

**PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS**

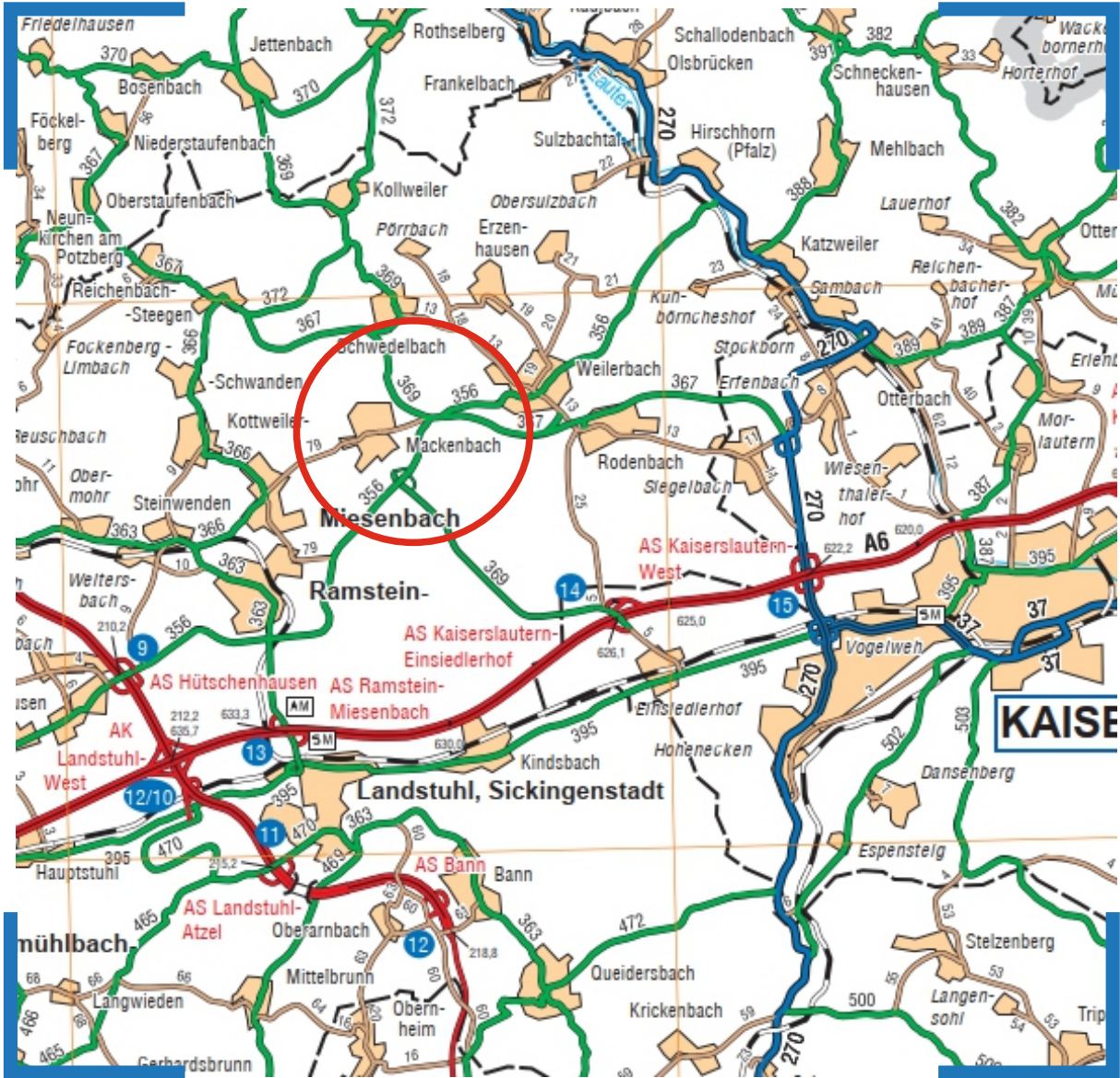
**für den Ausbau des Verkehrsknotens  
L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach**

**LANDESBETRIEB  
MOBILITÄT  
RHEINLAND-PFALZ**

**PLANFESTSTELLUNGS-  
BEHÖRDE**

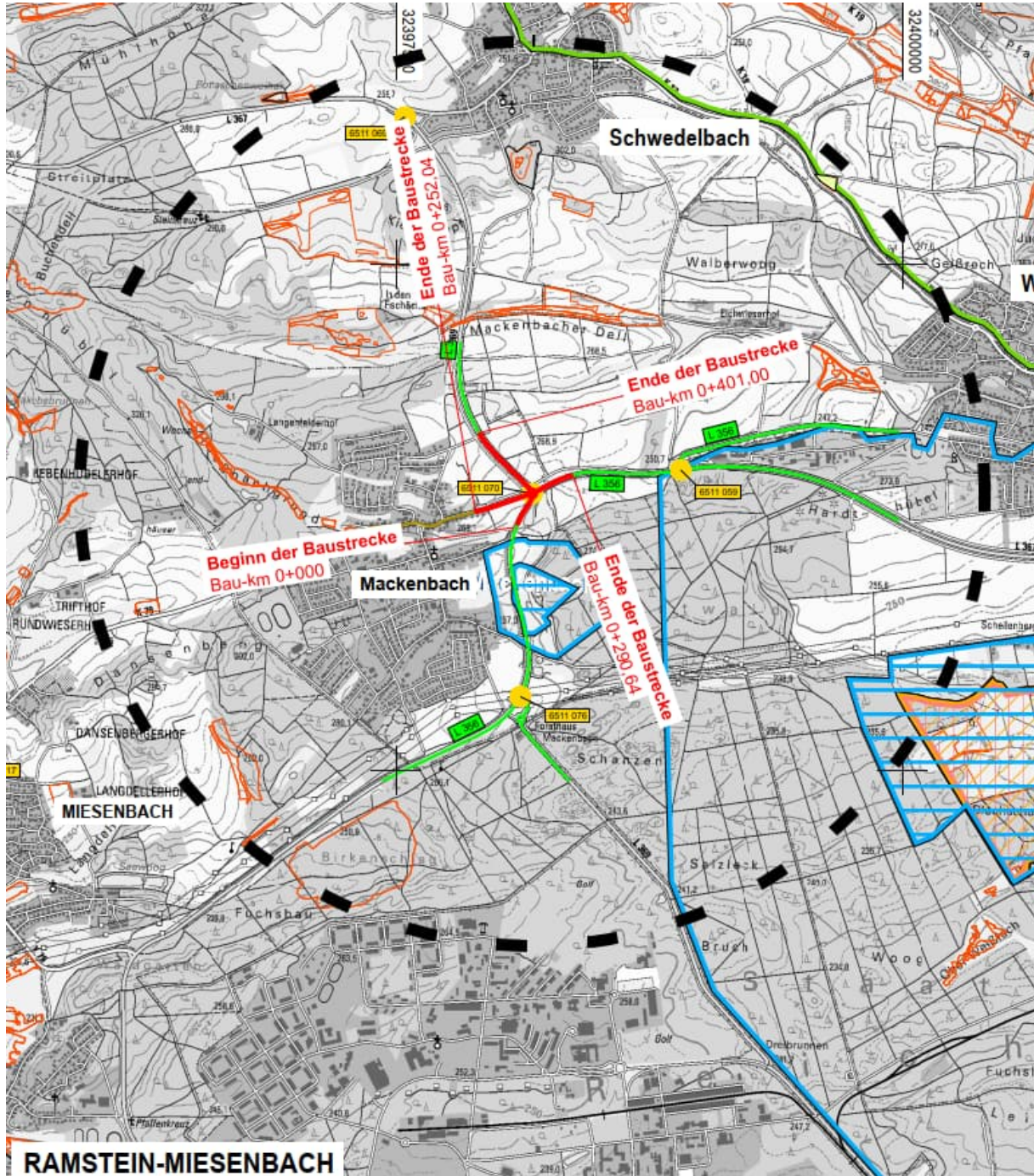
**Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20  
56068 KOBLENZ**

**Aktenzeichen:** 02.3-1950-PF/39  
**Datum:** 16. Dezember 2024





# Übersichtslageplan



**Inhaltsverzeichnis**

**Inhaltsverzeichnis .....A**

**Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen .....B**

**A Verfügbarer Teil - Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes ..... 1**

I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung..... 1

II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung ..... 1

III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung..... 1

IV. Wasserrechtliche Regelungen..... 2

V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens ..... 2

VI. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG..... 3

VII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren..... 3

VIII. Festgestellte Planunterlagen ..... 4

IX. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses..... 4

**B Allgemeine Nebenbestimmungen ..... 6**

**C Besondere Nebenbestimmungen..... 10**

I. Leitungen ..... 10

II. Naturschutz..... 13

III. Wasser..... 14

IV. Denkmalschutz ..... 16

V. Lärm..... 16

VI. Weitere Bestimmungen und Auflagen ..... 18

**D Verfahrensbeteiligte ..... 20**

I. Träger öffentlicher Belange ..... 20

II. Privatpersonen..... 21

**E Begründung..... 22**

I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens ..... 22

II. Zuständigkeit..... 22

III. Verfahren ..... 22

IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung ..... 24

V. Entwässerung/ Gewässerschutz ..... 29

VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)..... 34

VII. Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes ..... 36

VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen ..... 48

IX. Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen..... 53

X. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde ..... 53

**F Allgemeine Hinweise ..... 55**

I. Allgemeine Hinweise..... 55

II. Hinweis auf Auslegung/ Veröffentlichung im Internet und Zustellung ..... 55

**G Rechtsbehelfsbelehrung ..... 56**

## Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen

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

<b>PIVereinHG</b>	Planungsvereinheitlichungsgesetz
<b>RE-RL</b>	Richtlinien für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
<b>REwS 21</b>	Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (2021)
<b>RiStWaG</b>	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
<b>RLuS 2012</b>	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
<b>RLS 19</b>	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
<b>RLS 90</b>	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
<b>ROG</b>	Raumordnungsgesetz
<b>ROV</b>	Raumordnungsverordnung
<b>UmwRG</b>	Umweltrechtsbehelfsgesetz
<b>UVPG</b>	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>UVP-RL</b>	UVP-Richtlinie
<b>VLärmSchR 97</b>	Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997
<b>VwGO</b>	Verwaltungsgerichtsordnung
<b>VwVfG</b>	Verwaltungsverfahrensgesetz
<b>VS-RL</b>	Vogelschutzrichtlinie
<b>WaStrG</b>	Bundeswasserstraßengesetz
<b>WHG</b>	Wasserhaushaltsgesetz
<b>WRRL</b>	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 des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach wird der Plan gemäß §§ 5 und 6 LStrG i.V.m. den §§ 1 - 7 LVwVfG und i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG mit den Änderungen und Ergänzungen festgestellt, die sich aus den Bestimmungen und Auflagen in den Kapiteln B und C dieses Beschlusses und den Blauzeichnungen in den Unterlagen ergeben.

Soweit in den Planunterlagen als Maßnahmenbezeichnung noch „Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 369 / K 79 bei Mackenbach“ angegeben ist, gilt es festzustellen, dass im Laufe des Verfahrens eine Änderung der Straßenbezeichnung (L 369) gemäß Schreiben des Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz vom 18.12.2023, Az.: L-III-2-KL-B IV/10a, vorgenommen wurde. Die neue Straßenbezeichnung lautet seither „L 367“. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss trägt dieser Änderung der Straßenbezeichnung, mit der keine Auswirkungen für Dritte verbunden sind, Rechnung.

Soweit in den Planunterlagen die Maßnahmenbezeichnung „Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 369 / K 79 bei Mackenbach“ verwendet wird ist diese überholt. Die Maßnahmenbezeichnung lautet „Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach“.

### **II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung**

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Mackenbach und Weilerbach.

Er umfasst den Ausbau des Knotenpunktes L 356 / L 367 / K 79 von einem Kreisverkehrsplatz zu einer signalgesteuerten Kreuzung mit Links- und Rechtsabbiegestreifen.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere

- die Anpassung vorhandener sowie die Herstellung neuer Rad- und Gehwege
- die Herstellung von neuen bzw. die Anpassung der vorhandenen Entwässerungseinrichtungen
- die notwendige Sicherung und Anpassung von Versorgungsleitungen
- die Umsetzung von landschaftspflegerischen Maßnahmen

gem. den Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen.

### **III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung**

Die im Zuge der hier festgestellten Straßenbaumaßnahme neu entstehenden Straßenflächen der Landesstraße Nr. 356 (L 356) von ca. Bau-Km 0+000 bis ca. Bau-Km 0+180 (Achse Süd) sowie von ca. Bau-Km 0+050 bis ca. Bau-Km 0+290,64 (Achse Ost) werden gemäß § 36 Abs. 4 LStrG als Landesstraße i. S. v. § 3 S. 1 Ziffer 1 LStrG gewidmet.

Sofern im Zuge dieser Straßenbaumaßnahme derzeitige Straßenteile der L 356 dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, werden diese gemäß § 37 Abs. 4 LStrG eingezogen. Die Einziehung wird mit der Sperrung wirksam.

Die im Zuge der hier festgestellten Straßenbaumaßnahme neu entstehenden Straßenflächen der Landesstraße Nr. 367 (L 367) von ca. Bau-Km 0+200 bis ca. Bau-Km 0+401,00 (Achse Nord) werden gemäß § 36 Abs. 4 LStrG als Landesstraße i. S. v. § 3 S. 1 Ziffer 1 LStrG gewidmet.

Soweit im Zuge der Straßenbaumaßnahme Straßenflächen der L 367 dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, werden diese gemäß § 37 Abs. 4 LStrG eingezogen. Die Einziehung wird mit der Sperrung wirksam.

Zudem werden die mit dieser Straßenbaumaßnahme neu entstehenden Straßenteilflächen der Kreisstraße Nr. 79 (K 79) gemäß § 36 Abs. 4 LStrG zur Kreisstraße i. S. v. § 3 S. 1 Ziffer 2 LStrG gewidmet.

