einschätzung davon ausgegangen werden, dass sich diese unter der Zumutbarkeitsschwelle bewegen werden.

Die im Nachgang zur ergänzenden Anhörung in 2022 hinsichtlich der bauzeitlichen Immissionen vorgetragenen Punkte des Rhein-Pfalz-Kreises, die dem Grunde nach für alle bauzeitlichen Immissionen fachtechnisch unzureichende und nicht fundierte Ermittlungen und Beurteilungen der Immissionsbeeinträchtigungen der Kreisverwaltung während der Bauzeit zum Gegenstand haben, sind mit Blick auf die seitens der Vorhabenträgerin erfolgten und darlegten fachgutachterlichen Bewertungen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde jeweils nicht geeignet, im Ergebnis zu einer relevant anderen fachtechnischen Bewertung der Immissionsbeeinträchtigungen der Kreisverwaltung zu gelangen. Ebenso ist nicht zu erwarten, dass die Vorhabenträgerin gegenüber den bereits planungsgegenständlichen oder mit diesem Beschluss auferlegten Vorsorgemaßnahmen zu weiteren Schutzvorkehrungen zu verpflichten ist.

Letztlich müssen die geltend gemachten Belange des Rhein-Pfalz-Kreises bei der Abwägung der Planfeststellungsbehörde gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Bauvorhabens in der planfestgestellten Form zurücktreten und werden daher zurückgewiesen.

Neben den seitens des Rhein-Pfalz-Kreis vorgetragenen formellen und materiellen Fehlern der Vorhabenplanung und des Planfeststellungsverfahrens wird auch auf eine vorhabenbedingte erhebliche **Wertminderung des Grundeigentums** hingewiesen.

Hierzu wird angemerkt, dass eventuelle Wertminderungen nach Maßgabe der geltenden bür-

gerlich-rechtlichen Grundsätze zu entschädigen sind. Die Regelung dieser Entschädigungsfragen ist jedoch nicht Gegenstand des 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. Unabhängig hiervon hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung zu den erhobenen Einwendungen hierzu ausgeführt, dass entgegen des erhobenen Einwandes infolge der Umsetzung des geplanten Bauvorhabens keine Wertminderung, sondern vielmehr eine Wertsteigerung des Grundstücks des Rhein-Pfalz-Kreises zu erwarten sei. Denn die derzeitige Lage mit deutlichen Verschattungen durch die bestehende Hochstraße Nord und behinderten Sichtbeziehungen wird durch eine offene Lage an eine städtische Hauptstraße mit direktem Anschluss abgelöst und das Umfeld wird für weitere städtebauliche Nutzungen geöffnet. Gleichwohl verweist die Planfeststellungsbehörde nochmals darauf, dass die Klärung der Frage einer Wertminderung Gegenstand des Entschädigungsverfahrens ist.

Abschließend ist seitens der Planfeststellungsbehörde zusammenfassend festzuhalten, dass sich bei Abwägung aller für und gegen das Straßenbauvorhaben vorgebrachten öffentlichen und privaten Belange das öffentliche Interesse an der Verwirklichung der Planung gegenüber allen entgegenstehenden Belangen, und namentlich auch gegenüber den vom Rhein-Pfalz-Kreis geltend gemachten Belangen, als vorrangig erweist. Nach den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Planunterlagen und den zugehörigen immissionsschutzfachlichen Untersuchungen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gewährleistet, dass das Straßenbauvorhaben und namentlich die zu seiner Umsetzung erforderlichen Bauarbeiten auch im Hinblick auf die Nähe des Dienstgebäudes der Kreisverwaltung des Rhein-Pfalz-Kreises unter dem Aspekt der vom Landkreis geltend gemachten Immissionsbelastungen in einer für den Dienstbetrieb im Kreisgebäude zumutbaren und hinnehmbaren Weise durchgeführt werden können. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die planfestgestellte Vorhabenplanung bereits diesbezüglich Minderungsmaßnahmen beinhaltet und die Vorhabenträgerin im Planfeststellungsbeschluss durch entsprechende Auflagen zusätzlich zur Verwendung immissionsarmer Bauverfahren und Baumaschinen, einer zeitlichen Beschränkung der Betriebszeiten/ Bauarbeiten und rechtzeitiger Vorabinformationen des Betroffenenkreises sowie bestimmter Maßgaben zur Minderung der Staubentwicklung bei der Baudurchführung zur größtmögliche Konfliktminimierung hinsichtlich baulichen Immissionsbeeinträchtigungen verpflichtet wurde (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt IX. des Beschlusses).

Unter Würdigung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte sowie der vorgeschilderten Projektwirkungen ist nicht zu erkennen, dass die hier festgestellte Straßenbaumaßnahme solch gravierende Auswirkungen auf das Dienstgebäude der Kreisverwaltung des Rhein-Pfalz-Kreises und den dortigen Dienstbetrieb haben würde, dass die weitere Nutzung des Gebäudes und eine Fortführung des Dienstbetriebes ausgeschlossen sein würden, so dass die vom Kreis geforderte Grundstücksübernahme mit entsprechendem Ausgleich in Form einer Geldent-

schädigung in Betracht kommen würde. Dass ein diesbezüglicher Rechtsanspruch des Kreises gegen die Vorhabenträgerin aus Anlass der vorliegenden Straßenbaumaßnahme resultieren würde, ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Vielmehr ist es so, dass die Nutzung des Gebäudes und der dortige Dienstbetrieb – wenn auch mit den geschilderten Auswirkungen – am bestehenden Standort in zumutbarer Weise weitergeführt werden kann. Aber selbst dann, wenn der Dienstbetrieb tatsächlich in unzumutbarer Weise beeinträchtigt würde, könnte dies gleichwohl nicht dazu führen, dass von der Straßenbaumaßnahme Abstand genommen werden müsste. Angesichts der dargestellten Notwendigkeit und auch Eilbedürftigkeit der Baumaßnahme wären etwaige Einschränkungen des Dienstbetriebes vom Kreis hinzunehmen und wären ggfs. gegen Entschädigung nach Maßgabe des geltenden Entschädigungsrechts von der Vorhabenträgerin zu kompensieren, worüber dann im Entschädigungsfeststellungsverfahren zu befinden wäre.

Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde Kenntnis darüber erlangt, dass seitens des Rhein-Pfalz-Kreises zwischenzeitlich Bestrebungen hinsichtlich einer Verlagerung des Standortes der Kreisverwaltung außerhalb der Stadt Ludwigshafen und somit außerhalb des Wirkungsbereiches des gegenständlichen Bauvorhabens verfolgt werden. Sollte eine Verlagerung des Verwaltungssitzes noch vor Beginn der betreffenden relevanten Bauphasen des planfestgestellten Bauvorhabens realisiert werden, so wären die erhobenen Einwendungen hinsichtlich der geltend gemachten Beeinträchtigungen für den Verwaltungsbetrieb der Kreisverwaltung ohnehin als substanzlos zu bewerten.

2. Privatbetroffene

Soweit über die vorstehenden thematischen Ausführungen in diesem Kapitel hinaus seitens von Privatbetroffenen weitere Einwendungen, Anregungen und Bedenken vorgetragen wurden, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde einer ergänzenden Beantwortung bedürfen, ist auf die nachfolgenden Ausführungen hinzuweisen. Hierbei werden die erhobenen Einwendungen aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Die Einwender/innen werden über die ihnen zugeteilte Nummer, unter der ihr Vorbringen behandelt wird, mit der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses schriftlich benachrichtigt.

Einwendung Nr. 1:

In der Einwendung wird geltend gemacht, dass die Belange des Radverkehrs im Zuge des Vorhabens nicht ausreichend berücksichtigt oder gegenüber dem motorisierten Verkehr benachteiligt werden. Die gegenständliche Planung weise in dieser Sicht bereits konzeptionelle, verkehrsplanerische Mängel auf, die zu beheben sind. Im Übrigen werden konkrete, einzelne planerische Änderungen im Interesse der Belange des Radverkehrs gefordert. Weiter komme die Stadt Ludwigshafen mit dieser Planung ihren Verpflichtungen im Hinblick auf Maßnahmen zum Klimaschutz und einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes nicht nach.

Die Einwendung wurde von der Planfeststellungsbehörde überprüft. Hinsichtlich aller geltend

gemachten Punkte im Zusammenhang mit den Belangen des Radverkehrs wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt IX. „Belange des Radverkehrs“ Bezug genommen. Zum Vortrag im Zusammenhang mit dem Thema Klimaschutz/ Reduzierung CO₂-Ausstoß wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt VII. „Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes“ unter Punkt 6. „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“ und Punkt 8.1 „(Gesamtkonzept zum) Klimaschutz (und der Mobilitätswende) / Förderung des ÖPNV/ Reduzierung des CO₂-Ausstoßes“ verwiesen.

Soweit den Einwendungen hiernach nicht entsprochen wurde, werden die geltend gemachten Beeinträchtigungen der Belange des Radverkehrs und zum Thema Klimaschutz/ CO₂-Ausstoß von der Planfeststellungsbehörde gesehen, diese sind jedoch nicht geeignet weitere Planänderungen herbeizuführen oder gar vollständig von der Planung abzusehen. Bei der Gesamtabwägung müssen diese Belange gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung des Straßenbauvorhabens zurücktreten und werden von der Planfeststellungsbehörde unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung und der planfestgestellten Plangestaltung zurückgewiesen.

Einwendung Nr. 2:

In der Einwendung wird geltend gemacht, dass die Belange des Rad- und Fußverkehrs im Zuge des Vorhabens nicht ausreichend berücksichtigt oder gegenüber dem motorisierten Verkehr benachteiligt werden. Die gegenständliche Planung weise in dieser Sicht bereits konzeptionelle, verkehrsplanerische Mängel auf, die zu beheben sind. Im Übrigen werden konkrete, einzelne planerische Änderungen im Interesse der Belange des Rad- und Fußverkehrs gefordert. Der geplante ebenerdige Ersatzneubau der Bundesstraße stelle gegenüber der bestehenden Hochstraße eine deutliche städtebauliche Verschlechterung dar, da hiermit eine höhere Zerschneidungswirkung durch eine verstärkte Trennung der Stadtteile beidseitig der Straßentrasse einhergehe.

Die Einwendung wurde von der Planfeststellungsbehörde überprüft. Hinsichtlich aller geltend gemachten Punkte im Zusammenhang mit den Belangen des Rad- und Fußverkehrs wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt IX. „Belange des Radverkehrs“ Bezug genommen. Zum Einwand der geltend gemachten städtebaulichen Verschlechterung hat die Vorhabenträgerin dargelegt, dass bei der vorangegangenen Variantenuntersuchung städtebauliche Aspekte als wesentlicher Gesichtspunkt miteingestellt wurden. Die gegenständliche Planung basiert auf der Grundlage der Vorzugsvariante, welche aus dieser Variantenuntersuchung hervorgegangen ist, so dass eine Berücksichtigung auch dieses Belanges im gebotenen Umfang bei der Abwägung mit allen anderen Belangen und Anforderungen an das Vorhaben sichergestellt wurde. Nach erfolgter Prüfung erachtet die Planfeststellungsbehörde diese Ausführungen der Vorhabenträgerin für plausibel und macht sich diese zu eigen.

Soweit den Einwendungen hiernach nicht entsprochen wurde, werden die geltend gemachten Beeinträchtigungen der Belange des Radverkehrs und der städtebaulichen Belange von der Planfeststellungsbehörde gesehen, diese sind jedoch nicht geeignet weitere Planänderungen herbeizuführen oder gar vollständig von der Planung abzusehen. Bei der Gesamtabwägung müssen diese Belange gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung des Straßenbauvorhabens zurücktreten und werden von der Planfeststellungsbehörde unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung und der planfestgestellten Plangestaltung zurückgewiesen.

Einwendung Nr. 3:

In der Einwendung wird geltend gemacht, dass die Belange des Radverkehrs im Zuge des Vorhabens nicht ausreichend berücksichtigt oder gegenüber dem motorisierten Verkehr benachteiligt werden. Die gegenständliche Planung weise in dieser Sicht bereits konzeptionelle, verkehrsplanerische Mängel auf, die zu beheben sind. Im Übrigen werden konkrete, einzelne planerische Änderungen im Interesse der Belange des Radverkehrs und ein umfassendes Stadtentwicklungskonzept (insbesondere unter Einbeziehung des freiwerdenden Areals des Rathaus-Center) gefordert. Weiter komme die Stadt Ludwigshafen mit dieser Planung ihren Verpflichtungen im Hinblick auf Maßnahmen zum Klimaschutz und einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes nicht nach.

