



## PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

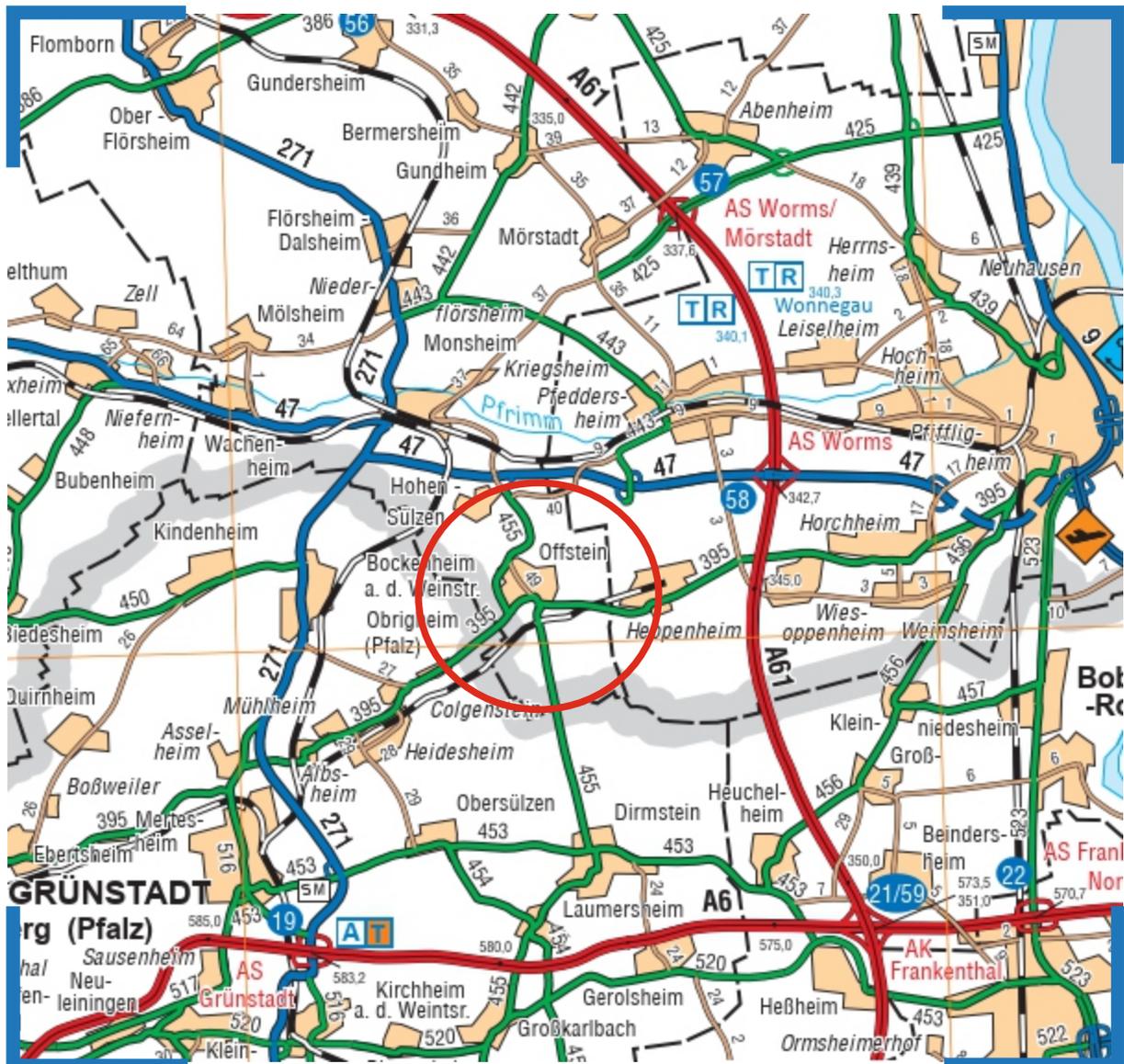
für den Neubau der Landesstraße Nr. 455 (L 455) -  
Westumgehung Offstein

LANDESBETRIEB  
MOBILITÄT  
RHEINLAND-PFALZ

PLANFESTSTELLUNGS-  
BEHÖRDE

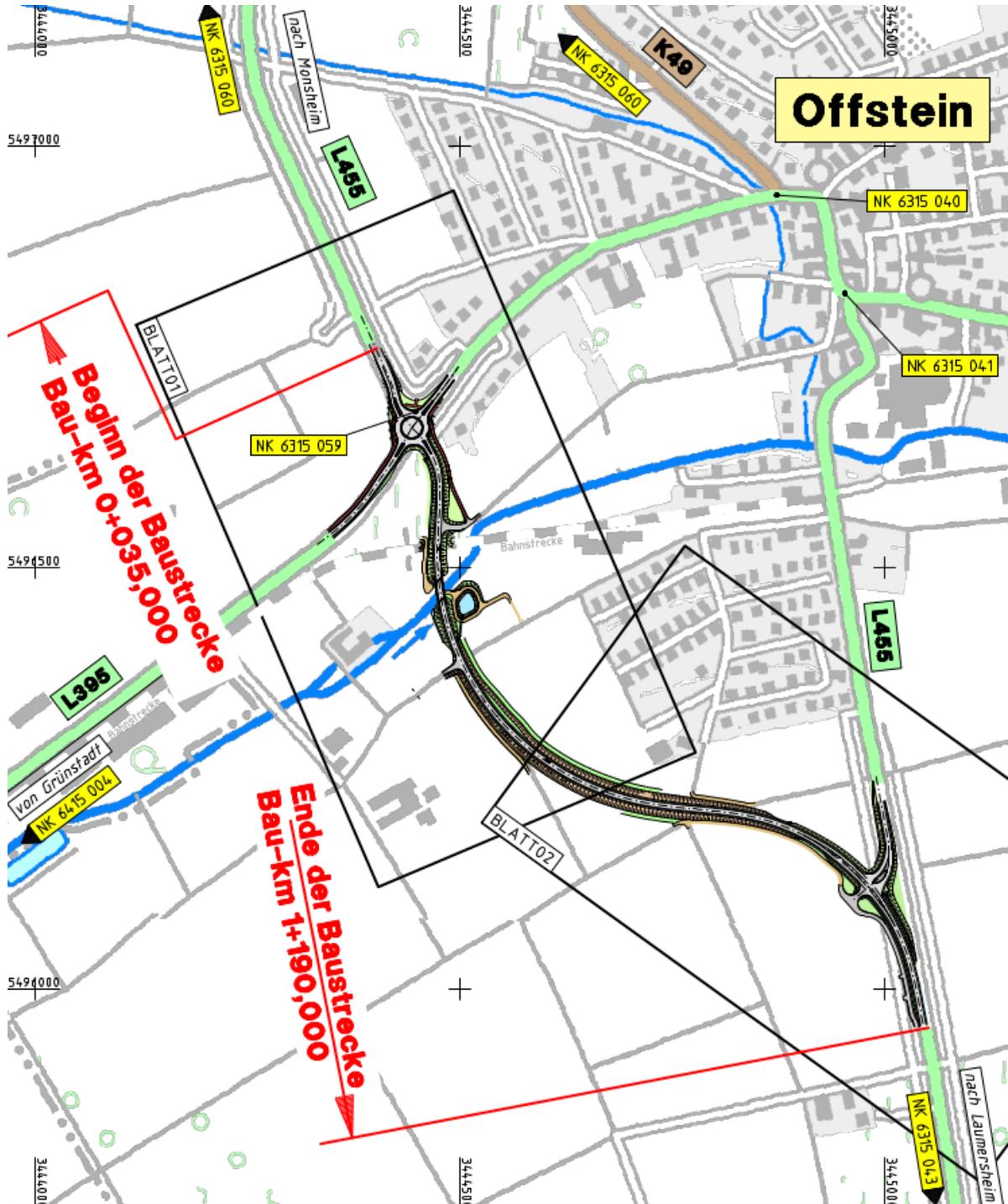
Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20  
56068 KOBLENZ

Aktenzeichen: 02.3-1866-PF/33  
Datum: 15. Dezember 2020



Rheinland-Pfalz

# Übersichtslageplan



## Inhaltsverzeichnis

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Inhaltsverzeichnis</b> .....   | <b>1</b>  |
| <b>Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen</b> .....   | <b>3</b>  |
| <b>A Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes</b> ..... | <b>5</b>  |
| I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung.....   | 5         |
| II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung .....  | 5         |
| III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung.....   | 5         |
| IV. Wasserrechtliche Regelungen .....   | 6         |
| V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens .....   | 7         |
| VI. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG....                                     | 7         |
| VII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren.....   | 7         |
| VIII. Festgestellte Planunterlagen .....  | 8         |
| IX. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses.....   | 9         |
| X. Deckblattplanung .....   | 10        |
| <b>B Allgemeine Bestimmungen und Auflagen</b> .....   | <b>11</b> |
| <b>C Besondere Bestimmungen und Auflagen</b> .....  | <b>15</b> |
| I. Leitungen .....  | 15        |
| II. Naturschutz.....  | 16        |
| III. Wasser.....  | 18        |
| IV. Abfall/Bodenschutz .....  | 21        |
| V. Denkmalschutz .....  | 22        |
| VI. Weitere Bestimmungen und Auflagen .....   | 23        |
| <b>D Beteiligte</b> .....   | <b>25</b> |
| I. Träger öffentlicher Belange .....  | 25        |
| II. Anerkannte Vereinigungen .....  | 26        |
| III. Privatpersonen.....  | 26        |
| <b>E Begründung</b> .....   | <b>27</b> |
| I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens .....  | 27        |
| II. Zuständigkeit.....  | 27        |
| III. Verfahren .....  | 27        |
| IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung .....   | 29        |
| V. Entwässerung/ Gewässerschutz .....   | 38        |
| VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe).....  | 42        |
| VII. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes .....   | 46        |
| VIII. Flächenbedarf und Entschädigung.....  | 64        |
| 1. Grundflächenbedarf .....   | 64        |
| 2. Wertminderung von Immobilien, Grundstücken und Mieten .....  | 67        |
| IX. Auswirkungen auf Belange der Landwirtschaft .....   | 68        |
| 1. Eingriffe in landwirtschaftlich genutzte Flächen.....  | 68        |
| 2. Einwendungen zu landwirtschaftlichen Belangen.....   | 70        |