Sofern im Zuge dieser Straßenbaumaßnahme derzeitige Straßenteile der K 79 dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, werden diese gemäß § 37 Abs. 4 LStrG eingezogen. Die Einziehung wird mit der Sperrung wirksam.

In den Bereichen, in denen auf den Geh-/Radwegen die Mitnutzung des landwirtschaftlichen Verkehrs erfolgen soll, ist bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde auf eine entsprechende Beschilderung hinzuwirken.

#### **IV. Wasserrechtliche Regelungen**

Dem Land Rheinland-Pfalz und dem Landkreis Kaiserslautern (für die K 79) werden gemäß §§ 8, 9, 10, 12, 13 und 19 WHG i.V.m. den Vorschriften des LWG im Einvernehmen mit der SGD Süd die unbefristete Erlaubnis erteilt, das anfallenden Niederschlagswasser von den Verkehrsflächen über ein Regenrückhaltebecken nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen in den Mackenbach (Gewässer III. Ordnung) einzuleiten.

Die Erlaubnis schließt gemäß § 14 Abs. 2 LWG die Genehmigung nach § 60 Abs. 7 WHG i.V.m. § 62 LWG zum Bau und Betrieb des Regenrückhaltebeckens (Abwasseranlage) mit ein.

#### **V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens**

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Ausbau einer Landesstraße handelt, unterliegt es gem. § 5 Abs. 6 LStrG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 und § 4 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) und der dortigen Anlage 1 den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Für das Vorhaben besteht gem. § 3 LUVPG keine generelle UVP-Pflicht; zur Prüfung der UVP-Pflichtigkeit wäre grundsätzlich eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles“ durchzuführen. Der Vorhabenträger hat auf diese Vorprüfung verzichtet und unmittelbar die erforderlichen Unterlagen zur Durchführung einer formellen Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt (vgl. hierzu u.a. Unterlage 19.2). Es wurde daher eine sogenannte freiwillige UVP i.S.v. § 7 Abs. 3 UVPG durchgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Entfallen einer UVP-Vorprüfung des Einzelfalles im Hinblick auf die erkennbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens als zweckmäßig und stellt gem. § 4 LUVPG i.V.m. § 5 UVPG fest, dass das Vorhaben uvp-pflichtig ist. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in die Planfeststellung einbezogen. Sie sind in der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG erläutert. Auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung hat die Planfeststellungsbehörde in Kapitel E die Umweltauswirkungen des Vorhabens mit entsprechender Begründung bewertet und bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens berücksichtigt.

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

Dem Land Rheinland-Pfalz und dem Landkreis Kaiserslautern (für die K 79) werden vorsorglich gem. § 45 Abs. 7 S. 1 Nrn. 4 und 5 und S. 2 BNatSchG eine Ausnahme sowie höchst vorsorglich nach § 67 BNatSchG eine Befreiung von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG für folgende, in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten sowie nach Art. 1 der VS-Richtlinie geschützten Vogelarten erteilt:

### Arten gem. Anhang IV der FFH-RL:

Bechsteinfledermaus, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Raufhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus.

### Arten nach Art. 1 der VS-RL:

Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Bluthänfling, Buchfink, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Elster, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Gartenrotschwanz, Goldammer, Grünfink, Klappergrasmücke, Mönchsgrasmücke, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwarzkehlchen, Stieglitz, Wachholderdrossel, Wintergoldhähnchen, Zaunkönig, Zilpzalp.

## **VII. 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.



### **VIII. Festgestellte Planunterlagen**

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

1. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, aufgestellt am 02.06.2023
2. Lageplan, Unterlage 5, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 02.06.2023
3. Höhenplan L 356 Süd / L369, Unterlage 6, Blatt Nr. 1, M.: 1:500/50, aufgestellt am 02.06.2023
4. Höhenplan K 79, Unterlage 6, Blatt Nr. 2, M.: 1:500/50, aufgestellt am 02.06.2023
5. Höhenplan L 356 Ost, Unterlage 6, Blatt Nr. 3, M.: 1:500/50, aufgestellt am 02.06.2023
6. Maßnahmenverzeichnis, Unterlage 9.2, aufgestellt am 02.06.2023
7. Grunderwerbsplan, Unterlage 10, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 02.06.2023
8. Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, aufgestellt am 02.06.2023
9. Regelquerschnitt L 356 Süd, Unterlage 14, Blatt Nr. 1, M.: 1:50, aufgestellt am 02.06.2023
10. Regelquerschnitt L 369, Unterlage 14, Blatt Nr. 2, M.: 1:50, aufgestellt am 02.06.2023
11. Regelquerschnitt L 356 Ost, Unterlage 14, Blatt Nr. 3, M.: 1:50, aufgestellt am 02.06.2023
12. Regelquerschnitt L 356 Ost, Unterlage 14, Blatt Nr. 4, M.: 1:50, aufgestellt am 02.06.2023
13. Regelquerschnitt K 79, Unterlage 14, Blatt Nr. 5, M.: 1:50, aufgestellt am 02.06.2023
14. Schalltechnische Berechnung (mit Plan 1 bis 4, Anhang Tabelle 1 bis 3), aufgestellt im Februar 2022
15. UVP-Bericht, Unterlage 19.2, aufgestellt am 02.06.2023

### **IX. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses**

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtslageplan, Unterlage 3, Blatt Nr. 1, M.: 1:25.000, aufgestellt am 02.06.2023
2. Konflikttabelle, Unterlage 9.1, aufgestellt am 02.06.2023
3. Maßnahmenplan, Unterlage 9.3, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 02.06.2023
4. Lageplan externe Ausgleichsmaßnahme, Unterlage 9.3, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 02.06.2023

5. Grunderwerbsverzeichnis (anonym), Unterlage 10.1, aufgestellt 17.05.2023
6. Ermittlung der Belastungsklasse, aufgestellt am 14.12.2021
7. Bestandslageplan, Unterlage 16.1, Blatt Nr. 1, M.: 1.500, aufgestellt am 02.06.2023
8. Schleppkurvenplan, Unterlage 16.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:250, aufgestellt am 02.06.2023
9. Längsschnitt Entwässerung, Unterlage 18, Blatt Nr. 1, M.: 1:500/50, aufgestellt am 02.06.2023
10. Querschnitt RRB, Unterlage 18, Blatt Nr. 2, M.: 1:100, aufgestellt am 02.06.2023
11. Detail Drossel, Unterlage 18, Blatt Nr. 3, M.: 1:25, aufgestellt am 02.06.2023
12. Lageplan, Unterlage 18, Blatt Nr. 4, M.: 1:1000, aufgestellt am 02.06.2023
13. Arbeitsausdruck Geodaten Mackenbach, M.: 1:10000, aufgestellt am 25.08.2022
14. Bilanz Einzugsfläche RRB II, aufgestellt am 25.08.2022
15. Nachweis Regenrückhalteraum nach DWA-A 117 Bestand gemäß PFB vom 12.03.1998, Bestand 25.08.2022
16. Nachweis Regenrückhalteraum nach DWA-A 117 gemäß Planung, 25.08.2022
17. Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Unterlage 18.9, aufgestellt am 02.06.2023
18. Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.1, Blatt Nr.1, M.: 1:500, aufgestellt am 02.06.2023
19. Faunistische Untersuchungen, Unterlage 19.3, aufgestellt am 02.06.2023
20. Fachbeitrag Artenschutz, Unterlage 19.4, aufgestellt am 02.06.2023

## **B Allgemeine Nebenbestimmungen**

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

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

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

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

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

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

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

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

Der für das Wasserbuch zuständigen Behörde (Struktur- und Genehmigungsdirektion 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 u.a. Kapitel A Nr. VIII. 1, VIII. 6 und Nr.IX.19, IX.20).

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

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

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

Die Straßenbaubehörde hat nach Abschluss der Baumaßnahme der Planfeststellungsbehörde einen Bericht bezüglich der vollständigen Herstellung aller landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der artenschutzrechtlichen CEF- und FCS-Maßnahmen<sup>(\*)</sup> sowie der evt. durchzuführenden habitatschutzrechtlichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen<sup>(\*)</sup> und das Erreichen der jeweiligen Entwicklungsziele vorzulegen. Ergänzend wird auf die nachfolgende Auflagenregelung Nr. 13 verwiesen. (\*) = soweit diese Maßnahmen Bestandteil des Naturschutzkonzeptes sind).

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, VkBl. Nr. 8/2020, S. 238, sowie das Schreiben des MWVLW vom 18.03.2020 sind zu beachten. Das MWVLW hat mit vorgenanntem Schreiben die Nutzungsrichtlinien eingeführt und gleichzeitig ihre Anwendung für die Landes- und Kreisstraßen angeordnet, soweit die Vorschriften des LStrG nicht entgegenstehen.

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



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

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

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

## **C Besondere Nebenbestimmungen**

Träger der festgestellten Baumaßnahme ist das Land Rheinland-Pfalz (Landesstraßenverwaltung) unbeschadet einer etwaigen Kostenbeteiligung Dritter.

Die Bauausführung obliegt dem Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern, Morlauerer Straße 20, 67657 Kaiserslautern.

In Ergänzung der allgemeinen Nebenbestimmungen in Kapitel B Nr. 1 bis 14 dieses Beschlusses und ergänzend zu den im Regelungsverzeichnis getroffenen Regelungen werden dem Vorhabenträger (Land Rheinland-Pfalz – Landesstraßenverwaltung -) 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/Sicherungen bzw. Verlegungen an den Versorgungsleitungen der

- **Verbandsgemeindewerke Weilerbach**
- **NGN Fiber Network GmbH & Co KG**, Aubstadt
- **Pfalzgas GmbH**, Frankenthal
- **Pfalzkom GmbH**, Ludwigshafen
- **Deutsche Telekom Technik GmbH**, Saarbrücken
- **PLEdoc GmbH**, Essen
- **Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH**, Stuttgart
- **Pfalzwerke Netz AG**, Ludwigshafen

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

### **Ergänzung zu Verbandsgemeindewerke Weilerbach**

Im Ausbaubereich liegen Versorgungsleitungen, deren genaue Lage rechtzeitig vor Baubeginn, festzustellen ist. Zudem soll im Zuge der Straßenbaumaßnahme die Verlegung eines Leerrohres vorgenommen werden, so dass der Straßenbaulastträger rechtzeitig vor Baubeginn die erforderlichen Abstimmungen mit dem Versorgungsträger vorzunehmen hat. Darüber hinaus wird der Straßenbaulastträger dafür Sorge tragen, dass bei der Herstellung des Regenrückhaltebeckens die aktuell anerkannten Regeln der Technik beachten werden, um einen Eintritt von Schadstoffen in das Grundwasser zu vermeiden.

### **Ergänzung zu NGN Fiber Network GmbH & Co KG**

Im Ausbaubereich befinden sich Anlagen (Fernleitungsnetz für Telekommunikation) des Versorgungsträgers, deren genaue Lage rechtzeitig vor Baubeginn festzustellen sind. Arbeiten im Schutzstreifen der NGN-Telekommunikationstrasse sind frühzeitig anzumelden. Ferner hat der Straßenbaulastträger das Merkblatt „Hinweise zum Schutz unterirdischer Glasfaseranlagen“ der NGN Fiber Network GmbH & Co KG bei der Bauausführung zu beachten.

### **Ergänzung zu Pfalzgas GmbH**

Im Vorhabenbereich befinden sich zum Teil Gasversorgungsleitungen des Unternehmens. Der LBM Kaiserslautern wird den Versorgungsträger rechtzeitig vor Baubeginn zu den Baustellenkoordinierungsgesprächen hinzuziehen. Die Merkblätter „Schutz von Gasversorgungsanlagen“ und „Info Beschädigung von Gasleitungen“ sind bei der Bauausführung zu beachten.

### **Ergänzung zu Pfalzkom GmbH**

Im Planungsbereich befindet sich eine Versorgungsleitung der Pfalzkom GmbH. Bei Arbeiten in der Nähe dieser Leitung sind zur Feststellung der genauen Lage Suchschlitze herzustellen.

### **Ergänzung zu Deutsche Telekom Technik GmbH**

Im Planungsbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH, die im Zuge der Bauausführung zu berücksichtigen sind. Notwendige Arbeiten zur Sicherung, Verlegung oder Veränderungen sind vom Vorhabenträger koordiniert mit der Telekom Technik GmbH abzustimmen. Veränderungen an diesen Anlagen dürfen nur durch von der Telekom Technik GmbH beauftragte Unternehmer erfolgen.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden. Die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH ist zu beachten. Die Bauausführenden haben sich vorher von der Telekom Technik GmbH ([Planauskunft.suedwest@telekom.de](mailto:Planauskunft.suedwest@telekom.de)) aktuelle Bestandspläne einzuholen oder sich in die genaue Lage der Anlagen einweisen zu lassen.

### **Ergänzung zu Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH**

Im Planungsbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/ Vodafone Deutschland GmbH, die im Zuge der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind. Die Anlagen dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen dürfen nicht verringert werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, hat rechtzeitig vor Baubeginn ein Auftrag an [mitverlegung.tfr-sw@vodafone.com](mailto:mitverlegung.tfr-sw@vodafone.com) zu erfolgen, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

### **Ergänzung zu PLEdoc GmbH**

Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereiches bedarf einer erneuten Abstimmung mit der PLEdoc GmbH.

**Ergänzung zu Pfalzwerke Netz AG**

Im Bereich der Straßenbaumaßnahme sind derzeit die nachstehend aufgeführten Versorgungseinrichtungen der Pfalzwerke Netz AG als Bestand zu berücksichtigen:

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Versorgungseinrichtungen der Pfalzwerke Netz AG</b>
1	20-kV-Mittelspannungsfreileitung, Pos. 143-12, Leitungsabschnitt, Mast Nr. 602587 bis Mast Nr. 602586
2	Schrank KV 37 (Kabelverteilerschrank)
3	0,4-kV-Niederspannungskabelleitungen, Ortsnetz Mackenbach
4	0,4-kV-Niederspannungskabelleitungen und Leuchten (Straßenbeleuchtungsanlage)

Vor Baubeginn muss unbedingt eine aktuelle Planauskunft über die Online-Planauskunft der Pfalzwerke Netz AG eingeholt werden, die auf der Webseite – <https://www.pfalzwerke-netz.de/service/kundenservice/online-planauskunft> – zur Verfügung steht.