Die Einwendung wurde von der Planfeststellungsbehörde überprüft. Hinsichtlich aller geltend gemachten Punkte im Zusammenhang mit den Belangen des Radverkehrs wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt IX. „Belange des Radverkehrs“ Bezug genommen. Zum Vortrag im Zusammenhang mit dem Thema Klimaschutz/ Reduzierung CO₂-Ausstoß wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt VII. „Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes“ unter Punkt 6. „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“ und Punkt 8.1 „(Gesamtkonzept zum) Klimaschutz (und der Mobilitätswende) / Förderung des ÖPNV/ Reduzierung des CO₂-Ausstoßes“ verwiesen. Bei dem geforderten Stadtentwicklungskonzept handelt es sich um eine Maßnahme der Stadtbauplanung. Die geforderte städtebauliche Entwicklungsplanung bzw. Neuordnung der betreffenden freiwerdenden Flächen kann aus rechtlichen Gründen nicht zum Gegenstand dieses fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens gemacht werden.

Soweit den Einwendungen hiernach nicht entsprochen wurde, werden die geltend gemachten Beeinträchtigungen der Belange des Radverkehrs und zum Thema Klimaschutz/ CO₂-Ausstoß von der Planfeststellungsbehörde gesehen, diese sind jedoch nicht geeignet weitere Planänderungen herbeizuführen oder gar vollständig von der Planung abzusehen. Bei der Gesamtabwägung müssen diese Belange gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung des Straßenbauvorhabens zurücktreten und werden von der Planfeststellungsbehörde unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung und der planfestgestellten Plangestaltung zurückgewiesen.

Einwendung Nr. 4:

In der Einwendung werden Fehler bei der angehaltenen Verkehrsprognose geltend gemacht. Weiter weise die vorangegangene Variantenuntersuchung Defizite auf, da insbesondere eine deutlich geeignetere Variante „Dammstraße“ nicht betrachtet worden sei und bezüglich der Umsetzung der gegenständlichen Variante „Stadtstraße“ relevante Punkte wie immissionsrechtliche Aspekte und die verkehrliche Leistungsfähigkeit unzureichend oder fehlerhaft bewertet wurden. Im Übrigen vernachlässige die Planung sich bietende Möglichkeiten zur zukunftsorientierten Entwicklung der Stadt Ludwigshafen durch die Einbindung von Maßnahmen bzw. Konzepten zur umfassenden städtebaulichen Gestaltung des Vorhabenraums. Im Rahmen dessen sollte auch die bestehende Bahnlinie vom Hauptbahnhof zur BASF („BASFGleis“) zur Optimierung der städtebaulichen Gestaltung stillgelegt und überplant werden. Eine alternative Bahnanbindung zur Erreichbarkeit der BASF unter zumutbarer Verzögerung sei vorhanden.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird hier zunächst eine Anregung in der Einwendung aufgegriffen, dass im Zuge des Straßenbauvorhabens eine gedenkende Namensgebung neu geschaffener Straßen bzw. Straßenteile nach dem ehemaligen Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl erfolgen sollte. Bei der Namensgebung bzw. Benennung von öffentlichen Straßen handelt es sich jedoch um eine Selbstverwaltungsaufgabe der betreffenden Kommune. Hierzu ist rechtlich keine Festlegung in diesem straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschluss möglich. Insoweit kann aber auf bereits außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens kommunizierte entsprechende „Planungen“ der Stadt Ludwigshafen verwiesen werden.

Soweit in der Einwendung bemängelt wird, dass die erfolgte Verkehrsprognose fehlerhaft sei, da diese insbesondere auf keiner ausreichenden Datengrundlage beruhe und relevante Verkehrsentwicklungen in Ludwigshafen und Mannheim nicht berücksichtigt seien, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehend in diesem Kapitel im Abschnitt IV. unter Punkt 5. „Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastung“ erfolgten Ausführungen Bezug genommen. Demzufolge wurden auch alle zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung verfügbaren, prognoserelevanten Daten über verkehrsrelevante Entwicklungen in Ludwigshafen und Mannheim in die Verkehrsuntersuchung mit eingestellt. Weiter wird betreffend der Einwendungen zum Thema Variantenuntersuchung zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehend in diesem Kapitel im Abschnitt IV. unter Punkt 3. „Planungsvarianten“ und Punkt 4. „Planfeststellungsvariante / Planungskonzeption / Modifikation im Verfahren“ bereits erfolgten allgemeinen Ausführungen zur vorangegangenen Variantenuntersuchung und der Variantenauswahl Bezug genommen. Hinsichtlich der in der Einwendung konkret eingeforderten Variante „Dammstraße“ (Erhöhte Straßenführung auf dammähnlichen Bett) hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung dargelegt, dass eine entsprechende Variante Gegenstand der zu einem früheren Zeitpunkt erfolgten vorgeschalteten Variantendiskussionen vor der dargelegten eigentlichen Variantenuntersuchung des Planfeststellungsverfahrens war. Eine Variante „Dammstraße“ wurde jedoch seinerzeit im Vorfeld der detaillierten Variantenuntersuchung nach objektiver Bewertung anhand einer Matrix ausgeschlossen. Insbesondere hiermit einhergehende nachteilige Auswirkungen auf städtebauliche Aspekte (z.B. Trennwirkung) sowie hinsichtlich

Schall- und Luftschadstoffauswirkungen waren hierfür ausschlaggebend. Die Vorhabenträgerin hat ebenfalls dargelegt, dass bei der vorangegangenen Variantenuntersuchung städtebauliche Aspekte als wesentlicher Gesichtspunkt miteingestellt wurden. Die gegenständliche Planung basiert auf der Grundlage der Vorzugsvariante, welche aus dieser Variantenuntersuchung hervorgegangen ist, so dass eine Berücksichtigung auch dieses Belanges im gebotenen Umfang bei der Abwägung mit allen anderen Belangen und Anforderungen an das Vorhaben sichergestellt wurde. Die ausreichende verkehrliche Leistungsfähigkeit der gegenständlichen Planung einer Stadtstraße wurde mittels Verkehrsflusssimulation bestätigt und von einem unabhängigen Unternehmen testiert.

Soweit in der Einwendung im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Straßenbauvorhaben und über den Vorhabenraum des Planfeststellungsverfahrens hinaus, konkrete Maßnahmen (z.B. Stilllegung und Überplanung BASF-Gleis) oder Konzepte zur städtebaulichen Entwicklung, Neukonzeption oder optimierten Gestaltung der angrenzenden Flächen bzw. des Stadtteils gefordert werden, handelt es sich hierbei um Aspekte der kommunalen Stadtplanung, welche aus rechtlichen Gründen nicht zum Gegenstand des fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens bzw. dieses Planfeststellungsbeschlusses gemacht werden können.

