

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

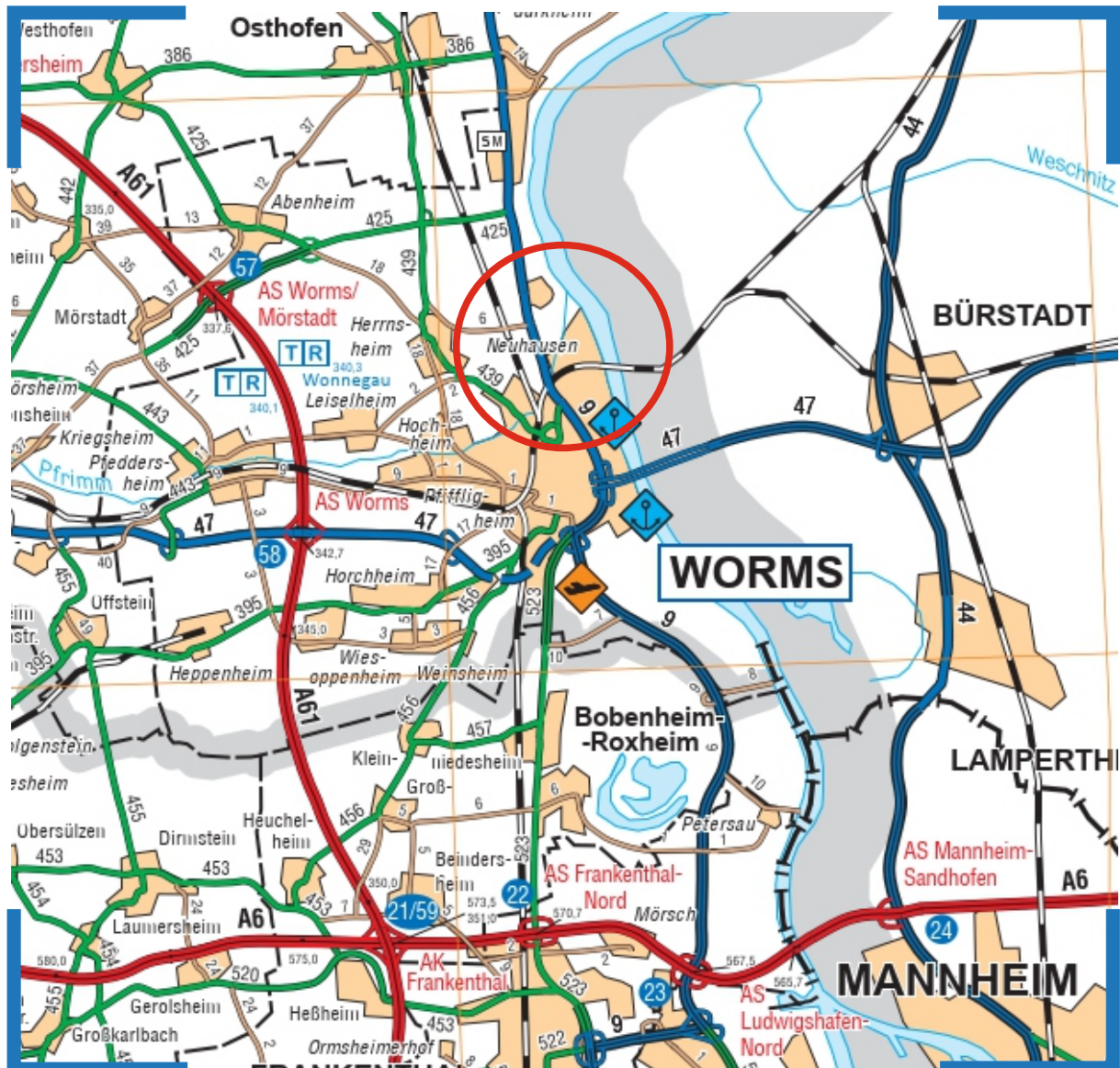
für den 4-spurigen Ausbau der Bundesstraße 9 (B 9)
zwischen Pfrimm und Bahn auf dem Gebiet der
kreisfreien Stadt Worms

LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

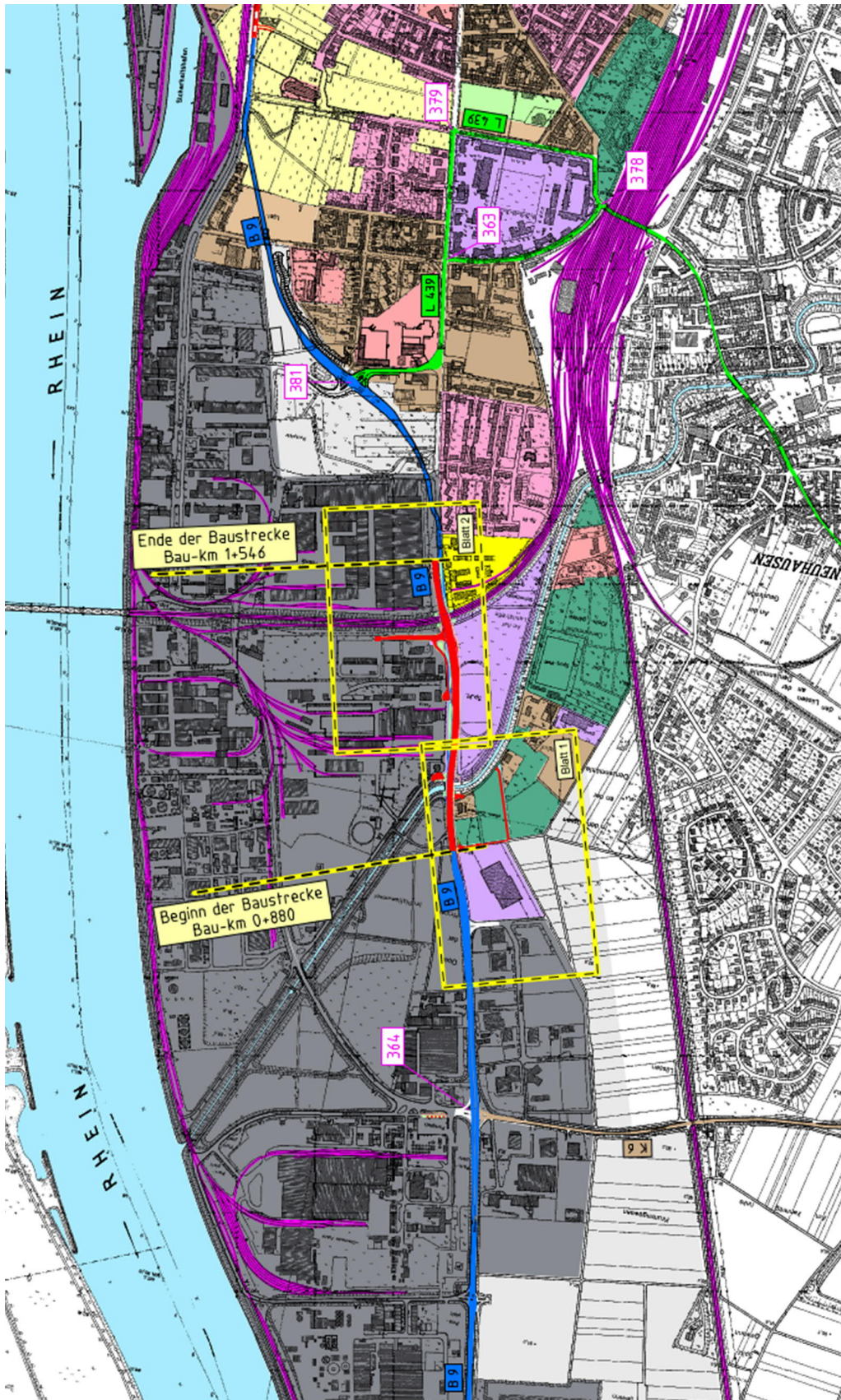
PLANFESTSTELLUNGS-
BEHÖRDE

Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20
56068 KOBLENZ

Aktenzeichen: 02.2-1902-PF/39
Datum: 22. Juli 2021



Übersichtslageplan



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	A
Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen	C
A Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes	1
I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung.....	1
II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung.....	1
III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung	2
IV. Wasserrechtliche Regelungen	2
V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens	3
VI. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG ...	3
VII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren	4
VIII. Festgestellte Planunterlagen.....	4
IX. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses	5
X. Planänderungen	6
B Allgemeine Bestimmungen und Auflagen	7
C Besondere Bestimmungen und Auflagen	11
I. Leitungen	11
II. Naturschutz	12
III. Wasser.....	13
IV. Denkmalschutz.....	14
V. Lärm.....	15
VI. Weitere Bestimmungen und Auflagen	18
D Beteiligte	27
I. Träger öffentlicher Belange.....	27
II. Anerkannte Vereinigungen.....	29
III. Privatpersonen	29
E Begründung	30
I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens.....	30
II. Zuständigkeit	30
III. Verfahren	30
IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung.....	32
V. Entwässerung/ Gewässerschutz	35
VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe).....	40
VII. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes.....	45
VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen	58
IX. Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen.....	64
X. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde.....	64
F Allgemeine Hinweise	66

I.	Allgemeine Hinweise	66
II.	Hinweis auf Auslegung und Zustellung.....	66
G	Rechtsbehelfsbelehrung	67

Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen

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

RiStWAG	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
RLS 90	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
ROV	Raumordnungsverordnung
UmwRG	Umweltrechtsbehelfsgesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	UVP-Richtlinie
VLärmSchR 97	Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VS-RL	Vogelschutzrichtlinie
WaStrG	Wasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie

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

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

I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung

Für den 4-spurigen Ausbau der B 9, Worms Nord zwischen Pfrimm und der Bahn wird der Plan gemäß § 17 FStrG i.V.m. den §§ 1 - 7 LVwVfG und i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG mit den Änderungen und Ergänzungen festgestellt, die sich aus den Bestimmungen und Auflagen in den Kapiteln 0 und C dieses Beschlusses und den Blauzeichnungen in den Unterlagen ergeben.

II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Herrnsheim, Neuhausen und Worms.

Er umfasst den Ausbau der Bundesstraße Nr. 9 (B 9) von Bau-km ca. 0+880 bis Bau-km ca. 1+546.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere

- die Herstellung eines 4-streifigen Fahrbahnquerschnittes mit reduziertem Mittelstreifen,
- der Ausbau der Einmündung „Dr.-Otto-Röhm-Straße“ mit zusätzlichen Fahrspuren,
- die Herstellung von Wendeanlagen am Ende der Straßen „Im Pfaffenwinkel“ und „Am Holzhof“,
- die Herstellung einer Erschließungsstraße westlich und östlich der B 9,
- die Herstellung eines Rad- und Gehweges westlich der B 9 als Lückenschluss,
- die Aufweitung und Erneuerung des Bahnbauwerkes,
- die Verbreiterung des „Pfrimmbauwerkes“,
- die bauzeitliche Umfahungsstrecke für den innerörtlichen bzw. den Ziel- und Quellverkehr über die „Dr.-Otto-Röhm-Straße, die Hafenstraße und die Petrus-Dorn-Straße und deren Ertüchtigung für die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs,
- die Herstellung und Anpassung der erforderlichen Entwässerungseinrichtungen,
- die Durchführung von naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen

nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen.

III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung

Die im Zuge der Baumaßnahme neu entstehenden Straßenteilflächen der B 9 gelten gem. § 2 Abs. 6a i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG mit der Verkehrsübergabe als Bundesstraße gewidmet.

Soweit im Zuge der Baumaßnahme Straßenbestandteile der B 9 dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten diese gem. § 2 Abs. 6a FStrG mit der Sperrung als eingezogen.

Nachfolgende Straßenteile werden gemäß § 36 Abs. 4 LStrG zur Gemeindestraße i.S.v. § 3 Nr. 3 a) LStrG gewidmet. Die Widmungen werden mit der jeweiligen Verkehrsübergabe wirksam:

- Erschließungsstraße (Achse 983, Bau-Km 0+000 bis 0+170) als Lückenschluss zwischen der städtischen Straße „Am Holzhof“ und der Erschließungsstraße westlich des Geländes der Firma „Hornbach“,
- Anliegerstraße (Achse 9, Bau-Km 0+175 bis 0+000),
- Anliegerstraße östlich der B 9 als Anbindung an die Dr.-Otto-Röhm-Straße (Achse 9, Bau-Km 0+000 bis 0+150) und
- Anliegerstraße zwischen Kleingartenanlage und Freizeitanlage (Bau-Km 0+885).

Die im Zuge der Baumaßnahme neu entstehenden Straßenteile der Dr.-Otto-Röhm-Straße von Bau-km 0+029 bis Bau-km 0+157 (Achse 15) gelten gemäß § 36 Abs. 5 i.V.m. § 3 Nr. 3a) LStrG mit der Verkehrsfreigabe als Gemeindestraße gewidmet.

Soweit im Zuge der Baumaßnahme Straßenbestandteile städtischer Gemeindestraßen dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten diese gem. § 37 Abs. 5 LStrG mit der Sperrung als eingezogen.

IV. Wasserrechtliche Regelungen

Der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) wird gemäß §§ 8, 9, 10, 12, 13 und 19 WHG i.V.m. den Vorschriften des LWG im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde die unbefristete Erlaubnis erteilt, das anfallende Oberflächenwasser nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen teilweise breitflächig, sowie über einen Längsentwässerungskanal in die Pfrimm (Gewässer II. Ordnung) einzuleiten bzw. es teilweise breitflächig einer Versickerung zuzuführen.

Dabei wird die Erlaubnis/Genehmigung nach § 60 WHG i.V.m. § 59 Abs.1 LWG i.V.m. § 14 Abs.2 LWG zum Bau und Betrieb der für die Straßenbaumaßnahme erforderlichen Abwasseranlagen, insbesondere des Auslaufbauwerkes und des Entwässerungskanals (als Abwasseranlage i.S.d. § 62 LWG), mit erteilt.

Das anfallende Oberflächenwasser im Bereich der Dr. Otto-Röhm-Straße soll über einen Entwässerungskanal an den städtische Mischwasserkanal angeschlossen werden.

Die Mitbenutzung der städtischen Kanalanlagen ist zeitgerecht vor Bauausführung mit dem Eigenbetrieb Stadtentwässerung der Stadt Worms in einer Vereinbarung zu regeln. Sofern eine solche Vereinbarung bereits besteht, ist sie entsprechend fortzuschreiben.

Der erforderliche Ausgleich der Wasserführung gemäß § 28 LWG erfolgt über eine finanzielle Beteiligung des Vorhabenträgers an der städtischen Maßnahme „Entsiegelung der Pfrimm“, über die noch vor Bauausführung eine entsprechende Vereinbarung abzuschließen ist.

Die Planfeststellung konzentriert im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde die für die Erneuerung der Brücke über die Pfrimm (inklusive Rückbau der Bestandsbrücke) sowie die Herstellung des Auslaufbauwerkes (AL 16) erforderliche Genehmigung nach § 36 WHG i.V.m. § 31 LWG.

V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Ausbau einer Bundesfernstraße handelt, unterliegt es gem. §§ 4 ff. UVPG den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Das Straßenbauvorhaben ist uvp-pflichtig, da die Möglichkeit von erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden konnte.

Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in die Planfeststellung einbezogen. Diese sind im UVP-Bericht (Anlage 19.5 der Planunterlagen) zusammengefasst und erläutert.

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

Der Bundesrepublik Deutschland wird 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:

Mauereidechse, Westliche Smaragdeidechse, Zauneidechse, Zwergfledermaus.