**Zu lfd. Nr. 1:**

Innerhalb des Schutzstreifens der Versorgungseinrichtung lfd. Nr. 1 von insgesamt 12,00 m – von der örtlich vorhandenen Leitungsmittellinie senkrecht nach beiden Seiten je 6,00 m gemessen, sind leitungsgefährdende Veränderungen des Geländenniveaus (Lagerung bzw. Auffüllung von Aushubmassen) grundsätzlich weder zeitlich begrenzt noch dauerhaft zulässig. Bei Erfordernis bedürfen solche Maßnahmen einer separaten sicherheitstechnischen Untersuchung in Bezug auf die Freileitung und schriftlichen Zustimmung durch das Versorgungsunternehmen. Auch eine zeitlich begrenzte Lagerung von Baumaterialien innerhalb des Schutzstreifens der Freileitung ist aus Sicherheitsgründen grundsätzlich nicht zulässig.

Um den Mastmittelpunkt des von der Ausbaumaßnahme betroffenen Mastes Nr. 602686 der Versorgungseinrichtung lfd. Nr. 1 ist ein Freihaltebereich im Radius von 8 m grundsätzlich von jeglicher Bebauung und Geländeänderung freizuhalten. Die bestehende Straße befindet sich in diesem Freihaltebereich. Eine Verbreiterung der Fahrbahn in diesem Bereich und somit ein weiteres Heranrücken an den Maststandort ist grundsätzlich nicht zulässig. Ebenso sind leitungsgefährdende Maßnahmen im Freihaltebereich grundsätzlich nicht zulässig. Sämtliche Maßnahmen innerhalb dieses Freihaltebereiches sind frühzeitig mit dem Netzteam Pfälzer Bergland abzustimmen.

Darüber hinaus darf die Freileitung innerhalb des Schutzstreifens grundsätzlich nur mit Fahrzeugen unterfahren werden, deren Höhe über alles, in Anlehnung an § 32 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), nicht mehr als 4 m beträgt. Diese Höhe darf auch nicht durch Fahrzeugaufbauten oder bewegliche Teile (z.B. kippbare Ladefläche) überschritten werden. Soll die Freileitung mit Fahrzeugen mit Fahrzeughöhen größer 4 m unterfahren werden, bedarf dies einer gesonderten Abstandsuntersuchung und Zustimmung durch die Pfalzwerke Netz AG.

### **Zu lfd. Nr. 2, 3 und 4:**

Der sicherheitstechnisch erforderliche Schutzstreifen der Versorgungseinrichtung lfd. Nr. 3 sowie lfd. Nr. 4 beträgt insgesamt 1,0 m – von der örtlich vorhandenen Leitungsmittellinie senkrecht nach beiden Seiten je 0,5 m gemessen. Es sind in diesem Schutzstreifen über- bzw. unterirdische leitungsgefährdende Maßnahmen grundsätzlich unzulässig.

Da durch das Ausbauvorhaben eine Anpassung des Ortsnetzes des Versorgungsträgers erforderlich wird, ist der Umfang der Änderungen/Sicherungen rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger abzustimmen.

Die „Leitungsschutzanweisung“ der Pfalzwerke Netz AG ist bei der Bauausführung zu beachten.

## **II. Naturschutz**

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

1. Rodung und Baufeldfreimachung ausschließlich in den Wintermonaten, in der Zeit vom 01. Oktober bis 28./29. Februar.
2. Schutz von Gehölzen während des Baubetriebes; Beachtung der DIN 18920 sowie RAS-LP4. Schutz bestehender Kompensationsflächen und Ausweisung von Bautabuzonen.
3. Aufstellen einer Bohlenwand zwischen Baufeld und Fließgewässer.
4. Einhaltung technischer Vorschriften und DIN-Normen im Nahbereich zum Fließgewässer.
5. Bzgl. des Rückhaltebeckens darf es durch die erforderlichen technischen Einrichtungen (Schächte / Einlaufbauwerke o.ä.) nicht zu einer Beeinträchtigung von Amphibien oder Kleinsäugetern im Sinne des § 44 BNatSchG kommen. Bei Ausführung ist auf die Verhinderung des Eindringens oder eine Möglichkeit des Ausstieges von Wirbeltieren abzustellen.
6. Um die Umsetzung der o.g. Maßnahmen zu gewährleisten, ist frühzeitig (i.d.R. nach Baurechtserlangung) eine Umweltbaubegleitung einzurichten, die auch bei der Erarbeitung der Bauzeitenpläne, Ausführungsplänen und Ausschreibung mit eingebunden wird. Der Oberen Naturschutzbehörde ist mitzuteilen, wer diese Umweltbaubegleitung wahrnehmen wird. Eine Abschlussdokumentation ist vorzulegen.



### III. Wasser

Berechtigten Forderungen der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd – Obere Wasserbehörde** – entsprechend sind folgende Punkte zu beachten:

1. Nach Beendigung der Baumaßnahme ist der SGD Süd, Regionalstelle Kaiserslautern, über die Genehmigungsbehörde ein Nachweis des hergestellten Volumens des Rückhaltebeckens vorzulegen.
2. Die Regenwassereinläufe in das Regenrückhaltebecken sind so zu gestalten, dass keine Erosionsschäden an der Böschung entstehen. Die Böschungen sind daher in den Zulaufbereichen mit geeigneten Mitteln gegen Erosion (z. B. mit Steinsatz /-schüttung, Erosionsschutzgewebe o. ä.) zu sichern.
3. Der Ablauf aus dem Regenrückhaltebecken muss so geregelt werden, dass die beantragte Ablaufwassermenge (10 l/s) sichergestellt wird. Veränderungen der Drosselabflussmenge dürfen nur im Einvernehmen mit der SGD Süd, Regionalstelle Kaiserslautern, vorgenommen werden.
4. Die Dämme und Böschungen des Beckens sind nach den Regeln der Erdbautechnik (Dammbautechnik) zu gründen und standsicher herzustellen (lagenweiser Einbau, ausreichende Verdichtung, Standsicherheitsnachweis usw.).

Die Dämme und die Böschungen des RRB sind als Teil der abwassertechnischen Anlage regelmäßig zu kontrollieren und etwaige Schäden umgehend zu beseitigen. Es ist darauf zu achten, dass kein Gehölzbewuchs am Damm, an den Böschungen und im Beckeninneren aufkommt. Von einer Wiederentwicklung durch Sukzession im Beckenbereich ist abzusehen.

5. Die für den ordnungsgemäßen Betrieb des Regenrückhaltebeckens notwendigen Mess- und Steuereinrichtungen sind regelmäßig gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu überprüfen und zu kalibrieren. Die vom Hersteller angegebenen Einbauvorschriften und die für die Sicherstellung der Messgenauigkeit maßgeblichen Randbedingungen sind einzuhalten.
6. Für die im Entwurf vorgesehenen baulichen Anlagen (RRB, Drosselbauwerk, Notüberlauf, Vorbehandlungsanlage) sind die notwendigen statischen Nachweise zu führen und die Standsicherheit nachzuweisen. Für werkseitig hergestellte Fertigteile wie z.B. Schieber-, Drosselbauwerke, Vorbehandlungsanlage etc. mit Typenstatik ist die geprüfte Statik des Herstellers der Oberen Wasserbehörde vorzulegen. Für bauliche Anlagen ohne gültiger Typenstatik ist die erforderliche Prüfung der Anlagen durch einen Prüfsachverständigen für Standsicherheit gemäß der entsprechenden Landesverordnung (PrüfSStBauVO) durchführen zu lassen. Die Beauftragung des Prüfsachverständigen für Standsicherheit erfolgt durch den Straßenbaulastträger. Der Oberen Wasserbehörde ist ein Bericht über die Prüfung des Standsicherheitsnachweises gemäß § 9 Abs. 1 PrüfSStBauVO vorzulegen. Die statisch-konstruktive Überwachung der Bauaus-

führung hat durch den Prüfsachverständigen für Standsicherheit zu erfolgen. Der Oberen Wasserbehörde ist hierüber nach Abschluss der Maßnahme eine Bescheinigung gemäß § 9 Abs. 2 PrüfSStBauVO vorzulegen. Anforderungen an Bau und Betrieb der Abwasseranlagen, die sich aus der Statik/Prüfstatik ergeben, sind entsprechend zu beachten.

7. Mit Hilfe eines geotechnischen Gutachtens ist der Grundwasserstand in Hinblick auf die geplante Beckeneintiefung und die Nähe zum Mackenbach zu überprüfen. Hieraus sich ergebende Sicherheitsmaßnahmen und bautechnische Anforderungen für das RRB (Auftriebssicherung, Abdichtung etc.) sind vom Baugrundgutachter nachzuweisen und vorzugeben. Die Ergebnisse des Gutachters sind in der Ausführungsplanung und bei der Bauausführung zu berücksichtigen.
8. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens besteht eine Behandlungsnotwendigkeit des einzuleitenden Niederschlagswassers in den Mackenbach. Die Bemessung und Planung einer Vorbehandlungsanlage ist entsprechend REwS (Ausgabe 2021) durchzuführen.
9. Die Ausführungspläne der Entwässerungseinrichtungen, insbesondere Lagepläne, die Detailpläne und Schnitte des Regenrückhaltebeckens sowie des Drosselbauwerkes und weiterer Einrichtungen der Oberflächenentwässerung wie z.B. eine Vorbehandlungsanlage, sind der SGD Süd, Regionalstelle Kaiserslautern, rechtzeitig vor Bauausführung vorzulegen.
10. Der Mutterboden auf der Sohle des Regenrückhaltebeckens ist aufzunehmen und seitlich zu lagern. Nach Beendigung der Arbeiten ist der Mutterboden wieder anzudecken.
11. Das Regenrückhaltebecken ist abzudichten. Die Abdichtung kann in Anlehnung gemäß Abschnitt 7 der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebiete (RiStWag, Ausgabe 2016) erfolgen.
12. Zur Gefahrenabwehr ist ein Havarieschieber zu setzen. Die Position des Schiebers ist so zu kennzeichnen, dass ein Zugriff ohne Zeitverzögerung erfolgen kann. Ferner muss die Funktionsweise des Schiebers jederzeit sichergestellt sein. Der Schieber ist mindestens halbjährlich auf seine einwandfreie Funktionsfähigkeit zu überprüfen. Die Bedienung des Schiebers im Allgemeinen sowie die Zuständigkeit im Schadensfall ist in einer Betriebsanweisung zu regeln (ggf. ist die Handhabung des Schiebers im Feuerwehreinsatzplan zu regeln).
13. Das anfallende Schnittgut darf nicht im Einwirkungsbereich des RRBs gelagert werden, um Verkläunungen vorzubeugen und das volle Retentionsvermögen des Beckens zu gewährleisten.
14. Während der Bauzeit sind Maßnahmen zu treffen, die eine schadlose Ableitung des abfließenden Niederschlagswassers - insbesondere auch bei Starkregen - gewährleisten. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass aus dem Baustellenbereich keine Abschwemmungen ausgebracht werden.

Darüber hinaus wird der Vorhabenträger das Hochwasser- und Starkregenvorsorgekonzept für die Ortsgemeinde Mackenbach in seiner Planung berücksichtigen.

15. Die anfallenden mineralischen und nichtmineralischen Abfälle sind ordnungsgemäß zu verwerten oder beseitigen. Dabei sind die abfall- und bodenschutzrechtlichen Bestimmungen (Kreislaufwirtschaftsgesetz, Bodenschutzgesetz, Verordnungen) zu beachten.

Bei der Entsorgung der Abfälle ist das Verwertungsgebot nach § 7 Abs. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) zu beachten. Nach § 7 Abs. 3 KrWG hat die Verwertung ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Bei der Entsorgung von mineralischen Abfällen wird auf die Anforderungen der Ersatzbaustoffverordnung (bei technischen Bauwerken) und der Bodenschutz- und Altlastenverordnung (bei bodenähnlichen Anwendungen, durchwurzelbarer Bodenschicht) verwiesen.

#### **IV. Denkmalschutz**

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

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

#### **V. Lärm**

##### **V.1 Lärmschutz wegen Verkehrslärm, der von der zu ändernden Straße selbst ausgeht**

Der Straßenbaulastträger ist beim Ausbau des Verkehrsknotens L356 / L 367 / K 79 im hier festgestellten Abschnitt grundsätzlich verpflichtet, nachteilige Auswirkungen durch von der 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.

Die Planung liegt ca. 250 m östlich der nächstgelegenen Wohnbebauung an der Weilerbacher Straße (K 79). Der Straßenbaulastträger hat die von der Straßenbaumaßnahme ausgehenden Lärmauswirkungen auf die der Straße benachbarte Wohnbebauung in einer Schalltechnischen Untersuchung überprüft (vergl. Unterlage 17 des Planfeststellungsbeschlusses). Nach dem Ergebnis der Untersuchung sind unzumutbare Lärmauswirkungen lediglich auf ein Wohngebäude zu erwarten.

Der Straßenbaulastträger ist daher zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet. Der Einsatz von aktiven Schallschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand zum Schutz der anspruchsberechtigten Fassade des Wohngebäudes scheidet auf Grund der unmittelbaren Lage zum Fahrbahnrand der K 79 aus.

Diesem Wohnhaus steht daher ergänzend passiver Lärmschutz zu.