Insgesamt erweist sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der Einwand nach eingehender Prüfung als unbegründet. Die der festgestellten Planung zugrundeliegende Verkehrsprognose ist sach- und fachgerecht erstellt und genügt in jeder Hinsicht den rechtlichen Anforderungen. Die für das vorliegende Straßenbauvorhaben erstellte Verkehrsuntersuchung und die daraus abgeleitete Verkehrsprognose sind methodisch einwandfrei erarbeitet worden, beruhen auf realistischen Annahmen und sind hinsichtlich des Prognoseergebnisses begründet. Die in der festgestellten Planung dargelegte Variantenuntersuchung genügt den Anforderungen an die als wesentlicher Aspekt des Abwägungsgebotes vorzunehmende Prüfung von Alternativen. Es ist nicht ersichtlich, dass die erfolgte Variantenuntersuchung abwägungserhebliche Defizite aufweist oder sich im Rahmen dessen eine andere Variante als vorzugswürdig darstellt. Ebenso ist nicht ersichtlich, dass sich unter Berücksichtigung aller planungsrelevanten Gesichtspunkten eine andere Ausführungsvariante demgegenüber als vorzugswürdig „aufdrängen“ würde.

Soweit den vorgetragenen Punkten der Einwendung nicht entsprochen wurde, wird die Einwendung aufgrund der vorstehenden Ausführungen nach erfolgter Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde somit zurückgewiesen.

Einwendung Nr. 5:

In der Einwendung wird geltend gemacht, dass die Belange des Radverkehrs im Zuge des Vorhabens nicht ausreichend berücksichtigt oder gegenüber dem motorisierten Verkehr benachteiligt werden. Die gegenständliche Planung weise in dieser Sicht bereits konzeptionelle, verkehrsplanerische Mängel auf, die zu beheben sind. Im Übrigen werden konkrete, einzelne planerische Änderungen im Interesse der Belange des Radverkehrs gefordert.

Die Einwendung wurde von der Planfeststellungsbehörde überprüft. Hinsichtlich der geltend

gemachten Punkte im Zusammenhang mit den Belangen des Radverkehrs wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt IX. „Belange des Radverkehrs“ Bezug genommen.

Soweit den Einwendungen hiernach nicht entsprochen wurde, werden die geltend gemachten Beeinträchtigungen der Belange des Radverkehrs von der Planfeststellungsbehörde gesehen, diese sind jedoch nicht geeignet weitere Planänderungen herbeizuführen oder gar vollständig von der Planung abzusehen. Bei der Gesamtabwägung müssen diese Belange gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung des Straßenbauvorhabens zurücktreten und werden von der Planfeststellungsbehörde unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung und der planfestgestellten Plangestaltung zurückgewiesen.

Einwendung Nr. 6:

In der Einwendung wird geltend gemacht, dass die Belange des Rad- und Fußverkehrs im Zuge des Vorhabens nicht ausreichend berücksichtigt oder gegenüber dem motorisierten Verkehr benachteiligt werden. Die gegenständliche Planung weise in dieser Sicht bereits konzeptionelle, verkehrsplanerische Mängel auf, die zu beheben sind. Im Übrigen werden konkrete, einzelne planerische Änderungen im Interesse der Belange des Rad- und Fußverkehrs sowie der Nutzer:innen des ÖPNV gefordert. Weiter seien auch bei dieser innerstädtischen Straßenplanung die gesetzlich geschützten Belange von Menschen, Umwelt und Klima zu berücksichtigen. Die Stadt Ludwigshafen komme mit dieser Planung ihren Verpflichtungen im Hinblick auf Maßnahmen zur Begegnung der Folgen des Klimawandels, insbesondere zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes durch Minderung des motorisierten Verkehrs mittels stärkerer Anreize zur Wahl alternativer Verkehrsmittel (Fahrrad, zu Fuß, ÖPNV), nicht nach. Das geplante Straßenbauvorhaben stelle gegenüber der bestehenden Hochstraße sogar eine reale städtebauliche Verschlechterung dar, da hiermit eine höhere Zerschneidungswirkung und erhöhte Immissionsbeeinträchtigungen einhergehen.

Die Einwendung wurde von der Planfeststellungsbehörde überprüft. Hinsichtlich aller geltend gemachten Punkte im Zusammenhang mit den Belangen des Radverkehrs wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt IX. „Belange des Radverkehrs“ Bezug genommen. Zum Vortrag im Zusammenhang mit dem Thema Klima/ Reduzierung CO₂-Ausstoß wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt VII. „Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes“ unter Punkt 6. „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“ und Punkt 8.1 „(Gesamtkonzept zum) Klimaschutz (und der Mobilitätswende) / Förderung des ÖPNV/ Reduzierung des CO₂-Ausstoßes“ verwiesen. Zum Einwand der geltend gemachten städtebaulichen Verschlechterung hat die Vorhabenträgerin dargelegt, dass bei der vorangegangenen Variantenuntersuchung städtebauliche Aspekte als wesentlicher Gesichtspunkt miteingestellt wurden. Die gegenständliche Planung basiert auf der Grundlage der Vorzugsvariante, welche aus dieser Variantenuntersuchung hervorgegangen ist, so dass eine Berücksichtigung auch dieses Belanges im gebote-

nen Umfang bei der Abwägung mit allen anderen Belangen und Anforderungen an das Vorhaben sichergestellt wurde. Nach erfolgter Prüfung erachtet die Planfeststellungsbehörde diese Ausführungen der Vorhabenträgerin für plausibel und macht sich diese zu eigen. Im Hinblick auf das Thema Immissionsbeeinträchtigungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt VI. „Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)“ Bezug genommen.

Soweit den Einwendungen hiernach nicht entsprochen wurde, werden die geltend gemachten Beeinträchtigungen der Belange des Rad- und Fußverkehrs, zum Thema Klima/ CO₂-Ausstoß, der städtebaulichen Belange sowie durch vorhabenbedingte Immissionsbeeinträchtigungen von der Planfeststellungsbehörde gesehen, diese sind jedoch nicht geeignet weitere Planänderungen herbeizuführen oder gar vollständig von der Planung abzusehen. Bei der Gesamtabwägung müssen diese Belange gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung des Straßenbauvorhabens zurücktreten und werden von der Planfeststellungsbehörde unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung und der planfestgestellten Plangestaltung zurückgewiesen.