Arten nach Art. 1 der VS-RL:

Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Dorngrasmücke, Elster, Feldsperling, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Gimpel, Girlitz, Goldammer, Grünfink, Hausrotschwanz, Haussperling, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke, Kohlmeise, Mönchsgasmücke, Schwanzmeise, Singdrossel, Star, Stieglitz, Stockente, Sumpfrohrsänger, Türkentaube, Wachholderdrossel, Zaunkönig.

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, Anlage 1, aufgestellt am 31.07.2019.
2. Lageplan, Anlage 5, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 31.07.2019.
3. Lageplan, Anlage 5, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 31.07.2019.
4. Höhenplan, Anlage 6, Blatt Nr. 1, M.: 1:500/50, aufgestellt am 31.07.2019.
5. Höhenplan, Anlage 6, Blatt Nr. 2, M.: 1:1000/100, aufgestellt am 31.07.2019.
6. Höhenplan, Anlage 6, Blatt Nr. 3, M.: 1:1000/100, aufgestellt am 31.07.2019.
7. Höhenplan, Anlage 6, Blatt Nr. 4, M.: 1:1000/100, aufgestellt am 31.07.2019.
8. Maßnahmenblätter, Anlage 9.2, aufgestellt am 31.07.2019.
9. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 31.07.2019.
10. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 31.07.2019.
11. Regelquerschnitt, Anlage 14.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:50, aufgestellt am 31.07.2019.
12. Regelquerschnitt, Anlage 14.2, Blatt Nr. 2, M.: 1:50, aufgestellt am 31.07.2019.
13. Ergebnisse Schalltechnischer Untersuchungen (mit Anlage 1.1 – 6), Anlage 17.1.1, aufgestellt am 31.07.2019.
14. Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlage 19.1, aufgestellt am 31.07.2019.
15. UVP-Bericht, Anlage 19.5, aufgestellt am 31.07.2019.
16. Deckblatt Regelungsverzeichnis, Unterlage 11a, aufgestellt am 19.04.2021

IX. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtslageplan, Anlage 3, Blatt Nr. 1, M.: 1:10.000, aufgestellt am 31.07.2019.
2. Lageplan – Schall vor Ausbau, Anlage 7.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 31.07.2019.
3. Lageplan – Schall nach Ausbau, Anlage 7.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 31.07.2019.
4. Lageplan Entwässerung, Anlage 8.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 31.07.2019.
5. Lageplan Entwässerung, Anlage 8.1, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 31.07.2019.
6. Bauwerk S15/AL 16 Rückstausicherung, Anlage 8.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:25, aufgestellt am 31.07.2019.
7. Maßnahmenplan, Anlage 9.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 31.07.2019.
8. Maßnahmenplan, Anlage 9.1, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 31.07.2019.
9. Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, Anlage 9.3, aufgestellt am 31.07.2019.
10. Grunderwerbsverzeichnis (anonym), Anlage 10.2, aufgestellt am 31.07.2019.
11. Ermittlung der Baulastenklasse, Anlage 14.1, aufgestellt am 31.07.2019.
12. Detailplan Busbucht, Anlage 16.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:50/1:100, aufgestellt am 31.07.2019.
13. Luftschadstoffuntersuchung, Anlage 17.2, aufgestellt am 31.07.2019.
14. Erläuterungsbericht Bilanzierung der abflusswirksamen Flächen, Bemessung Versickerungsmulde (mit Anhang 1 – 4.2), Anlage 18.1, aufgestellt am 31.07.2019.
15. Ermittlung und Beurteilung von Schienenlärmimmissionen auf Basis der Verkehrslärmschutzverordnung – Stellungnahme zu Gesamtlärm, Anlage 17.1.2, aufgestellt am 31.07.2019.
16. Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Anlage 18.2, aufgestellt am 31.07.2019.
17. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 19.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 31.07.2019.
18. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 19.2, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 31.07.2019.
19. Fachbeitrag Artenschutz gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG, Anlage 19.3, aufgestellt am 31.07.2019.

20. Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht von Straßenbauvorhaben, Anlage 19.4, aufgestellt am 31.07.2019.
21. Regelungsverzeichnis, Anlage 11, aufgestellt am 31.07.2019.
22. Erläuterungsbericht Baustellenumfahrung Hafestraße, aufgestellt am 19.04.2021.
23. Übersichtslageplan Baustellenumfahrung Hafestraße, M.: 1:1.000, aufgestellt am 19.04.2021.
24. Schalltechnische Untersuchung Baustellenumfahrung, aufgestellt am 19.04.2021.

X. Planänderungen

Ursprünglich war vorgesehen, die Baumaßnahme bei abschnittsweiser, halbseitiger Sperrung durchzuführen. Infolge neu eingeführter Technischer Regeln für Arbeitsstätten und der dadurch bedingten Mindestbreiten bei Baustellen sowie den Zwangspunkten Erneuerung Bahnbauwerk (Tieferlegung der Gradienten um fast einen Meter) und Verlegung von Versorgungsleitungen, kann eine regelkonforme und ordnungsgemäße Bauausführung nur unter Vollsperrung erfolgen (siehe hierzu auch Erläuterungsbericht zur Planergänzung – Baustellenumfahrung Hafestraße – aufgestellt am 19.04.2021). Der Vorhabenträger hat daher mit seiner ergänzenden Planung „Baustellenumfahrung Hafestraße“ sichergestellt, dass den Verkehrsteilnehmern für den Zeitraum der erforderlichen Vollsperrung im Ausbaubereich eine Ausweichstrecke über vorhandene innerörtliche Straßen zur Verfügung steht (siehe hierzu auch Auflagenregelung Nr.9 in Kapitel C, Abschnitt V dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Zudem erfolgt eine Anbindung der Baumaßnahme an den städtischen Bebauungsplan N 100 („Bebauungsplan für das Gebiet „Im Gallborn und Ober der Pfrimm“) und nicht wie zunächst vorgesehen an die geplante städtische Maßnahme „Hornbachumfahrung“.

B Allgemeine Bestimmungen und Auflagen

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

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

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

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

Im Übrigen sind die vom Bundesminister für Verkehr am 29. August 2003 - S 28/38.34.00/4 BM 02 - herausgegebenen "Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen" maßgebend. Diese Grundsätze wurden in Rheinland-Pfalz mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 1.10.2003, Az.: 8708-10.1-3281/03 auch für den Bereich der Landes- und Kreisstraßen verbindlich eingeführt. Des Weiteren wurden mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz vom 07.10.2003, Az.: 8604-6-810 die „Ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege“, Stand September 2003, herausgegeben von der Bundesländer-Arbeitsgemeinschaft ArgeLandentwicklung, eingeführt. Die beiden v.g. Grundsätze für den ländlichen Wegebau sind bei der Planung, Förderung und Ausführung ländlicher Wege innerhalb und außerhalb der Ländlichen Bodenordnung, auch als Folgemaßnahmen beim Bau öffentlicher Straßen, zu beachten.

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

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

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

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

7. Änderungen und Verlegungen von Versorgungsleitungen und sonstigen Leitungen sowie deren Kostentragung richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den zwischen den Beteiligten bestehenden Verträgen. Den Eigentümern der vorgenannten Leitungen ist der Baubeginn rechtzeitig mitzuteilen.

8. Die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind auf Kosten des Straßenbaulastträgers nach Maßgabe des Fachbeitrages Naturschutz sowie der Fachgutachten zu vermeiden, auszugleichen bzw. zu ersetzen. Der Fachbeitrag Naturschutz ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (vgl. hierzu Kapitel A, Abschnitt VIII, Nrn. 1, 8 und 15, sowie Abschnitt IX, Nrn. 7, 8, 9 und 17 bis 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.

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

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

Die „Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (Nutzungsrichtlinien) - ARS Nr. 07/2020 vom 14.03.2020, VkbI. Nr. 8/2020, S. 238 sowie das Schreiben des MWVLW vom 18.03.2020, Az.: 48500-379, sind zu beachten. Das MWVLW hat mit vorgenanntem Schreiben die Nutzungsrichtlinien eingeführt.

10. Soweit durch Planergänzungen größere Geländeinanspruchnahmen notwendig werden, als es die festgestellten Grunderwerbspläne ausweisen, oder soweit Rechte Dritter in sonstiger Weise über den festgestellten Plan hinaus berührt werden, ist vor Baubeginn die Zustimmung der neu oder stärker Betroffenen herbeizuführen. Eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt vorbehalten.
11. Über bürgerlich-rechtliche Ansprüche (Entschädigungsforderungen) kann im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden, da hier entsprechend den straßengesetzlichen Vorschriften nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden. Die Regelung von Entschädigungsfragen erfolgt gesondert durch die Straßenbaudienststellen (oder - falls keine Einigung erzielt werden kann - durch die Enteignungsbehörde). Zu der Entschädigungsregelung ist zu bemerken, dass die durch die Baumaßnahme Betroffenen für die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke und Gebäude nach den Grundsätzen des Entschädigungsrechts (Landesenteignungsgesetz) entschädigt werden, wobei neben der Grundstücks- und Gebäudeentschädigung unter bestimmten Voraussetzungen auch

Ersatz für sonstige Vermögensnachteile (wie Wertminderung der Restgrundstücke, Verlust von Aufwuchs u.a.) infrage kommt.

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

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

C Besondere Bestimmungen und Auflagen

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

Die Bauausführung obliegt dem Landesbetrieb Mobilität Worms.

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

I. Leitungen

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

- **Entsorgungs- und Baubetrieb der Stadt Worms**
- **Deutsche Telekom Technik GmbH**
- **PLEDOC GmbH**
- **Westnetz GmbH**
- **Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

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 Entsorgungs- und Baubetrieb der Stadt Worms

Der LBM Worms wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger in Verbindung setzen und diesen an den Baustellenkoordinierungsgesprächen beteiligen. Zudem ist vor Bauausführung eine entsprechende Vereinbarung abzuschließen, in der insbesondere die Unterhaltungsregelung für das Schachtbauwerk S 15 (Rückstausicherung) und das Auslaufbauwerk AL 16 geregelt werden.

Ergänzung zu Deutsche Telekom Technik GmbH

Über die genaue Lage der im Planbereich vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom wird sich der Vorhabenträger rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten informieren. Zudem wird die Deutsche Telekom Technik GmbH an den Baustellenkoordinierungsgesprächen beteiligt. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

PLEDOC GmbH

Im Ausbaubereich der Straßenbaumaßnahme sind keine von der PLEdoc GmbH verwalteten Versorgungseinrichtungen vorhanden. Sollte der Projektbereich erweitert werden, hat der Straßenbaulastträger die PLEdoc GmbH erneut zu beteiligen.

Westnetz GmbH

Der Planbereich des Straßenbauvorhabens liegt außerhalb des 38 m breiten Schutzstreifens der 110-kV-Hochspannungsfreileitung, Anschluss „Holzhof“. Sollte der Projektbereich erweitert werden, hat der Straßenbaulastträger die Westnetz GmbH erneut rechtzeitig zu beteiligen.

Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH. Die Anlagen sind bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern und dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung von Telekommunikationsanlagen erforderlich werden ist ein entsprechender Auftrag mit einem Vorlauf von mindestens drei Monate vor Baubeginn an TDRA.SWESchborn@vodafone.com zu erteilen, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

II. Naturschutz

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

1. Entgegen der in der ursprünglichen Planung vorgesehenen Ersatzzahlung für den fehlenden Ausgleich des Gehölzverlustes von 4.298 m² soll hierfür eine zusätzliche Abbuchung aus dem Ökokonto Mertesheim mit einem Ausgleichsfaktor von 1,5 (= 6.447 m²) erfolgen.
2. Um die Umsetzung sämtlicher Maßnahmen zu gewährleisten, ist eine Ökologische Baubegleitung (ÖBB) einzurichten. Die ÖBB ist der Naturschutzbehörde vor Baubeginn zu benennen.
3. Das Baufeld stellt in Abschnitten Habitats für streng geschützte Tierarten, u.a. Mauereidechsen dar. Bei dem anstehenden Vorhaben sind die einschlägigen artenschutzrechtlichen Bestimmungen nach § 44 BNatSchG zu beachten. Eine faunistisch versierte Bauaufsicht hat vor Beginn der Bauarbeiten das Gelände hinsichtlich Eidechsenvorkommen oder sonstiger artenschutzrechtlich relevanter Arten zu untersuchen, und letztendlich das Baufeld freizugeben.
4. Die Vermeidungsmaßnahmen VBo1, VB1, VB2.1 bis VBZ.5 des Fachbeitrags Naturschutz vom Juli 2019 sind vollständig zu beachten.

5. Die Ansaat von Straßenbegleitgrün und Straßennebenflächen ist ausschließlich mit zertifiziertem Regio-Saatgut, mit einem hohen Samenanteil an krautigen Blütenpflanzen, vorzunehmen. Ein Nachweis der Zertifizierung (Lieferfirma, Zertifizierungssiegel) ist der Naturschutzbehörde vorzulegen.

III. Wasser

Das anfallende Oberflächenwasser soll teilweise in das städtische Kanalnetz eingeleitet werden. Die Mitbenutzung der städtischen Kanalanlagen ist zeitgerecht vor Bauausführung mit der Stadtverwaltung Worms in einer Vereinbarung zu regeln. Sofern eine solche Vereinbarung bereits besteht, ist sie entsprechend fortzuschreiben.

Die Stellungnahme der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz** berücksichtigend, hat der Vorhabenträger folgendes zu beachten:

- Beim Brückenbauwerk über die Pfrimm ist darauf zu achten, dass weder Durchflussquerschnitt noch die maximale zur Verfügung stehende Durchflusshöhe reduziert werden.
- Für die geplante Einleitung in die Pfrimm ist ein Ausgleich der Wasserführung für ein 20-jährliches Regenereignis zu erbringen. Diesbezüglich wird sich der Vorhabenträger mit der Unteren Wasserbehörde (Stadtverwaltung Worms) vor Baubeginn über eine Beteiligung an der städtischen Renaturierungsmaßnahme der Pfrimm abstimmen (siehe hierzu auch Schreiben der Stadtverwaltung Worms vom 28.03.2021, Az.: 3.05.35/11-133/wf).

Zudem hat der Straßenbaulastträger entsprechend der Stellungnahme der **Unteren Wasserbehörde bei der Stadtverwaltung Worms** (Schreiben vom 28.03.2021, Az.: 3.05.35/11-133/wf) folgende Nebenbestimmungen zu beachten:

- Die Bauausführung im Gewässerbereich hat zügig und mit großer Sorgfalt zu erfolgen. Es sind Vorkehrungen zu treffen, die während des Rückbaus und der Bauzeit gesicherte Abflussverhältnisse (insbesondere bei Starkregenereignissen) regeln, so dass die Entwässerung angrenzender Flächen gewährleistet ist. Die Bauausführung ist darauf abzustimmen.
- Der Rückbaubeginn der Brücke und das Einbringen von Gegenständen ins Gewässer im Rahmen der Baumaßnahme (z.B. Gerüste) ist der Unteren Wasserbehörde der Stadtverwaltung Worms anzuzeigen.
- Während der Bauphase ist dafür Sorge zu tragen, dass im und am Gewässer sorgsam gearbeitet wird und eine Verschmutzung bzw. Verunreinigung des Fließgewässers und Grundwassers nicht zu befürchten ist. Für die Bauausführung sind daher Maschinen einzusetzen, von denen keine Gefahr für das Gewässer, den Boden und das Grundwasser ausgehen.