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| X.       | Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen .....                                   | 74        |
| XI.      | Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen<br>Nebenbestimmungen ..... | 88        |
| XII.     | Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde .....  | 89        |
| <b>F</b> | <b>Allgemeine Hinweise .....</b>   | <b>91</b> |
| I.       | Allgemeine Hinweise.....   | 91        |
| II.      | Hinweis auf Auslegung und Zustellung.....  | 91        |
| III.     | Hinweis zur Rechtsbehelfsbelehrung – Gerichtliche Zuständigkeit .....                                | 91        |
| <b>G</b> | <b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>  | <b>92</b> |

## Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen

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

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

**Alle v.g. Rechtsgrundlagen gelten in der jeweils aktuellen Fassung.**

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

### **I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung**

Für den Neubau der Landesstraße Nr. 455 (L 455) – Westumgehung Offstein wird der Plan gemäß §§ 5 und 6 LStrG i.V.m. den §§ 1 - 7 LVwVfG und i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG mit den Änderungen und Ergänzungen festgestellt, die sich aus den Bestimmungen und Auflagen in den Kapiteln B und C dieses Beschlusses, den Deckblattplanunterlagen und den Blaeintragungen in den Unterlagen ergeben.

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

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Offstein und Monsheim.

Er umfasst den Neubau der Landesstraße Nr. 455 (L 455) als Westumgehung der Gemeinde Offstein von Bau-km ca. 0+035 bis Bau-km ca. 1+190.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere

- die Umgestaltung des Knotenpunktes L 395/L 455,
- die Herstellung eines Rad- und Gehweges nördlich entlang der L 395 und des geplanten Kreisverkehrsplatzes sowie östlich der L 455 neu,
- die Herstellung von Wirtschaftswegen und Wirtschaftswegeanbindungen an die L 455,
- die Herstellung eines Überführungsbauwerkes zur Unterführung des Eisbaches bei ca. Bau-Km 0+348,
- die Herstellung von erforderlichen Entwässerungseinrichtungen und Durchführung von wasserwirtschaftlichen Maßnahmen,
- die Durchführung von landschaftspflegerischen Maßnahmen

nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen.

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

Die vorliegende Planfeststellung enthält nach Maßgabe des Umstufungskonzeptes (vgl. Anhang III zum Erläuterungsbericht, Kapitel VIII.2) Regelungen zu Widmungen, Einziehungen und Umstufungen von Straßen. Im Einzelnen werden folgende Regelungen getroffen:

#### **1. Widmungen**

Nachfolgende Straßenteile werden gemäß § 36 Abs. 4 LStrG zur Landesstraße i.S.v. § 3 Nr. 1 LStrG gewidmet. Die Widmungen werden mit der jeweiligen Verkehrsübergabe wirksam:

- Widmung der L 455 neu zur Landesstraße von Ende der Baustrecke bei ca. Bau-km 1+190,00 bis zum neuen Kreisverkehrsplatz an der L 395 (NK 6315 059).

- Widmung des neu gebauten Kreisverkehrsplatzes am Netzknoten 6315 059 zur L 455 neu.

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:

- Widmung der neuen Anbindung der Abstufungsstrecke (L 455-alt) an die Umgehung L 455-neu (ca. Station 3,800) zur Gemeindestraße.

Die im Zuge der Baumaßnahme an der L 455 neu entstehenden Straßenbestandteile im Bereich des neuen Kreisverkehrsplatzes (NK 6315 059) gelten gem. § 36 Abs. 5 LStrG mit der Verkehrsübergabe zur Landesstraße im Sinne des § 3 Nr. 2 LStrG als gewidmet.

Die im Zuge der Baumaßnahme an der L 395 neu entstehenden Straßenbestandteile im Bereich des neuen Kreisverkehrsplatzes (NK 6315 059) gelten gem. § 36 Abs. 5 LStrG mit der Verkehrsübergabe zur Landesstraße im Sinne des § 3 Nr. 2 LStrG als gewidmet.

## **2. Einziehungen**

Soweit künftig derzeitige Straßenbestandteile der L 455-alt durch die Neubaumaßnahme dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten diese gem. § 37 Abs. 5 LStrG mit der Sperrung als eingezogen.

## **3. Umstufungen**

Die L 455-alt zwischen dem Netzknoten 6315 041 (künftig wegfallend) und dem neu zur Gemeindestraße gewidmeten Teilstück (Anbindung der Abstufungsstrecke L 455-alt bis ca. Station 3,800) wird gem. § 38 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 LStrG zur Gemeindestraße i.S.v. § 3 Nr. 3a) LStrG umgestuft (Abstufung). Die Umstufung wird mit Ablauf des Jahres, in dem die Verkehrsübergabe der L 455 – Westumgehung Offstein erfolgt, wirksam.

## **IV. Wasserrechtliche Regelungen**

Dem Land Rheinland-Pfalz –Landesstraßenverwaltung- wird gemäß § 62 LWG i.V.m. § 60 WHG im Einvernehmen mit der SGD Süd die Genehmigung zum Bau und Betrieb für die im Zuge der Straßenentwässerung geplante Abwasseranlage (Regenrückhaltebecken) mit Weiterleitung zur Einleitstelle am Eisbach (Gewässer 3. Ordnung) erteilt.

Dem Land Rheinland-Pfalz –Landesstraßenverwaltung- wird gemäß §§ 8, 9, 10, 12, 13 und 19 WHG i.V.m. den Vorschriften des LWG im Einvernehmen mit der SGD Süd die unbefristete Erlaubnis erteilt, das im Planfeststellungsbereich anfallende Oberflächenwasser, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen, teilweise über Kanäle, Rohrleitungen und Mulden in den Eisbach (Gewässer 3. Ordnung) einzuleiten bzw. es teilweise breitflächig einer Versickerung zuzuführen.

Die Planfeststellung konzentriert im Einvernehmen mit der zuständigen unteren Wasserbehörde die für die Errichtung eines Brückenbauwerkes über den Eisbach (ca. Bau-km 0+348) innerhalb einer Entfernung von weniger als 10 m von der Uferlinie des Eisbaches (Gewässer 3. Ordnung) erforderliche Genehmigung nach § 31 LWG. Ergänzend wird auf die Auflagenregelungen in Kapitel C.III dieses Beschlusses verwiesen.

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

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Neubau einer Landesstraße handelt, unterliegt es gemäß § 5 Abs. 6 LStrG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 und § 4 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der bis zum 18.04.2018 geltenden Fassung (im Folgenden LUVPG/alt) und der dortigen Anlage 1 den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz) in der bis zum 28.07.2017 geltenden Fassung (im Folgenden UVPG/alt). Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass das Straßenbauvorhaben entsprechend den v.g. Bestimmungen uvp-pflichtig ist. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in die Planfeststellung einbezogen. Sie sind in der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt erläutert.

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

Dem Land Rheinland-Pfalz 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:

Abendsegler, Graues Langohr, Kleiner Abendsegler, Flughautfledermaus, Zwergfledermaus, Mauereidechse.

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

Amsel, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Dorngrasmücke, Fasan, Feldlerche, Feldsperling, Gartengrasmücke, Goldammer, Grünfink, Grünspecht, Kohlmeise, Mauersegler, Mäusebusard, Mehlschwalbe, Mönchsgasmücke, Rabenkrähe, Rauchschnäpper, Rebhuhn, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schleiereule, Singdrossel, Sperber, Trauerschnäpper, Türkentaube, Turmfalke, Waldkauz, Waldohreule, Zaunkönig, Zilpzalp.

#### **VII. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren**

Anträge betreffend Inhalt und Umfang der Verfahrensunterlagen, auf Durchführung weiterer Ermittlungen und Einholung oder Hinzuziehung zusätzlicher Gutachten sowie gegen die Art und Weise der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und insbesondere des Anhörungsverfahrens werden zurückgewiesen, soweit über sie nicht bereits im laufenden Verfahren

entschieden wurde oder ihnen in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nach Maßgabe der nachfolgenden Regelungen nicht entsprochen wird.