Einwendung Nr. 7:

In der Einwendung werden infolge der umfangreichen Baumaßnahmen und erwarteter langzeitiger Verkehrsumleitungen während der Bauzeit erheblichen Umsatzeinbußen für alle Gewerbetreibenden in der Innenstadt befürchtet, die bei der Erstellung der Vorhabenplanung unberücksichtigt blieben. Insoweit wurde auch auf eigene Umsatzeinbußen sowie den Wertverlust von Immobilieneigentum hingewiesen. Technische Möglichkeiten zur sukzessiven Sanierung der Hochstraße mit deutlich geringeren Auswirkungen gegenüber dem geplanten ebenerdigen Ersatzneubau seien nicht hinreichend genug überprüft worden und sind zwingend als Alternative hierzu zu verfolgen. Die geplante mehrspurige ebenerdige Verkehrsführung stelle eine Gefährdung für Fußgänger dar. Aufgrund der vorhabenbedingten Lärm- und Luftschadstoffimmissionen wird eine Gesundheitsgefährdung und Einschränkung der Lebensqualität befürchtet. Geplante stadtbildverändernde Maßnahmen wie der Abriss des Würfelbunkers mit Stadtwappen und des Getreidespeichers werden zu einem Verlust von Heimatgefühl führen und die Stadt Ludwigshafen werde aufgrund der Folgen der gegenständlichen Fehlplanung einen Ansehensverlust durch negative Presseberichterstattung erleiden.

Im Hinblick auf aufgezeigten vermeintlichen Mängel bei der dem Planfeststellungsverfahren vorangegangenen Variantenuntersuchung, insbesondere durch Vernachlässigung einer alternativen Sanierung der bestehenden Hochstraße durch die Verwendung vorgefertigter „Stahlverbundfertigteile“, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel unter dem Punkt IV. „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ Bezug genommen. Die Vorhabenträgerin hat insoweit dargelegt, dass eine Sanierung der bestehenden Hochstraße sogar angegangen, aufgrund bautechnischer Probleme allerdings abgebrochen wurde und sich nach erfolgter Prüfung als wirtschaftlich nicht sinnvoll realisierbar erwiesen hatte. Weiter wurde im Zuge der Variantenbetrachtung auch die Möglichkeit eines Ersatzneubaus auf der bestehenden Hochstraßentrasse sowohl mit Überbau in

Stahlverbund wie auch in Spannbeton untersucht, welche sich ebenfalls speziell aus wirtschaftlichen Aspekten (auch hinsichtlich der Unterhaltungskosten) als besonders nachteilig erwiesen hatte. Soweit in den Einwendungen aufgrund des Straßenbauvorhabens Umsatzeinbußen oder Wertverluste/-minderungen des Eigentums befürchtet und ggfs. Entschädigungen geltend gemacht werden, sind diese nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen ggfs. im Entschädigungswege auszugleichen. Allerdings handelt es sich um Entschädigungsforderungen, über welche nach den straßengesetzlichen Vorschriften von der Planfeststellungsbehörde nicht abschließend entschieden werden kann. Wie bereits in Kapitel B Punkt 11. des Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt, gehören diese geltend gemachten Entschädigungsansprüche 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 Einwendungen und Forderungen sowie die hieraus resultierenden Ansprüche auf die mit eigenen Rechtsmitteln ausgestattete gesonderte Regelung der Entschädigung zu verweisen. Zu den geltend gemachten Beeinträchtigungen bzw. Gesundheitsgefährdungen durch Lärm- oder Luftschadstoffimmissionen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt VI. „Erläuterungen zum Immissionschutz (Lärm und Luftschadstoffe)“ hingewiesen. Betreffend der Befürchtung einer Gefährdung von Fußgängern durch den ebenerdigen Ersatzneubau der Bundesstraße, hat die Vorhabenträgerin bestätigt, dass die Herstellung sämtlicher Fußgängerwege unter Einhaltung der geltenden Richtlinien und der Anforderungen an die Verkehrssicherheit erfolgt, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass den Sicherheitsanforderungen insoweit nicht ausreichend Rechnung getragen wurde oder von einer durch das planfeststellte Vorhaben relevant erhöhten Gefährdung für Fußgänger im Vorhabenbereich auszugehen wäre. Dieser Einwendungspunkt muss als unbegründet zurückgewiesen werden. Des Weiteren ist ein Abriss des Getreidespeichers nicht Bestandteil des Straßenbauvorhabens. Gleichwohl werden mit dem Vorhaben wesentliche Veränderungen des Stadtbildes von Ludwigshafen einhergehen. Soweit infolge dessen ein Verlust von Heimatgefühl geltend gemacht wird, handelt es sich jedoch lediglich, um einen rechtlich nicht geschützten einfachen Belang, der in der Abwägung aller Belange zu berücksichtigen ist. Ebenso wurde ein erwarteter Ansehensverlust für die Stadt Ludwigshafen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht substantiiert vorgetragen und würde zudem keinen besonderen rechtlichen Schutzstatus berühren. Bei der Abwägung aller Belange müssten die Aspekte Heimatgefühl oder Ansehensverlust gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung des Straßenbauvorhabens klar zurücktreten.

Soweit den vorgetragenen Punkten der Einwendung nicht entsprochen wurde, wird die Einwendung aufgrund der vorstehenden Ausführungen nach erfolgter Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde und unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung und der mit diesem Beschluss festgestellten Plangestaltung somit zurückgewiesen.

Einwendung Nr. 8:

In der Einwendung werden sowohl die Notwendigkeit zum vollständigen Abriss/ Rückbau des

Rathaushochhauses mit Rathaus-Center-Komplex als auch die Dimensionierung des Ersatzneubaus der B 44 in der geplanten Form infrage gestellt, da gegenüber den prognostizierten Verkehrsentwicklungen beim Planungsbeginn ein deutlicher Rückgang bei der Verkehrsentwicklung erwartet werde. Dies sollte mittels neuer Verkehrsuntersuchung/-prognose überprüft werden, da sich ggfs. im Nachgang hierzu die Möglichkeit zu einer deutlich reduzierten Dimensionierung der Straßenbaumaßnahme biete, welche eine Aufrechterhaltung zumindest von Teilen des Rathaus-Center-Komplexes ermögliche wie auch eine Anpassung der Straßenplanung hinsichtlich der Anforderungen des Radverkehrs zulasse.