- Gibt es im Zuge der Erdbauarbeiten Hinweise darauf, dass der Untergrund verunreinigt bzw. belastet sein könnte, so ist unverzüglich die SGD Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz in Mainz einzuschalten.
- Schadensfälle oder sonstige Vorkommnisse, die erwarten lassen, dass wassergefährdende Flüssigkeiten in den Untergrund bzw. in das Grundwasser gelangen, sind unverzüglich der Unteren Wasserbehörde, der nächsten Ordnungsbehörde oder der Polizei zu melden.
- Die Arbeiten im Bereich des Hochwasserschutzes (hier: Rückstaudeich des Rheins) haben nach DIN 19712 (Flussdeiche) zu erfolgen.
- Baugruben sind wieder ordnungsgemäß mit bindigem Material (kfz 10^{-7} bis 10^{-8} m/s) zu verfüllen und zu verdichten (Proctordichte 97%).
- Anfallender Erdaushub muss ordnungsgemäß entsorgt werden.
- Nach Beendigung der Maßnahme sind Bestandsunterlagen, aus denen die Höhe und Lage von Leitungen und Bauwerken hervorgehen, erforderlich. Die Bestandsunterlagen sind auch in digitaler Form (Formate dxf, dwg und pdf) der SGD Süd Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Mainz vorzulegen.
- Der Beginn der Baumaßnahme ist unbeschadet der nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Baubeginnanzeige vor Aufnahme der Arbeiten der Erlaubnisbehörde anzuzeigen.
- Die Beendigung der Baumaßnahme ist anzuzeigen und es ist gleichzeitig der schriftliche und fotografische Nachweis vorzulegen, dass die Ausführung der Maßnahme entsprechend der genehmigten Unterlagen erfolgte. Änderungen sind zu begründen und gegebenenfalls durch Bestandspläne zu belegen.

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, Große Langgasse 29, 55116 Mainz** 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

Der Straßenbaulastträger ist beim Ausbau der Bundesstraße Nr. 9 (B 9) 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.

Der Straßenbaulastträger hat die von der B 9 ausgehenden Lärmauswirkungen auf die der Straße benachbarte Wohnbebauung in einer Schalltechnischen Untersuchung überprüft. Nach dem Ergebnis der Untersuchung sind unzumutbare Lärmauswirkungen auf benachbarte Wohnbebauung zu erwarten.

Der Straßenbaulastträger ist daher zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet. Er wird nach Maßgabe der festgestellten Pläne (siehe Kapitel A, Abschnitt VIII, Nr. 13 und IX, Nr. 15) aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand durchführen.

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

Es handelt sich im Einzelnen um die Häuser:

<i>Wohngebäude Straße, Hausnummer</i>	<i>Etagen, Himmelsrichtung</i>
Mainzer Straße 153 - 155	1.OG und 2. OG (Ost)
Mainzer Straße 153 - 155	1.OG und 2. OG (Nord)
Mainzer Straße 153 - 155	1.OG und 2. OG (Süd)
Mainzer Straße 118	EG, 1. OG und 2. OG (West)
Mainzer Straße 118 A	EG, 1. OG und 2. OG (Nord)
Mainzer Straße 118 B	1.OG und 2. OG (Süd)
Mainzer Straße 89	EG, 1. OG und 2. OG (Ost)
Mainzer Straße 89 A	EG, 1. OG und 2. OG (Nord)
Mainzer Straße 89 B	1.OG und 2. OG (Nord)

Die festgestellte Lärmschutzbetrachtung beinhaltet auch eine Betrachtung des Gesamtlärms hinsichtlich der Schallauswirkungen des Straßenbauvorhabens in Verbindung mit dem des Ersatzneubaus der Eisenbahnbrücke (vergl. Unterlage 17.1.2).

Grundsätzlich ist für die Frage, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch die Neuanlage eines Verkehrsweges eingehalten werden, ausschließlich auf die Beurteilungspegel des von diesem neuen Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms abzustellen. Eine Summenpegelbetrachtung, die auch die von anderen Verkehrswegen ausgehenden Lärmimmissionen einbezieht, findet nach der 16. BImSchV nicht statt.

Eine Summenpegelbetrachtung der Immissionen des neuen Verkehrsweges mit denen anderer Verkehrswege ist allerdings dann geboten, wenn in Betracht kommt, dass alle Immissionen zu einer Gesamtbelastung führen, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist.

Insoweit würde es dem Schutzbereich des Art. 2 Abs. GG entgegenstehen, wenn durch die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges eine die menschliche Gesundheit gefährdende Verkehrsbelastung entsteht, und sei es auch nur durch die Erhöhung einer bereits vorhandenen Vorbelastung.

Wann Gesundheitsgefahren oder Eingriffe in die Substanz des Eigentums in diesem Sinne zu erwarten sind, lässt sich nicht abstrakt generell feststellen. Die durch die Grundrechtsordnung zum Schutze des Eigentums und der Gesundheit gezogenen Grenzen können nach der Rechtsprechung des BVerwG jedoch situationsbedingt nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalls bei Lärmwerten von mehr als 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts überschritten sein. Dementsprechend hat der Vorhabenträger die v.g Gesamtlärbetrachtung (Unterlage 17.1.2) vornehmen lassen.

Nach dem Ergebnis dieser Untersuchung sind folgende Gebäude dem Grunde nach passiv gegen Lärm zu schützen:

<i>Wohngebäude Straße, Hausnummer</i>	<i>Etagen, Himmelsrichtung</i>
Mainzer Straße 87	EG (Ost)
Petrus-Dorn-Str.20	2. OG (Nord)
Mainzer Straße 153	2. OG (Ost und Süd)

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

Die festgestellte Straßenplanung beinhaltet darüber hinaus auch die Einbeziehung der als Gemeindestraßen eingestuften „Dr.-Otto-Röhm-Straße, die Hafenstraße und die Petrus-Dorn-Straße“ in den Regelungsgehalt dieses Planfeststellungsbeschlusses als Umleitungsstrecke für die geschätzte Dauer der Bauzeit von ca. zwei Jahren. Unter Zugrundelegung des Urteils

des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.03.2005, Az.: 4 A 18/04 („Frankenschnellwegentscheidung“) und des Urteils des Oberverwaltungsgerichtes Rheinland-Pfalz vom 20.01.2010, Az.: 8 C 10350/09 hat die Planfeststellungsbehörde auch die sich aus der Verkehrsverlagerung ergebenden Lärmauswirkungen auf die dort benachbarte Wohnbebauung untersuchen lassen. Hierbei wurde maßgeblich darauf abgestellt, ob im Bereich der Umfahungsstrecke die für die dort angrenzende Bebauung, welche baunutzungsrechtlich als Gewerbegebiet eingestuft ist, die für Gewerbegebiete geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, und ob gleichzeitig die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB (A) tags / nachts überschritten wird.

Nach dem Ergebnis dieser Untersuchung sind verschiedene Gebäude dem Grunde nach passiv gegen Lärm zu schützen (siehe hierzu „Schalltechnische Untersuchung der Planergänzung zum Planfeststellungsverfahren, aufgestellt am 19.04.2021). Der Vorhabenträger hat sich daher bereit erklärt, bei Vorliegen der nachstehenden Anspruchsvoraussetzungen, passiven Lärmschutz vorzusehen. Die Planfeststellungsbehörde hat bezüglich dieser Vorgehensweise keine Bedenken (siehe hierzu auch Ausführungen in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses).

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

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

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

außen abschließen, sowie Decken unter nicht ausgebauten Dächern. Zu den erstattungsfähigen Aufwendungen gehören bei Fenstern und Türen nur solche in gleicher Größe und Ausführung wie die bisher vorhandenen. Außerdem können erforderliche Anpassungsarbeiten (wie z.B. Verputz- und Malerarbeiten) im Fensterbereich erstattet werden. Ein Abzug "Neu für Alt" ist nicht vorzunehmen.

Der sich aus der Anwendung der Verkehrslärmschutzrichtlinien und der 24. 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 gewähren. Die Entschädigungsermittlung erfolgt ebenfalls durch die zuständige Straßenbaubehörde im Zuge der Bauabwicklung.

Im Übrigen wird auf die beigelegten schalltechnischen Untersuchungsunterlagen hingewiesen.

VI. Weitere Bestimmungen und Auflagen

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

Diese Richtlinien gelten bei Gleichheit der zu Grunde liegenden Rechtsvorschriften auch für den Bereich des Landesstraßengesetzes und sind gemäß der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 20.04.2009 (MinBl. 2009 S. 126) - soweit Vorschriften des Landesstraßengesetzes nicht entgegenstehen - für Landes- und Kreisstraßen entsprechend anzuwenden.

Mit der Stadtverwaltung Worms ist - soweit noch nicht geschehen - rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten eine Vereinbarung abzuschließen, in der die Durchführung aller Maßnahmen, die nach den Ortsdurchfahrtsrichtlinien einer Kostenteilung unterliegen, festgelegt werden. Insbesondere ist dabei die Herstellung der vorgesehenen kombinierte Rad- und Gehwege zu regeln.

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.

Zudem wird der Vorhabenträger, die Empfehlung der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz** berücksichtigen und in den Bereichen von im Bodenschutzkataster registrierter Flächen,

vor Durchführung der Maßnahme, eine Untergrunduntersuchung vornehmen. Insbesondere auch im Hinblick, dass eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser nur über unbelasteten Boden erfolgen darf.

Der Vorhabenträger wird sich insbesondere hinsichtlich der von der SGD als erforderlich angesehenen Untersuchung im Bereich der Konversionsliegenschaft „ehem. US-Quartermaster Area Worms, Mainzer Str.“, REGNUM 319 00 000 – 0007 / 000 – 00, frühzeitig abstimmen.

3. Dem ingenieurgeologischen Hinweis des **Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz** folgend, wird für das planfestgestellte Bauvorhaben die Durchführung projektbezogener Baugrunduntersuchungen bzw. die Einschaltung eines Baugrundgutachters (Geotechniker) empfohlen. Bei allen Eingriffen in den Baugrund sind grundsätzlich die einschlägigen Regelwerke (u.a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054) zu berücksichtigen. Der Träger des Vorhabens hat außerdem sämtliche geotechnischen Berichte einschließlich der Schichtenverzeichnisse der Bohrungen dem Landesamt für Geologie und Bergbau zur Verfügung zu stellen.
4. Beginn und Fertigstellung der Baumaßnahme sind auf Forderung des **Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn** dem Landeskommmando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden, Email: LKdoHEVerklnfra@Bundeswehr.org anzuzeigen.
5. Die Stellungnahme des **Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz** berücksichtigend, wird sich der Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn am Brückenbauwerk mit dem Landesamt zwecks Sicherung eines am Brückenbauwerk vorhandenen Nivellementpunktes in Verbindung setzen.
6. Der **Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd** ist frühzeitig an den Verkehrskordinierungsgesprächen zu beteiligen. Zudem wird der Beginn der Bauarbeiten rechtzeitig mitgeteilt.
7. Bezugnehmend auf die Stellungnahme des **Verkehrsverbundes Rhein-Neckar GmbH** sind Behinderungen für den Busverkehr so gering als möglich zu halten. Sollten Vollsperrungen oder Umleitungen der Fahrwege erforderlich werden, so sind diese mit der DB Regio Mitte Bus abzustimmen.
8. Entsprechend der Stellungnahme der **Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte** sind vor Bauausführung zwischen dem Vorhabenträger und der Deutsche Bahn AG eine entsprechende Kreuzungs- und Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen.

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

- Die temporäre Nutzung der betriebsnotwendigen Flurstücke der DB AG (Teilflächen der Flst. 13/3 und 64/1, Flur 5 der Gemarkung Worms und Teilfläche

des Flst. 117/2, Flur 3 der Gemarkung Neuhausen) ist mit der DB Netz AG baubetrieblich zu regeln.

- Für die Kreuzung mit Bahngelände mit Leitungen ist zwischen dem Vorhabenträger und der DB Immobilien rechtzeitig vor Baubeginn ein Kreuzungsvertrag (Gas, Wasser, Abwasser, Strom, Telekommunikationsleitungen) bzw. ein Gestattungsvertrag (sonstige Leitungen) abzuschließen. Ohne Kreuzungsvertrag darf nicht mit dem Bau begonnen werden. Die geplante Kreuzung ist bei der DB Immobilien zu beantragen und wird aus betrieblicher und fachtechnischer Sicht geprüft. Für die Prüfung der Leitungskreuzung mit Bahngelände sind mindestens 16 Wochen einzuplanen. Informationen zur Leitungskreuzungen, Antragstellung und dem Prüfverfahren sind im Internet unter folgender Adresse abrufbar. [http://www.deutschebahn.com/de/geschaeft/irnmobilien/Verlegung von Leitungen.html](http://www.deutschebahn.com/de/geschaeft/irnmobilien/Verlegung_von_Leitungen.html)

Die Zustimmung zum Baubeginn ist erst mit Abschluss des Kreuzungs-/ Gestattungsvertrages gegeben. Diesbezüglich hat sich die zuständige Straßenbaubehörde an folgende Adresse zu wenden:

Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte, Vertragsrecht, Camberger Str. 10, 60327 Frankfurt, E-Mailadresse: vertragsrecht-mitte@deutschebahn.com.

- Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu einer DB Oberleitungsanlage. In der Nähe des Brückenbereiches befinden sich 4 Oberleitungsmasten der DB Netz AG, welche statisch zu sichern sind. Für die Masten, die sich im Baufeld befinden, ist eventuell eine Neugründung vorzunehmen und die Oberleitung entsprechend anzupassen. Die Kostentragung ist in der Kreuzungsvereinbarung zu regeln.
- Außerdem verläuft eine Speiseleitung oberhalb der Brücke, die ebenfalls zu sichern ist. In den Kabeltrögen der bestehenden Brücke verlaufen Mastschaltersteuerkabel, auch diese sind zu sichern. Der Betrieb der Fernsteuerung muss gewährleistet sein (siehe Anlage: Übersichtsplan mit Schaltanweisung Ebsü 3522 CH- CQ).

Die erforderlichen Arbeiten sind mit der DB Netz AG- Ansprechpartner: Bezirksleiter Oberleitung Herr Mario Wüst, Fautenbruchstr. 4, 76137 Karlsruhe, Tel. 0721 9384291, E-Mailadresse: mario.m.wuest@deutschebahn.com abzustimmen.

- Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen In der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von mindestens 3,50 m einzuhalten (DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3): 2011-09 und DB Konzernrichtlinien 997.0101 Abschnitt 4 und 132. 0123A01 Abschnitt 1). In diesem Bereich dürfen

sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.

- Die Erdoberkante darf im Umkreis von 5,00 m um die Oberleitungsmastfundamente nicht verändert werden. Bei Unterschreitung der geforderten Abstände ist vom Veranlasser ein statischer Nachweis vorzulegen.
- Der Mindestabstand von Bauwerken zu den bahneigenen 15 / 20 kV-Speiseleitungen und zu Oberleitungsmastfundamenten muss jeweils 5,00 m betragen.
- Werden feste Bauteile (Gebäude, Einfriedigungen usw.) sowie Baugeräte, Kräne usw. in einem Abstand von weniger als 5,00 m zur Bahnanlage errichtet bzw. aufgestellt, so sind diese bahnzuerden.
- Für Instandsetzungsarbeiten muss ein Arbeitsraum von 1,50 m um die Oberleitungsmaste freigehalten werden. Baumaschinen, Container, Leitplanken sowie metallische Zäune und andere leitfähige Anlagen sind mit einer Bahnerdung zu versehen, sofern der Mindestabstand von 4,00 m zur Gleisachse unterschritten wird.
- Das Erfordernis der Bahnerdung kann auch durch die Art und Weise der Bauarbeiten ausgelöst werden, wenn die Gefahr der Berührung von unter Spannung stehenden Teilen trotz Einhaltung der Schutzabstände besteht. Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Bauherrn bzw. seiner Rechtsnachfolger.
- Bei Bauarbeiten in der Nähe von Oberleitungen / Oberleitungsanlagen sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 4 und DV 462 zu beachten.
- Vorhandene Kabel und Leitungen der DB AG TK-Kabeltrasse der DB Netz AG. Der angefragte Bereich enthält TK-Kabel/- Anlagen der DB Netz AG. Die Lage der Systeme kann dem Planausschnitt entnommen werden, welcher dem Schreiben der DB AG, DB Immobilien vom 26.02.2020 (Az.: TÖB-FFM-20-68163/Wg) beigelegt ist.