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

### **VIII. Festgestellte Planunterlagen**

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

1. Deckblatt zum Erläuterungsbericht, Anlage 1 A, bestehend aus 23 Blättern und dem Deckblatt zum Anhang IV (Maßnahmenverzeichnis), bestehend aus 20 Blättern, aufgestellt am 23.06.2020
2. Erläuterungsbericht, Anlage 1, bestehend aus 85 Blättern, mit der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung gem. § 6 UVPG, Anlage 1.1, bestehend aus 18 Blättern und den Anhängen I (Nachweis der Verkehrsqualität gem. HBS 2001, Kap. 5 für die L 455), bestehend aus 2 Blättern, II (Oberbaubemessung nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 01)), bestehend aus 1 Blatt, III (Umstufungskonzept), bestehend aus 3 Blättern, IV (Maßnahmenverzeichnis), bestehend aus 20 Blättern, aufgestellt am 26.07.2016
3. Regelquerschnitt, Anlage 6, Blatt Nr. 1, M: 1:50, aufgestellt am 26.07.2016
4. Regelquerschnitt, Anlage 6, Blatt Nr. 2, M: 1:50, aufgestellt am 26.07.2016
5. Regelquerschnitt, Anlage 6, Blatt Nr. 3, M: 1:50, aufgestellt am 26.07.2016
6. Regelquerschnitt, Anlage 6, Blatt Nr. 4, M: 1:25, aufgestellt am 26.07.2016
7. Deckblatt zum Lageplan, Anlage 7 A, Blatt Nr. 1 IN, M: 1:1.000, aufgestellt am 23.06.2020
8. Deckblatt zum Lageplan, Anlage 7 A, Blatt Nr. 2 IN, M: 1:1.000, aufgestellt am 23.06.2020
9. Lageplan, Anlage 7, Blatt Nr. 1 IN, M: 1:1.000, aufgestellt am 26.07.2016
10. Lageplan, Anlage 7, Blatt Nr. 2 IN, M: 1:1.000, aufgestellt am 26.07.2016
11. Ersatzmaßnahmenplan, Anlage 7, Blatt Nr. L 3, M: ca. 1:2.500, aufgestellt am 26.07.2016
12. Höhenplan, Anlage 8, Blatt Nr. 1 Achse 936, M: 1:1.000/100, aufgestellt am 26.07.2016
13. Höhenplan, Anlage 8, Blatt Nr. 2 Achse 936, M: 1:1.000/100, aufgestellt am 26.07.2016
14. Höhenplan, Anlage 8, Blatt Nr. 3 Achse 901, M: 1:500/50, aufgestellt am 26.07.2016
15. Höhenplan, Anlage 8, Blatt Nr. 4 Achse 200/205, M: 1:500/50, aufgestellt am 26.07.2016
16. Höhenplan, Anlage 8, Blatt Nr. 5 Achse 34, M: 1:500/50, aufgestellt am 26.07.2016
17. Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen, Erläuterungsbericht, Anlage 11.1, bestehend aus 9 Blättern, aufgestellt am 26.07.2016

18. Emissionsberechnung und Immissionsorte, Anlage 11.2, bestehend aus 5 Blättern, aufgestellt am 26.07.2016
19. Luftschadstoffuntersuchung, Anlage 11.3, bestehend aus 18 Blättern, aufgestellt am 26.07.2016
20. Deckblatt zum Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 A, Blatt Nr. 1, M: 1:1.000, aufgestellt am 23.06.2020
21. Deckblatt zum Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 A, Blatt Nr. 2, M: 1:1.000, aufgestellt am 23.06.2020
22. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1, Blatt Nr. 1, M: 1:1.000, aufgestellt am 26.07.2016
23. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1, Blatt Nr. 2, M: 1:1.000, aufgestellt am 26.07.2016
24. Deckblatt zum Regelungsverzeichnis, Anlage 15.1 A, bestehend aus 2 Blättern, aufgestellt am 23.06.2020
25. Regelungsverzeichnis, Anlage 15.1, bestehend aus 26 Blättern, aufgestellt am 26.07.2016

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

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtskarte, Anlage 3, M: 1:5.000, aufgestellt am 29.07.2016
2. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 12.1, Blatt Nr. BK 1, M: 1:1.000, aufgestellt am 26.07.2016
3. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 12.1, Blatt Nr. BK 2, M: 1:1.000, aufgestellt am 26.07.2016
4. Faunistische Kartierung, Anlage 12.2, bestehend aus 37 Blättern, aufgestellt am 26.07.2016
5. Fachbeitrag Artenschutz mit Anhang 1 (Ergebnis der Relevanzprüfung), Anlage 12.3, bestehend aus 65 Blättern, aufgestellt am 26.07.2016
6. Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen, Anlage 13.1, bestehend aus 25 Blättern, aufgestellt am 26.07.2016
7. Übersichtsplan Entwässerung, Anlage 13.2, M: 1:20.000, aufgestellt am 26.07.2016
8. Detailplan Regenrückhaltebecken, Anlage 13.3, Blatt Nr. 1, M: 1:250, aufgestellt am 26.07.2016
9. Längsschnitt Regenrückhaltebecken, Anlage 13.3, Blatt Nr. 2, M: 1:100, aufgestellt am 26.07.2016
10. Profil 3 Regenrückhaltebecken, Anlage 13.3, Blatt Nr. 3, M: 1:100, aufgestellt am 26.07.2016
11. Katasterplan, Anlage 13.4, Blatt Nr. 1, M: 1:1.000, aufgestellt am 26.07.2016
12. Katasterplan, Anlage 13.4, Blatt Nr. 2, M: 1:1.000, aufgestellt am 26.07.2016
13. Katasterplan, Anlage 13.4, Blatt Nr. 3, M: 1:1.000, aufgestellt am 26.07.2016
14. Katasterplan, Anlage 13.4, Blatt Nr. 4, M: 1:1.000, aufgestellt am 26.07.2016
15. Katasterplan, Anlage 13.4, Blatt Nr. 5, M: 1:1.000, aufgestellt am 26.07.2016

16. Auflistung der Einleitstellen, Anlage 13.4, bestehend aus 5 Blättern, ohne Datum erstellt
17. Deckblatt zum Grunderwerbsverzeichnis –verschlüsselt-, Anlage 14.2, bestehend aus 10 Blättern, aufgestellt am 23.06.2020
18. Grunderwerbsverzeichnis –verschlüsselt-, Anlage 14.2 A, bestehend aus 10 Blättern, aufgestellt am 26.07.2017
19. Querprofile, Anlage 15.2, Blätter Nr. 1-4, M: 1:100, aufgestellt am 26.07.2016
20. Detailplan Kreisverkehrsplatz, Anlage 15.3, M: 1:200, aufgestellt am 26.07.2016
21. Leitungsplan, Anlage 15.4, Blatt Nr. 1, M: 1:1.000, aufgestellt am 26.07.2016
22. Leitungsplan, Anlage 15.4, Blatt Nr. 2, M: 1:1.000, aufgestellt am 26.07.2016

## **X. Deckblattplanung**

Soweit die Planunterlagen in Kapitel A.VIII und A.IX gegenteilige Angaben gegenüber den festgestellten Deckblattplanunterlagen (vgl. Kapitel A.VIII.1; A.VIII.7-8, A.VIII.20-21 und A.VIII.24) bzw. den Deckblattplanunterlagen der Anlagen enthalten (vgl. Kapitel A.IX.17) enthalten, gelten die Darstellungen in den festgestellten Deckblattplanunterlagen bzw. in den Deckblattplanunterlagen der Anlagen in der jeweils aktuellsten Fassung.

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

Im Übrigen sind die vom Bundesminister für Verkehr am 29. August 2003 - S 28/38.34.00/4 BM 02 - herausgegebenen "Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen" maßgebend. Diese Grundsätze wurden in Rheinland-Pfalz mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 1.10.2003, Az.: 8708-10.1-3281/03 auch für den Bereich der Landes- und Kreisstraßen verbindlich eingeführt. Des Weiteren wurden mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz vom 07.10.2003, Az.: 8604-6-810 die „Ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege“, Stand September 2003, herausgegeben von der 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 Nr. VIII.1 bis VIII.2, VIII.11 und IX.2 bis IX.5).

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

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

Die „Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (Nutzungsrichtlinien) - ARS Nr. 3/2014 vom 04.02.2014, VkB. Nr. 5/2014, S. 214 sowie das Schreiben des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur (ISIM) vom 28.03.2014, Az.: 48500-379, sind zu beachten. Das ISIM hat mit vorgenanntem Schreiben die Nutzungsrichtlinien eingeführt und gleichzeitig ihre Anwendung für die Landes- und Kreisstraßen angeordnet, soweit die Vorschriften des LStrG nicht entgegenstehen. 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 das Land Rheinland-Pfalz (Landesstraßenverwaltung) 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 (Land Rheinland-Pfalz – Landesstraßenverwaltung -) 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 **Deutsche Telekom Technik GmbH**, der **Vodafone Kabel Deutschland GmbH**, der **Verbandsgemeindewerke Monsheim** und des **Wasserwerks Zweckverband Seebachgebiet Osthofen** 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.

Darüber hinaus hat der Straßenbaulastträger Nachfolgendes zu berücksichtigen:

#### **zu Deutsche Telekom Technik GmbH:**

Eine Neuverlegung von Telekommunikationslinien ist zurzeit nicht geplant. Die im Planbereich liegenden Telekommunikationslinien der Telekom werden von der Straßenbaumaßnahme berührt und müssen infolgedessen verändert oder verlegt werden. Notwendige Arbeiten beabsichtigt die Telekom im Zuge der Straßenbaumaßnahme koordiniert durchzuführen.

Sofern sich im Plangebiet Telekommunikationslinien befinden, sind diese aus den der Stellungnahme beigefügten Lageplänen zu entnehmen, die in die Ausschreibungsunterlagen für die Bieter aufzunehmen sind. Ebenso ist der Hinweis anzubringen, dass die Telekom selbst nicht an der Ausschreibung teilnimmt, jedoch anstrebt, eigene Verhandlungen mit der meistbietenden Firma zu führen. Der Straßenbaulastträger wird die beauftragte Tiefbaufirma der Telekom bekanntgeben. Zur Vereinfachung der Koordinierung ist die Telekom bestrebt, die vor Ort eingesetzte Baufirma mit der Durchführung der notwendigen eigenen Arbeiten zu beauftragen.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom beim zuständigen PTI 34, Alter Rückinger Weg 55, 63452 Hanau ([planauskunft.suedwest@telekom.de](mailto:planauskunft.suedwest@telekom.de)) informieren und mit einem Vorlauf von mind. 6 Wochen die Bauarbeiten anzeigen.