Zur städtischen Maßnahme des vollständigen Abrisses/ Rückbaus des Rathaushochhauses mit Rathaus-Center-Komplex hat die Vorhabenträgerin dargelegt, dass hierzu in der Sitzung des Stadtrates der Stadt Ludwigshafen vom 21.09.2020 ein Grundsatzbeschluss gefasst wurde, welcher auf der Grundlage einer diesbezüglichen gesonderten Variantenuntersuchung beruhe. Diese Entscheidung wurde von der Stadt Ludwigshafen aus wirtschaftlichen Erwägungen außerhalb dieses fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens und unabhängig von dem gegenständlichen Straßenbauvorhaben getroffen. Eine Überprüfung dieser Entscheidung kann somit nicht zum Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens gemacht werden. Hinsicht der geltend gemachten Mängel der dem Straßenbauvorhaben zugrunde gelegten Verkehrsprognose und der Forderung zur Reduzierung der Straßenbaumaßnahme, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehend in diesem Kapitel im Abschnitt IV. unter Punkt 5. „Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastung“ erfolgten Ausführungen speziell zur Verkehrsprognose sowie die generellen Darlegungen zur Notwendigkeit der festgestellten Straßenbaumaßnahme mit der gewählten Dimensionierung im Abschnitt IV. „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ Bezug genommen. Betreffend der Bezugnahmen auf die vorhabenbedingten Auswirkungen hinsichtlich der Belange des Radverkehrs wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt IX. „Belange des Radverkehrs“ verwiesen. Insgesamt werden aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nach erfolgter Prüfung keine Einwendungen vorgetragen, die geeignet wären, weitere Planänderungen herbeizuführen oder gar vollständig von der Planung abzusehen. Bei der Gesamtabwägung müssen die geltend gemachten Belange gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung des Straßenbauvorhabens zurücktreten und werden von der Planfeststellungsbehörde unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung und der planfestgestellten Plangestaltung zurückgewiesen.

Einwendung Nr. 9:

Mit der Einwendung wird der geplante ebenerdige Ersatzneubau der B 44 grundsätzlich infrage gestellt, da hiermit einhergehend für die Innenstadt von Ludwigshafen eine deutliche Verschlechterung der Verkehrsbeziehungen (insbesondere für den Durchgangsverkehr wie auch für Radfahrer und Fußgänger), deutliche Einbußen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und eine erhöhte Immissionsbelastung angrenzender Wohnnutzungen einhergehen werde. Das Argument, wonach der ebenerdige Ersatzneubau einer Verbesserung des Stadtbildes bewirke, erscheine ebenfalls fragwürdig.

Hinsicht der grundsätzlich infrage gestellten Notwendigkeit und Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens, insbesondere hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und den Ansprüchen an die Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem geplanten ebenerdigen Ersatzneubau der B 44 wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehend in diesem Kapitel zur Notwendigkeit der festgestellten Straßenbaumaßnahme mit der gewählten Dimensionierung im Abschnitt IV. „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ Bezug genommen. Speziell betreffend der Bezugnahmen auf die vorhabenbedingten Auswirkungen hinsichtlich der Belange des Rad- und Fußverkehrs wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt IX. „Belange des Radverkehrs“ verwiesen. Entsprechend wird zu den geltend gemachten Beeinträchtigungen durch Lärm- oder Luftschadstoffimmissionen wird auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt VI. „Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)“ hingewiesen. Im Hinblick auf die in der Einwendung infrage gestellte Teilrechtfertigung des Vorhabens durch eine Verbesserung des Stadtbildes infolge der entfallenden „hässlichen Betonbauwerke“ im Zuge des ebenerdigen Ersatzneubaus der Hochstraße, hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung dargelegt, dass sie bei der Planerstellung ein durch die Hochstraßen Nord und Süd über lange Jahre in bedeutender Weise geprägtes Stadtbild der Stadt Ludwigshafen nicht verkannt habe. Diese symbolisiere allerdings vielmehr nur ein eher überholtes, historisches Leitbild der "autogerechten" Stadt. Die Antragstellerin hat demgegenüber auch berücksichtigt, dass das Bauwerk der Hochstraße Nord optisch eine massive Barrierewirkung entfaltet und den Stadtteil Hemshof optisch vom Stadtzentrum trennt. Durch das gegenständliche Straßenbauvorhaben wird die optische Zerschneidung und die visuelle Störung des Stadtbildes deutlich verringert. Gleichzeitig öffnen sich Blickachsen von Osten nach Westen sowie von Norden nach Süden. Außerdem werden direkt an die Hochstraße gelegene Plätze besser an die Innenstadt angeschlossen. Diese Belange wertet die Antragstellerin höher als den Erhalt des überkommenen Stadtbildes. Seitens der Planfeststellungsbehörde wird dies ergänzend darauf hingewiesen, dass im Rahmen der planfestgestellten Planung auch unter Beachtung der betreffenden uvp-rechtlichen Anforderungen die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Landschaft“, welches im konkreten Fall das Stadtbild miteinschließt, umfassend ermittelt und bewertet wurden. Im Ergebnis der Bewertung ist zumindest von keinen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf dieses Schutzgut auszugehen, so dass der Belang des Stadtbildes im notwendigen und gebotenen Umfang bei der Planung berücksichtigt wurde und nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde insofern keine begründeten Anhaltspunkte bestehen, die gegen eine Zulassung des Projektes in der gegenständlich planfestgestellten Ausgestaltung sprechen.

Insgesamt werden aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nach erfolgter Prüfung keine Einwendungen vorgetragen, die geeignet wären, weitere Planänderungen herbeizuführen oder gar vollständig von der Planung abzusehen. Bei der Gesamtabwägung müssen die geltend gemachten Belange gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung des Straßenbauvorhabens zurücktreten und werden von der Planfeststellungsbehörde unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung und der planfestgestellten Plangestaltung zurückgewiesen.

3. Anerkannte Vereinigungen (z.B. Naturschutzvereine)

3.1 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (kurz: BUND e.V.)

Der BUND e.V. wies in seiner Stellungnahme auf fehlende Maßnahmen in der Vorhabenplanung im Hinblick auf ein städtisches Gesamtkonzept zum Klimaschutz und der Mobilitätswende für das geplante Gebiet hin und nahm Bezug auf seitens der Stadt Ludwigshafen (außerhalb der gegenständlichen Planung und dieses Planfeststellungsverfahrens) in diesem Zusammenhang kommunizierte Ziele hin. Weiter wies die Vorhabenplanung Defizite auf unter den Aspekten Förderung des Radverkehrs sowie des ÖPNV bzw. gleichberechtigte Berücksichtigung der Radverkehrsbelange, innerstädtische (Auto-)Verkehrslenkung bei Verkehrsstau und Ausweitung der Planfestsetzung von Grünflächen als eingriffsnaher Ausgleichsmaßnahme für Flächenversiegelungen.