Es ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig.

Der DB Kommunikationstechnik GmbH ist schriftlich (mindestens 10 Arbeitstage vorher) und unter Angabe der Bearbeitungs- -Nr. 2020000653 der Termin zur TK- Kabeleinweisung mitzuteilen.

Die Mitteilung ist zu richten an: DB Kommunikationstechnik GmbH Dokumentationservices Essen, E-Mailadresse: DB.KT.Dokumentationsservices-Essen@deutschebahn.com, Tel.: 069 265 26443, Fax: 069- 26901-3776. Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

- Die Baumaßnahme erfordert möglicherweise (Feststellung bei Kabeleinweisung) umfangreiche Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum

Schutz des TK-Kabels und der TK-Anlagen bzw. eventuell eine Umverlegung der Fernmeldekabel der DB Netz AG. Zur Einleitung der Vorarbeiten, welche unter Umständen mehrere Monate dauern können, empfehlen wir die baldige Beauftragung dieser Arbeiten bei dem für zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner: DB Kommunikationstechnik GmbH-Kundenmanagement, Anschrift: DB Kommunikationstechnik GmbH, Kundenbetreuung, Alfred-Herrhausen-Allee 3-5, 65760 Eschborn, Telefon: 069-265-26333, Telefax: 069-265-26332, E-Mailadresse: Kundenmanagement.West@Deutschebahn.com.

- Die Forderungen des Kabelmerkblattes sind strikt einzuhalten. Das Merkblatt sowie eine Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung liegen dem Schreiben der DB AG vom 26.02.2020 (siehe oben) bei. Die Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die DB Kommunikationstechnik GmbH zurückzusenden. Die Ihnen überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der DB Netz AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.
- Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist umgehend die folgende Stelle zu informieren: DB Kommunikationstechnik GmbH Dokumentationsservices, Alfred-Herrhausen-Allee 3--5, 65760 Eschborn, Telefon: 069-265-26449, Telefax: 069-26091-3776.
- Da der angefragte Bereich (Bahngrund) Kabel der Vodafone GmbH enthält, sind entsprechende Auskünfte über den kostenlosen Self-Service unter <https://partner.kabeldeutschland.de/webauskunft-neu/Datashop/>. einzuholen.
- Im angefragten Bereich befinden sich bahnbetriebsnotwendige LST-Kabeltrassen der DB Netz AG sowie weitere signaltechnische Anlagen (UT und K1) im Gleisbereich. Diese müssen während der Bauarbeiten gesichert und dürfen nicht geschnitten werden.
- Vor Baubeginn ist eine Kabeleinweisung erforderlich, Ansprechpartner: Annika Rabold, DB Netz AG, Technisches Büro LST, Fautenbruchstr. 4, 76137 Karlsruhe, Tel. 0721 93842913089, E-Mailadresse: annika.rabold@deutschebahn.com.
- Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen. Sicherheitsabstände zu Bahnbetriebsanlagen sind einzuhalten.
- Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.

- Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden. Die Signalsicht darf nicht behindert werden.
- Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden. Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch den Bauherrn vorzulegen (DB Konzernrichtlinien 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2). Dieser muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassenen Prüfstatiker geprüft worden sein. Es ist nachzuweisen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen nicht in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt werden.
- Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB Netz AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeführt werden.
- Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs-/Rammarbeiten durchgeführt werden.
- Während der Bauarbeiten ist der Gleisbereich (Regellichtraum einschließlich Gefahrenbereich) im Abstand von 4,00 m zur Gleisachse immer freizuhalten.
- Das Baufeld ist in Gleisnähe so zu sichern, dass keine Baufahrzeuge, Personen, Materialien oder Geräte unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen. Während der Arbeiten muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich (Definition siehe GUV VD 33 Anlage 2) der Gleise, einschließlich des Luftraumes nicht berührt wird.
- Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden.
- Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe / Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.
- Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 1, DGUV Vorschrift 4, DGUV Vorschrift 53, DGUV Vorschrift 72, DGUV Regel 101-024, DGUV Vorschrift 78, DV 462 und die DB Konzernrichtlinien 132.0118, 132. 0123 und 825 zu beachten.
- Wenn Sicherheitsabstände zu Bahnbetriebsanlagen unterschritten werden müssen, sind nach Art der jeweiligen Gefährdung geeignete Maßnahmen mit der DB Netz AG abzustimmen und zu vereinbaren. Die erforderlichen Nachweise und Planungen sind vorher zur Prüfung der DB Netz AG vorzulegen. Die DB Netz AG legt die Schutzmaßnahmen und mögliche Standsicherheitsnachweise für Bauwerke fest, die dann bindend zu beachten sind.

- Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die örtlich zuständigen Versorgungsunternehmen (Strom, Gas, Wasser, Kanal usw.) über eventuell vorhandene Kabel oder Leitungen selbst zu befragen und deren Lage örtlich festzulegen.
- Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z. B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV- -Abnahme) sicher zu stellen. Die Kostentragung ist in der Kreuzungsvereinbarung zu regeln.
- Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 – 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen.
- Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB Netz AG einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.
- Bei Abbrucharbeiten ist die Staubentwicklung in Grenzen zu halten. Sie darf die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen, insbesondere des Bahnübergangs, nicht einschränken. Sollte mit Wasser zur Vermeidung der Staubemissionen gearbeitet werden, so ist in jedem Fall eine Lenkung des Wasserstrahls auf die Bahnanlage auszuschließen. Es muss in jedem Fall dafür gesorgt werden, dass keine Teile der Abbruchmassen auf die Bahnanlage (Gleisbereich) gelangen können (Vermeidung von Betriebsgefährdungen). Beim möglichen Einsatz eines Spritzgerätes verweisen wir auf die Gefahr (z. B. elektrischer Überschlag), die von der angrenzenden Bahn-Oberleitung (15 000 V) ausgeht.
- Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.
- Der Zugang zu den Bahnanlagen muss zu jeder Zeit für Mitarbeiter des DB Konzerns und beauftragte Dritte zum Zwecke der Instandhaltung mit Dienstfahrzeugen sowie für Rettungspersonal mit Rettungsfahrzeugen gewährleistet sein.
- Das Betreten von Bahnanlagen ist nach § 62 EBO grundsätzlich untersagt und bedarf daher im Einzelfall einer Genehmigung. Bei notwendiger Betretung für die Bauausführung muss der Bauherr bei der DB Netz AG rechtzeitig einen

schriftlichen Antrag stellen. In keinem Falle dürfen die Bahnanlagen ohne Genehmigung der DB Netz AG betreten werden. Alle hieraus entstehenden Kosten müssen vom Vorhabenträger getragen werden.

- Der Bereich der Gleisanlagen darf ohne Sicherungsposten nicht betreten werden. Sicherungsposten sind bei einem bahnzugelassenen Sicherungsunternehmen zu bestellen.
 - Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.
 - Die Vorflutverhältnisse dürfen durch die Baumaßnahme, Baumaterialien, Erdaushub etc. nicht verändert werden.
 - Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden (DB Konzernrichtlinie 836 4601 ff.). Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.
 - Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.) die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.
 - § 64 EBO ist zu beachten, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.
9. Im Zuge der Bauarbeiten muss die B 9 im Ausbaubereich voll gesperrt werden. Während dieser Zeit wird den Verkehrsteilnehmern eine Ausweichstrecke über vorhandene innerörtliche Straßen zur Verfügung stehen (siehe hierzu auch Planergänzung zum Planfeststellungsverfahren). Das erforderliche Umleitungs- und Beschilderungskonzept wird mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde in einer gesonderten Verkehrskoordination abgestimmt. Die Anordnung der Straßensperrung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern bleibt einer verkehrsbehördlichen Anordnung der dafür zuständigen Behörde vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Straßenbaumaßnahme auf diese Weise sach- und verkehrsgerecht ausgeführt werden kann.
10. Bei der Konzeption des Bauablaufs hat der Straßenbaulastträger darauf zu achten, dass durch eine sachgemäße Planung der Arbeitsvorgänge überflüssige Verzögerungen vermieden und Einschränkungen auf ein zeitliches Mindestmaß im Rahmen der tatsächli-

chen und rechtlichen Möglichkeiten beschränkt werden. Der Baulastträger hat insbesondere die Bauarbeiten so zu planen, dass die Vollsperrung der B 9 auf den unumgänglich notwendigen Zeitraum begrenzt und damit die Dauer der Verkehrsumleitung durch die Hafestraße auf das unabdingbar notwendige und nach dem Stand der Technik (§ 4 FStrG) unverzichtbare Maß beschränkt wird.

11. Entsprechend der Erklärung des Vorhabenträgers im Vor-Ort-Termin vom 10. September 2020 gegenüber den Vertretern der Einwender/in Nr. 4 und Nr. 5 wird dieser die Linksabbiegespur im Bereich der Dr.-Otto-Röhm-Straße so weit wie verkehrstechnisch möglich verziehen, um die Aufstellfläche für abbiegende Fahrzeuge zu vergrößern. Zudem wird sich der Straßenbaulastträger im Zuge der Bauvorbereitung rechtzeitig mit dem/der Einwender/in in Verbindung setzen, um die erforderlichen Maßnahmen hinsichtlich der Drive-In-Spur sowie der Neuordnung der Stellplätze abzustimmen und zu koordinieren.
12. Der Vorhabenträger wird durch ein großräumiges Umfahrungskonzept dafür Sorge tragen, dass - soweit wie möglich - lediglich der Quell- und Zielverkehr die vorgesehene innerörtliche Umfahrungsstrecke nutzen wird.

D Beteiligte

I. Träger öffentlicher Belange

- 1. Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Friedrich-Ebert-Straße 14, 67433 Neustadt an der Weinstraße.**
 - Schreiben vom 29.01.2020, Az.: 14-435-12:41.

- 2. Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Kleine Langgasse 3, 55116 Mainz.**
 - Schreiben vom 29.01.2020, Az.: Wo 412.0,02-05,2Ka:33.
 - Schreiben vom 25.08.2020, Az.: Wo 412.0,02-05,2Ka:33.

- 3. Stadtverwaltung Worms, Marktplatz 2, 67547 Worms.**
 - Schreiben vom 28.02.2020, Az.: 3.05.35/11-133/wf.
 - Schreiben vom 10.02.2020, Az.: 6.4-PFV/Schu.
 - E-Mail vom 21.01.2020, Herr Markus Wolf.

- 4. Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Große Langgasse 29, 55116 Mainz.**
 - E-Mail vom 03.12.2019, Herr Günter Brücken.

- 5. Eisenbahn-Bundesamt, Untermainkai 23 – 25, 60329 Frankfurt/Main.**
 - Schreiben vom 28.01.2020, Az.: 55141-551pt/110-8240#033.
 - Schreiben vom 26.08.2020, Az.: 55141-551pt/110-8240#033.

- 6. Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz, Emy-Roeder-Straße 5, 55129 Mainz.**
 - Schreiben vom 22.01.2020, Az.: 3240-1498-19/V1 kp/lmo.

- 7. Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz, Von-Kuhl-Straße 49, 56070 Koblenz.**
 - E-Mail vom 05.12.2019, Az.: 26 121-4

- 8. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**, Referat Infra I 3, Fontainengraben 200, 53123 Bonn.
 - Schreiben vom 15.01.2020, Az.: 45-60-00/IV-349-19 PFV.

- 9. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte**, Camberger Straße 10, 60327 Frankfurt/Main.
 - Schreiben vom 26.02.2020, Az.: CR.R-04-M(E) TÖB-FFM-20-68163/Wg.

- 10. Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd**, Bahnhofstraße 1, 67655 Kaiserslautern.
 - Schreiben vom 30.01.2020, Az.: ohne (Herr Dieter Blachowski).

- 11. Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH**, B1 3-5, 68159 Mannheim.
 - E-Mail vom 31.01.2020, Az.: ohne (Frau Christina Wind).

- 12. Deutsche Telekom Technik GmbH**, Wallstraße 88, 55122 Mainz.
 - Schreiben vom 09.12.2019, Az.: ohne (Frau Jutta Baginski).

- 13. PLEdoc GmbH**, Gladbecker Straße 404, 45326 Essen.
 - Schreiben vom 05.12.2019, Az.: 20191200583.
 - E-Mail vom 19.08.2020, ohne Az.
 - Schreiben vom 19.08.2020, Az.: 20200802727.

- 14. Westnetz GmbH**, Speziale Service Strom, Florianstraße 15-21, 44139 Dortmund.
 - Schreiben vom 10.12.2019, DRW-S-LK/0866/Id/133.307/Bx.

- 15. Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH**, Zurmaiener Straße 175, 54292 Trier.
 - E-Mail vom 28.01.2020, Az.: S00819413

II. Anerkannte Vereinigungen

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat sich auch eine anerkannte Natur- bzw. Umweltschutzvereinigung zu dem Straßenbauvorhaben geäußert, die dem Vorhaben vorbehaltlos zugestimmt hat.

III. Privatpersonen

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

E Begründung

I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens

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

II. Zuständigkeit

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz ist gemäß § 17 FStrG i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 6 Abs. 7 LStrG i.V.m. § 49 Abs. 2 LStrG i.V.m. Art. 1, § 1 des Landesgesetzes zur Neuorganisation der Straßen- und Verkehrsverwaltung Rheinland-Pfalz vom 18.12.2001, GVBl. S. 303, i.V.m. Art. 1, Nr. 1 des Landesgesetzes zur Anpassung von Landesgesetzen an die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr in Landesbetrieb Mobilität vom 22.12.08, 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 4-spurigen Ausbau der B 9 zwischen Pfrimm und Bahn auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Worms sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Worms vom 10. September 2019, Az.: 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, Abschnitt V und Kapitel E, Abschnitt VII verwiesen.

- Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die in Kapitel A, Nrn. AVIII und AIX genannten Unterlagen haben – bis auf das Deckblatt zum Regelungsverzeichnis und die Planunterlagen zur „Umfahrung Hafenstraße“ - in der Zeit vom 04. Dezember 2019 bis 03. Januar 2020 bei der Stadtverwaltung Worms zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Planauslegung sind vorher rechtzeitig und ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung waren diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen Einwendungen schriftlich eingelegt oder mündlich zu Protokoll gegeben werden konnten. Einwendungen und Stellungnahmen konnten bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 03. Februar 2020 vorgebracht werden.

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

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

Das Deckblatt zum Regelungsverzeichnis konnte auch ohne entsprechende Offenlage ebenfalls in das Verfahren eingebracht werden, weil die Änderungen mit den jeweils Betroffenen abgestimmt, und hierdurch keine zusätzliche Drittbetroffenheit ausgelöst wurden.

Für die Planunterlagen zur „Umfahrung Hafenstraße“ erfolgte eine ergänzende Anhörung (siehe hierzu nachfolgende Ausführungen zur Planergänzung).

- Erörterungstermin

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

Gemäß § 17a Nr. 1 FStrG konnte auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet werden. Diese Absicht hatte die Anhörungsbehörde denjenigen, die eine Stellungnahme abgegeben, bzw. Einwendungen erhoben hatten, mit Schreiben vom 05. August 2020 - unter Fristsetzung zur Rückäußerung - mitgeteilt. Dem Anschreiben war die Erwiderung des Vorhabenträgers zu der jeweiligen Stellungnahme/Einwand beigelegt.