**zu 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 von Telekommunikationsanlagen erforderlich werden ist ein entsprechender Auftrag mit einem Vorlauf von mindestens drei Monate vor Baubeginn an [Planung\\_NE3\\_Trier@KabelDeutschland.de](mailto:Planung_NE3_Trier@KabelDeutschland.de) zu erteilen, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

**zu Verbandsgemeindewerke Monsheim:**

Im Wirtschaftsweg (Flur 7, Flurnummer 145) liegt ein Mischwasserkanal der Verbandsgemeindewerke Monsheim. Der Mischwasserkanal ist in den Planunterlagen ausgewiesen und im Regelungsverzeichnis aufgelistet. Die Kanalleitung und die Schachtanlagen sind durch den Maßnahmenträger zu sichern und den neuen Gegebenheiten anzupassen. Die Notwendigkeit einer dinglichen Sicherung ist nach Vorlage der Straßenschlussvermessung im Zuge des Grunderwerbs, außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, mit dem Versorgungsträger zu klären.

Bei den im Regelungsverzeichnis (siehe Unterlage 15.1, lfd. Nrn. 307, 308 und 316 in Kapitel A.VIII.25) als Regenwasserkanäle gelisteten Anlagen handelt es sich um Straßenentwässerungskanäle. Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger ist das Land Rheinland-Pfalz als Straßenbaulastträger. Das Regelungsverzeichnis ist diesbezüglich durch entsprechende Blauzeichnungen korrigiert worden. Die vorgenommenen Blauzeichnungen sind Bestandteil der festgestellten Planunterlagen.

**zu Wasserwerk Zweckverband Seebachgebiet:**

Die Wasserversorgungsleitung des Zweckverbandes Seebachgebiet ist im Leitungsplan (Anlage 15.4, Blatt 1) zum Straßenbauvorhaben eingetragen. Der Straßenbaulastträger wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Wasserwerk Zweckverband Seebachgebiet in Verbindung setzen, um die Lage der Leitung nochmals im Detail abzustimmen und alle notwendigen Maßnahmen im Umfeld zu koordinieren. Dabei wird u.a. auch berücksichtigt, dass die Mindestdeckung von 1,10 m nicht unterschritten wird.

## **II. Naturschutz**

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

1. Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist zu beauftragen, welche die Bauarbeiten begleitet und die Umsetzung der naturschutzfachlichen Vorgaben der Planung und Auflagen des Genehmigungsbescheids sowie die artenschutzrechtlichen Vorgaben des § 44 Abs. 1 BNatSchG gewährleistet. Der hierfür verantwortliche Ansprechpartner ist der Zulassungsbehörde und der Oberen Naturschutzbehörde (ONB) vor Baubeginn zu benennen. Treten während der Bauphase Schwierigkeiten bei der Umsetzung ökologisch relevanter Vorgaben auf, ist zeitnah die ONB zu informieren. Der Bericht der ökologischen Baubegleitung (Dokumentation des Bauablaufs unter naturschutzfachlichen und naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten) ist der Genehmigungsbehörde und der ONB vorzulegen.
2. In der Karte zum Feldhamsterpotential Rheinhessen-Nordpfalz ist der Baubereich als Fläche mit Feldhamstervorkommen klassifiziert und mit geringem Potential eingestuft. Laut Planunterlagen gibt es kein Vorkommen im Untersuchungsbereich. Unabhängig davon ist eine Baufeldfreigabe durch die ökologische Baubegleitung hinsichtlich des Feldhamstervorkommens, nach aktueller Untersuchung des Trassenbereiches durch eine dafür qualifizierte Person, erforderlich.
3. Die Querung der Bahntrasse bedingt einen Lebensraumverlust und eine Zerschneidung des Mauereidechsen-Habitats. Die artspezifische Vermeidungsmaßnahmen ist von einer dafür fachlich qualifizierten Person zu bearbeiten/planen und in der Umsetzung zu beaufsichtigen.
4. Materiallagerplätze, Mutterbodenmieten und sonstige Baustelleneinrichtungen sind außerhalb ökologisch bedeutsamer Flächen, d.h. auf bereits versiegelten oder auf ackerbaulich genutzten Flächen, anzulegen und vor Baubeginn in Absprache mit der Umweltbaubegleitung in der Örtlichkeit auszuweisen.
5. Die DIN 18920 "Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen" und die RAS-LP 4 sind während des Baubetriebes umfassend einzuhalten.
6. Auf allen durch die Baumaßnahme in Anspruch genommenen Flächen mit Bodenschäden (Scher- bzw. Verdichtungsschäden) sind unmittelbar im Anschluss an die Bauarbeiten durch geeignete Bodenbearbeitungsmaßnahmen günstige Bodenverhältnisse als Voraussetzung für die weitere Vegetationsentwicklung herzustellen.
7. Die Rodungsmaßnahmen sind gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG außerhalb des Zeitraumes vom 01.03. bis 30.09. durchzuführen. Die ökologische Baubegleitung hat während der Rodung die Einhaltung der Vorgaben des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu gewährleisten.
8. Die „Einsaat einer krautreichen Wiesenmischung“ entspricht nicht dem Standard des LBM (siehe „Leitfaden zur Verwendung gebietseigener Pflanzen bei Straßenbaumaßnahmen in Rheinland-Pfalz“ 2011) und v.a. auch nicht der Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen in der „freien Landschaft“. Um eine Florenverfälschung und somit einen Konflikt mit § 40 BNatSchG zu vermeiden, ist für die Anlage des Straßenbegleitgrüns

Regio-Saatgut zu verwenden, für die größerflächigen Kompensationsflächen ist standortgerechtes und gebietseigenes Spendermaterial aus dem näheren Naturraum (Saatgutübertragung mittels Heudrusch-/Heumulchverfahren) zu verwenden (siehe „Leitfaden zur Verwendung gebietseigener Pflanzen bei Straßenbaumaßnahmen in Rheinland-Pfalz“ 2011). Die anspruchsvolle Grünlandentwicklung ist durch eine für das Verfahren qualifizierte Person/Firma umzusetzen. Die großflächigen Grünlandflächen sollen auf lange Sicht nicht gemulcht, sondern gemäht werden, mit Abtransport des Mahdguts.

9. Gemäß den fachlichen Vorgaben des LBM Rheinland-Pfalz (Fachgruppe Planung/Bau) sind für Gehölzpflanzungen ausschließlich standortgerechte und gebietsheimische Arten zu verwenden.

Die Esche (*Fraxinus excelsior*) als auch die Traubenkirsche (*Prunus padus*) ist von den standörtlichen Voraussetzungen des Naturraumes keine geeignete Baumart, außer im direkten Auenbereich. Die Liste der Laubbaum-Hochstämme kann mit der Trauben-Eiche (*Quercus petraea*) und, als typischer Kulturbaum, Walnuss (*Juglans regia*) ergänzt werden. Die Art *Carpinus betulus* „Fastigiata“ entspricht nicht den Anforderungen an eine gebietsheimische Art.

10. Die Renaturierungsmaßnahme des Wasserzweckverbands Eisbach (VG Grünstadt-Land) wurde durch die Aktion Blau Plus gefördert. Hinsichtlich der Ersatzmaßnahme E 6.2 darf es nicht zu einer Doppelförderung kommen. Hier ist der ONB der Nachweis zu erbringen, wie die Ersatzmaßnahme mit der bereits umgesetzten Renaturierungsmaßnahme bei Obrigheim bilanziert werden soll.
11. Aufgrund von Einwendungen im Anhörungsverfahren erfolgten in Abstimmung mit der ONB Änderungen hinsichtlich der Flächengröße, Formulierung bzw. Lage für die landschaftspflegerischen Maßnahmen A 2.1, A 3, A 5.6, A 5.7, A 7, A 8 und E 1.3. Näheres ergibt sich aus den diesbezüglichen Deckblättern A.VIII.1, A.VIII.7-8 und A.VIII.20-21.

### **III. Wasser**

Der Straßenbaulastträger hat im Zuge der Bauausführung in wasserwirtschaftlicher Hinsicht folgende Nebenbestimmungen und Hinweise zu beachten:

1. Bei Regenwetter dürfen höchstens 70 l/s Niederschlagswasser im Bemessungsfall in den Eisbach eingeleitet werden. Die technische Umsetzung dieser Vorgabe könnte durch eine Trennung des Wasserzuflusses erreicht werden, indem ein Teil in das Regenrückhaltebecken und ein anderer Teil breitflächig ins Gelände geleitet wird. Ist diese Trennung technisch nicht möglich, könnte eine wasserstandunabhängige Drossel in das Becken eingebaut werden. Die vorgenannten Maßnahmen sind im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der oberen Wasserbehörde (OWB) zu prüfen und umzusetzen. Ggf. sind andere geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