Es handelt sich um das Haus:

<i>Wohngebäude Straße, Hausnummer</i>	<i>Etagen, Himmelsrichtung</i>
Weilerbacher Straße 21	EG (Süd), 1. OG (Süd)

Der Straßenbaulastträger wird dem Grunde nach verpflichtet, den Eigentümern des vorgenannten Gebäudes 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/ Veröffentlichung 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. Bundesimmissionschutzverordnung 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 gewährleisten. Die Entschädigungsermittlung erfolgt ebenfalls durch die zuständige Straßenbaubehörde im Zuge der Bauabwicklung.

Im Übrigen wird auf die beigefügten schalltechnischen Untersuchungsunterlagen hingewiesen (siehe hierzu Unterlage 17 des Planfeststellungsbeschlusses).

## **VI. Weitere Bestimmungen und Auflagen**

1. Gemäß den Hinweisen des **Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz** hat der Vorhabenträger nachfolgende Punkte zu beachten:
  - Auf den entsiegelten Bereichen sollte eine ausreichend mächtige durchwurzelbare Bodenschicht etabliert werden. Als Qualitätsziel bei der Rekultivierung ehemals versiegelter Flächen sind die Bodenverhältnisse der näheren Umgebung als Qualitätsziel heranzuziehen.
  - Für das Bauvorhaben wird eine bodenkundliche Baubegleitung empfohlen.
  - Bei Eingriffen in den Baugrund sind die einschlägigen Regelwerke (wie z.B. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054) zu beachten.
  - Nach dem Geologiedatengesetz ist die Durchführung einer Bohrung bzw. geologischen Untersuchung spätestens 2 Wochen vor Untersuchungsbeginn beim Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz (LGB) anzuzeigen. Für die Anzeige sowie die spätere Übermittlung der Bohr- und Untersuchungsergebnisse steht das Online-Portal Anzeige geologischer Untersuchungen und Bohrungen Rheinland-Pfalz unter <https://geol.dg.lgb-rlp.de> zur Verfügung.



2. Sofern bei der Baudurchführung unerwartete Kontaminationen bekannt werden bzw. auftreten, ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz als zuständige Behörde nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz bzw. Landesbodenschutzgesetz zu beteiligen.
3. Die Hinweise des **Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd** berücksichtigend wird der Straßenbaulastträger die betroffenen Buslinienbetreiber frühzeitig an den Baustellenkoordinierungsgesprächen beteiligen. Zudem wird er bemüht sein die Beeinträchtigungen auf den Schülerverkehr möglichst gering zu halten.
4. Den Einwand von **Einwender Nr. 2** berücksichtigend wird der LBM Kaiserslautern im Zuge seiner Ausführungsplanung prüfen, ob am Ausbauende der L 356 eine zusätzliche Zufahrt hergestellt werden kann.
5. Die in der Planung vorgesehene Aufwallung an der L 356 von ca. Bau-Km 0+000 – ca. 0+150 bis zum Knotenpunkt (siehe Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, lfd. Nr. 13) kann nur dann umgesetzt werden, wenn der dafür erforderliche Grunderwerb auf freiwilliger Basis erfolgt. Sollte dies nicht der Fall sein, entfällt die Aufwallung. (siehe hierzu auch Ausführungen bei **Einwender Nr. 3**). Der LBM Kaiserslautern wird hierzu den tatsächlichen Umfang der Flächen des Einwenders ermitteln, der für die Herstellung der Trasse für das Straßenbauvorhaben ohne den Erdwall zwingend erforderlich ist, und auf den nicht verzichtet werden kann.

## **D Verfahrensbeteiligte**

### **I. Träger öffentlicher Belange**

1. **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd**, Friedrich-Ebert-Straße 14, 67433 Neustadt
  - Schreiben vom 07.12.2023, Az.: 14-435-12:41
  - Schreiben vom 21.12.2023, Az.: 6140-0002#2023/0021-0111 42
  
2. **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz**, Fischerstraße 12, 67655 Kaiserslautern
  - Schreiben vom 20.10.2023, Az.: 6422-0004#2023/0056-0111 32 AB2
  - Schreiben vom 05.08.2024, Az.: 6422-0004#2023/0056-0111 32 AB2
  
3. **Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz**, Emy-Roeder-Straße 5, 55129 Mainz
  - Schreiben vom 28.11.2023, Az.: 3240/0918-23/V1 kp/sdr
  
4. **Zweckverband ÖPNV Süd**, Bahnhofstraße 1, 67655 Kaiserslautern
  - Schreiben vom 08.11.2023, ohne Az.
  - E-Mail vom 30. Juli 2024, ohne Az.
  
5. **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz**, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Speyer, Kleine Pfaffengasse 10, 67346 Speyer
  - Schreiben vom 17.10.2023, Az.: E2023/1293 hm
  
6. **Verbandsgemeinde Weilerbach, Abteilung 4 Werkverwaltung**, Rummelstraße 15, 67685 Weilerbach
  - E-Mail vom 20.10.2023, ohne Az.
  
7. **NGN Fiber Network GmbH & Co. KG**, Hauptstraße 15, 97633 Aubstadt
  - E-Mail vom 17. Oktober 2023, Ticket ID.: TA-20368

8. **Pfalzgas GmbH, Netzmanagement**, Wormser Straße 123, 67227 Frankenthal
  - E-Mail vom 16. Oktober 2023, ohne Az.
  
9. **Pfalzkom GmbH**, Koschatplatz 1, 67061 Ludwigshafen
  - E-Mail vom 05.10.2023, Az.: ohne
  
10. **Deutsche Telekom Technik GmbH**, Mecklenburgring 25, 66121 Saarbrücken
  - Schreiben vom 29.09.2023, Az.: 231-23/NWKL/JD | Mackenbach Verkehrsknoten L356 / L369 / K79 Straba | Südwest11\_2023\_65309
  
11. **PLEdoc GmbH**, Gladbecker Straße 404, 45326 Essen
  - E-Mail vom 04.10.2023, Az.: 20231000209
  
12. **Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH**, Ingersheimer Straße 20, 70499 Stuttgart
  - E-Mail vom 30.10.2023, Az.: S01293240
  
13. **Pfalzwerke Netz AG**, Wredestraße 35, 67059 Ludwigshafen
  - E-Mail vom 05.12.2023, Az.: STR28-2023-891-20304-00

## II. Privatpersonen

Im Verfahren haben sich 3 Privatpersonen geäußert. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird auf die Angabe von Namen und Anschriften verzichtet.

## **E Begründung**

### **I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens**

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

### **II. Zuständigkeit**

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

### **III. Verfahren**

#### **• Antragstellung**

Die Planunterlagen für den Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Kaiserslautern vom 12. September 2023, Az.: L356-A.32-12-0037 I 71a, zur Durchführung des Anhörungsverfahrens und zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugeleitet worden.

#### **• Feststellung der UVP-Pflicht**

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

- **Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die in Kapitel A, Nrn. VIII und IX genannten Unterlagen haben in der Zeit vom 09. Oktober 2023 bis 08. November 2023 bei der Verbandsgemeindeverwaltung Weilerbach zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt. Die Planunterlagen wurden zudem ab dem 09. Oktober 2023 auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht. Zeit und Ort der Planauslegung sowie die Internetveröffentlichung sind vorher rechtzeitig und ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung waren diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen Einwendungen schriftlich eingelegt oder mündlich zu Protokoll gegeben werden konnten. Einwendungen und Stellungnahmen konnten bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 08. Dezember 2023 vorgebracht werden.

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

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

- **Erörterungstermin**

Im Verfahren wurden von mehreren Beteiligten Stellungnahmen abgegeben sowie drei private Einwendung erhoben. In den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sind keine wesentlichen Bedenken gegen die Realisierung des Straßenbauvorhabens vorgebracht worden.

Da somit von den Trägern öffentlicher Belange durchweg dem Vorhaben zugestimmt wurde, erfolgte die Entscheidung, mit den drei privaten Einwendern Einzelerörterungen durchzuführen, was am 10. Juli 2024 beim Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern vorgenommen wurde.

Da ansonsten kein weiterer Erörterungsbedarf bestand und damit auch keine Notwendigkeit für einen allgemeinen Erörterungstermin gegeben war, sollte gemäß § 6 Abs. 3 LStrG auf die Durchführung verzichtet werden. Den Beteiligten wurde diese Absicht der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 15. Juli 2024 mitgeteilt, mit der Aufforderung, sich dazu bis zum 31. Juli 2024 zu äußern. Die Erwidern des Vorhabenträgers zu der jeweiligen Stellungnahme wurde den Schreiben beigefügt. Eine Forderung der Träger öffentlicher Belange nach Durchführung eines Erörterungstermins erfolgte nicht.

Es konnte daher auf die Durchführung eines allgemeinen Erörterungstermins verzichtet werden.

- **Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens**

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die Planoffenlage bei der Verbandsgemeindeverwaltung Weilerbach bzw. die Internetveröffentlichung ordnungsgemäß und im Einklang mit den verfahrensrechtlichen Bestimmungen erfolgt ist.

Ebenso ist auch der Verzicht auf die Durchführung eines allgemeinen 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 des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach fest.

Hierzu wird im Folgenden näher ausgeführt:

- **Vorgeschichte der Planung mit Raumordnung**

In der Voruntersuchung wurden mehrere Varianten verkehrstechnisch und verkehrsplanerisch auf Ihre zu erzielenden Qualitätsstufen hin untersucht.

Zur Beurteilung der verschiedenen Lösungsansätze musste der vorhandene Knotenpunkt in seinem derzeitigen Ausbauzustand mit den Prognosebelastungen 2025 betrachtet werden. Die Verkehrssimulation des Status Quo wurde in diesem Zusammenhang fortgeschrieben und diente im Zuge der Untersuchung als entscheidendes Bewertungselement. Die Dimensionierungsbelastungen für die Prognose 2025 wurden vom Ingenieurbüro V-KON im Februar 2017 zur Verfügung gestellt. Im Vergleich zum Status Quo sind Verkehrszunahmen von ca. 7% zu verzeichnen. Diese treten insbesondere in den Hauptlastrichtungen, siehe rote Markierungen, auf. Eine Übersicht der Prognosebelastung 2025 kann Bild 1 entnommen werden.

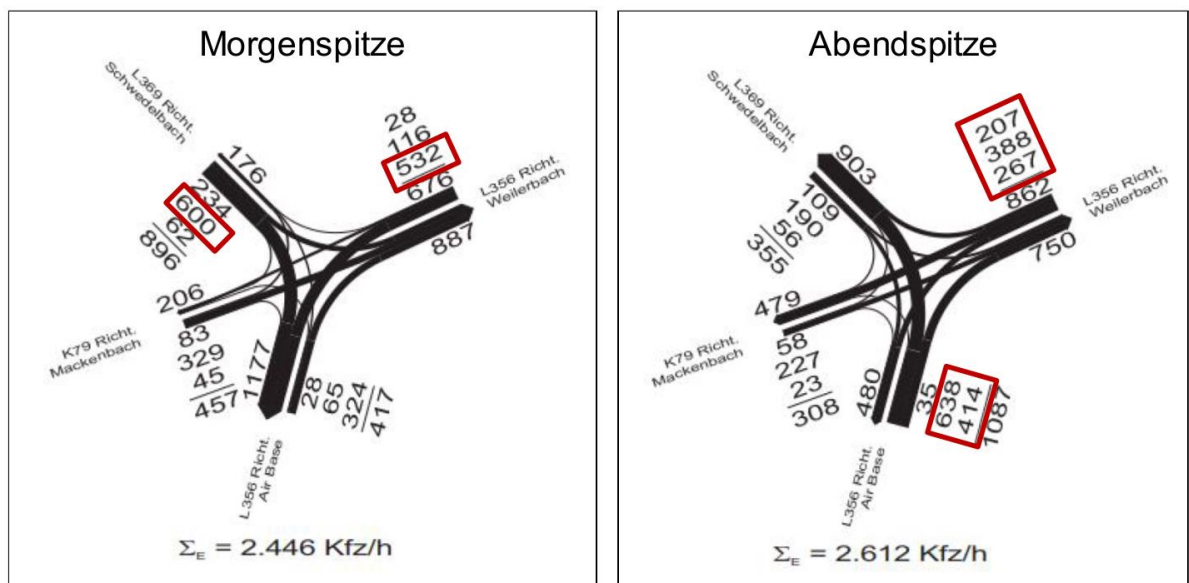


Bild 1: Dimensionierungsbelastung Prognose 2025 [Kfz/h], Quelle: Knotenstrombelastung 'Prognose 2025' IB V-KON, Februar 2017

Der Knotenpunkt verknüpft die Verkehrsströme der gemeindeverbindenden Landesstraßen mit der Kreisstraße nach Mackenbach, zur nahe gelegenen Airbase Ramstein und zum erweiterten Klinikum Weilerbach.

- **Planungskonzeption**

Derzeit ist der Knotenpunkt als 1-streifige Kreisverkehrsanlage ohne Bypässe mit einem Außendurchmesser von 40 m ausgebildet. Die Kreisverkehrzu- und -ausfahrten sind einstreifig und durch Fahrbahnteiler getrennt. Zwei Querungsstellen der Rad- und Gehwege in der nördlichen und der östlichen Zufahrt führen über die Fahrbahnteiler. Die gesamte Anlage ist nicht signalisiert.

Der Knotenpunkt wird zu einer Lichtsignalgesteuerten Kreuzung umgebaut. Alle ankommenden Äste erhalten Linksabbiegespuren, drei Äste Rechtsabbiegestreifen mit Dreiecksinseln. Die Äste müssen auf einer Länge von rd. 160 m bis 270 m verändert und dabei wesentlich verbreitert werden.

Der Knotenpunkt wird gegenüber dem vorhandenen Kreisverkehr um etwa 30 m nach Osten verschoben, um eine zu enge Abkröpfung der Nord- und Süd-Äste zu vermeiden und dadurch eine zügig zu durchfahrende Nord-Süd-Verbindung zu ermöglichen.

Es wurden vorab im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung verschiedene Varianten entwickelt (siehe unter Planungsvarianten).