Die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd – Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz - hatte sich in einer ergänzenden Stellungnahme geäußert und auf den Bestand der ursprünglichen Stellungnahme verwiesen, sich aber mit einem Verzicht auf den Erörterungstermin einverstanden erklärt. Ebenso hatte das Eisenbahn-Bundesamt sich mit einem Verzicht auf die Durchführung eines Erörterungstermins einverstanden erklärt.

Lediglich zwei private Einwender sahen ergänzenden Erörterungsbedarf, so dass mit diesen jeweils ein Termin vor Ort zur Erörterung stattfand.

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

- Planergänzung

Infolge der neu eingeführten Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR) A 5.2, den vorhandenen Versorgungsleitungen sowie den aus den v. g. ASR 5.2 erforderlichen Mindestbreiten, ist eine Verkehrsführung im 2-Richtungs-Verkehr ausgeschlossen. Daher erfolgt der Ausbau, entgegen der ursprünglichen Planung, unter Vollsperrung.

Als Umfahrung des Baustellenbereiches des Bahnbauwerkes wird der anfallende innerstädtische Ziel- und Quellverkehr von der B 9 über das städtische Straßennetz (Petrus-Dorn-Straße, Hafenstraße und Dr.-Otto-Röhm-Straße) zurück zur B 9 geführt. Bezüglich dieser Umfahrungsstrecke hat der Vorhabenträger eine Planergänzung vorgenommen.

Die Unterlagen der Planergänzung (Erläuterungsbericht Baustellenumfahrung Hafenstraße, Übersichtslageplan Baustellenumfahrung, Erläuterungsbericht Schalltechnische Untersuchung mit Anlagen) haben in der Zeit vom 03. Mai 2021 bis 02. Juni 2021 bei der Stadtverwaltung Worms zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Planauslegung sind vorher rechtzeitig und ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung waren diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen Einwendungen schriftlich eingelegt oder mündlich zu Protokoll gegeben werden konnten. Einwendungen und Stellungnahmen konnten bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 02. Juli 2021 vorgebracht werden.

Einwendungen gegen die vorgesehene Umfahrungsstrecke innerhalb der Einwendungsfrist wurden nicht vorgetragen.

- Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens

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

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

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 4-spurigen Ausbau der Bundesstraße Nr. 9 (B 9) zwischen Pfrimm und der Bahn auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Worms fest.

Hierzu wird im Folgenden näher ausgeführt:

- Vorgeschichte der Planung

Durch die überproportionale Verkehrsentwicklung, besonders im Schwerverkehr, wird die B 9 so stark belastet, dass die Grenze der Leistungsfähigkeit zunehmend erreicht ist.

Diese Grenze wird insbesondere an den verkehrsflusshemmenden Verkehrsknoten erreicht, wo selbst Signalsteuerungen die Summe der Knotenpunktströme nicht mehr bewältigen und zu längeren Rückstaus führen.

Diese Situation wird im hier vorliegenden Bereich der Ausbaumaßnahme durch die vorgelagerten Industrie- und Gewerbegebiete im Einzugsbereich von Worms verstärkt.

Die beiden angrenzenden Abschnitte südlich des Bahnbauwerkes und nördlich der Pfrimm sind zudem bereits 4-spurig ausgebaut.

- Planungskonzeption

Die vorliegende Straßenbaumaßnahme umfasst den Ausbau der vorhandenen 2-spurigen B 9 auf einen 4-spurigen Querschnitt als Lückenschluss zwischen den bereits 4-streifig ausgebauten Abschnitten im Bereich zwischen den Netzknoten NK 6316 364 (K 6 "Fahrweg") und NK 6316 381 (L 439 "Petrus-Dorn-Straße").

Die Planung beginnt im Norden südlich des Knotens "Gallborn" (ca. Str.-km 0,604) und endet im Süden unmittelbar südlich der Bahnstrecke Worms – Biblis/Bensheim (ca. Str.-km 1,275).

Die B 9 stellt eine verkehrswichtige Verbindung zwischen Ludwigshafen und Mainz dar und erschließt die Gewerbeflächen im Wormser Norden mit Anschluss an die A 61 über den Nordzubringer (L 425). Im Süden besteht Anschluss an die B 47 (Rheinbrücke) in Richtung der hessischen Autobahnen A 67 und A 5 sowie im weiteren südlichen Verlauf der B 9 mit Anschluss an die A 6 bei Ludwigshafen.

Durch die stetige Entwicklung des Industriegebietes im Wormser Norden wird die B 9 dem hohen Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht. Die geplante Maßnahme führt zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität.

- Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastung

Nach der Verkehrsmengenkarte 2010 des Landes Rheinland-Pfalz hat die B 9 im betrachteten Abschnitt eine Belastung von DTV2010 = 19.525 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 14 %.

Eine Verkehrsanalyse im Jahr 2016 ergab für die B 9 im betrachteten Abschnitt eine Verkehrsbelastung nördlich der "Dr.-Otto-Röhm-Straße" von DTV2016 = 24.445 Kfz/24h und südlich der "Dr.-Otto-Röhm-Straße" von DTV2016 = 24.597 Kfz/24h. Die "Dr.-Otto-Röhm-Straße" hat im Jahr 2016 eine Belastung von DTV2016 = 3.498 Kfz/24h.

Aus dem Abgleich des Generalverkehrsplans der Stadt Worms (Modus Consult 2010) und der allgemeinen Verkehrsentwicklung ergeben sich Zunahmefaktoren für die Hochrechnung der Analysewerte (Habermehl & Follmann 2016) auf das Prognosejahr 2030: Demnach beträgt die Verkehrsbelastung der B 9 nördlich der "Dr.-Otto-Röhm-Straße" DTV2030 = 26.085

Kfz/24h und südlich DTV2030 = 25.841 Kfz/24h. Die "Dr.-Otto-Röhm-Straße" erhält einen DTV2030 = 3.841 Kfz/24h.

Der Anteil im Schwerverkehr erfährt bereits in der Vergangenheit durch die Entwicklung des Gewerbegebietes einen überproportionalen Zuwachs, was sich auch in Zukunft fortsetzen wird.

Nach der Hochrechnung der Analysewerte erhält die B 9 nördlich der "Dr.-Otto-Röhm-Straße" einen SV-Anteil im Prognosejahr 2030 von ca. 16,6 % (4.341 Fz/24h) und südlich von ca. 15,8 % (4.083 Fz/24h). In der "Dr.-Otto-Röhm-Straße" beträgt der SV-Anteil im Jahr 2030 ca. 12,7 % (487 Fz/24h).

- Planungsvarianten

Auf Grund der vorhandenen Zwangspunkte sind Varianten zur vorliegenden Planung nicht gegeben. Da es sich um den Ausbau einer bestehenden Ortsdurchfahrt handelt und beidseitig der Trasse Privatgrundstücke mit großflächiger Industrie- und Gewerbebebauung anschließen erfolgt die Aufweitung des Querschnittes im Ausbauabschnitt aufgrund der vorhandenen Baulücke mit Ausnahme des Einmündungsbereiches "Dr.-Otto-Röhm-Straße" ausschließlich nach Westen.

- Vorzugsvariante

Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 666 m. Die B 9 erhält einen 4-spurigen Fahrbahnquerschnitt mit einem reduzierten Mittelstreifen. Die Einmündung "Dr.-Otto-Röhm-Straße" wird mit zusätzlichen Fahrspuren ausgebaut und lichtsignalgesteuert vorgesehen.

Beide vorhandenen Einmündungen "Im Pfaffenwinkel" und "Am Holzhof" (Stat. 1 + 000 und 1 + 052) binden künftig nicht mehr direkt an die B 9 an und erhalten an ihrem Ende jeweils Wendeanlagen.

Die Straße "Im Pfaffenwinkel" ist bereits heute rückwärtig über den Knotenpunkt K 6 "Fahrweg" erschlossen. Für den Wegfall der Einmündung "Am Holzhof" entsteht auf der Westseite der B 9 (westlich des "Hornbach"-Geländes) eine neue Erschließungsstraße mit Anbindung an die Kreuzung "Am Gallborn" nördlich des Bauanfangs. Zwischen Bahnbauwerk und Pfrimm ist auf der Ostseite der B 9 eine parallel zur B 9 geführte Erschließungsstraße geplant. Die Straße dient als Ersatz für den Wegfall direkter Zufahrten sowie der Führung des Radverkehrs (Veloroute Rhein). Auch auf der Westseite der B 9 entsteht ein Rad- und Gehweg als Lückenschluss im bestehenden Netz.

Das vorhandene Bahnbauwerk wird dem 4-spurigen Ausbau entsprechend aufgeweitet und erneuert. Auch das Pfrimmbauwerk wird im Zuge des B 9 – Ausbaus auf vier Fahrspuren verbreitert.

- Planungsziel, Erforderlichkeit der Maßnahme

Die B 9 ist als wichtige Nord-Süd-Verbindung westlich des Rheins ganzjährig mit Durchgangs- und Ziel-Quell-Verkehr bei hohem Schwerverkehrsanteil belastet. Die Verkehrsbedeutung der B 9 macht eine Anpassung an die Anforderungen aus dem regelmäßigen Verkehrsaufkommen dringend erforderlich.

Infolge des 4-spurigen Ausbaus wird die vorhandene Einmündung "Dr.-Otto-Röhm-Straße" ausgebaut. Die vorhandenen Einmündungen der städtischen Straßen "Im Pfaffenwinkel" und "Am Holzhof" erhalten künftig keine direkten Anbindungen an die B 9. Dies führt zu einer Steigerung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit.

Auch für den Rad- und Fußgängerverkehr erfolgt eine Steigerung der Verkehrssicherheit durch den Lückenschluss beidseits der B 9 und durch das Querungsangebot der B 9 im Einmündungsbereich "Dr.-Otto-Röhm-Straße".

Durch die Anordnung der zusätzlichen Fahrspuren je Fahrtrichtung und der Linksabbiegespur in Richtung Dr.-Otto-Röhm-Straße reduzieren sich die Rückstaulängen gegenüber der vorhandenen Situation am lichtsignalgeregelten Knoten erheblich. Insgesamt wird die Verkehrsqualität der gesamten B 9 verbessert, da durch die vorliegende Planung der Lückenschluss zwischen den beiden nördlich und südlich bereits 4-spurig ausgebauten Abschnitten erfolgt.

Zudem ist durch die Anordnung zusätzlicher Fahrstreifen von einem insgesamt flüssigeren Verkehrsablauf auszugehen, da sich etwaige Rückstaulängen reduzieren und somit die Anfahr- und Abbremsgeräusche, wenn auch nur marginal, reduziert werden.

Auch wirkt sich die Ausbaumaßnahme von 2 auf 4 Fahrspuren insgesamt positiv auf die Luftschadstoffsituation aus, da diese zu einer Verstetigung des Verkehrsablaufes führt und die Verkehrsqualität durch die Erhöhung der Kapazität steigt. Beide Effekte reduzieren die Fahrzeugemissionen und damit die zu erwartenden Immissionskonzentrationen.

Die vorgesehene Maßnahme wird von der Planfeststellungsbehörde als sinnvoll, zweckmäßig und ausgewogen erachtet. Unter Abwägung der verkehrlichen Anforderungen mit öffentlichen und privaten Belangen, sowie unter Beachtung der Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss, leistet die Planung einen nachhaltigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Bereich der B 9 zwischen Pfrimm und Bahnbauwerk (siehe § 3 Abs. 1 FStrG).

V. Entwässerung/ Gewässerschutz

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

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 fernstraßenrechtlichen Vorhabens nach § 17 FStrG – zu beachten.

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

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen seines Vorhabens auf die im Planbereich vorhandenen Oberflächengewässer (Pfrimm, Gewässer II. Ordnung) und das Grundwasser (Grundwasserkörper „Rhein“) hinreichend geprüft. Hierzu kann auf die Darstellungen im „UVP-Bericht“ vom 31. Juli 2019, Unterlage 19.5 des Beschlusses sowie den „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie WRRL“, Unterlage 18.2, ebenfalls vom 31. Juli 2019 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 Wirkbereich der Planung vorkommenden Oberflächengewässer und das Grundwasser

zugrunde. Im „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie WRRL“ vom 31. Juli 2019 werden die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser detailliert beschrieben (Kapitel 5 des „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie WRRL“) 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 zuständigen Wasserbehörde dem Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss in Kapitel C Nr. III noch verschiedene Auflagen erteilt.

Unter Berücksichtigung der technischen Ausgestaltung des Bauvorhabens sowie der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen in Verbindung mit den planfestgestellten Nebenbestimmungen insbesondere zur Oberflächenentwässerung und zur Herstellung von Anlagen an Gewässern (Siehe Kapitel C III des Planfeststellungsbeschlusses) erweist sich die bei der vorliegenden Planung vorgenommene Prüfung der Projektauswirkungen auf die Umweltziele der WRRL bzw. die Bewirtschaftungsziele des WHG als sach- und fachgerecht. Nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Feststellungen des Vorhabenträgers, welche funktionsgerecht die projektspezifische Situation in den Blick genommen haben, und hinsichtlich deren Einzelheiten auf die vorstehenden Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen werden kann, ist bei der hier festgestellten Straßenplanung ersichtlich keine vorhabenbedingte Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers oder Grundwasserkörpers zu erwarten. Angesichts der Gegebenheiten der Planung und ihrer wassertechnischen Ausgestaltung, die sich am einschlägigen technischen Regelwerk orientiert, und deren Wirkungen sich im Rahmen der bei vergleichbaren Straßenbauprojekten üblicherweise auftretenden Projektwirkungen bewegen, ist solches nicht erkennbar. Zugleich ist sichergestellt, dass die Planung auch den in der WRRL und im WHG beschriebenen Verbesserungsgeboten für die im Wirkraum des Vorhabens vorhandenen Oberflächengewässer und das Grundwasser nicht widerspricht.

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 Straßenausbau auch keine Verkehrszunahme bzw. verkehrserhöhende Wirkung verbunden ist. An dem zukünftig prognostizierten Verkehrsaufkommen wird sich durch den Ausbau nichts ändern. Die Obere Wasserbehörde hat dementsprechend auch mit Schreiben vom 29.01.2020, Az. Wo 412.0, 02-05,2Ka:33, keine wasserrechtlichen Bedenken vorgetragen. Zudem hat die zuständige Untere Wasserbehörde mit Schreiben vom 28.03.2021, Az.: 3.05.35/11-133/wf, das wasserrechtliche 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 des 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 Verschlechterungsverbote für Oberflächengewässer und das Grundwasser, noch läuft sie dem Verbesserungsgebot für diese Gewässer bzw. das Grundwasser zuwider.

Sonstige Belange des Gewässerschutzes

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

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

Die vorhandene Oberflächenentwässerung der B 9 erfolgt teils breitflächig und teilweise über einen Längsentwässerungskanal, der im Bereich der Pfrimmbrücke über in die Pfrimm einleitet. Zudem erfolgt die Einleitung – wie bisher – in die Mischwasserkanalisation der Stadt Worms. Somit werden die Benutzungstatbestände im Sinne von § 9 WHG erfüllt und bedürfen daher einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

Hinsichtlich der Einleitung des Oberflächenwassers in ein oberirdisches Gewässer wird dem Vorhabenträger gemäß § 8 WHG die Erlaubnis zur Gewässerbenutzung im Sinne von § 9 WHG erteilt (siehe Kapitel A Nr. IV dieses Beschlusses). Die Erlaubnis konnte von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens nach § 12 WHG erteilt werden, da mit dem Straßenbauvorhaben nach Maßgabe der dem Vorhabenträger erteilten Auflagen und Nebenbestimmungen (vgl. Kapitel C, Nr. III dieses Beschlusses) keine schädlichen Gewässerveränderungen verbunden sind und sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften der Erlaubniserteilung nicht entgegenstehen. Dementsprechend hat die Untere Wasserbehörde mit Schreiben vom 28.03.2021, Az.: 3.05.35/11-133/wf, das wasserrechtliche Einvernehmen zu der Planung erteilt.