Zum geltend gemachten Mangel von Aussagen oder Festlegungen hinsichtlich eines städtischen Gesamtkonzeptes zum Klimaschutz und der Mobilitätswende sowie hiermit einhergehender Maßnahmen zur Förderung der ÖPNV wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt VII. „Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes“ unter Punkt 6. „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“ und Punkt 8.1 „(Gesamtkonzept zum) Klimaschutz (und der Mobilitätswende) / Förderung des ÖPNV/ Reduzierung des CO₂-Ausstoßes“ verwiesen.

Hinsichtlich der angeführten Punkte im Zusammenhang mit Belangen des Radverkehrs wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt IX. „Belange des Radverkehrs“ Bezug genommen.

Zur aufgeworfenen Frage im Hinblick auf „fehlende“ planerische Maßnahmen zum Ausschluss von in Wohngebiete ausweichender Autoverkehre bei etwaigen Verkehrsstaus hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung nachvollziehbar darauf verwiesen, dass eine ausreichende verkehrliche Leistungsfähigkeit der gegenständlichen Verkehrskonzeption des erbenerdigen Ersatzneubau der B 44 einschließlich der Knotenpunkte für die prognostizierte zukünftige Verkehrsbelastung mittels Leistungsfähigkeitsbetrachtungen grundsätzlich nachgewiesen wurde. Gleichwohl lasse sich das Auftreten von Stausituationen aufgrund unerwarteter Verkehrsengpässe infolge kurzzeitiger Verkehrsspitzen oder temporärer Verkehrshindernisse (Unfall, Baustellen, etc.) und im Zuge dessen eventuell auftretender örtlich ausweichender Verkehre („Stautourismus“, „Schleichwege“, o.Ä.) nicht vollständig ausschließen. Die Stadt Ludwigshafen arbeite jedoch unabhängig von diesem Straßenbauvorhaben und außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens an Verkehrsmanagementsystemen bzw. Verkehrsleitkonzepten, die solchen Situationen Rechnung tragen.

Hinsichtlich der kritisierten unzureichenden planerischen Festsetzungen von eingriffsnahen Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation von Flächenversiegelungen durch Grünzuggestaltung („nur temporärer Grünflächen“) ist darauf hinzuweisen, dass im Hinblick auf die mit dem

Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Maßgaben ein Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzept Gegenstand der festgestellten Planung ist. Dieses Maßnahmenkonzept beinhaltet auch die Anlage von dauerhaften Grünflächen in Form von Rasen-/Strauchflächen oder Standorten für Baumpflanzungen im Vorhabenbereich. Insoweit wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Abschnitt VII. Nr. 1 „Eingriffsregelung“ in diesem Kapitel des Beschlusses Bezug genommen.

Im Weiteren werden in der Folge der mit dem geplanten Straßenbauvorhaben umfassenden Umgestaltung der Verkehrsanlagen im Vorhabenbereich umfangreiche Flächenpotentiale freigelegt, für welche keine vorhabenbedingte Notwendigkeit sowie planungsrechtliche Möglichkeit besteht, diese im Rahmen des fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens stadtplanerisch zu regeln. Diese freiwerdenden Flächen wurden in der festgestellten Planung als „temporäre Grünflächen“ dargestellt, welche aufgrund des temporären Charakters der Zwischenbegrünung nicht in die landespflegerische Ausgleichsbilanzierung eingeflossen sind. Diese Flächen wurden mithin nicht dauerhaft mit straßenbaubedingten Kompensationsmaßnahmen belegt, sondern werden bei einer späteren städtebauplanerischen Konzeption der Stadt Ludwigshafen berücksichtigt und im Zuge dessen unter Berücksichtigung der raumplanerischen Ansprüche mit einer geeigneten neuen bauplanerischen Zweckbestimmung versehen.

4. Einwendungen, bei denen Einwendungsrücknahme erklärt wurde

In mehreren Fällen wurden im Verfahren erhobene Einwendungen noch während des Planfeststellungsverfahrens durch Erklärung gegenüber der Planfeststellungsbehörde wieder zurückgenommen. Die zurückgenommenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen ebenfalls nur in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsrücknahmenummer abgehandelt. Die Einwender/innen werden über die ihnen zugeteilte Nummer, unter der ihr Vorbringen behandelt wird, mit der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses schriftlich benachrichtigt.

Einwendungsrücknahme Nr. 1

Den ursprünglich geltend gemachten Einwendungen und Forderungen wurde durch ergänzende Abstimmungen mit der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Soweit die Einwendungen infolge des Bauvorhabens Wertverluste bzw. Wertminderungen des Eigentums oder Entschädigungen für vorhabenbedingte Betriebserschwernisse, Inanspruchnahmen oder Beeinträchtigungen des Eigentums zum Gegenstand hatten, wären derartige Belastungen ohnehin nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen ggfs. im Entschädigungswege auszugleichen. Diesbezüglich kann keine Regelung im Rahmen der gegenständlichen öffentlich-rechtlichen Entscheidung getroffen werden. Bürgerlich-rechtliche Forderungen und Ansprüche sind Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren. Auf die Auflage Nr. 11 in Kapitel B des Planfeststellungsbeschlusses wird ergänzend hingewiesen.

Somit geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass das Bauvorhaben entsprechend der

Darstellung in den planfestgestellten Unterlagen auch angesichts der ursprünglich geltend gemachten Betroffenheiten zulässigerweise umgesetzt werden kann.

Einwendungsrücknahme Nr. 2

Zu den ursprünglich geltend gemachten Einwendungen und Forderungen sind individuelle Vereinbarungen mit der Vorhabenträgerin erfolgt. Soweit die Einwendungen infolge des Bauvorhabens Wertverluste bzw. Wertminderungen des Eigentums oder Entschädigungen für vorhabenbedingte Betriebserschwernisse, Inanspruchnahmen oder Beeinträchtigungen des Eigentums zum Gegenstand hatten, wären derartige Belastungen ohnehin nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen ggfs. im Entschädigungswege auszugleichen. Diesbezüglich kann keine Regelung im Rahmen der gegenständlichen öffentlich-rechtlichen Entscheidung getroffen werden. Bürgerlich-rechtliche Forderungen und Ansprüche sind Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren. Auf die Auflage Nr. 11 in Kapitel B des Planfeststellungsbeschlusses wird ergänzend hingewiesen.