- **Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastung**

Der Knotenpunkt L356/ L367/ K79 'KVP Mackenbach-Ost' ist bereits heute in den Hauptverkehrszeiten massiv überlastet. Während den Hauptverkehrszeiten kommt es im Verkehrsablauf zu massiven Defiziten mit hohen Wartezeiten und Rückstaus in allen Zufahrten. Es muss davon ausgegangen werden, dass sich die Defizite durch die geplanten Entwicklungen im Untersuchungsraum und damit Verkehrssteigerungen weiter verschärfen.

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung wurde ein zukunftsfähiges Maßnahmenkonzept zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsqualität entwickelt. Für die Kapazitätsbetrachtungen ist die Herleitung der Knotenstrombelastungen für die maßgebenden Spitzenverkehrszeiten (Morgen- bzw. Abendspitze) wesentlich. Die Knotenstrombelastungen wurden durch das Ingenieurbüro V-KON erfasst und als Grundlage für das Verkehrsgutachten zur Verfügung gestellt. Das nachfolgende Bild 2 zeigt eine Übersicht der Spitzenstundenbelastungen des Status Quo.

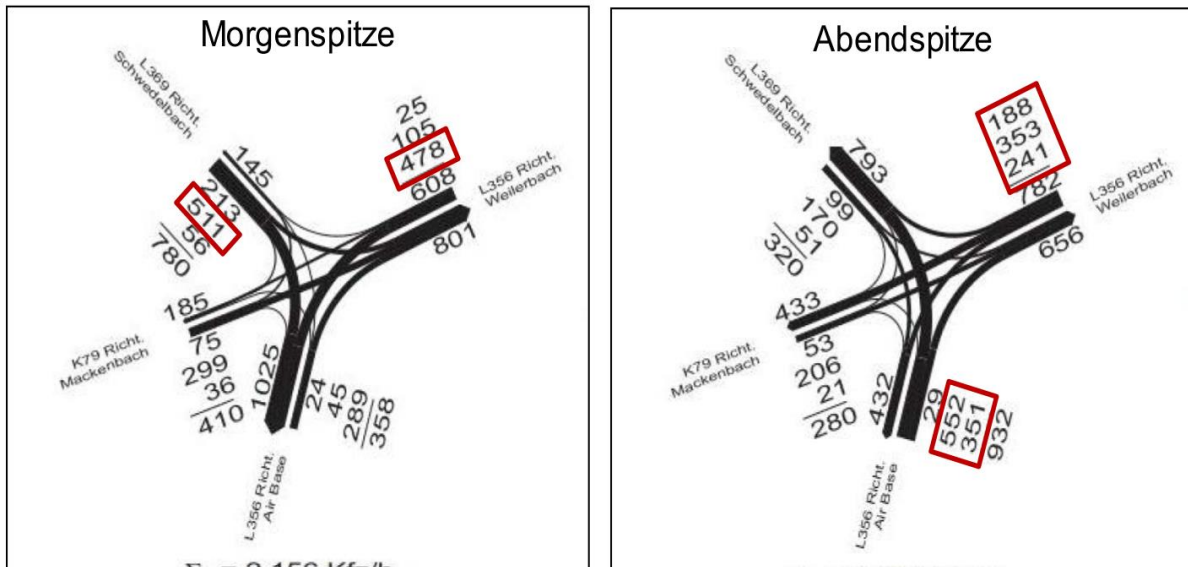


Bild 2: Spitzenstundenbelastungen Status Quo [Kfz/h], Quelle: Knotenstrombelastung 'Analyse 2016' IB V-KON, Februar 2017

Die Betrachtung der Verkehre im Status Quo zeigt folgende wesentliche Merkmale:

Der werktägliche Tagesverkehr beträgt rund 23.100 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil am Knotenpunkt beträgt in der Morgenspitze rund 4,5% und in der Abendspitze rund 3%. Hauptlastrichtungen sind im Zuge der Landesstraße: In der Morgenspitze in Fahrtrichtung Süd (Air Base), in der Abendspitze in Fahrtrichtung Nord (Schwedelbach) sowie in Fahrtrichtung Ost (Weilerbach).

- **Planungsvarianten**

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung durch das Ingenieurbüro Habermehl & Follmann wurden im Jahr 2014 (Fortschreibung im Januar 2018) folgende Varianten verglichen:

- Variante 1A: 1-streifiger Kreisverkehrsplatz mit 4 Bypässen
- Variante 1B: 2-streifiger Kreisverkehrsplatz mit 2-streifigen Zufahrten
- Variante 1C: Turbokreisel, partiell 2-streifig, mit 3 Bypässen
- Variante 1D: Signalisierte Kreuzung
- Variante 2A: Planfreier Knotenpunkt mit „Overfly“ und 2 Kreisverkehrsplätzen
- Variante 2B: Aufgelöster Knotenpunkt; Anschluss K 79 verlegt an zweiten Kreisverkehr
- Variante 3: Geänderte Netzstruktur, Abhängen der K 79 und Verkehrsverlagerung auf die L 356

**Variante 1A:**

Die vorhandene Kreisverkehrsanlage wird größtenteils beibehalten und durch Bypässe an allen Abbiegerändern ergänzt.

**Variante 1B:**

Alle Fahrbahnflächen der Kreisverkehrsanlage werden grundlegend erweitert, Kreisfahrbahn und Zufahrten werden 2-streifig.

**Variante 1C:**

Der Knotenpunkt wird grundlegend verändert, es entsteht ein Turbokreisel mit zweistreifiger Kreisfahrbahn in der Nord-Süd-Richtung und zusätzlich 3 Bypässen.

**Variante 1D:**

Der Knotenpunkt wird umgebaut zu einer lichtsignalgesteuerten Kreuzung.

**Variante 2A:**

Bei der „Overfly“-Variante entsteht ein planfreier Knotenpunkt. Die Nord-Ost-Verbindung im Zuge der L 356 wird über ein Brückenbauwerk geführt, die Anschlüsse erfolgen über zwei Kreisverkehrsplätze; einer davon wäre die mit 2 Bypässen erweiterte vorhandene Anlage.

**Variante 2B:**

Beim aufgelösten Knotenpunkt wird der Anschluss der K 79 über einen zweiten Kreisverkehrsplatz etwa 200 m nördlich des im Bestand verbleibenden Kreisels an die L 369 angebunden.

**Variante 3:**

Geänderte Netzstruktur, Abhängen der K 79 und Verkehrsverlagerung auf die L 356.

• **Variantenvergleich**

Durch den Ausbau des 1-streifigen Kreisverkehrs mit 4 Bypässen kann der Verkehrsablauf nur gering verbessert werden. Die Kapazitätsdefizite bleiben in hohem Maße weiterhin bestehen. **Variante 1A** ist als nicht empfehlenswert zu bewerten.

Ein 2-streifiger Kreisverkehrsplatz ist nicht leistungsfähig. Die Lösungsvariante (**Variante 1B**) ist außerdem problematisch hinsichtlich eines sicheren Verkehrsablaufs. Die Lösungsvariante war somit nicht zu empfehlen.

Bei der Einrichtung eines sogenannten "Turbo-Kreisels" bleiben die verkehrlichen Defizite in den Hauptverkehrszeiten weiterhin bestehen. Der Knotenpunkt ist weiterhin überlastet. Aufgrund der hohen Überlastung kann auch mit zusätzlicher Teilsignalisierung des Kreisels (Stau-eingriff) keine ausreichende Leistungsfähigkeit erzielt werden. Die **Lösungsvariante 1C** war somit ebenfalls nicht zu empfehlen.

Durch die Einrichtung einer Lichtsignalanlage stellt sich am Knotenpunkt ein leistungsfähiger Verkehrsablauf ein. Auch unter Beibehaltung der Fahrrelation Süd nach West weist die Variante Lichtsignalanlage eine gute Verkehrsqualität auf. Die **Lösungsvariante 1D** war daher zur Lösung der verkehrlichen Defizite zu favorisieren.

Bei diesem Lösungsansatz wird die Änderung der Grundform des Knotenpunktes untersucht. Hierbei wird die Einrichtung einer Lichtsignalanlage (LSA) geprüft. Die jeweiligen Zu- und Ausfahrten des signalgeregelten Knotenpunktes werden für beide Hauptverkehrszeiten dimensioniert bzw. trassiert. Es entstehen hierbei 14 Fahrtstreifen in den Zufahrten und 6 Fahrstreifen in den Ausfahrten.

Durch die Errichtung einer Lichtsignalanlage reduzieren sich die Wartezeiten deutlich und ein flüssiger Verkehrsablauf kann gewährleistet werden. Die flexible, verkehrsabhängige Steuerung minimiert dabei unnötige Wartezeiten, insbesondere auch außerhalb der Spitzenstunden. Grundsätzlicher Vorteil einer signalisierten Knotenpunktsform ist die gesicherte Führung des Geh- und Radverkehrs.

Bei der **Variante 2A** ergab sich durch die Einrichtung eines „Overfly“ am Knotenpunkt zwar ein leistungsfähiger Verkehrsablauf, jedoch wies der nördliche Kreisverkehrsplatz nur wenig Kapazitätsreserven auf. Zudem wirkten sich die hohen Baukosten negativ aus.

Durch die Auflösung des 4-armigen Knotenpunktes in zwei 3-armige Kreisverkehrsplätze kann ein leistungsfähiger Verkehrsablauf sichergestellt werden. Die **Lösungsvariante 2B** konnte zur Lösung der verkehrlichen Defizite somit empfohlen werden.

In dieser Variante wurde die Auflösung des derzeit 4-armigen Knotenpunktes untersucht. Dabei wird der Knotenpunkt in zwei Teilknotenpunkte (Kreisverkehrsplätze) unterteilt. Der Anschluss der K 79 wird hierbei nach Norden verschoben und an die L 367 angebunden.

Der Knotenpunkt L 356 / L 367 ist auch als 3-armiger Kreisverkehrsplatz nicht leistungsfähig. Die Alternativroute über die Hauptstraße ist für die zu erwartende Verkehrszunahme baulich ungeeignet. Somit bestand für die **Variante 3** kein weiterer Untersuchungsbedarf.

- **Vorzugsvariante**

Nach Untersuchung der verschiedenen Varianten zur Umgestaltung des Knotenpunktes hat sich die hier festgestellte **Variante 1D** in der Kombination von Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit als die Vorzugsvariante zum Umbau des Knotenpunktes L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach in eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung herausgestellt. Insbesondere da diese neben der erhöhten Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit auch die Einbindung des Fußgänger- und Radverkehrs in den Verkehrsablauf beinhaltet.

Die Kreuzung wird mit Linksabbiegespuren in allen Anschlüssen und mit jeweils zwei durchgehenden Spuren im Kreuzungsbereich der Nord-Süd-Verbindung angelegt, an drei Ästen sind Rechtsabbiegespuren mit Dreiecksinseln vorgesehen.

Die Trassierungselemente wie Fahrspur- und Abbiegespurbreiten, Gradienten-Parameter etc. sind nach den geltenden Richtlinien RAL 2012 konzipiert.

Da die anschließenden Straßenabschnitte noch nicht die Breiten nach dem geltenden Ausbaustandard aufweisen, werden alle Anschlussäste an die bestehenden Straßenkörper angeschlossen. Alle Fahrbahnteiler werden mit 15 cm hohen Flachborden eingefasst.

Das Wirtschafts- und Radwegenetz bleibt mit allen Verbindungsfunktionen erhalten und wird an die Neugestaltung der Anlage angepasst.

- **Planungsziel, Erforderlichkeit der Maßnahme**

Die Umgestaltung des Knotenpunktes erfolgt vorwiegend, um die Kapazitätsdefizite zu den Hauptverkehrszeiten zu beseitigen. Zudem verbessert sich die Verkehrssicherheit für den am Knotenpunkt kreuzenden Fußgänger- und Radverkehr, der in die Signalisierung integriert wird, womit eine Trennung des motorisierten und nicht motorisierten Verkehrs mit übersichtlichen Fahrverläufen gewährleistet wird. Der Umbau des Knotenpunktes bewirkt eine deutliche Verbesserung des Verkehrsablaufs und damit eine Entlastung der bestehenden Streckensituation. Große Rückstaulängen und damit verbundene „Stop and Go-Fahrten“ werden reduziert und führen zu angenehmeren Reiseverläufen (Schutzgut Mensch).

Die vorgesehene Ausbaumaßnahme wird von der Planfeststellungsbehörde als sinnvoll, zweckmäßig und ausgewogen erachtet. Unter Abwägung der verkehrlichen Anforderungen mit öffentlichen und privaten Belangen, sowie unter Beachtung der Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss, leistet die Planung einen nachhaltigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Bereich des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach (siehe § 11 Abs. 1 LStrG).

#### **V. Entwässerung/ Gewässerschutz**

Im Zuge des Ausbaus des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach werden verschiedene wasserwirtschaftliche Maßnahmen erforderlich. Danach stellt sich die Entwässerungssituation wie folgt dar:

Das Niederschlagswasser der befestigten Flächen entwässert wie im Bestand breitflächig über die Bankette in die seitlichen Mulden. Nur an den längsverlaufenden Fahrbahnteilern im Zuge der Nord-Süd-Achse sind nun einseitig Straßenabläufe aufgrund der notwendigen Querneigung der Fahrbahn zur Kurveninnenseite vorgesehen, die in zwei Kanalstränge entwässern. Der Kanalstrang nördlich des Knotenpunktes wird an den Durchlass DN 800 angeschlossen sowie der Kanalstrang südlich des Knotenpunktes in die Grünfläche oberhalb des Regenrückhaltebeckens eingeleitet.

Die Mulden entwässern über verschiedene Durchlässe in Richtung des Regenrückhaltebeckens. Entsprechend der bestehenden Situation fließt das gesammelte Wasser über einen Graben dem Regenrückhalteraum zu (siehe Längsschnitt Entwässerung, Unterlage 18, Blatt 1).