Anlagen am Gewässer (§ 36 WHG; § 31 LWG)

Im Zuge der Straßenbaumaßnahme soll ein Brückenbauwerk über die Pfrimm erneuert und ein Auslaufbauwerk hergestellt werden. Die Erneuerung des Brückenbauwerkes, sowie der Rückbau des Bestandsbauwerkes als auch die Herstellung des Auslaufbauwerkes, sind gem. § 36 WHG i. V. m. § 31 LWG als Anlage am Gewässer zu betrachten und stellen somit einen genehmigungspflichtigen Tatbestand dar.

Soweit Teilbereiche des Ausbauabschnittes im 40 m-Bereich der Pfrimm (Gewässer II. Ordnung) liegen, ist dies ebenfalls nach § 36 WHG i. V. m. § 31 LWG genehmigungspflichtig.

Die Genehmigung von Anlagen am Gewässer sowie die damit verbundenen fachlichen Prüfungen als auch die wasserrechtliche Bewertung liegt gemäß § 19 Abs. 1 Nr. 2 LWG, § 31 Abs. 4 LWG im Zuständigkeitsbereich der Unteren Wasserbehörde (Stadtverwaltung Worms).

Die Stadtverwaltung Worms, die am Verfahren beteiligt wurde, hat diesbezüglich keine Bedenken geäußert. Im Übrigen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf das v.g. Schreiben der Unteren Wasserbehörde verwiesen.

Insoweit konnte die Genehmigung nach § 36 WHG i.V.m. § 31 LWG für die Erneuerung des Brückenbauwerkes und des Auslaufbauwerkes im Schutzbereich der Pfrimm (Gewässer II. Ordnung) unter Berücksichtigung verschiedener Nebenbestimmungen in diesem Beschluss mit erteilt werden, da hiermit sichergestellt wird, dass schädliche Gewässerveränderungen vermieden werden. Diesbezüglich verweist die Planfeststellungsbehörde insbesondere auf die Nebenbestimmungen in Kapitel C, Abschnitt III des Planfeststellungsbeschlusses.

Allgemein

Durch das vorgesehene Entwässerungskonzept (Einleitung in die Pfrimm) ist ein zusätzlicher wasserwirtschaftlicher Ausgleich gemäß § 28 LWG für ein 20-jährliches Regenereignis erforderlich. Die Umsetzung dieses Ausgleiches hat der Vorhabenträger mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt und in einer Vereinbarung (finanzielle Beteiligung an der städtischen Maßnahme „Entsiegelung der Pfrimm“) geregelt.

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

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

Wasserrechtliches Fazit

Zu den zur Durchführung des Entwässerungskonzeptes erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen sowie zu der zur Einleitung des Niederschlagswassers erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 8 WHG haben die jeweils zuständigen Wasserbehörden unter Berücksichtigung verschiedener Auflagen, die in diesen Beschluss aufgenommen wurden, keine Bedenken vorgetragen bzw. das Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG hergestellt. Schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen i. S. d. § 12 Abs. 1 WHG sind durch die vorgesehene Baumaßnahme somit 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 Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) Gebrauch gemacht. Die 16. BImSchV findet gemäß Artikel 1 § 6 und Artikel 3 der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Immissionsschutzgesetzes vom 04. November 2020 (BGBl. 2020, S. 2334) in ihrer bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren Anwendung, da der Antrag auf Verfahrensdurchführung bereits vor Ablauf des 01. März 2021 gestellt worden ist. Dementsprechend dürfen nach § 2 Abs. 1 der genannten Verordnung beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen die folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

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

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

Weiterhin hat der Ordnungsgeber in § 3 der 16. BImSchV auch das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die hier zu treffende Entscheidung herangezogen werden, sind nach dieser Berechnungsmethode ermittelt worden. Maßgebend für die von dem Vorhaben zu erwartenden Lärmbelastungen ist u.a., welche Verkehrsmengen die Bundesstraße Nr. 9 (B 9) künftig aufweisen wird.

Lärmsituation der direkt betroffenen Siedlungsbereiche

Für die im immissionsschutzrechtlichen Auswirkungsbereich der B 9 liegenden Gebäude wurden schalltechnische Untersuchungen (Unterlage 17.1) vorgenommen. Zu Grunde gelegt wurde der Schalltechnischen Berechnung die im Bebauungsplan der Stadt Worms ausgewiesene bauliche Nutzung.

Die Untersuchungen ergaben, dass die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV für die jeweils gültigen Gebietskategorien an einigen Gebäuden überschritten werden (siehe hierzu Unterlage 17.1 sowie die Ausführungen in Kapitel C, Abschnitt V dieses Planfeststellungsbeschlusses). Der Vorhabenträger hat daher aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer 3,50 m hohen, begrünbaren Lärmschutzwand vorgesehen.

Verschiedene Wohnhäuser entlang der gesamten Baustrecke können mit der Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen aber nicht vollständig vor unzumutbaren Verkehrsgläuschen geschützt werden, da der dazu erforderliche aktive Lärmschutz (Vollschutz 8,0 m hohe Lärmschutzwand) aus städtebaulichen Gründen sowie räumlicher Zwangspunkte dem Straßenbau-

lastträger nicht aufgegeben werden kann. Diesen Wohnhäusern steht daher ergänzend passiver Lärmschutz zu (vergl. Auflagenregelung in Kapitel C, Abschnitt V dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Der Gesetzgeber hat grundsätzlich die Bildung von Summenpegeln nicht vorgesehen. Daher hat beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße die Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege regelmäßig zu unterbleiben. Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. z. B. BVerwG, Urt. vom 21.03.1996 – 4 C 9/95) dürfen jedoch ein vorbelastender vorhandener Verkehrslärm und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzlich Lärmbeeinträchtigung zu keiner gesundheitsgefährdenden Gesamtbelastung führen. Die Grenze zur Gesundheitsgefährdung ist bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht anzusetzen.

Zum Ausschluss gesundheitsgefährdender Lärmeinwirkungen auf die benachbarte Wohnbebauung durch die hier festgestellte Straßenplanung hat der Baulastträger daher im vorliegenden Fall eine Summenpegelbetrachtung aus dem von der B 9 ausgehenden Straßenverkehrslärm und dem Schienenverkehrslärm vornehmen lassen (vgl. schalltechnische Untersuchung, Unterlage 17.1.2). Die derart ermittelten Immissionspegel wurden der Bewertung der Lärmauswirkungen der Planung zugrunde gelegt (siehe hierzu Ausführungen in Kapitel C, Abschnitt V dieses Planfeststellungsbeschlusses). Den Eigentümern dieser Gebäude steht daher dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen zu.

Die festgestellte Straßenplanung beinhaltet darüber hinaus auch die Einbeziehung der als Gemeindestraßen eingestuften „Dr.-Otto-Röhm-Straße, die Hafenstraße und die Petrus-Dorn-Straße“ in den Regelungsgehalt dieses Planfeststellungsbeschlusses als Umleitungsstrecke für die geschätzte Dauer der Bauzeit von ca. zwei Jahren. Unter Zugrundelegung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.03.2005, Az.: 4 A 18/04 („Frankenschnellwegentscheidung“) und des Urteils des Oberverwaltungsgerichtes Rheinland-Pfalz vom 20.01.2010, Az.: 8 C 10350/09 hat die Planfeststellungsbehörde auch die sich aus der Verkehrsverlagerung ergebenden Lärmauswirkungen auf die dort benachbarte Wohnbebauung untersuchen lassen. (Die von der zuständigen Straßenbaubehörde hierzu vorgelegte Lärmbetrachtung ist Bestandteil der Planunterlagen).

Den Grundsätzen der vorbezeichneten Urteile folgend erfassen § 41 BImSchG und die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) nur den Lärm, der von der zu bauenden oder zu ändernden Straße selbst ausgeht. Nimmt als Folge des Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. Für die Abwägung bieten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierung. Soweit die dort für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Grenzwerte eingehalten werden, sind regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse gewahrt. In diesen Fällen vermittelt das Abwägungsgebot keinen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen. Dies bedeutet

jedoch nicht, dass im Umkehrschluss jegliche Überschreitung der Dorf- und Mischgebietsgrenzwerte zwangsläufig die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen erfordert. Vielmehr sind hier im Rahmen der Abwägung die jeweiligen Umstände des Einzelfalls in die Betrachtung einzubeziehen.

Bei ihrer Bewertung hat die Planfeststellungsbehörde vorrangig erwogen, dass die Umleitung des Verkehrs über die Dr.-Otto-Röhm-Straße, die Hafenstraße und die Petrus-Dorn-Straße für die Dauer der Sperrung der B 9 zeitlich auf ca. zwei Jahre begrenzt sein wird. Eine auf zwei Jahre befristete Lärmzusatzbelastung erachtet die Planfeststellungsbehörde auch bei Überschreitung der nach der 16. BImSchV für Mischgebiete geltenden Grenzwerte für die Betroffenen als rechtlich zumutbar. Diese muss daher von ihnen im Interesse des Allgemeinwohls grundsätzlich hingenommen werden. Gleichwohl darf aber auch eine zeitlich begrenzte Mehrbelastung nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu einer Lärmbelastung jenseits der Gesundheitsgefährdungsschwelle, die bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht anzusetzen ist, führen.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher keine Bedenken, dass der Vorhabenträger vorsieht, den Eigentümern derjenigen Gebäude, deren Beurteilungspegel aufgrund einer nicht unerheblichen Lärmsteigerung die Werte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschreitet, Lärmschutzmaßnahmen in Gestalt passiver Lärmvorsorgemaßnahmen dem Grunde nach zu gewähren (aktive Schallschutzmaßnahmen kamen aufgrund der örtlichen Situation nicht in Betracht), obwohl die Dauer der zusätzlichen Lärmbelastung auf ca. zwei Jahre begrenzt ist.

Gesamtabwägung zum Bereich Lärmschutz

Es ist mithin davon auszugehen, dass durch das Straßenbauvorhaben keine unzumutbaren Lärmauswirkungen auf die im Ausbaubereich befindlichen Gebäude verbleiben. Infolgedessen bestand kein Anlass, dem Vorhabenträger mit Blick auf die Ausbaumaßnahme, über die bereits vorgesehenen bzw. auferlegten Lärmschutzmaßnahmen hinaus, zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen aufzuerlegen.

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

VI.2 Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen

Rechtsgrundlagen und Bewertung der Luftschadstoffbelastung

Nach § 50 BImSchG sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit

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

In der Richtlinie und darauf aufbauend der 39. BImSchV wird erstmals auch ein neuer Grenzwert für Feinstaubpartikel $PM_{2,5}$ festgelegt, der ab 01.01.2015 einzuhalten ist. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den 4-spurigen Ausbau der B 9 zwischen Pfrimm und Bahn auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Worms wurden die zu erwartenden Schadstoffbelastungen unter Zugrundelegung der aktuellen Rechtsentwicklungen im Rahmen einer Schadstoffuntersuchung überprüft.

Dabei wurden die Luftschadstoffkonzentrationen direkt an den Fahrbahnrändern im Einmündungsbereich der Dr.-Otto-Röhm-Straße in die B 9 berechnet. Dieser Einmündungsbereich kennzeichnet den Bereich höchster Luftschadstoffkonzentrationen im Ausbauabschnitt durch die Überlagerung der Emissionen beider Straßen.

Für die Beurteilung entscheidend ist, ob die ermittelten Immissionen an diesen Punkten zu Grenzwertüberschreitungen führen. Bleiben die Luftschadstoffkonzentrationen an diesen Punkten unterhalb der Immissionsgrenzwerte, so sind auch an allen beurteilungsrelevanten Gebäuden diese Grenzwertüberschreitungen festzustellen.

Die Bewertung der Schadstoffimmissionen nach der 39. BImSchV kommt für das angenommene Worst-Case-Szenario (alle im Gebiet auftretenden Bedingungen werden als ungünstig angesetzt) zu dem Ergebnis, dass sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tages- und Stundenüberschreitungswerte weit unterschritten werden. Somit bestehen, bezogen auf die geltenden Grenzwerte, aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken zur Umsetzung der geplanten Maßnahme.

Detaillierte Aussagen sowie die Berechnungsergebnisse können der Unterlage 17.2 (Luftschadstoffuntersuchung) entnommen werden.

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

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

VII. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes

Bei dem 4-streifigen Ausbau der B 9 zwischen Pfrimm und Bahn auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Worms 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.
- Sonderregelungen ergeben sich für Vorhaben, die nach den Bestimmungen des Bundes- bzw. des Landesnaturschutzgesetzes (§§ 32 ff. BNatSchG i.V.m. § 17 f. LNatSchG) Auswirkungen auf Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und europäische Vogelschutzgebiete haben können (Habitat- und Vogelgebietsschutz – Natura 2000).
- Neben den Gebietsschutz für Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Vogelschutzgebiete treten die Anforderungen an den europäischen und nationalen Artenschutz, wie sie sich aus den §§ 44 ff, 67 BNatSchG, Art. 12 bis 16 FFH-RL und Art. 5 bis 7 und 9 VS-RL sowie §§ 22 ff LNatSchG ergeben (Artenschutz).
- Nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung müssen ferner die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden.

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 Landesnaturschutzgesetzes ist der Straßenbaulastträger zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (sog. „Vermeidungsgebot“). Dadurch sollen die Schutzgüter Natur und Landschaft so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden. Es ist jedoch offensichtlich, dass ein Projekt wie der 4-streifige Ausbau der B 9 zwischen Pfrimm und Bahn nicht ohne Eingriff in Natur und Landschaft verwirklicht werden kann.

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

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

der dort vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde entspricht das planfestgestellte Vorhaben nach Maßgabe der Planunterlagen sowie der im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen in seiner Gesamtheit den Maßgaben der Eingriffsregelung.

Zulassung des Eingriffs

Der mit dem Straßenbauvorhaben einhergehende Eingriff in Natur und Landschaft wird hiermit gemäß §§ 14, 15 und 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6 – 10 LNatSchG im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde zugelassen, die dem Vorhaben unter Beachtung der Auflagenregelungen in Kapitel C.II mit Schreiben vom 29.01.2020, Az. 14-435-12:41, zugestimmt hat.

Besonders geschützte Landschaftsteile

Da sich keine besonders geschützten Landschaftsteile (z.B. Landschaftsschutzgebiete, Naturparke etc.) im näheren Untersuchungsgebiet befinden, sind weitergehende Ausführungen diesbezüglich nicht erforderlich.

Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)

Nach Art. 6 Abs. 3 S. 1 FFH-RL i.V.m. § 34 BNatSchG i.V.m. § 18 LNatSchG sind Pläne und Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung eines FFH-Gebietes oder Vogelschutzgebietes in Verbindung stehen oder hierfür notwendig sind, dann einer Prüfung auf ihre Verträglichkeit mit den für das jeweilige Gebiet 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- und Vogelschutzes ohne weiteres zulässig.

Das Vorhaben liegt nicht innerhalb und auch nicht in unmittelbarer Nähe ausgewiesener FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete. Insofern waren Untersuchungen zum Habitat- und Vogelschutz nicht erforderlich. Das Straßenbauvorhaben ist daher unter dem Aspekt des Habitat- bzw. Vogelschutzes zulässig.