Einwendungsrücknahme Nr. 3

Den ursprünglich geltend gemachten Einwendungen und Forderungen wurde auch durch individuelle Vereinbarungen mit der Vorhabenträgerin und Anpassungen der Planunterlagen Rechnung getragen. Soweit die Einwendungen infolge des Bauvorhabens Wertverluste bzw. Wertminderungen des Eigentums oder Entschädigungen für vorhabenbedingte Betriebserschwernisse, Inanspruchnahmen oder Beeinträchtigungen des Eigentums zum Gegenstand hatten, wären derartige Belastungen ohnehin nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen ggfs. im Entschädigungswege auszugleichen. Diesbezüglich kann keine Regelung im Rahmen der gegenständlichen öffentlich-rechtlichen Entscheidung getroffen werden. Bürgerlich-rechtliche Forderungen und Ansprüche sind Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren. Auf die Auflage Nr. 11 in Kapitel B des Planfeststellungsbeschlusses wird ergänzend hingewiesen.

Im Übrigen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass das Bauvorhaben gemäß den planfestgestellten Unterlagen auch angesichts der ursprünglich geltend gemachten Betroffenheiten zulässigerweise umgesetzt werden kann.

Einwendungsrücknahme Nr. 4

Aufgrund der inhaltsgleichen Äußerungen im Verfahren durch den identischen Funktionsträger beider Beteiligter wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf den vorstehenden Zusatz im Planfeststellungsbeschluss zum Vortrag des BLAW in diesem Kapitel unter Abschnitt 1. „Träger öffentlicher Belange“ Nr. 1.4 verwiesen.

Einwendungsrücknahme Nr. 5

Den ursprünglich geltend gemachten Einwendungen und Forderungen wurde auch durch ergänzende gutachterliche Untersuchungen sowie individuelle Vereinbarungen mit der Vorhabenträgerin Rechnung getragen. Soweit die Einwendungen infolge des Bauvorhabens Wertverluste bzw. Wertminderungen des Eigentums oder Entschädigungen für vorhabenbedingte

Betriebserschwerenisse, Inanspruchnahmen oder Beeinträchtigungen des Eigentums zum Gegenstand hatten, wären derartige Belastungen nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen ggfs. im Entschädigungswege auszugleichen. Diesbezüglich kann keine Regelung im Rahmen der gegenständlichen öffentlich-rechtlichen Entscheidung getroffen werden. Bürgerlich-rechtliche Forderungen und Ansprüche sind Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren. Auf die Auflage Nr. 11 in Kapitel B des Planfeststellungsbeschlusses wird ergänzend hingewiesen.

Somit geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass das Bauvorhaben gemäß den planfestgestellten Unterlagen auch angesichts der ursprünglich geltend gemachten Betroffenheiten zulässigerweise umgesetzt werden kann.

XI. 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 gemäß § 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 § 17 FStrG im Einklang mit den einschlägigen gesetzlichen Regelungen des Planfeststellungsrechts, des Naturschutzrechts, des Immissionsschutzrechts, des Wasserrechts, des Personenbeförderungsrechts und anderer zu beachtender fachrechtlicher Bestimmungen und unter Wahrung schutzwürdiger Belange und Rechte Dritter festgestellt werden kann.

XII. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde

Die vorliegende Planung ist von einem überwiegenden öffentlichen Interesse getragen. Ihr stehen weder Planungsleitsätze noch sonstige in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die festgestellte Planung erweist sich auch im Hinblick auf die in die Abwägung einzustellenden öffentlichen und privaten Belange als abwägungsfehlerfrei. Für den Ausbau der Bundesstraße Nr. 44 (B 44) durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen 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. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000 Gebieten sind auszuschließen.

Unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärmschutzes besteht die Notwendigkeit, dem Vorhabenträger die Vornahme von Lärmschutzmaßnahmen aufzugeben. Die durchgeführten Lärmuntersuchungen haben gezeigt, dass negative Auswirkungen durch vom Straßenverkehr ausgehende Lärmemissionen, welche gemäß den einschlägigen immissionsrechtlichen Bestimmungen Lärmschutzmaßnahmen erfordern, zu erwarten sind. Aus diesem Grund wird der Vorhabenträger aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vornehmen. Es ist somit davon auszugehen, dass im Ergebnis durch das Vorhaben keine unzumutbaren Lärmauswirkungen auf die im Ausbaubereich befindlichen schutzberechtigten Bebauungen entstehen.

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

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

Bei einer Gesamtbetrachtung der Wirkungen der Maßnahme ist der hiermit verfolgte Zweck der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber den Belangen des Naturschutzes, des Wasserhaushaltes und des Lärmschutzes wegen der nach Durchführung von Vermeidungs-, Sicherungs-, Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen verbleibenden allenfalls geringfügigen Beeinträchtigung dieser Belange vorrangig. Die Abwägung der durch das Gesamtvorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange führt deshalb zum Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Planfeststellung des Ausbaus der Bundesstraße Nr. 44 (B 44) durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt daher zu der Bewertung, dass der Ausbau der Bundesstraße Nr. 44 (B 44) durch Ersatzneubau der Hochstraße Nord Ludwigshafen zulässigerweise realisierbar ist.

F Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses

Die hier planfestgestellte Baumaßnahme stellt eine Bundesfernstraße im Sinne von § 1 Abs. 1 FStrG dar und der Planfeststellungsbeschluss hat somit die Zulassung eines Bundesverkehrsweges zum Gegenstand. Nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO hat eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss daher keine aufschiebende Wirkung. Der Planfeststellungsbeschluss ist somit sofort vollziehbar.

G Allgemeine Hinweise

I. Allgemeine Hinweise

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist die Stadtverwaltung Ludwigshafen am Rhein.
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 die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd.
4. Die straßengesetzlichen Voraussetzungen im Sinne von Kapitel B, Nr. 9 ergeben sich aus § 39 LStrG, § 8 a Abs. 4 FStrG.

II. Hinweis auf Auslegung und Zustellung

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

Weitere Ausfertigungen dieses Beschlusses und die in Kapitel A, Abschnitt IX. bis XI. genannten Unterlagen werden darüber hinaus nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei den Stadtverwaltungen Ludwigshafen und Mannheim zwei Wochen lang zur Einsichtnahme ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegung gilt der Planfeststellungsbeschluss gegenüber denjenigen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Hierauf ist in der ortsüblichen Bekanntmachung ausdrücklich hinzuweisen.

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

H Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55 a der Verwaltungsgerichtsordnung durch Einreichung eines elektronischen Dokuments erhoben werden. 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 Klägerin oder der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung der Klägerin oder des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

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

Eine etwaige Anfechtungsklage hat keine aufschiebende Wirkung.

Beglaubigt


(Martin Gellert)



In Vertretung

gez.

(Dr. Markus Rieder)

Leiter der Planfeststellungsbehörde