Zur Schaffung des zusätzlichen Rückhaltevolumens wird das bestehende Becken in nördliche Richtung vertieft (siehe Querschnitt RRB, Unterlage 18, Blatt 2) sowie die Einstauhöhe durch den Umbau des bestehenden Einlaufbauwerks um 30 cm erhöht. Damit verbleibt ein Freibord von 30 cm bis zur Dammkrone.

Das vorhandene Auslaufbauwerk wird derart umgestaltet, dass eine Wirbeldrossel die bestehende Drosseleinrichtung ersetzt (siehe Unterlage 18, Blatt 3). Der Notüberlauf wird über eine neu herzustellende Überlaufscharte, Breite 5 m, sichergestellt und mit Natursteinen befestigt.

Der bestehende Auslauf endet in einer Entfernung von ca. 5 m vom Gewässerrand des Mackenbach / Preßbach. Dieser Bereich bleibt unverändert.

Weiterhin ergeben sich u.a. noch folgende Details:

- Die beidseitigen Mulden entlang der L 356, Ast Ost, entwässern entsprechend der bestehenden Situation ca. ab Bau-km 0+195 in Richtung Osten. Somit fällt das Niederschlagswasser aus dem Außengebiet F19 nicht im Regenrückhaltebecken an (siehe Bild 8 und Unterlage 18, Blatt 4).
- Der untere Teil der beiden Mulden westlich der L 356, Ast Süd, kann aus topographischen Gründen nicht an das Regenrückhaltebecken angeschlossen werden. Zur Aktivierung einer Rückhaltung sowie Versickerungs- und Verdunstungsmöglichkeiten werden ca. alle 10 m Querriegel eingebaut. Das Gefälle der Mulden beträgt knapp 3 %.
- Der lang gestreckte Fahrbahnteiler in der L 356, Ast Ost, wird auf der nördlichen Seite mit Flachbordsteine auf Lücke (ca. alle 10 m) gefasst und als Mulde eingetieft. Die nördliche Straßenseite entwässert aufgrund der notwendigen Querneigung in diesen Fahrbahnteiler. Aufgrund des günstigen Verhältnisses zwischen undurchlässiger Asphaltfläche und Grünfläche kann das Wasser langsam versickern und verdunsten.
- Alle Ausläufe der Durchlässe werden zum Schutz vor Auskolkung mit Stein Schlag befestigt. In Richtung Mackenbach, K 79, westlicher Ast, wird der Ortseingangsbereich zur Verbesserung der Radfahrerführung verändert und die bestehende Straßenfläche vergrößert. Das zusätzliche Niederschlagswasser wird nicht der bestehenden Kanalisation zugeführt.
- Alle nicht mehr benötigten bestehenden Durchlässe werden zurück gebaut.

### **Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Umweltzielen der WRRL und die Bewirtschaftungsziele des WHG**

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

Das WHG normiert rechtliche Zielvorgaben für die Bewirtschaftung von Oberflächengewässern und des Grundwassers. Oberirdische Gewässer sind danach gemäß § 27 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden.



Das Grundwasser ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden, der Trend zum menschenverursachten Anstieg von Schadstoffkonzentrationen umgekehrt und ein guter mengenmäßiger Zustand erhalten oder erreicht wird. § 31 WHG eröffnet Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen für Oberflächengewässer. Hinsichtlich zulässiger Ausnahmen von den in § 47 Abs. 1 WHG für das Grundwasser formulierten Bewirtschaftungszielen verweist § 47 Abs. 3 WHG auf die entsprechende Anwendung der Ausnahmeregelungen für Oberflächengewässer in § 31 Abs. 2 WHG. Die in den §§ 27 und 47 WHG normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote wurden zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii, Buchst. b Ziff. I bis iii der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1 - Wasserrahmenrichtlinie) - WRRL - in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen. Die in den §§ 31 und 47 WHG eröffneten Ausnahmen gehen auf die entsprechenden Ausnahmeregelungen in Art. 4 Abs. 6 bis 8 WRRL zurück. Die im WHG zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 WRRL normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote sind bei der Zulassung eines Projekts - auch im Rahmen der Planfeststellung eines straßenrechtlichen Vorhabens nach § 5 LStrG – zu beachten.

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

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen seines Vorhabens auf das im Planbereich vorhandene Oberflächengewässer und das Grundwasser hinreichend geprüft. Hierzu kann auf die Darstellungen in den Wassertechnischen Untersuchungen (Unterlage 18 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 den genannten Unterlagen werden die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Wasser“ 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 dem Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss in Kapitel C Nr. III noch verschiedene Auflagen erteilt. So wurde u.a. verpflichtend bestimmt, dass

- Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens eine Behandlungsnotwendigkeit des einleitenden Niederschlagswassers in den Mackenbach besteht. Die Bemessung und

Planung einer Vorbehandlungsanlage ist entsprechend REwS (Ausgabe 2021) durchzuführen.

- Das Regenrückhaltebecken abzudichten ist. Die Abdichtung kann in Anlehnung gemäß Abschnitt 7 der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebiete (RiStWag, Ausgabe 2016) erfolgen.
- Zur Gefahrenabwehr ein Havarieschieber zu setzen ist. Die Position des Schiebers ist so zu kennzeichnen, dass ein Zugriff ohne Zeitverzögerung erfolgen kann.

Unter Berücksichtigung der technischen Ausgestaltung des Bauvorhabens sowie der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen erweist sich die bei der vorliegenden Planung vorgenommene Prüfung der Projektauswirkungen auf die Umweltziele der WRRL bzw. die Bewirtschaftungsziele des WHG als sach- und fachgerecht. Nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Feststellungen des Vorhabenträgers, welche funktionsgerecht die projektspezifische Situation in den Blick genommen haben, und hinsichtlich deren Einzelheiten auf die vorstehenden Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen werden kann, ist bei der hier festgestellten Straßenplanung ersichtlich keine vorhabenbedingte Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers oder Grundwasserkörpers zu erwarten. Angesichts der Gegebenheiten der Planung und ihrer wassertechnischen Ausgestaltung, die sich am einschlägigen technischen Regelwerk orientiert, und deren Wirkungen sich im Rahmen der bei vergleichbaren Straßenbauprojekten üblicherweise auftretenden Projektwirkungen bewegen, ist solches nicht erkennbar.

Zugleich ist sichergestellt, dass die Planung auch den in der WRRL und im WHG beschriebenen Verschlechterungsverböten und Verbesserungsgeböten für die im Wirkraum des Vorhabens vorhandenen Oberflächengewässer und das Grundwasser nicht widerspricht. Dabei gilt es vorliegend auch zu berücksichtigen, dass es hier nicht um die Beurteilung der Auswirkung einer neu zu bauenden Straße geht, sondern um den Ausbau einer bereits vorhandenen Straße, der hinsichtlich seiner Wirkungen mit denen einer Neubaumaßnahme nicht annähernd vergleichbar ist. Hinzu kommt, dass mit dem Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 auch keine Verkehrszunahme bzw. verkehrserhöhende Wirkung verbunden ist. An dem zukünftig prognostizierten Verkehrsaufkommen wird sich durch den Ausbau nichts ändern. Die Obere Wasserbehörde hat dementsprechend mit Schreiben vom 20.10.2023, Az.: 6422-0004#2023/0056-0111 32 AB2, 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 „sonstige Belange es Gewässerschutzes“).

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 Verschlechterungsverböte für Oberflächengewässer und das Grundwasser, noch läuft sie dem Verbesserungsgebot für diese Gewässer bzw. das Grundwasser zuwider.

## **Sonstige Belange des Gewässerschutzes**

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

Anfallendes Oberflächenwasser der vorliegend festgestellten Ausbaumaßnahme soll über ein Regenrückhaltebecken in den Mackenbach (Gewässer III. Ordnung) eingeleitet werden. Bei dieser dargestellten Einleitung von anfallendem Oberflächenwasser handelt es sich um eine Benutzung im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, für die dem Vorhabenträger im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses eine Erlaubnis nach § 8 WHG erteilt wird (vgl. Kapitel A, Ziffer IV dieses Planfeststellungsbeschlusses). Die Erlaubnis konnte von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens nach § 12 WHG erteilt werden, da mit dem Straßenbauvorhaben und den geplanten Einleitungen nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und der dem Vorhabenträger auferlegten Nebenbestimmungen (siehe Kapitel C, Ziffer III des Beschlusses) keine schädlichen Gewässerveränderungen verbunden sind und sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften der Erlaubniserteilung nicht entgegenstehen.

### **Abwasseranlage**

Bei dem Regenrückhaltebecken handelt es sich um eine Abwasseranlage gem. § 62 LWG. Die hierfür erforderliche wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 62 LWG i.V.m. § 60 WHG wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 14 Abs. 2 LWG mit der wasserrechtlichen Erlaubnis erteilt (vgl. hierzu Kapitel A, Ziffer IV dieses Beschlusses).

### **Allgemein**

Der Vorhabenträger kommt mit der Entwässerung seiner Verpflichtung zur Beseitigung des Niederschlagswassers der Verkehrsanlagen gemäß §§ 54 ff WHG i.V.m. § 59 Abs. 1 LWG nach. Im Übrigen hat das Straßenbauvorhaben keine Berührungspunkte mit Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG) oder Heilquellenschutzgebieten (§ 53 WHG).

### **Wasserrechtliches Fazit**

Die Obere Wasserbehörde hat zu dem Vorhaben ihr Einverständnis erklärt und somit im Sinne von § 19 WHG ihr Einvernehmen zu dem Straßenbauvorhaben erteilt. Schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen i. S. d. § 12 Abs. 1 WHG sind durch die vorgesehene Baumaßnahme nicht zu erwarten. Im Rahmen der Prüfung des § 12 Abs. 1 WHG ist damit auch dem Verschlechterungsverbot i.S.d. § 27/28 WHG bzw. § 47 WHG und dem diesen Bestimmungen zu Grunde liegenden europäischen Gemeinschaftsrecht Rechnung getragen worden. Damit erfüllt die festgestellte Planung in jeder Hinsicht die gemeinschaftsrechtlichen sowie die bundes- und landeswasserrechtlichen Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz.

## **VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)**

### **VI.1 Erläuterungen zur Lärmsituation**

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

#### **Rechtsgrundlagen und Berechnungsgrundlagen**

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach den gesetzlichen Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Weiterhin ist entsprechend §§ 41 ff BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen darüber hinaus durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen, dass hierdurch keine schädlichen oder erheblich belästigenden Lärmeinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt jedoch nur insoweit, als die Kosten einer Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen dürfen. Für den Fall, dass die in der Rechtsverordnung nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG festzulegenden Immissionsschutzgrenzen dennoch überschritten werden, hat nach § 42 BImSchG der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der Anlage als zumutbar anzusehen ist.

Von der Möglichkeit, Immissionsschutzgrenzen festzulegen, hat der Gesetzgeber mit der 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 (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV -) vom 04. November 2020 (BGBl. 2020, S. 2334) in der Fassung dieser Änderungsverordnung auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren Anwendung, da der Antrag auf Verfahrensdurchführung erst nach dem 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 den §§ 3 und 3a der 16. BImSchV auch das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel nach Maßgabe der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS 19 (VkB. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698) 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 Lärmbelastigungen ist u.a., welche Verkehrsmengen der Verkehrsknoten L 356 / L 367 / K 79 künftig aufweisen wird.

### **Lärmsituation der direkt betroffenen Siedlungsbereiche**

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

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

und

2. Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A)

zwar nicht erfüllt sind.

Jedoch liegt eine "wesentliche Änderung" auch dann vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht oder von 70/60 dB(A) weiter erhöht wird.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass es an keinem Immissionsort zu einer Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) kommt. An der Südfassade eines Wohngebäudes in der Weilerbacher Straße 21 sich aber der maßgebliche Beurteilungspegel von bereits 60 dB(A) in der Nacht

durch den erheblichen baulichen Eingriff um bis zu 0,3 dB(A) weiter erhöht und somit grundsätzlich ein Anspruch auf Lärmschutz besteht. Der Einsatz von aktiven Schallschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand zum Schutz der anspruchsberechtigten Fassade des Wohngebäudes scheidet auf Grund der unmittelbaren Lage zum Fahrbahnrand der K 79 aus. Diesem Wohnhaus steht daher grundsätzlich ergänzender passiver Lärmschutz zu.

Einzelheiten sind aus den beigelegten schalltechnischen Untersuchungsunterlagen (siehe Unterlage 17) sowie der Regelung in Kapitel C, Ziffer V dieses Planfeststellungsbeschlusses zu entnehmen.

## **VI.2 Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen**

### **Rechtsgrundlagen und Bewertung der Luftschadstoffbelastung**

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

### **VII. Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes**

Bei dem Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 sind die einschlägigen natur- und umweltschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Dabei ergibt sich folgendes Prüfungssystem:

- Die Eingriffsregelung in §§ 14 – 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6-10 ff. LNatSchG. Die Eingriffsregelung gilt für naturschutzrechtliche Eingriffe vor allem des Fachplanungsrechts.
- Für besonders geschützte Landschaftsteile (z. B. Naturparke, Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, Biosphärenreservate, etc.) sehen die gesetzlichen Bestimmungen in §§ 20 ff. BNatSchG i.V.m. §§ 11 ff LNatSchG besondere Zulassungsanforderungen vor.
- Der gesetzliche Biotopschutz wird in § 30 BNatSchG geregelt.
- Sonderregelungen ergeben sich für Vorhaben, die nach den Bestimmungen des Bundes- bzw. des Landesnaturschutzgesetzes (§§ 32 ff. BNatSchG i.V.m. § 17 f. LNatSchG) Auswirkungen auf Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und europäische Vogelschutzgebiete haben können (Habitat- und Vogelgebietsschutz – Natura 2000).

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

### **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).

### **Vermeidung / Ausgleich / sonstige Kompensation**

Nach den Bestimmungen des Bundes- und Landesnaturschutzgesetzes ist der Straßenbau- lastträger 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 des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach 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 Straßenbaulasträger hat diese gesetzlichen Vorgaben eingehalten. Der Vorhabenträger hat streng darauf geachtet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden werden.