2. Es ist dafür zu sorgen, dass keine Gewässergefährdung eintritt. Die Einleitung von potenziell verunreinigtem Niederschlagswasser ist zu unterbinden (z. B. Ölunfall, Löschwasser im Brandfall, etc.). Es darf nur unverschmutztes Niederschlagswasser eingeleitet werden.
3. Es dürfen keine nachteiligen Auswirkungen durch die Niederschlagswassereinleitung auf die umliegenden Grundstücke erfolgen.
4. Die Anlagen sind in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten; sie sind daraufhin zu überwachen.
5. Maßnahmen zur Wartung der Anlagen sind so rechtzeitig durchzuführen, dass ein Ausfall nicht zu befürchten ist.
6. Jede wesentliche Abweichung vom bestimmungsgemäßen Betrieb (z.B. Löschwasser, Ölunfall, etc.) ist der OWB anzuzeigen. Dabei sind Art, Umfang, Dauer und Ort des Ereignisses so genau wie möglich anzugeben. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
7. Spätestens zwei Wochen nach Ende der Störung ist der OWB ein schriftlicher Bericht vorzulegen, der mindestens folgende Angaben umfassen muss:
  - a. Darstellung des Ereignisses mit Angabe der ermittelten Ursachen
  - b. Auswirkungen auf Abwasseranlagen
  - c. Getroffene Sofortmaßnahmen
  - d. Vorgesehene Maßnahmen zur Beseitigung der Folgen und zur Vermeidung gleicher oder ähnlicher Vorfälle mit Zeitangaben für die Realisierung.
8. Eine vorübergehende Außerbetriebnahme der Anlagen oder von Anlagenteilen sowie die vorübergehende wesentliche Änderung der Betriebsweise ist vorab der OWB anzuzeigen. Eine nachträgliche Verständigung ist nur in Nottfällen zulässig.
9. Das anfallende Niederschlagswasser des Kreisverkehrsplatzes L395 / L455 wird über einen bestehenden Kanal in den Eisbach (Einleitstelle 1) eingeleitet. Sollte sich durch den Umbau am Kreisverkehrsplatz die in der bestehenden Einleiterlaubnis festgeschriebene Einleitwassermenge von 63 l/s Niederschlagswasser erhöhen, ist eine Änderung der wasserrechtlichen Einleiterlaubnis erforderlich und diese ist rechtzeitig bei der entsprechenden Wasserbehörde zu beantragen.
10. Aufgrund des hochanstehenden Grundwassers ist das Regenrückhaltebecken im Bereich der Beckensohle abweichend zur Planung nicht mit Magerrasen einzugrünen, sondern mittels einer Folie oder einem undurchlässigen bindigen Boden abzudichten. Das Grundwasser ist zu schützen, daher wird eine direkte Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers von den Verkehrsflächen mit dem Grundwasser nicht erlaubt.
11. Zur Drosselung des anfallenden Niederschlagswassers aus dem Regenrückhaltebecken in den Eisbach ist eine Wirbeldrossel vorgesehen. Es ist sicherzustellen, dass die Drossel entsprechend der geplanten Einleitmenge eingestellt ist.

12. Die Einleitung in den Eisbach soll in Abweichung zur ursprünglichen Planung aus hydraulischen und betrieblichen Gründen nicht senkrecht zur Fließrichtung erfolgen. Die Einleitung in Orientierung an die Fließrichtung des Eisbaches wird im Rahmen der Ausführungsplanung entsprechend angepasst.
13. Aufgrund des hochanstehenden Grundwasserstandes kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Schachtbauwerk im oberflächennah anstehenden Grundwasser liegt. Die Auftriebssicherheit ist gegenüber der OWB nachzuweisen.
14. Der Beginn der Baumaßnahme ist unbeschadet der nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Baubeginnsanzeige vor Aufnahme der Arbeiten der OWB anzuzeigen.
15. Die Beendigung der Baumaßnahme ist der OWB anzuzeigen und es ist gleichzeitig der schriftliche und fotografische Nachweis vorzulegen, dass die Ausführung der Maßnahme entsprechend den genehmigten Unterlagen erfolgte. Änderungen sind zu begründen und ggf. durch Bestandspläne zu belegen.
16. Für Bau und Betrieb der Abwasseranlagen sind die Vorgaben der Unfallkasse Rheinland-Pfalz zum Arbeitsschutz und der Unfallverhütung einzuholen und zu beachten.
17. Falls im Gewässer nachteilige Auswirkungen auftreten sollten, bleibt die Festsetzung höherer Güteanforderungen ausdrücklich vorbehalten.

Im Zusammenhang mit der Errichtung eines Brückenbauwerkes über den Eisbach bei ca. Bau-km 0+348 hat der Straßenbaulastträger aus wasserwirtschaftlicher Sicht noch folgende Auflagen der Unteren Wasserbehörde (UWB) bei der Kreisverwaltung Alzey-Worms zu beachten:

1. Vor Baubeginn sind die Bauzeichnungen zum geplanten Brückenbauwerk der UWB zur Abstimmung vorzulegen.
2. Für die im Entwurf vorgesehene bauliche Anlage ist der statische Nachweis bezüglich der inneren und äußeren Tragfähigkeit sämtlicher Konstruktionsteile sowie der Gesamtstandsicherheit zu führen.
3. Alle baulichen Anlagen sind entsprechend den anerkannten Regeln der Technik zu errichten. Beim Bau der Anlagen sind die einschlägigen Deutschen Industrienormen (DIN) und sonstigen technischen Vorschriften zu beachten.
4. Baustoffe, Bauteile und Bauarten sind so zu wählen, dass sie sicher den inneren und äußeren physikalischen und chemischen Angriffen des Wassers, des Bodens und der Luft sowie den sonstigen zu erwartenden statischen Beanspruchungen standhalten. Die hierfür geltenden Vorschriften der Landesbauordnung (LBauO) sind sinngemäß zu beachten.
5. Das Bachprofil (Querschnitt) darf durch den Neubau der Brücke / Überfahrt nicht eingeschränkt werden.
6. Die Bauausführung hat zügig und mit großer Sorgfalt zu erfolgen. Es sind Vorkehrungen zu treffen, die während der Bauzeit gesicherte Abflussverhältnisse (insbesondere bei

Starkregenereignissen) regeln. Die Entwässerung angrenzender Flächen ist zu gewährleisten. Die Bauausführung ist darauf abzustimmen.

7. Während der Bauphase ist dafür Sorge zu tragen, dass am Gewässer sorgsam gearbeitet wird und eine Verschmutzung bzw. Verunreinigung des Eisbaches nicht zu befürchten ist. Für die Bauausführung sind daher Maschinen einzusetzen, von denen keine Gefahr für das Gewässer, den Boden und das Grundwasser ausgeht.
8. Sollte im Zuge der Baumaßnahme eine Wasserhaltung erforderlich werden, ist diese vor Baubeginn mit der UWB abzustimmen. Darüber hinaus ist gegebenenfalls vorab eine gesonderte Erlaubnis für die bauzeitliche Entnahme und Ableitung des Grundwassers zu beantragen.
9. Die Betankung von Baustellenfahrzeugen darf nur auf dafür zugelassenen Betankungsflächen erfolgen. Wartungsarbeiten an den Maschinen sind nicht in unmittelbarer Nähe des Gewässers vorzunehmen.
10. Sollten Änderungen der genehmigten Pläne oder weitere wasserwirtschaftliche Maßnahmen erforderlich werden, so sind diese vorher mit der UWB abzustimmen.
11. Schadensfälle oder sonstige Vorkommnisse die erwarten lassen, dass wassergefährdende Flüssigkeiten in den Untergrund bzw. in das Grundwasser gelangen, sind unverzüglich der zuständigen UWB, der nächsten Ordnungsbehörde oder der Polizei zu melden.
12. Die behördliche Überwachung im Rahmen der Gewässeraufsicht und Bauüberwachung ist jederzeit gemäß §§ 100 und 101 WHG sowie § 100 LWG zu ermöglichen und zu unterstützen.
13. Baubeginn und Beendigung der Baumaßnahme sind der UWB mit einer Vorlaufzeit von wenigstens 14 Tagen anzuzeigen.

#### **IV. Abfall/Bodenschutz**

Im Zuge der Bauausführung hat der Straßenbaulastträger auch noch folgende Hinweise im Hinblick auf die Abfallwirtschaft zu beachten:

1. Im Falle einer Verwertung von im Zuge der Maßnahme anfallenden Bodenaushubs ist § 12 BBodSchV zu beachten.
2. Für die Verwertung der Aushubmassen zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht sind die beschriebenen Anforderungen im gleichlautenden ALEX Informationsblatt 24 des Landesamtes für Umwelt, veröffentlicht auf der Homepage des MUEEF, für die jeweiligen Fallkonstellationen zu beachten.
3. Für den Bereich unterhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht ist das ALEX Informationsblatt 25 (gleiche Fundstelle) maßgebend. Die in den Informationsblättern beschriebenen Anforderungen sind verbindlich zu beachten.

4. Unter der Annahme, dass das zu verwertende Bodenmaterial, soweit es im Zuge der Maßnahme nur umgelagert wird und aus natürlich anstehenden Schichten stammt, keine anthropogenen Belastungen aufweist, kann gemäß Punkt 1.2.10 der Informationsblätter auf eine analytische Untersuchung verzichtet werden.
5. In Bereichen, auf denen Bodenmassen in größeren Mächtigkeiten (>50 cm) aufgebracht werden, ist der durchwurzelte oberste Bodenbereich vor dem Auffüllen abzuschieben und anschließend wieder als durchwurzelbare oberste Schicht aufzubringen.
6. Sollten sich im Zuge der Erdarbeiten Hinweise auf Verunreinigungen im Untergrund ergeben, so ist das weitere Vorgehen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Mainz abzustimmen.
7. Für die unter Umständen geplante Verwertung von überschüssigen Bodenmassen im Bereich landwirtschaftlicher Flächen ist hierfür die ggf. erforderliche Genehmigung bei der zuständigen Behörde vorher einzuholen. Hierbei sind fachlich die vorgenannten Informationsblätter zu beachten.
8. Sofern geplant ist die Bodenmassen in externen Maßnahmen (Flurbereinigung, Grubenverfüllungen etc.) zu verwerten, sind die Randbedingungen der dort geltenden Genehmigungen zu beachten.
9. Die Verwertung der Bodenmassen ist zu dokumentieren.
10. Nach § 5 Abs. 1 Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) vom 25.7.2005 (Gesetz und Verordnungsblatt Rheinland-Pfalz (GVBl.) v. 02.08.2005, S. 302) sind der Grundstückseigentümer und der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über das Grundstück (Mieter, Pächter) verpflichtet, ihnen bekannte Anhaltspunkte für das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast unverzüglich der zuständigen Behörde (Regionalstelle der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd) mitzuteilen.

## **V. 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. Die Vorgehensweise und Terminierung der Bauarbeiten ist den zuständigen Denkmalschutzbehörden mind. 4 Wochen im Voraus anzuzeigen.

Sollten archäologische Objekte angetroffen werden, ist der Direktion Landesarchäologie ein angemessener Zeitraum einzuräumen, damit die GDKE Rettungsgrabungen, in Absprache mit den ausführenden Firmen, planmäßig den Anforderungen der heutigen archäologischen Forschung entsprechend durchführen können. Im Einzelfall ist mit Bauverzögerungen zu rechnen.