Artenschutz

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

Allgemeines

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

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

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

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

Diese Verbote werden für Eingriffsvorhaben und damit auch für Straßenbauprojekte durch den § 44 Abs. 5 BNatSchG ergänzt; danach gelten die artenschutzrechtlichen Verbote bei nach § 15 Abs. 1 unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft sowie nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässigen Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 S. 1 nur für die in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten, die

heimischen europäischen Vogelarten gemäß Art. 1 Vogelschutzrichtlinie sowie für solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 aufgeführt sind. Dabei sind auch die Bestimmungen des § 24 LNatSchG (Nestschutz) zu beachten.

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

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

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

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

- das Vorhaben im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt bzw. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, gerechtfertigt ist

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

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

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

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

Der Straßenbaulastträger hat die möglichen Auswirkungen auf die geschützten Arten unter Berücksichtigung der vorgenannten artenschutzrechtlichen Vorgaben im Rahmen des Fachbeitrages Artenschutz ermittelt und dargestellt.

Die artenschutzrechtliche Situation stellt sich wie folgt dar:

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

Nach den vom Vorhabenträger vorgelegten Planunterlagen ist festzustellen, dass in Anbetracht der konkreten Ausgestaltung der Baumaßnahme, der in der Planung enthaltenen naturschutzfachlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (u.a. **V_B2.1** Beschränkung der Zeiten für die Baufeldräumung Gehölzstrukturen, **V_B2.2** Baufeldräumung Reptilien, **V_B2.3** Vergrämuungsmaßnahme zur Sicherstellung, dass sich Reptilien nicht im Baufeld ansiedeln, **V_B2.4** Reptilienzaun entlang der Baufeldgrenzen im Bereich des Bahnbauwerks zur Vermeidung von Einwanderung während der Bauphase, **V_B2.5** Prüfung des vorhandenen Bahnbauwerks auf Quartiere für Fledermäuse) und der in diesem Beschluss getroffenen Regelungen keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 bzw. Abs. 2 BNatSchG erfüllt werden.

Bezüglich der Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie konnte weder für Fledermausarten (Zwergfledermaus) noch für Reptilien (Mauereidechse, Westliche Smaragdeidechse, Zauneidechse) das Eintreten der Verbotstatbestände festgestellt werden.

Weitere Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie kommen im Untersuchungsgebiet bzw. im Wirkraum der Trasse nicht vor.

Des Weiteren wurde überprüft, inwieweit für mehrere europäische Vogelarten bei der Umsetzung des geplanten Vorhabens Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs.1 BNatSchG erfüllt werden. In Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG konnte das Eintreten der Verbotstatbestände nicht festgestellt werden. Weitere Vogelarten sind im Untersuchungsgebiet bzw. im Wirkraum

der Trasse nicht vorhanden. Nach diesen Feststellungen ist das Vorhaben im Hinblick auf artenschutzrechtliche Belange verträglich.

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. Die zwingenden Gründe ergeben sich bereits aus den Erwägungen

zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst und sind entsprechend der vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel unter Abschnitt IV „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ für das Straßenbauvorhaben gegeben.

Mit der Durchführung der vorliegenden Baumaßnahme wird der Vorhabenträger seinem gesetzlichen Auftrag aus § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG gerecht, wonach er die Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder in sonstiger Weise zu verbessern hat.

Der bestehende, nicht dem aktuellen Ausbaustandard entsprechende Bauzustand der Fahrbahn und die unter verkehrssicherheitstechnischen Aspekten unzureichenden Verhältnisse im betreffenden Streckenabschnitt der B 9 werden durch das Bauvorhaben behoben und zu einer wesentlichen Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beitragen.

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

Nach § 45 Abs. 7 BNatSchG darf eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG nur dann zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Population einer Art nicht verschlechtert bzw. bei derzeitigem schlechtem Erhaltungszustand eine Verbesserung nicht behindert wird. Im Fachbeitrag wird belegt, dass aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sichergestellt ist, dass sich für die Fledermausarten und Reptilien als relevante Arten des Anhangs IV der FFH-RL der aktuelle Erhaltungszustand der Population im Naturraum nicht verschlechtert. Auch hinsichtlich der relevanten europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL sind keine Verschlechterungen des aktuellen Erhaltungszustandes der jeweiligen Population im Naturraum zu erwarten. Einzelheiten hierzu sind den jeweiligen artenbezogenen Begründungen im v.g. Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 19.3) zu entnehmen.

Keine zumutbare Alternative

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

Im Zusammenhang mit den vorstehenden artenschutzrechtlichen Anforderungen ist die gewählte Ausgestaltung des Vorhabens als die günstigste Alternative anzusehen. Insbesondere, da es sich um den Ausbau einer Ortsdurchfahrt handelt bei der die Linienführung durch die vorhandene Trasse bereits vorgegeben war und beidseitig der Trasse Privatgrundstücke mit großflächiger Industrie- und Gewerbebebauung anschließen. Es sind keine Alternativen ersichtlich, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen würden.

Entscheidung über die Ausnahme- und Befreiungserteilung

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

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

Umweltverträglichkeitsprüfung

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

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

Darstellung der Rechtsgrundlagen

Das europäische Gemeinschaftsrecht formuliert rechtliche Vorgaben für die Feststellung der Umweltverträglichkeit bei der Zulassung bestimmter Vorhaben, namentlich auch bestimmter Straßenbauvorhaben. Die maßgeblichen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts sind in der Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten - der EU-UVP-Richtlinie - vom 27. Juni 1985 (85/337/EWG) in ihrer heute gültigen aktuellen Fassung normiert. Die Vorgaben der EU-UVP-Richtlinie sind im deutschen Recht umgesetzt. Die entsprechenden nationalen Umsetzungsbestimmungen finden sich bundesrechtlich im Gesetz zur Umsetzung der vorgenannten UVP-Richtlinie vom 12. Februar 1990 (BGBl. I, S. 205), dem UVPG, sowie im rheinland-pfälzischen Landesrecht im Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) vom 22. Dezember 2015 (GVBl. 2015, S. 516) in ihrer jeweils gültigen Fassung. Das UVPG und das LUVPG enthalten - für ihren jeweiligen Anwendungsbereich - die maßgeblichen Bestimmungen für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung bei den von ihnen erfassten Straßenbauvorhaben. Das LUVPG verweist für seinen Anwendungsbereich im Wesentlichen auf die Bestimmungen des UVPG.

Feststellung der ordnungsgemäßen Anwendung der UVP-Bestimmungen

Bei der vorliegenden Straßenplanung für den 4-spurigen Ausbau der B 9 zwischen Pfrimm und Bahn auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Worms sind die rechtlichen Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts und des nationalen Rechts hinsichtlich der Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP) des Straßenbauvorhabens beachtet worden. Das Straßenbauvorhaben wurde uvp-rechtlich zutreffend eingeordnet. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit ist umfassend abgearbeitet worden. Das Verfahren wurde im Einklang mit den maßgeblichen Bestimmungen des UVP-Rechts durchgeführt. Die für das Vorhaben durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung genügt in jeder Hinsicht den Anforderungen des UVP-Rechts.

Bestehen einer UVP-Pflicht

Das vorliegende Verfahren betrifft den Ausbau einer Bundesstraße. Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 666 m. Dabei sieht die Planung vor, dass die B 9 einen 4-spurigen Fahrbahnquerschnitt mit einem reduzierten Mittelstreifen erhält. Die Einmündung "Dr.-Otto-Röhm-Straße" wird mit zusätzlichen Fahrspuren ausgebaut und lichtsignalgesteuert.

Beide vorhandenen Einmündungen "Im Pfaffenwinkel" und "Am Holzhof" (Stat. 1 + 000 und 1 + 052) binden künftig nicht mehr direkt an die B 9 an und erhalten an ihrem Ende jeweils Wendeanlagen. Die Straße "Im Pfaffenwinkel" ist bereits heute rückwärtig über den Knotenpunkt K 6 "Fahrweg" erschlossen. Für den Wegfall der Einmündung "Am Holzhof" entsteht auf der Westseite der B 9 (westlich des "Hornbach"-Geländes) eine neue Erschließungsstraße mit Anbindung an die Kreuzung "Am Gallborn" nördlich des Bauanfangs.

Zwischen Bahnbauwerk und Pfrimm ist auf der Ostseite der B 9 eine parallel zur B 9 geführte Erschließungsstraße geplant. Die Straße dient als Ersatz für den Wegfall direkter Zufahrten sowie der Führung des Radverkehrs (Veloroute Rhein). Auch auf der Westseite der B 9 entsteht ein Rad- und Gehweg als Lückenschluss im bestehenden Netz.

Das vorhandene Bahnbauwerk wird dem 4-spurigen Ausbau entsprechend aufgeweitet und erneuert. Auch das Pfrimmbauwerk wird im Zuge des B 9 – Ausbaus auf vier Fahrspuren verbreitert. Zudem sind die Durchführung entwässerungstechnischer und landespflegerischer Maßnahmen vorgesehen.

Da es sich bei dem Vorhaben um den Ausbau einer Bundesfernstraße handelt unterliegt es den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz). Gemäß § 9 UVPG ist für das vorliegende Änderungsvorhaben eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“ im Sinne von § 7 Abs. 1, Satz 1 UVPG i.V.m der Anlage 3 zum UVPG vorzunehmen. Diese Prüfung hat ergeben, dass erhebliche Auswirkungen auf Schutzgüter im Sinne des UVPG nicht ausgeschlossen werden können. Somit ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach näherer Maßgabe der Bestimmungen des UVPG durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A Nr. V die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens festgestellt.

Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

Allgemeines zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 4 UVPG stellt einen unselbständigen Teil der verwaltungsbehördlichen Verfahren dar, die der Entscheidung über die Zulässigkeit des

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

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

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

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

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

Umweltverträglichkeitsprüfung

Diesen rechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bei der hier festgestellten Straßenplanung Rechnung getragen. Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des UVPG auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen dargestellt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden identifiziert, beschrieben und entsprechend bewertet. Die maßgeblichen Erkenntnisse wurden in einem UVP-Bericht nach § 16 UVPG i.V.m. der Anlage 4 des UVPG dargelegt (siehe Unterlage 19.5). Die Unterlagen des Vorhabenträgers entsprachen den Anforderungen des § 16 UVPG, insbesondere ist eine allgemeinverständliche Zusammenfassung des UVP-Berichts in der Unterlage enthalten. Die verfahrensrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls eingehalten worden (Siehe auch Kapitel E III). Die Anhörungsbehörde hat den nach § 16 UVPG erforder-

lichen UVP-Bericht den nach § 17 UVPG zu beteiligenden Behörden (Träger öffentlicher Belange) zugeleitet und diese um Stellungnahme gebeten. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat gemäß § 18 UVPG den Vorschriften des § 73 Abs. 3 S. 1 und Abs. 5-7 VwVfG entsprochen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 18 ff UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens in Gestalt der Planoffenlage und der hierbei eröffneten Möglichkeit zur Äußerung. Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Planauslegung) enthielt die in § 19 UVPG verlangten Informationen; die Offenlage der in §§ 16 und 19 UVPG genannten Unterlagen ist erfolgt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG bewertet. Diese Bewertung wird bei der vorliegenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt (§ 25 UVPG). Da im Anhörungsverfahren keine wesentlichen neuen umweltrelevanten Gesichtspunkte vorgebracht bzw. erkennbar geworden sind, haben sich an der Einschätzung zur Umweltverträglichkeit der Maßnahme auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens keine grundlegenden Änderungen ergeben. Somit kann bezüglich der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG sowie der abschließenden Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde maßgeblich auf den Erkenntnissen der vorausgegangenen Zusammenfassung nach § 16 UVPG sowie auf dem sonstigen Akteninhalt mit UVP-Bezug Bezug genommen werden. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sind in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen und wurden gemäß § 25 UVPG bei der Planfeststellungsentscheidung in dem rechtlich gebotenen Umfang berücksichtigt. Die Zulassungsentscheidung umfasst auch noch die erforderlichen weiteren Angaben gem. § 26 ff UVPG. Die Zulassung des Vorhabens begegnet daher auch unter uvp-rechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen

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

Träger öffentlicher Belange

Stadtverwaltung Worms

Die Stadtverwaltung Worms hat im Anhörungsverfahren eine Stellungnahme abgegeben und dabei aus stadtplanerischer Sicht angeregt, dass an der Verlängerung der Straße „An der Kaysermühle“ eine sichere Verbindung für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden sollte, um eine direkte Verbindung des Gewerbegebietes „Am Gallborn“ zu den weiter südlich befindlichen Wohngebieten zu schaffen. Hierzu hat der Vorhabenträger zutreffenderweise dargelegt, dass der Straßenbaulastträger dafür Sorge getragen hat, dass westlich entlang der B 9 ein befestigter Weg angelegt wird, der den Fuß- und Radverkehr zum Gewerbegebiet „Am Gallborn“ leitet. Die Notwendigkeit zum Bau eines weiteren Geh- und Radweges, parallel dazu in ca. 110 m Entfernung, der die selbe Zielrichtung verfolgt, lässt sich gegenüber dem Baulastträger der Bundesstraße nicht begründen. Zudem bietet die ausgewiesene, 5,50 m breite Verkehrsfläche, keinen Raum für einen zusätzlichen Geh- und Radweg.

Ergänzend weist die Stadtverwaltung Worms in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass sich im Bereich der Einmündung „Im Pfaffenwinkel“ eine ca. 70 Jahre alte Esche nahe der Ausbaugrenze befindet. Dieser Baum sei zwingend zu erhalten und daher auch notwendige Baumschutzmaßnahmen mit dem zuständigen Amt der Stadtverwaltung Worms abzustimmen. In seiner Erwidern hat der Vorhabenträger hierzu auf die Planunterlagen verwiesen, aus denen im Lageplan (Unterlage 5, Blatt Nr.1) und dem Maßnahmenplan (Unterlage 9, Blatt 1) die Einzelbaumschutzmaßnahmen, zu entnehmen sind. Somit findet der Schutz der 70 Jahre alten Esche Berücksichtigung. Der Vorhabenträger wird sich in der Bauvorbereitung zudem noch rechtzeitig mit dem zuständigen Amt der Stadtverwaltung Worms abstimmen.

Die von der Stadtverwaltung Worms vorgetragene Hinweise zur Bodendenkmalpflege wird der LBM Worms berücksichtigen (vergl. hierzu auch die Auflagenregelung in Kapitel C, Abschnitt IV dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Im Hinblick auf die von der Unteren Wasserbehörde erbetenen Klarstellungen zu der in der Planung vorgesehenen Entwässerung, geht die Planfeststellungsbehörde abschließend davon aus, dass diese durch die erläuternde Stellungnahme des LBM Worms ihre Erledigung gefunden haben. Zudem hat sich die zuständige Stadtentwässerung mit der in der Planfeststellung vorgesehenen Entwässerung einverstanden erklärt (siehe hierzu E-Mail vom 03.12.2020 der Abteilungsleitung Abt. 13 Abwasserentsorgung – Kanalnetz in der Verfahrensakte). Im Übrigen wird der Vorhabenträger vor Bauausführung hinsichtlich des Ausgleiches der Wasserführung gemäß § 28 LWG mit der Stadt Worms eine Vereinbarung über die finanzielle Beteiligung an der Renaturierung der Pfrimm abschließen.

Ergänzend verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zur Entwässerung und dem Gewässerschutz in Kapitel E, Abschnitt V dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher von einer Erledigung der geltend gemachten Punkte im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren aus. Sollte dies nicht der Fall sein, so müssen eventuell noch verbliebene Forderungen der Stadt Worms im Rahmen der Abwägung aller

Belange durch die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung der Planung zurücktreten und werden zurückgewiesen.