Mit Blick auf diese Vorgehensweise ist dem sich aus § 15 Abs. 1 BNatSchG ergebenden naturschutzfachlichen Vermeidungsgebot in umfassender Weise Rechnung getragen. Soweit hiernach mit dem Vorhaben unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden sind, hat der Vorhabenträger im Rahmen seiner hier festgestellten Planung für diese Eingriffe nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben umfassende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die Eingriffe vollständig kompensiert. Detaillierte Ausführungen zu den vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1), der vergleichenden Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation (Unterlage 9.1), den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.2) sowie dem Maßnahmenplan (Unterlage 9.3) 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.

### **Zulassung des Eingriffs**

Der mit dem Straßenbauvorhaben einhergehende Eingriff in Natur und Landschaft wird hiermit gemäß §§ 14, 15 und 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6 – 10 LNatSchG im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde zugelassen, die dem Vorhaben unter Beachtung der Auflagenregelungen in Kapitel C.II mit Schreiben vom 21. Dezember 2023, Az.: 6140-0002#2023/0021-0111 42 zugestimmt hat.

### **2. Besonders geschützte Landschaftsteile / gesetzlich geschützte Biotop**

Schutzgebiete oder andere gesetzlich geschützte Flächen und Strukturen wie auch schutzwürdige Biotopkomplexe sind im Plangebiet und dessen Umfeld nicht vorhanden.

### **3. Artenschutz**

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



## Allgemeines

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

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

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

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

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

die Bestimmungen des § 24 LNatSchG (Nestschutz) zu beachten.

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

Nach Satz 1 dieser Vorschrift können von den Verboten des § 44 im Einzelfall bei Vorliegen bestimmter Gründe Ausnahmen zugelassen werden. Bei Straßenbauvorhaben kommen hier die Tatbestände der Nummern 4 und 5 in Betracht. Nach Nr. 4 kann eine Ausnahme im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt ausgesprochen werden. Hier ist insbesondere der Ausnahmegrund der „öffentlichen Sicherheit“ von Relevanz. Der Begriff der „öffentlichen Sicherheit“ ist unionsrechtlich auch in Art. 9 Abs. 1 Buchstabe a der EU-Vogelschutzrichtlinie enthalten und bedarf einer weiteren Auslegung. Der im Begriff der öffentlichen Sicherheit angelegte Schutz des Staates ist außer auf bereits vorhandene auch auf in Planung befindliche Einrichtungen zu erstrecken. Deshalb sind geplante Verkehrsinfrastrukturprojekte, die öffentliche Zwecke erfüllen, einer Ausnahme nach Nr. 4 zugänglich. Hierüber hinaus kann gemäß Nr. 5 die Ausnahmeerteilung auch aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art gerechtfertigt sein. Bei beiden Tatbeständen ist im Sinne einer bipolaren Abwägung mit den gegenläufigen Belangen des Artenschutzes darzulegen, dass die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen auch unter Berücksichtigung des konkreten Ausmaßes vorhabenbedingter artenschutzrechtlicher Betroffenheiten überwiegen.

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

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

- das Vorhaben im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt bzw. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, gerechtfertigt ist
- zumutbare Alternativen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen, nicht gegeben sind, und

- keine Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes der Population einer Art zu erwarten ist bzw. bei derzeitigem schlechten Erhaltungszustand eine Verbesserung nicht behindert wird.

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

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

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

Der Straßenbaulastträger hat die möglichen Auswirkungen auf die geschützten Arten unter Berücksichtigung der vorgenannten artenschutzrechtlichen Vorgaben ermitteln und darstellen lassen (siehe auch Faunistische Untersuchungen, Unterlage 19.3 und Fachbeitrag Artenschutz, Unterlage 19.4 der Planfeststellungsunterlagen). Die genannten Prüfungen, die der vorliegenden Planfeststellungsentscheidung zugrunde liegen, kamen zu folgendem Ergebnis:

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

Für die Beurteilung des vorliegenden Straßenbauvorhabens hinsichtlich der besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL und der europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL wurde eine gutachterliche Prüfung gem. § 44 BNatSchG erstellt. Diese artenschutzrechtliche Prüfung kam zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der in den Planunterlagen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen (u.a. Rodungsarbeiten und Gehölzrückschnitt außerhalb der Schonzeit gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG, Schutz von Gehölzen während des Baubetriebes, Beachtung der DIN 18920 und RAS-LP4, Ausweisung von Bautabuzonen, Aufstellen einer Bohlenwand zwischen Baufeld und Fließgewässer) für keine der relevanten Tier- und Vogelarten Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt sind.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen an. Die Bewertung wurde auch von der Oberen Naturschutzbehörde mitgetragen (siehe hierzu auch Schreiben der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd vom 21.12.2023, Az.: 6140-0002#2023/0021-0111 42).

#### **Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG**

Auch wenn man unterstellen würde, dass durch das Straßenbauvorhaben Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt wären, würde die Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer vorsorglichen Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 und Satz 2 BNatSchG und äußerst vorsorglich auch im Wege einer Befreiung nach § 67 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. Mit der Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt werden die erheblichen Verkehrsverzögerungen, gerade in den Hauptverkehrszeiten, beseitigt und die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wiederhergestellt. Zudem kommt es mit dem Entfallen der „Stop-and-and-Go Fahrten“ zu einer Reduzierung der Immissionsbelastungen durch Lärm und Abgase. Mit dem Ausbau des Verkehrsknotens wird die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer durch die Anordnung einer gesicherten Querungsstelle und Integration in die Signalisierung des Knotenpunktes erhöht und trägt somit dem öffentlichen Interesse nach einem leistungsfähigen und sicheren Verkehrsraum Rechnung.

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

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

Im Fachbeitrag Artenschutz wird belegt, dass aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen Vermeidungsmaßnahmen sichergestellt ist, dass sich bei allen relevanten Arten des Anhangs IV der FFH-RL der aktuelle Erhaltungszustand der Population im Naturraum nicht verschlechtert. Auch hinsichtlich der relevanten europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie sind keine Verschlechterungen des aktuellen Erhaltungszustandes der jeweiligen Population im Naturraum zu erwarten. Einzelheiten hierzu sind den jeweiligen artenbezogenen Begründungen im v.g. Fachbeitrag zu entnehmen (vgl. Unterlage 19.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

**Keine zumutbare Alternative**

Außerdem kann gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nur dann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Hierbei ist zu fragen, ob zumutbare Alternativen bestehen, bei denen der mit dem Projekt verfolgte Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden kann. Lässt sich das Planungsziel an einem aus artenschutzrechtlicher Sicht günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffintensität verwirklichen, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit grundsätzlich Gebrauch machen. Der Vorhabenträger darf von einer ihm technisch an sich möglichen Alternative jedoch Abstand nehmen, wenn diese ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt werden. Ob eine geeignete Alternative vorliegt, ist andererseits an der vom Projektträger festgelegten Zweckbestimmung des Projekts zu messen. Daher kommt die sog. Nullvariante (völliger Projektverzicht) ebenso wenig als Alternative in Betracht wie Projekte, mit denen die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden könnten, weil es sich nicht mehr um die Verwirklichung desselben Projekts mit gewissen Abstrichen vom Zielerfüllungsgrad, sondern um ein anderes Projekt handeln würde.

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

Hierzu wird nochmals festgehalten, dass die Nullvariante in Form eines Verzichts auf das Vor-

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

Auch die sonstigen im Planungsprozess untersuchten Planungsalternativen erweisen sich im Vergleich zur Feststellungsvariante als nicht vorzugswürdig. Weitere Alternativlösungen kamen weder aus naturschutzfachlichen noch aus naturschutzexternen Gründen in Betracht. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird diesbezüglich auf die Ausführungen in Kapitel E („Planungsvarianten“) dieses Beschlusses verwiesen.

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

### **Entscheidung über die Ausnahme- und Befreiungserteilung**

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

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

würde. Auf Grund der nachgewiesenen hohen Bedeutung des Straßenbauvorhabens mit Blick auf die mit ihm verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen wäre es mit dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens im Sinne des § 67 BNatSchG nicht vereinbar, wenn auf das Vorhaben aus artenschutzrechtlichen Erwägungen verzichtet werden müsste.

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)**

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

Das hier planfestgestellte Vorhaben für den Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 liegt nicht innerhalb oder in unmittelbarer Nähe eines ausgewiesenen FFH- oder Vogelschutzgebietes. Insofern waren weitere Untersuchungen zum Habitatschutz oder Vogelschutz nicht erforderlich.

#### **5. Umweltverträglichkeitsprüfung**

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

Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des UVPG auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen dargestellt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden identifiziert, beschrieben und entsprechend bewertet. Die maßgeblichen Erkenntnisse wurden in einem UVP-Bericht nach § 16 UVPG i.V.m. der Anlage 4 des UVPG dargelegt (vgl. Kapitel A, VIII, Nr. 15 dieses Beschlusses). Die Unterlagen des Vorhabenträgers entsprechen den Anforderungen des § 16 UVPG, insbesondere enthält der UVP-Bericht (Unterlage 19.2) eine allgemein verständliche Zusammenfassung. Die verfahrensrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls eingehalten worden (Siehe auch Kapitel E III dieses Planfeststellungsbeschlusses). Die Anhörungsbehörde hat den nach § 16 UVPG erforderlichen UVP-Bericht den nach § 17 UVPG zu beteiligenden Behörden (Träger öffentlicher Be-

lange) zugänglich gemacht und diese um Stellungnahme gebeten. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat gemäß § 18 UVPG den Vorschriften des § 73 Abs. 3 S. 1 und Abs. 5-7 VwVfG entsprochen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 18 ff UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens in Gestalt der Planoffenlage und der hierbei eröffneten Möglichkeit zur Äußerung. Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Planauslegung) enthielt die in § 19 UVPG verlangten Informationen; die Offenlage der in §§ 16 und 19 UVPG genannten Unterlagen ist erfolgt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG bewertet. Diese Bewertung wird bei der vorliegenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt (§ 25 UVPG).

Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter geprüft. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden ermittelt, beschrieben und entsprechend gewertet. Die festgestellten Planunterlagen beinhalten die entscheidungserheblichen Angaben hinsichtlich der umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Sinne von § 16 UVPG. Diese waren auch Gegenstand der Planoffenlage.

Der UVP-Bericht stellt zugleich auch die „Zusammenfassende Darstellung“ nach § 24 UVPG dar. Da im Rahmen der Planoffenlage 2023 keine wesentlichen neuen umweltrelevanten Gesichtspunkte vorgebracht wurden bzw. erkennbar geworden sind, haben sich an der Einschätzung zur Umweltverträglichkeit der Maßnahme auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens keine grundlegenden Änderungen ergeben. Somit kann bezüglich der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG sowie der abschließenden Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde maßgeblich auf die Erkenntnisse der vorausgegangenen Zusammenfassung nach § 16 UVPG sowie auf den sonstigen Akteninhalt mit UVP-Bezug verwiesen werden. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sind in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen und wurden gemäß § 25 UVPG bei der Planfeststellungsentscheidung in dem rechtlich gebotenen Umfang berücksichtigt. Die Zulassungsentscheidung umfasst auch noch die erforderlichen weiteren Angaben gem. § 26 ff UVPG.

Unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie einer fachgerechten Umsetzung und nachgewiesenen Funktionalität der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden durch den Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach keine erheblichen Umweltauswirkungen verursacht. Auf die dem Straßenbaulastträger im Zusammenhang mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung zusätzlich auferlegten Maßnahmen in Kapitel C, CII dieses Beschlusses wird ergänzend hingewiesen. Das planfestgestellte Vorhaben erweist sich danach als umweltverträglich.



## **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. § 5 Abs. 1 LStrG**

Im Rahmen der hier vorzunehmenden straßenrechtlichen Abwägung nach § 5 Abs. 1 LStrG 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.

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

Die Planfeststellungsbehörde hat die Aspekte des globalen Klimaschutzes in die von ihr vorzunehmende Abwägung aller planungsrelevanten Belange eingestellt. Sie gelangte dabei zu der begründeten Überzeugung, dass sich die Straßenbaumaßnahme für den Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach auch im Hinblick und unter Berücksichtigung der Klimaschutzbelange als abwägungsfehlerfrei und damit als rechtlich zulässig erweist.

Gegenstand der festgestellten Planung ist der Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt. Maßgeblichen Einfluss auf das globale Klima im Hinblick auf den Klimawandel haben der Ausstoß von Treibhausgasen, die im Verkehr vor allem durch den Verbrennungsprozess beim Betrieb von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren freigesetzt werden.

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 verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>-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 relevante Funktion als CO<sub>2</sub>-Treibhausgassenker oder -

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

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

### **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.

### **VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen**

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

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

#### **Privatbetroffene**

Die erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Der besseren Verständlichkeit und Lesbarkeit wegen wird in den folgenden Ausführungen unabhängig vom Geschlecht

der jeweiligen Person stets generalisierend von „der Einwender“ gesprochen. Es wird darauf hingewiesen, dass die betroffenen Einwender auf einen entsprechenden schriftlichen Antrag hin von der Planfeststellungsbehörde Auskunft darüber erhalten können, unter welcher Nummer ihr jeweiliger Einwand in diesem Planfeststellungsbeschluss behandelt wurde.

### **Eingriffe in Privateigentum / Grundstücksbedarf**

Der Ausbau der vorliegenden Straßenbaumaßnahme beansprucht Flächen und zieht somit zwangsläufig Grundstücksinanspruchnahmen nach sich. Für den Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 werden Flächen für die Herstellung der Trasse einschließlich für die Durchführung notwendiger naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt.