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

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

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

1. 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.
2. 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.
3. Den Hinweis der **Zentralstelle der Forstverwaltung** aufgreifend, wird der Straßenbaulastträger den Rat der Forstverwaltung, wegen der relativ geringen Überlebenschancen aufgrund des Eschentriebsterbens keine Esche anzubauen, beim Aufstellen des Bepflanzungsplans berücksichtigen.
4. Soweit von Grundstücksbetroffenen gefordert wird, für die dauerhafte Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen, Ersatz- bzw. Tauschflächen bereitzustellen, wird sich die Straßenbaudienststelle im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen im Rahmen ihrer Möglichkeiten um die Bereitstellung von entsprechenden Flächen bemühen. Soweit möglich, sind entsprechende Ersatzlandangebote im Rahmen des Entschädigungsverfahrens zu unterbreiten. Andernfalls erfolgt die entschädigungsrechtliche Kompensation im Wege der Geldentschädigung.
5. Soweit von betroffenen Eigentümern entsprechend beantragt wird der Straßenbaulastträger zur Abmilderung staatlicher Eingriffe in privates Eigentum verpflichtet, auf entsprechenden Antrag der Eigentümer an Stelle des in den Grunderwerbsunterlagen vorgesehenen Teilflächenerwerbs dann einen vollständigen Erwerb vorzunehmen, wenn sich dies aus Sicht der Betroffenen als geringerer Eingriff darstellt. Ergänzend wird auf die Auflagenregelung in Kapitel B Nr. 11, 2. Absatz dieses Beschlusses hingewiesen.
6. Die in der offengelegten Planung als Wendestreifen von Bau-km ca. 0+430 bis Bau-km ca. 0+770 deklarierten Flächen werden zu einem unbefestigten Wirtschaftsweg ausgebaut. Auf die diesbezüglichen Deckblätter in Kapitel A.VIII, insbesondere auf das Regelungsverzeichnis in Kapitel A.VIII.24, wird hingewiesen. Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger des Weges wird die Gemeinde Offstein.

7. Soweit durch die Straßenbaumaßnahme die Nutzbarkeit diverser genehmigter Tiefbrunnen, Hydranten und unterirdischer Leitungen zur Feldberegnung nicht mehr sichergestellt werden kann, wird der Straßenbaulastträger bei entsprechendem Einvernehmen mit den Eigentümern der betroffenen Flächen und der Ortsgemeinde Offstein zur Verlegung der notwendigen Beregnungsanlagen als Folgemaßnahme verpflichtet.
8. Sofern bei der Baudurchführung unerwartete Boden-Kontaminationen bekannt werden bzw. auftreten, ist der **Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz** als zuständige Behörde nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz bzw. Landesbodenschutzgesetz zu beteiligen.

## **D Beteiligte**

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

- 1. Verbandsgemeindeverwaltung Monsheim, Alzeyer Straße 15, 67590 Monsheim**
  - Schreiben vom 09.12.2016; Az. –ohne-
  - Email vom 28.03.2019; Ralph Bothe
- 2. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Fontainengraben 200, 53123 Bonn**
  - Schreiben vom 25.11.2016; Az. Infra I 3-45-60-00/IV-363-16-STR
- 3. Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Speyer, Kleine Pfaffengasse 10, 67346 Speyer**
  - Schreiben vom 17.10.2016; Az. E2016/1375 dh
- 4. Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Mainz, Große Langgasse 29, 55116 Mainz**
  - Schreiben vom 11.01.2017; Az. –ohne-
- 5. Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Friedrich-Ebert-Straße 14, 67433 Neustadt an der Weinstraße**
  - Schreiben vom 06.12.2016; Az. 14-435-13:41
  - Schreiben vom 30.12.2016; Az. 42/553-013
- 6. Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Kleine Langgasse 3, 55116 Mainz**
  - Schreiben vom 22.12.2016; Az. Wo L455,02-052Pi:33
- 7. Kreisverwaltung Alzey-Worms, Bauen und Wohnen, Ernst-Ludwig-Straße 36, 55232 Alzey**
  - Schreiben vom 24.11.2016; Az. 6/51113-20
  - Email vom 18.03.2019; Gernot Becker
- 8. Landesamt für Geologie und Bergbau, Emy-Roeder-Straße 5, 55129 Mainz**
  - Schreiben vom 23.11.2016; Az. 3240-1289-16/V1
- 9. Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Alzey, Haus der Landwirtschaft, Otto-Lilienthal-Straße 4, 55232 Alzey**
  - Schreiben vom 01.12.2016; Az. Mü/He 14-06.13
- 10. Zentralstelle der Forstverwaltung, Le Quartier Hornbach 9, 67433 Neustadt**
  - Schreiben vom 22.11.2016; Az. 3.1-6313
- 11. Bauernverein Offstein, Hans Dickerscheid, Rosengartenmühle, 67591 Offstein**
  - Schreiben vom 05.12.2016; Az. –ohne-
- 12. Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, Bahnhofstraße 1, -Hauptbahnhof-, 67655 Kaiserslautern**
  - Schreiben vom 15.11.2016; Az. –ohne-
- 13. Deutsche Bahn AG, DM Immobilien Region Mitte, Cramberger Str. 10, 60327**

### **Frankfurt**

- Schreiben vom 05.12.2016; Az. TÖB-FFM-16-12363/Fi
- 14. Deutsche Telekom Technik GmbH, Wallstraße 88, 55122 Mainz**
- Schreiben vom 25.10.2016; Az. –ohne–
- 15. Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Zurmaiener Str. 175, 54292 Trier**
- Email vom 21.11.2016; Az. Netzplanung, Stellungnahme Nr. S00369914
- 16. Verbandsgemeindewerke Monsheim, Alzeyer Straße 15, 67590 Monsheim**
- Schreiben vom 10.11.2016; Az. 4/702-22/ba/we.
- 17. Wasserwerk Zweckverband Seebachgebiet, Rheinstr. 71, 67574 Osthofen**
- Schreiben vom 12.10.2016; Az. cg-al

## **II. Anerkannte Vereinigungen**

- 1. NABU Worms, Blumenstr. 7, 67574 Osthofen d.d. Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Rheinland-Pfalz, Frauenlobstr. 15-19, 55118 Mainz**
- Schreiben vom 28.11.2016; Az. 11755/2016

## **III. Privatpersonen**

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

## **E Begründung**

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

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

### **II. Zuständigkeit**

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

### **III. Verfahren**

#### **• Antragstellung**

Die Planunterlagen für den Neubau der Landesstraße Nr. 455 (L 455) – Westumgehung Offstein sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Worms, Schönauerstr. 5, 67547 Worms vom 30. August 2016, 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.V und Kapitel E.VII.4 verwiesen.

- **Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die in Kapitel A, Nrn. VIII und IX genannten Unterlagen, mit Ausnahme der Deckblattunterlagen A.VIII.1, A.VIII.7 bis 8, A.VIII.20 bis 21, A.VIII.24 und A.IX.17, haben in der Zeit vom 24.10.2016 bis 23.11.2016 bei der Verbandsgemeindeverwaltung Monsheim 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 07.12.2016 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 durch das Vorhaben in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Behörden sowie die sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 07.10.2016 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

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

Aufgrund von Forderungen aus dem Offenlegungsverfahren wurde die Planung im laufenden Verfahren an einigen Stellen geändert bzw. ergänzt. Die entsprechend erstellte Änderungsplanung wurde der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Worms vom 27.11.2018 vorgelegt. Als wesentliche Änderungen bzw. Ergänzungen der Planung sollten die privaten Flächeninanspruchnahmen für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen möglichst minimiert werden bzw. die beanstandeten Grundstücksinanspruchnahmen soweit wie möglich entfallen. Mit Schreiben vom 11.03.2019 wurden die durch die Änderungsplanung erstmals oder stärker als bisher Betroffenen gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG über die erfolgten Planänderungen bzw. Planergänzungen informiert und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme. Aufgrund der daraufhin geäußerten fehlenden Akzeptanz der geplanten Änderungs- bzw. Ergänzungsmaßnahmen wurden diese im weiteren Anhörungsverfahren wieder verworfen und sind nicht Gegenstand einer verfahrensrelevanten Deckblattplanung geworden.

- **Erörterungstermin**

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen waren am 23.05.2019 im Ratssaal der Verbandsgemeindeverwaltung Monsheim Gegenstand einer Erörterung, zu der nach vorheriger fristgerechter schriftlicher Benachrichtigung und rechtzeitiger ortsüblicher Bekanntmachung die Einsprecher sowie die beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange eingeladen worden sind. Das Ergebnis der Erörterung ergibt sich aus der Niederschrift der Anhörungsbehörde vom 29.05.2019; diese ist Bestandteil der Verfahrensakte.

Im Anschluss an den Erörterungstermin haben sich in Bezug auf die offen gelegte Planung Änderungserfordernisse aufgrund von weiterhin bestehenden Einwendungen betroffener

Landwirte im Anhörungsverfahren ergeben. Deshalb wurde die Planung im Nachgang zum Erörterungstermin an einigen Stellen geändert bzw. ergänzt. Die entsprechend erstellten Deckblattunterlagen wurden der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Worms vom 23.06.2020 vorgelegt; sie sind in den Kapiteln A.VIII und A.IX aufgelistet und als Deckblatt bezeichnet. Die wesentlichen Änderungen bzw. Ergänzungen der Planung betreffen das naturschutzfachliche Kompensationsflächenkonzept und die Umwandlung eines Wendestreifens in einen gemeindlichen Wirtschaftsweg von Bau-km ca. 0+430 – Bau-km ca. 0+770 (vgl. Deckblatt zum Regelungsverzeichnis, lfd. Nr. 10, Kapitel A.VIII.25).