Privatbetroffene

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

Einwender/in Nr. 1, 2 und 3:

Einwender/in Nr. 1 und 2 sind, ausweislich des offengelegten Grunderwerbsverzeichnisses, als Eigentümer/in der Grundstücke Gemarkung Neuhausen, Flur 3, Flurstück 115/10 (2.434 m² groß) durch den vorgesehenen Erwerb von 226 m² und einer vorübergehenden Inanspruchnahme von 76 m², sowie Gemarkung Neuhausen, Flur 3, Flurstück 115/3 (274 m² groß) durch den vollständigen Erwerb unmittelbar durch das Vorhaben betroffen.

Ausweislich des offengelegten Grunderwerbsverzeichnisses ist Einwender/in Nr. 3 nicht als Eigentümer/in unmittelbar durch das Vorhaben betroffen.

Die Einwender lehnen die Inanspruchnahme ihres Eigentums ab, da sie zum einen den Verlust von Stellflächen befürchten und zum anderen durch die Schließung der direkten Zufahrt von der B 9 („Am Holzhof“), die Erreichbarkeit zu ihrem Grundstück nicht gewährleistet sehen. Zudem wird in einem ergänzenden anwaltlichen Schreiben von einer Existenzgefährdung für eine auf dem Grundstück vorhandene Freizeitanlage nebst Kiosk durch den Wegfall der direkten Zufahrt zur B 9 ausgegangen.

In einem Gesprächstermin am 02.10.2020 im LBM Worms wurde Einwender Nr. 1 die vorgesehene Planung im Bereich der betroffenen Freizeitanlage erläutert. Zudem machte der Vorhabenträger deutlich, dass eine rückwärtige Zuwegung über den Knotenpunkt „Am Gallborn“ sowie eine anstelle des bisherigen unbefestigten Wirtschaftsweges neu herzustellende Anliegerstraße sichergestellt werde (siehe hierzu auch Unterlage 11a, des Planfeststellungsbeschlusses). Weiterhin soll zudem durch eine entsprechende Hinweisbeschilderung bereits am Knotenpunkt „Am Gallborn“ rechtzeitig auf die Freizeitanlage und deren Erreichbarkeit hingewiesen werden.

Rein vorsorglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die derzeitige direkte Anbindung der Freizeitanlage an die B 9 mit dem unmittelbar vorbei verlaufenden Durchgangsverkehr einen tatsächlichen Lagevorteil der Freizeitanlage darstellt, auf welchen allerdings kein rechtlich geschützter Anspruch besteht. Die Einwender können hier keinen unzulässigen staatlichen Eingriff in den nach Art. 14 Grundgesetz geschützten eingerichteten und

ausgeübten Gewerbebetrieb geltend machen, da sie insoweit nur einen Schutz als Gewerbetreibender genießen, als sie Inhaber einer Rechtsstellung sind. Tatsächliche Gegebenheiten, wie die Erwartung der Beibehaltung vorhandener günstiger Lagevorteile, sind nicht grundrechtlich geschützt. Eine ausreichende Erschließung der Freizeitanlage über das klassifizierte Straßennetz ist auch nach Umsetzung des Straßenbauvorhabens über die neu herzustellende Anliegerstraße (siehe oben) gegeben.

Zur geltend gemachten Existenzgefährdung ist schließlich festzuhalten, dass von den Einwendern keine konkret geschützten Rechtspositionen angeführt werden, in welche das Straßenbauvorhaben unmittelbar eingreifen würde. Es werden allenfalls mittelbare Folgewirkungen des Vorhabens unterstellt, welche nicht mit Fakten oder Nachweisen belegt werden können. Eine Verschlechterung der Situation wird allein auf den Wegfall des rechtlich nicht geschützten Lagevorteils zurückgeführt.

In Abwägung des Interesses der Einsprecher am Fortbestehen der Freizeitanlage mit dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung der vorliegenden Straßenplanung wäre dem Vorhaben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Übrigen selbst dann Vorrang einzuräumen, wenn hiermit für die Einsprecher tatsächlich eine existenzgefährdende Situation für ihren Betrieb anzunehmen wäre. Der Existenzgefährdungseinwand wird daher als unbegründet angesehen.

Auch wenn kein Rechtsanspruch auf die Aufrechterhaltung des Lagevorteils in Form der heutigen Anbindung besteht, so wird von der Planfeststellungsbehörde natürlich die Beeinträchtigung der Freizeitanlage der Einwender hierdurch als abwägungserheblicher Belang gesehen und in die Abwägung aller Belange mit eingestellt. Nach Vornahme der Gesamtabwägung muss jedoch den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Zuge der B 9 der Vorrang gegenüber dem Interesse der Einwender an einer ungeschmälernten Aufrechterhaltung des Lagevorteils der Freizeitanlage eingeräumt werden.

In ihrer Gesamtheit erweisen sich die vorgebrachten Einwendungen von Einwender/in Nr. 1, 2 und 3 daher als unbegründet und werden unter Hinweis auf die v.g. Erläuterungen und die Ausführungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses zurückgewiesen

Ungeachtet dessen erachtet die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabenträger verfolgte Planungskonzeption namentlich auch im Hinblick auf die Herstellung des kombinierten Geh- und Radweges, auch unter Berücksichtigung der damit verbundenen notwendigen Grundstücksinanspruchnahmen, für sachgerecht und ermessensfehlerfrei. Die Inanspruchnahme der Grundstücke ist daher unumgänglich. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange sind als vorrangig zu bewerten und die insoweit notwendigen Grundstücksinanspruchnahmen sind demgegenüber zumutbar und hinzunehmen. Selbstverständlich hat der Vorhabenträger hierfür nach Maßgabe der geltenden gesetzlichen Bestimmungen eine entsprechende Entschädigung zu leisten. Die Regelung der Entschädigungsfragen ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses (vergl. Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung zu ersehen ist, bleibt

die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss mit seiner enteignenden Vorwirkung für die Inanspruchnahme der Grundstücke mit dem vorstehend aufgeführten Umfang den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Einwender/in Nr. 4 und 5:

Einwender/in Nr. 4 ist als Eigentümer des Grundstückes Gemarkung Worms, Flur 5, Flurstück 15/3 (4.196 m² groß) durch den Erwerb von 775 m² und die vorübergehende Inanspruchnahme von 115 m² durch die Ausbaumaßnahme betroffen. Auf dem v.g. Grundstück wird ein Restaurationsbetrieb betrieben. Dem offengelegten Grunderwerbsverzeichnis ist zudem zu entnehmen, dass Einwender/in Nr. 5 nicht als Eigentümer unmittelbar durch das Vorhaben betroffen ist. Unabhängig davon haben beide einen gleichlautenden Einwand erhoben.

Es wird befürchtet, dass durch die Straßenbaumaßnahme sowohl die Zufahrts- als auch die Abfahrtssituation erheblich eingeschränkt wird. Die zur Zufahrt auf das Restaurationsgrundstück vorgesehene Linksabbiegespur sei zudem zu kurz geplant und könne den Verkehrsfluss in Richtung Restaurant nicht störungsfrei und verkehrssicher abwickeln. Daher solle der Vorhabenträger die Zu- und Abfahrtssituation in seiner Planung anpassen, damit eine ausreichende verkehrliche Erschließung sichergestellt werde. Weiterhin wird angezweifelt, dass insbesondere für die Herstellung der vorgesehenen Anliegerstraße Grunderwerb im o.g. Umfang erforderlich sei, bzw. sollten alternative Erschließungen ohne Inanspruchnahme des o.g. Eigentums ohne weiteres möglich sein. Weiterhin gehen die Einwender davon aus, dass ein auf dem Grundstück befindlicher Werbepylon nicht mehr wie bisher genutzt, gewartet und betrieben werden kann. Abschließend wird darauf hingewiesen, dass man im Bereich der vorgesehenen Anliegerstraße Teilflächen mittels Baulasterklärung für die Herstellung von Stellplätzen für die Grundstücke Gemarkung Worms, Flur 5, Flurstücke 15/14 und 15/15 dauerhaft zur Verfügung hält.

In einem Vor-Ort-Termin am 10. September 2020 mit Vertretern des LBM Worms und Vertretern der Einwender/innen wurde die vorgesehene Planung anhand der Lagepläne erläutert. Dabei wurde verdeutlicht, dass die vorhandene Zufahrt zu der Restauration nicht durch die Planung betroffen wird. Es wird lediglich die Dr.-Otto-Röhm-Straße ausgebaut und im Querschnitt um eine Linksabbiegespur erweitert. Mit dem Einbau dieser Linksabbiegespur erhalten die Besucher der Restauration eine separate Aufstellfläche zum sicheren queren der Gegenfahrbahn und Einbiegen in die Zufahrt.

Zudem wurde, für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, die Alternativlosigkeit der vorgesehenen Lage der Anliegerstraße erläutert. Wesentliches Ziel der Planung sei u.a. die Schließung der ohne konkrete Verkehrsregelungen direkt auf die B 9 führenden Einmündungen. Dies hatte daher den Wegfall der Einmündung „Im Pfaffenwinkel“ in Höhe von Bau-Km ca. 1+052 zur Folge. Die in der Planung vorgesehene Anliegerstraße, die überwiegend flächensparend auf der vorhandenen Trasse der „alten“ B 9 verläuft, dient als Ersatz und bildet

vorrangig für Rettungsfahrzeuge und die Müllabfuhr einen schnellen und kurzen Anfahrtsweg. Zudem dient diese Straße auch der Erschließung eines Werkes nebst Ausbildungszentrum sowie dem Lückschluss der Radverkehrsführung („Veloroute Rhein“). Eine weitläufige Umfahrung über den Pfaffenweg (K 6) war insbesondere in Abstimmung mit der Feuerwehr indiskutabel und stellte daher keine Planungsalternative dar. Ein verkehrsgerechter und verkehrssicherer Ausbau des Einmündungsbereiches B 9 / „Im Pfaffenwinkel“ lässt sich durch die unmittelbar angrenzende Bauwerksüberführung der Pfrimm ebenfalls nicht realisieren. Insoweit bildet die in der Planung vorgesehene Erschließungs-/Anliegerstraße die sinnvollste und geeignetste Alternative.

Hinsichtlich des Werbepylons wurde vom Vorhabenträger versichert, dass dieser durch die vorgesehene Planung nicht beeinträchtigt werde. Die geplante Anliegerstraße wird am Pylon vorbeigeführt und die Erreichbarkeit zur Wartungszwecken bleibt darüber hinaus gewährleistet. Der LBM Worms hat ergänzend erklärt, dass er im Zuge der Ausführungsplanung eine Verziehung der Linksabbiegespur prüfen wird – soweit dies verkehrstechnisch möglich ist – um die Aufstellfläche für die abbiegenden Fahrzeuge zu verlängern (vergl. Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel C, Abschnitt VI des Planfeststellungsbeschlusses).

Der Straßenbaulastträger wird sich im Zuge der Bauvorbereitung rechtzeitig mit dem/der Einwender/in in Verbindung setzen, um die erforderlichen Maßnahmen hinsichtlich der Drive-In-Spur sowie der Neuordnung der Stellplätze abzustimmen (siehe Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel C, Abschnitt VI des Planfeststellungsbeschlusses).

Hinsichtlich der Baulastenthematik weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass der Begünstigte der auf den Grundstücksflächen der Einwender Nrn. 4 und 5 eingetragenen öffentlichen Baulast bezüglich der Verfügbarkeit von Stellplätzen im Zuge des Anhörungsverfahrens seitens der Anhörungsbehörde beteiligt wurde, eine Stellungnahme seinerseits aber nicht erfolgte. Da der Erwerb der Teilflächen für das Straßenbauprojekt zwingend erforderlich ist (Herstellung der Anliegerstraße), ist beabsichtigt, diesen Erwerb vorzunehmen. Bei der öffentlichen Baulast bezüglich der Stellplätze handelt es sich um ein Nebenrecht an dem belasteten Grundstückseigentum im Sinne von § 15 LEnteigG. Über den etwaigen Fortbestand und alle damit ggf. zusammenhängenden Entschädigungsfragen ist im Rahmen des an die Planfeststellung nachfolgenden Entschädigungsverfahrens zu befinden.

Ungeachtet dessen erachtet die Planfeststellungsbehörde die vom Vorhabenträger verfolgte Planungskonzeption namentlich auch im Hinblick auf die Herstellung der Anliegerstraße, auch unter Berücksichtigung der damit verbundenen notwendigen Grundstücksinanspruchnahmen, für sachgerecht und ermessensfehlerfrei. Die Inanspruchnahme der Grundstücke ist daher unumgänglich. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange sind als vorrangig zu bewerten und die insoweit notwendigen Grundstücksinanspruchnahmen sind demgegenüber zumutbar und hinzunehmen. Selbstverständlich hat der Vorhabenträger hierfür nach Maßgabe der geltenden gesetzlichen Bestimmungen eine entsprechende Entschädigung zu leisten. Die Regelung der Entschädigungsfragen ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses (vergl. Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung zu ersehen ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe

der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss mit seiner enteignenden Vorwirkung für die Inanspruchnahme der Grundstücke mit dem vorstehend aufgeführten Umfang den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Verfahren vorbehalten.

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

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

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

X. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde

Die vorliegende Planung ist von einem überwiegenden öffentlichen Interesse getragen. Ihr stehen weder Planungsleitsätze noch sonstige in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die festgestellte Planung erweist sich auch im Hinblick auf die in die Abwägung einzustellenden öffentlichen und privaten Belange als abwägungsfehlerfrei. Für den 4-spurigen Ausbau der B 9 zwischen Pfrimm und Bahn auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Worms 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 Vorhabensgebiet befindlichen besonders geschützten Arten nicht beeinträchtigt werden. Natura-2000 Gebiete sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Soweit die Straßenplanung Ansprüche auf Maßnahmen des Lärmschutzes auslöst, wurden diese dem Straßenbaulastträger in Kap. C, Abschnitt V auferlegt.

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

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

Bei einer Gesamtbetrachtung der Wirkungen der Maßnahme ist der hiermit verfolgte Zweck der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber den Belangen des Naturschutzes, des Wasserhaushaltes und des Lärmschutzes wegen der nach Durchführung von Vermeidungs-, Sicherungs-, Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen verbleibenden allenfalls geringfügigen Beeinträchtigung dieser Belange vorrangig. Die Abwägung der durch das Gesamtvorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange führt deshalb zum Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Planfeststellung des 4-spurigen Ausbau der B 9 zwischen Pfrimm und Bahn auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Worms vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt daher zu der Bewertung, dass der 4-spurigen Ausbau der B 9 zwischen Pfrimm und Bahn auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Worms zulässigerweise realisierbar ist.

F Allgemeine Hinweise

I. Allgemeine Hinweise

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist der Landesbetrieb Mobilität Worms.
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 0, Nr. 9 ergeben sich aus § 8 a Abs. 4 FStrG.

II. Hinweis auf Auslegung und Zustellung

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

Weitere Ausfertigungen dieses Beschlusses und die in Kapitel A, Nr. AVIII und AIX genannten Unterlagen werden darüber hinaus nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadtverwaltung Worms, Marktplatz 2, 67547 Worms zwei Wochen lang zur Einsichtnahme ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegung gilt der Planfeststellungsbeschluss gegenüber denjenigen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Hierauf ist in der ortsüblichen Bekanntmachung ausdrücklich hinzuweisen.

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

G Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

Eine etwaige Anfechtungsklage hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung kann nach Zustellung des Beschlusses bei dem o.g. Gericht gestellt werden. Im Übrigen gelten die vorstehenden Absätze 1, 2 Sätze 1, 2 und 7 und Absatz 3 sinngemäß.

Beglaubigt

gez.

(Ingo Sinerius)

Amtsrat

In Vertretung

(Dr. Markus Rieder)

Leiter der Planfeststellungsbehörde