Im Anhörungsverfahren haben Grundstückseigentümer Einwendungen gegen ihre individuelle Grundstücksbetroffenheit geltend gemacht. Grundstücksinanspruchnahmen Privater sind für die Planfeststellung von besonderem Gewicht und nach Möglichkeit zu vermeiden. Bereits bei der Planung eines solchen Vorhabens ist grundsätzlich darauf zu achten, dass Inanspruchnahmen möglichst vermieden werden und ansonsten auf ein unverzichtbares Maß beschränkt bleiben. Dennoch ist es nicht immer möglich, auf die Inanspruchnahme von Grundstücken in privatem Eigentum zu verzichten; diese sind auch unter Beachtung des Art. 14 GG zulässig. Danach kann eine Beanspruchung dann erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und auf Grund eines Gesetzes erfolgt (Art. 14 Abs. 3 GG). Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich einer Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung ggfs. zu Gunsten des Straßenbaus unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahmen von Grundstücken, an der Straßenplanung festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck; in diesem Verfahrensstadium ist zu entscheiden, in welchem Umfang eine Inanspruchnahme privater Flächen erforderlich ist.

Die Planrechtfertigung für den Ausbau der hier festgestellten Ausbaumaßnahme ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E zur Zulässigkeit der festgestellten Planung. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Planrechtfertigung danach als gegeben; der Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt ist zielkonform zu den Bestimmungen des Landesstraßengesetzes und damit auch geeignet, entgegenstehende Belange aus dem Eigentum zu überwinden und dem Straßenbaulastträger das ihm nach § 9 Abs. 1 LStrG zustehende Enteignungsrecht einzuräumen. Dies gilt sowohl für die Flächen die zur Herstellung der Trasse als auch zur Durchführung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt werden.

### **Einwender Nr. 1:**

Der Einwender ist durch die Ausbaumaßnahme grundstücksmäßig nicht betroffen. Es wird aber die Aufnahme einer Wildbrücke oder eines Wildtunnels in die Planung angeregt. Darüber hinaus sollte auf der Strecke eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 Km/h angeordnet werden, um die Gefahr von Wildunfällen zu reduzieren. Zudem wird angeregt den Verlust von

Gehölzflächen durch die Anlage von Windschutzhecken zu kompensieren. Mit der Anlage von Streuobstwiesen, die sich nicht in unmittelbarer Nähe der Straße befinden sollten, könne man Anreize schaffen, dass wildlebende Tiere der Straße fernbleiben würden.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass der Vorhabenträger dazu verpflichtet ist, den durch sein jeweiliges Vorhaben erfolgten Eingriff in Natur und Landschaft zu kompensieren. Dieser Verpflichtung ist der LBM Kaiserslautern bei der hier vorliegenden Ausbauplanung in ausreichendem Umfang nachgekommen. Das der Planung zu Grunde liegende naturschutzfachliche Ausgleichskonzept wurde mit der Oberen Naturschutzbehörde abgestimmt und hat deren Zustimmung erhalten. Damit wird sichergestellt, dass sämtliche durch das Straßenprojekt ausgelösten naturschutzfachlichen Eingriffe kompensiert werden. Für zusätzliche oder andere naturschutzfachliche Maßnahmen – wie durch den Einwender angeregt – bleibt rechtlich kein Raum bzw. besteht auch keine rechtliche Verpflichtung.

Auch für den Vorschlag bezüglich der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zur Vermeidung von Wildunfällen ist im vorliegenden Planfeststellungsverfahren kein Raum, da eine derartige Anordnung in der Planung nicht vorgesehen ist bzw. beantragt wurde. Somit kann eine solche Anordnung nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sein. Die Notwendigkeit einer Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung kann aber in einem eigenständigen Verfahren im Anschluss an dieses Planfeststellungsverfahren durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde geprüft werden und dann ggfs. einer abschließenden Regelung zugeführt werden.

Letztendlich kann auch die Anregung der Anlage von Windschutzhecken bzw. Streuobstwiesen als Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust von Gehölzflächen nicht aufgegriffen werden. Wie bereits vorstehend erläutert, hat der Vorhabenträger auf der Grundlage der Eingriffsregelung den konkreten Eingriffen adäquat abgeleitete Kompensationsmaßnahmen gegenübergestellt. Diesem Konzept hat die Obere Naturschutzbehörde ausdrücklich zugestimmt. Darüberhinausgehende Maßnahmen können im Rahmen dieser Planung nicht begründet werden. Dies wurde dem Einwender mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 19. Juli 2024, Az. 02.3-1950-PF/39, mitgeteilt.

Da sich Einwender Nr. 1 hierzu nicht mehr geäußert hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass mit den dortigen Erklärungen Einverständnis besteht und insoweit kein regelungsbedürftiger Einwand im Verfahren mehr vorliegt.

Sollte dies nicht der Fall sein, werden die Einwendungen unter Hinweis auf „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses zurückgewiesen.

## **Einwender Nr. 2**

Einwender Nr. 2 hat im Anhörungsverfahren als Grundeigentümer Einwendungen gegen die Planung erhoben. Er sprach sich gegen die Festsetzung einer Ausgleichsmaßnahme auf seinem Eigentum aus, da aus seiner Sicht die Flächeninanspruchnahme für seinen landwirtschaftlichen Betrieb nicht mehr kompensierbar sei und zudem die Bewirtschaftung durch Än-

derung der Bewirtschaftungsrichtung erschwert werde. Ferner befürchtet er, dass seine südlich bzw. nördlich der L 356 gelegenen landwirtschaftlichen Flächen nur noch über Umwege bewirtschaftet werden könnten, da bisher bestehende Querungen zu den Flächen durch das Ausbauvorhaben verloren gehen würden. Darüber hinaus ist er nicht bereit, Grundstücksflächen zu verkaufen, vielmehr wäre er an Tauschland als Entschädigung interessiert.

Bei dem Erörterungsgespräch am 10.07.2024 im LBM Kaiserslautern hat der Vorhabenträger erklärt, dass er prüfen werde, ob es im Zuge der Ausführungsplanung möglich sei am Ausbauende bei der L 356 eine zusätzliche Zufahrt zur L 356 einzurichten. Diesem Umstand hat die Planfeststellungsbehörde mit der Auflagenregelung in Kapitel C VI, Nr. 4 Rechnung getragen.

Insoweit Einwender Nr. 2 sich gegen die Inanspruchnahme seines Eigentumes für eine naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahme wendet, hat der Vorhabenträger richtigerweise dargelegt, dass die Inanspruchnahme unausweichlich sei und auch aus naturschutzfachlichen Gründen nicht verlegt werden könne. So wurde im vorliegenden Verfahren die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Ausbau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme ist zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme zugleich auch erforderlich. Zudem ist auch nach der in der Planung für die Fläche vorgesehenen Nutzungsänderung die Möglichkeit gegeben, die Flächen weiterhin zu bewirtschaften. Die dabei hinzunehmende Einschränkung wird selbstverständlich entschädigt. Diese Frage der Entschädigung, wie auch der Wunsch nach Tauschland anstatt Entschädigung in Geld, sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, da der Planfeststellungsbeschluss für die Inanspruchnahme der Grundstücke den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten. Wie aus der Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Beschlusses zu ersehen ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Da der Einwender geäußert hat, dass ein weiterer Flächenverlust für ihn nicht mehr hinnehmbar sei, hat die Planfeststellungsbehörde vorsorglich die Betroffenheit von Einwender Nr. 2 auch im Lichte einer Existenzbedrohung betrachtet. Allerdings sind nach den der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Erkenntnissen keine Anhaltspunkte gegeben, die auf eine Existenzgefährdung schließen lassen. Doch selbst wenn man – entgegen der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde – davon ausgehen müsste, dass eine solche Existenzgefährdung

gegeben wäre, würde dies der Planfeststellung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit an dem Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach in dem vorliegend planfestgestellten Bereich auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung dem entgegenstehendem Interesse des Inhabers des landwirtschaftlichen Betriebes am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. In diesem Falle wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche ggfs. bis zu einem Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes reichen würden.

Abschließend geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass kein entscheidungserheblicher Einwand mehr vorliegt. Sollte dies nicht der Fall sein, ist der Einwand unter Hinweis auf die „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ und die vorstehenden Ausführungen „Eingriffe in Privateigentum / Grundstücksbedarf“ zurückzuweisen.

### **Einwender Nr. 3**

Der Einwender wendet sich nicht grundsätzlich gegen die vorhabenbedingte Inanspruchnahme seines Eigentums; macht aber die Zustimmung zur Grundstücksveräußerung von der Verlegung einer Kompensationsmaßnahme (Festlegung im Planfeststellungsbeschluss vom 12. März 1998 – Neubau der L 356 als Umgehung Ramstein – Mackenbach, Az.: 02.3-1341-P/35) und der damit verbundenen Löschung einer hierzu vorgenommen dinglichen Sicherung auf diesen Flächen abhängig.

Der Einwender hat sich bezüglich der Verlegung, der auf seinen Grundstücken umgesetzten Kompensationsmaßnahme aus dem v.g. Planfeststellungsbeschluss und der damit verbundenen Löschung einer dinglichen Sicherung für diese Kompensationsmaßnahme, mehrfach mit dem LBM Kaiserslautern in Verbindung gesetzt. Die Planfeststellungsbehörde verweist diesbezüglich auf den in der Verfahrensakte vorhandenen Schriftverkehr.

Zur Erörterung dieser Situation hat die Anhörungsbehörde am 10.07.2024 im LBM Kaiserslautern ein Erörterungsgespräch durchgeführt, bei dem der Einwender nochmals sein Begehren bekräftigte. Durch den Verhandlungsleiter wurde erklärt, dass in dem hier vorliegenden Planfeststellungsverfahren kein Raum für eine derartige Regelung besteht, da eine Inanspruchnahme der in Rede stehenden Flächen über das in der Planung vorgesehene Maß hinaus im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht vorgesehen sei. Es wurde ebenfalls verdeutlicht, dass eine Änderung der Maßnahmen aus dem o.a. Planfeststellungsverfahren „Umgehungsstraße Ramstein - Mackenbach“ i. S. des § 76 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) nicht möglich sei, da das Vorhaben bereits umgesetzt sei. Ergänzend wurde darauf hingewiesen, dass eine Verlegung der bereits umgesetzten Kompensationsmaßnahme auch aus Naturschutzgründen problematisch sei.

Da der Einwender nach wie vor an seiner ablehnenden Haltung festhalten wollte, wird der LBM Kaiserslautern den tatsächlichen Umfang der Flächen des Einwenders ermitteln, der für die Herstellung der Trasse für das Straßenbauvorhaben ohne den Erdwall zwingend erforderlich ist. Grundstücksflächen, die für die Herstellung des Sichtschutzwalles vorgesehen waren,

könnten dabei entfallen, da es sich hier nicht um eine Maßnahme zum Schutz vor Lärmbelastung handelt, sondern um eine freiwillige Leistung des Vorhabenträgers für die es keine rechtliche Verpflichtung gibt. Dem hat die Planfeststellungsbehörde mit der Auflagenregelung in Kapitel C VI, Nr. 5 Rechnung getragen. Damit wird zum einen sichergestellt, dass das Grundeigentum des Einwenders auf das zwingend für den Straßenbau erforderliche Maß beschränkt werden kann, andererseits jedoch die Möglichkeit bestehen bleibt, den Sichtschutzwall zu realisieren, falls alle betroffenen Grundstückseigentümer einem dafür erforderlichen Erwerb zustimmen.

Der dann noch verbleibende Erwerb bzw. die vorübergehende Inanspruchnahme ist für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme zwingend erforderlich. Die Inanspruchnahme ist unausweichlich. Sie ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Für den Flächenverlust wird der Einwender entsprechend entschädigt.

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens. Die Höhe der Entschädigung und weitere damit in Zusammenhang stehende Fragen der Grundstücksinanspruchnahme werden im Anschluss an die Planfeststellung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch den Straßenbaulastträger geregelt. Diesbezüglich wird ergänzend auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter Kapitel B Nr. 11 verwiesen.

Abschließend geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass kein entscheidungserheblicher Einwand mehr vorliegt. Sollte dies nicht der Fall sein, ist der Einwand unter Hinweis auf die „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ und die vorstehenden Ausführungen „Eingriffe in Privateigentum / Grundstücksbedarf“ zurückzuweisen.

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

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

#### **X. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde**

Die vorliegende Planung ist von einem überwiegenden öffentlichen Interesse getragen. Ihr stehen weder Planungsleitsätze noch sonstige in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die festgestellte Planung erweist sich auch im Hinblick auf die in die Abwägung einzustellenden öffentlichen und privaten Belange als abwägungsfehlerfrei. Für den Ausbau des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 bei Mackenbach besteht ein besonderes öffentliches Interesse.

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

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

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

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

Aus diesem Grund wird der Vorhabenträger passive Lärmschutzmaßnahmen vornehmen. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen passiven Lärmschutzmaßnahmen ist das Vorhaben mit den Belangen des Verkehrslärmschutzes vereinbar.

Die von der Straßenplanung ausgehenden Belastungen mit Luftschadstoffen erweisen sich ebenfalls als unbedenklich; dem Straßenbaulastträger mussten daher keine speziellen Schutzmaßnahmen aufgegeben 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 des Verkehrsknotens L 356 / L 367 / K 79 vorliegen.

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



## **F Allgemeine Hinweise**

### **I. Allgemeine Hinweise**

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist der Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern.
2. Zuständige Obere Wasserbehörde, wasserwirtschaftliche Fachbehörde, Obere Naturschutzbehörde und Enteignungsbehörde ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd.
3. Zuständige Behörde für die Ausführung des Gesetzes zum Schutz des Bodens (BBodSchG) sowie des Landesbodenschutzgesetzes (LBodSchG) ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz.
4. Die straßengesetzlichen Voraussetzungen im Sinne von Kapitel B, Nr. 9 ergeben sich aus § 39 LStrG, § 8 a Abs. 4 FStrG.

### **II. Hinweis auf Auslegung/ Veröffentlichung im Internet und Zustellung**

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

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

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

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

## **G Rechtsbehelfsbelehrung**

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

Beglaubigt:

*Ingo Sinerius*  
(Ingo Sinerius)



In Vertretung:

Gez.

( Dr. Markus Rieder )

Leiter der Planfeststellungsbehörde