Mit Schreiben vom 20.07.2020 (Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd – Obere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 11.08.2020) wurden die durch diese Deckblattänderungen in ihrem Aufgabenbereich erstmals oder stärker als bisher betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie Private gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG über die erfolgten Planänderungen bzw. Planergänzungen informiert und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme.

- **Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens**

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

#### **IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung**

Die Planfeststellungsbehörde stellt mit diesem Beschluss die umfassende formell-rechtliche und materiell-rechtliche Zulässigkeit der Straßenplanung für den Neubau der Landesstraße Nr. 455 (L 455) – Westumgehung Offstein fest.

Hierzu wird im Folgenden näher ausgeführt:

##### **1. Vorgeschichte der Planung**

Mit der Planung einer Ortsumgehung zur Entlastung der Ortsdurchfahrt im Zuge der L 455 wurde bereits in den 70er Jahren begonnen. Die Planung zur Westumgehung von Offstein sah damals eine Linienführung vor, die südlich der L 395 eine kurze Wiedereinführung in die vorhandene L 455 in Höhe Bahnübergang in der Bahnhofstraße berücksichtigte.

Wegen zahlreicher Einwendungen, die sich ausschließlich gegen den Planungsabschnitt südlich der L 395 richteten, wurde die Planungsmaßnahme getrennt und zunächst nur der unstrittige Bauabschnitt nördlich der L 395 planfestgestellt. Dieser Abschnitt wurde im Jahre 1979 ausgebaut und vor Beginn der Zuckerrübenkampagne dem Verkehr übergeben.

In den 80er Jahren wurden dann mit geänderter Zielsetzung weitere Linien für den Abschnitt Süd-West untersucht.

Die Trasse für die mit diesem Beschluss planfestgestellten Maßnahme wurde im Wesentlichen in Abstimmung mit der Verbandsgemeinde Monsheim und der Ortsgemeinde Offstein erstellt. Von der Gemeindeverwaltung wurde eine Bürgerbefragung durchgeführt, bei der sich die Befragten mehrheitlich für den Neubau einer südwestlichen Umgehungsteilstrecke ausgesprochen hatten.

Auf Grundlage dieser Abstimmung wurden im Dezember 1986 die Planfeststellungsunterlagen erstellt und ein Planfeststellungsverfahren Anfang 1987 mit der Offenlage der Unterlagen eingeleitet. Bestandteil der damaligen Planung war die höhengleiche Kreuzung der Bahnstrecke Grünstadt/Offstein. Mit Erlass vom 25.04.1984 hat der Bundesminister für Verkehr seine Zustimmung zur Errichtung des neuen Bahnüberganges erteilt. Aufgrund sich abzeichnender unüberwindbarer Probleme beim Grunderwerb für die beantragte Trasse wurde das Verfahren allerdings im Jahr 1994 ausgesetzt. Gleichzeitig mit der Bekanntgabe der Offenlage der Planunterlagen der mit diesem Beschluss festgestellten Planung wurde bekannt gemacht, dass das vor genannte Planfeststellungsverfahren für den Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein, Abschnitt Südwest, gemäß § 1 LVwVfG i.V.m. § 69 Abs. 3 VwVfG mit den entsprechenden Rechtswirkungen eingestellt ist.

Zwischenzeitlich ist die Bahnstrecke Neuoffstein-Offstein durch die DB AG gem. § 11 AEG mit Datum vom 23.11.1998 stillgelegt worden. Die Flächen der ehemaligen Bahnstrecke werden von der DB Immobilien zum Kauf angeboten. Die für das Straßenbauvorhaben zu erwerben den Flächen wurden vorab heraus gemessen.

Im Jahr 2008 wurde die Planung wiederaufgenommen. Die mit diesem Beschluss festgestellte Antragslösung wurde durch Anpassung an die neuen Gegebenheiten modifiziert. Hierzu gehört die veränderte Knotenpunktform an der L 395 als Kreisverkehrsplatz, eine niedrigere, nicht mehr durch den Bahndamm beeinträchtigte Höhenlage und der Wegfall der Wirtschaftswegeunterführung Lindesheimer Straße.

In Absprache mit der DB Immobilien und dem Eisenbahn-Bundesamt wurde zwischenzeitlich ein Entwidmungsverfahren durchgeführt. Mit Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 30.10.2019; Az. 551pf/137-2018#012 wurden die von dem Straßenneubauvorhaben L 455 – Westumgehung Offstein betroffenen Flurstücke 146/3 und 146/1 aus Flur 8 in der Gemeinde Offstein mit Wirkung zum 23.12.2019 gemäß § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Da gegen den Freistellungsbescheid innerhalb der gesetzlichen Fristenregelung keine Widersprüche eingelegt worden sind, hat die v. g. Freistellung Bestandskraft.

## **2. Planungskonzeption**

Mit dem Straßenneubauvorhaben L 455 – Westumgehung Offstein sollen die Verkehrsverhältnisse verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Zur Zielerreichung umfasst die Straßenplanung neben dem Neubau der Landesstraße Nr. 455 (L 455) als Westumgehung der Gemeinde Offstein von Bau-km ca. 0+035 bis Bau-km ca. 1+190 auch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 395/L 455, die Herstellung eines Rad-

und Gehweges nördlich entlang der L 395 und des geplanten Kreisverkehrsplatzes sowie östlich der L 455 neu, die Herstellung von Wirtschaftswegen und Wirtschaftswegeanbindungen an die L 455, die Herstellung eines Überführungsbauwerkes zur Unterführung des Eisbaches bei ca. Bau-Km 0+348, die Herstellung von erforderlichen Entwässerungseinrichtungen und Durchführung von wasserwirtschaftlichen Maßnahmen, sowie die Durchführung von kompensatorisch notwendigen landschaftspflegerischen Maßnahmen.

### **3. Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastung**

Offstein liegt in der Verbandsgemeinde Monsheim.

Der mit diesem Beschluss planfestgestellte Abschnitt umfasst den Neubau der L 455 - Abschnitt Südwest - der Westumgehung Offstein von Bau-km 0+035 bis Bau-km 1+190. Er stellt die Verlängerung der bereits bestehenden Umgehung Nordwest im Zuge der L 455 dar, die unmittelbar westlich der OD-Grenze von Offstein an die L 395 in Form einer Einmündung angebunden ist. Die L 455 ist von regionaler Verkehrsbedeutung. Sie stellt die zwischenörtliche Nord-Süd-Verbindung des Rheinhessischen Raumes bei Monsheim und des Pfälzer Raumes bei Bad Dürkheim dar. Gleichzeitig hat sie die Funktion einer Querverbindung zwischen den in Ost-West-Richtung verlaufenden klassifizierten Verkehrswegen B 47, L 395, L 453, L 520 und L 522. Die neue Landesstraße soll die vorhandene Ortsdurchfahrt Offstein für die Nord-Süd-Verbindung ersetzen. Die L 395 ist mit dem Um- und Ausbau der bestehenden Einmündung L 395/L 455 direkt betroffen. Sie stellt im nachgeordneten Netz eine wichtige Verbindung zwischen den Oberzentren Kaiserslautern und Worms dar und erfüllt in ihrem Verlauf durch das Eisbachtal über Grünstadt eine hohe regionale Erschließungsfunktion.

Nach dem Ergebnis einer großräumigen „Verkehrsuntersuchung für den Raum Grünstadt – Bockenheim – Monsheim – Worms (B 271/B 47)“ aus dem Jahr 2006, in der auch die Südwestumfahrung Offstein betrachtet wurde, lag die Verkehrsbelastung der L 455 Süd zum Zeitpunkt der Erhebung im Jahr 2005 bei 1.800 Kfz/24h (SV-Anteil = 5 %). Danach war für das Jahr 2025 mit einer Prognoseverkehrsbelastung dieses Streckenabschnittes von ca. 2.400 Kfz/24h (SV-Anteil = 10 %) zu rechnen

### **4. Planungsvarianten / Vorzugsvariante**

Die Planungszielsetzung des Straßenbaulastträgers ist die Entlastung der Gemeinde Offstein von dem erheblichen Durchgangsverkehr, insbesondere dem Schwerlastverkehr und damit die Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Verringerung von Umweltbeeinträchtigungen, insbesondere durch Lärm und Abgase. Es liegt auf der Hand, dass dieses Projektziel nur im Wege einer Umgehungsplanung zu erreichen ist. Mithin scheidet eine Verbesserung der bestehenden L 455 in der Ortsdurchfahrt durch Aufweitung des Querschnittes und Entschärfung der Krümmungen aus, da sich die vor genannte Planungszielsetzung der Entlastung der Gemeinde Offstein damit nicht erreichen lässt. Mithin kommen zur Erreichung des Projektziels nur Umgehungsplanungen in Betracht.

Im Rahmen der Voruntersuchung für die Umgehung Offstein - Abschnitt Süd-West - sind bereits zum Planfeststellungsentwurf 1986 im Wesentlichen zwei voneinander abweichende Planungsvarianten untersucht worden. Neben der vorliegend ausgearbeiteten, in Teilen aktuell modifizierten Linie der Westumgehung Offstein - Abschnitt Süd-West – wurde seinerzeit die Variante „Flakweg“ betrachtet. Die beiden Varianten wurden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens gegeneinander abgewogen. Im Folgenden wird die Trassenführung der Variante „Flakweg“ beschrieben und das Ergebnis der Abwägung dargestellt:

Der ursprünglich von der Landwirtschaft, des Bundes für Umwelt und Naturschutz e.V. und dem CDU-Ortsverband Offstein vorgebrachte Vorschlag zum Ausbau des "Flakweges mit engen Eckausrundungen" entspricht in seiner Führung nicht dem Charakter einer Ortsumgehung, da zwischen dem bestehenden nördlichen und dem hier in Rede stehenden südlichen Abschnitt der Westumfahrung Offstein zwei untergeordnete Anbindungen an die L 395 zu befahren sind. Man sprach deshalb im seinerzeitigen Planfeststellungsverfahren davon, dass sie „nur dem Charakter eines landwirtschaftlichen Weges entspricht und als vergleichbare Planungsvariante für eine Ortsumgehungsstraße nicht geeignet“ ist.

Der Trassenverlauf bzw. die Fahrstrecke der Linienvariante „Flakweg“ (Variante 2) beginnt - wie bei der planfestgestellten Linie (Variante 1) - unmittelbar an der Einmündung L 455/L 395 des Abschnittes Nord-West der Westumgehung Offstein. Die Variante 2 verläuft somit von Norden kommend in westlicher Richtung (Obrigheim) über einen ca. 350 m langen, gegenläufigen Versatz – sogenannter Rechtsversatz - im Zuge der L 395 nach Westen bis zur Einmündung des vorhandenen Flakweges. Hier ist die Strecke untergeordnet von Süden an die L 395 angebunden, um im weiteren Verlauf der Verkehrsführung die Trasse des vorhandenen Flakweges auf einer Länge von 350 m in südlicher Richtung zu nutzen. Unmittelbar südlich neben der L 395 kreuzt die Variante 2 höhengleich ebenfalls die ehemalige Bahnlinie und überquert danach den Eisbach. Der Hauptwirtschaftsweg, der innerhalb der ehemaligen „Rosa-Werke“ verläuft, kann nur als höhengleiche Wegekreuzung mit der Variante 2 vorgesehen werden. Bei Beachtung der Mindesttrassierungselemente und mit dem Ziel die L 455 möglichst früh wieder zu erreichen, verlässt die Variante 2 am südlichen Ende der Rosa-Werke den "Flakweg" und schwenkt in einen Linksbogen nach Osten ab, kreuzt zunächst den „Lindesheimer Weg" und schwenkt daran anschließend in einen Rechtsbogen in südliche Richtung ab. Danach kreuzt sie einen weiteren Wirtschaftsweg, durchquert den sogenannten "Schaugarten" und mündet in Höhe des "Oberen Dirmsteiner Weges" in die vorhandene L 455 ein. Die Länge der Ausbaustrecke ab der sich westlich ergebenden Einmündung L 395/L 455neu beträgt 1.160 m und ist gegenüber der planfestgestellten Linie ca. 160 m länger. Die Länge der Fahrstrecke beträgt unter Berücksichtigung des Überlagerungsabschnittes mit der L 395 insgesamt 1.510 m und ist wegen der größeren Ausbaulänge und der Verkehrsführung durch den Versatz über die L 395 rd. 500 m länger als bei der Planfeststellungslinie. Die Anbindungen an das vorhandene Straßennetz werden verkehrsgerecht gestaltet. Für den Ausbau des Knotenpunktes im Abgang Flakweg werden ebenfalls Flächen der ehemaligen Bahnstrecke erforderlich. Verkehrs- und -sicherheitstechnisch ist der Knotenpunkt mit einem Sichtweitendefizit durch die westlich unmittelbar angrenzende Lagerhalle der Südzucker AG als ungünstig einzustufen.

Da besonders für den auf der L 455 neu von Süden her kommenden, in die L 395 einbiegenden Verkehr durch die Lagerhalle keine ausreichenden Sichtverhältnisse auf den aus Richtung Westen kommenden Verkehr gewährleistet werden können, wäre ungeachtet der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung im Zuge der L 455neu die Signalisierung des Knotenpunktes erforderlich. Um die Verkehrsabläufe sicher und zügig zu gestalten, sind auf der L 395 und auf der L 455 Linksab- bzw. –einbiegespuren notwendig. Das bestehende überschüttete Bauwerk des Flakweges über den Eisbach wird den sich durch eine künftige Landesstraßenüberführung ergebenden Verkehrsbelastungen nicht genügen. Durch den Ausbau der Trasse wäre ein Ersatzneubau erforderlich. Um die jenseits des Eisbaches liegenden Flächen während der Bauzeit erreichen zu können, wäre die Herstellung einer Behelfsbrücke über den Bach mit zusätzlichen temporären Zufahrtsmöglichkeiten erforderlich und weitere Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Privateigentum unvermeidbar.

Die mit diesem Beschluss festgestellte Vorzugsvariante 1 war aufgrund der straßenbau- und verkehrstechnischen Vorgaben als günstigere und wirtschaftliche Lösung anzusehen. Durch die direkte Führung bietet diese Trasse die größte Akzeptanz durch den Kraftfahrzeugverkehr und lässt dadurch eine höchst mögliche Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt erwarten. Bei der Variante 2 wäre dagegen die Verkehrsführung durch den Versatz über die L 395 mit größeren Umwegungen verbunden und weniger attraktiv. Der dadurch verzögerte Verkehrsablauf würde noch zusätzlich durch die Überlagerung mit dem Verkehr auf der L 395 nachteilig beeinflusst.

Im Ergebnis der vorgenannten Abwägungen ist der Süd-West-Abschnitt der Ortsumgehung Offstein als Vorzugsvariante (Variante 1) mit diesem Beschluss planfestgestellt worden.

## **5. Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse**

Die L 455 verläuft innerhalb des vorliegenden Planungsabschnittes - von der Einmündung L 395/L 455 - über einen Versatz von ca. 700 m im Zuge der L 395 und die Bahnhofstraße, die als kritischer Streckenabschnitt im Folgenden näher betrachtet werden soll, durch die Ortslage von Offstein.

Die Linienführung ist im Allgemeinen durch enge Krümmungen im Verlauf der Ortsdurchfahrt gekennzeichnet, wobei die unübersichtliche Einmündung der L 455 (Bahnhofstraße) in die L 395 im Ortskern von Offstein sich besonders hinderlich und verkehrsgefährdend auswirkt.

Im weiteren Verlauf weist die L 455, besonders im Verlauf der Bahnhofstraße, einige sehr unübersichtliche und gefährliche Engstellen auf, die verstärkt durch die engkurvige Streckenführung und die sehr dicht stehende Bebauung, ein erhebliches Gefährdungspotenzial bergen. Erkennbare Beschädigungen an den Gebäuden sind Zeugen dieser Defizite.

Die in diesem Bereich vorhandenen Fahrbahnbreiten haben nur Abmessungen zwischen 3,90 m bis 4,30 m, die einen Begegnungsverkehr kaum möglich machen. So genügen die Platzverhältnisse oftmals dem Begegnungsfall PKW/LKW nicht. Der Begegnungsfall LKW/LKW kann im bestehenden Straßenzug kaum abgebildet werden. Häufige Ausweichmanöver mit

erheblichen Beeinträchtigungen, teilweise auch unter Mitbenutzung der ohnehin nicht ausreichenden Gehwege sind die Folge.

Die Anwohner der im Laufe der Zeit am südlichen Ortsrand ausgebildeten Wohngebiete müssen zum Erreichen der Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen der Gemeinde die Bahnhofstraße als einzige Quermöglichkeit des Eisbaches passieren. Die Bahnhofstraße verfügt jedoch infolge des Raummangels teilweise über gar keinen bzw. keinen für eine sichere Passage ausreichend breiten, durchgehenden Gehweg.

Der Fußgängerverkehr (insbesondere für die Schulkinder aus dem südlichen Wohngebiet zur Schule, zum Sportgelände usw.) muss sich deshalb im Wesentlichen auf der Fahrbahn abwickeln. Dies bedeutet für die Fußgänger, besonders im Bereich der Engstellen, eine äußerst hohe Gefährdung.

Diese ungünstigen Verkehrsverhältnisse werden vor allem durch den erhöhten Zulieferverkehr regionaler Anbieter mit LKW im Bereich der Bahnhofstraße und der Einmündung L 395 noch erheblich verstärkt, insbesondere werden zwei ortsansässige Unternehmen im Bereich der Bahnhofstraße regelmäßig durch Speditionen mit größeren Fahrzeugen angefahren. Die Landesstraße wird darüber hinaus auch durch überörtlichen Schwerlastverkehr aus dem Bereich der Vorderpfalz in Richtung Worms und B 47 /A 61 genutzt.

Neben der derzeit nur unter erheblichen und gefährdenden Beeinträchtigungen der Anwohner möglichen Erreichbarkeit in/aus Richtung Norden wird sich in diesem Bereich ein existenzielles Problem ergeben, wenn die bestehende Eisbachbrücke im Zuge der L 455 saniert werden muss. Nach dem Ergebnis der regelmäßigen Brückenprüfungen ist die Brücke sanierungsbedürftig und es sind Arbeiten an dem Bauwerk in absehbarer Zeit erforderlich. Die nur 3,7 m breite Brücke wird unter Vollsperrung saniert/erneuert werden müssen. Während für den fußläufigen Verkehr eine wirtschaftlich vertretbare Behelfsmaßnahme geschaffen werden könnte, ist die Umfahrung mit einer Strecke von mindestens 12 km notwendig. Diese erheblichen Beeinträchtigungen betreffen schwerpunktmäßig den Binnenverkehr von Offstein, aber auch die zuvor beschriebenen Quell- und Zielverkehre. Mit der Schaffung einer weiteren Eisbachquerung kann ein reibungsloser Ablauf gewährleistet werden.

Aufgrund der vorhandenen straßenbaulichen und verkehrlichen Gegebenheiten, haben sich im Zuge der Ortsdurchfahrt bereits jetzt unzumutbare Verkehrsverhältnisse eingestellt, die den Bau des südwestlichen Abschnittes der Westumgehung Offstein dringend erforderlich machen.

## **6. Planungsziel, Erforderlichkeit der Maßnahme**

Neben der überörtlichen und zwischengemeindlichen Verbindungsfunktion dient die L 455 den umliegenden Gemeinden als Zubringer zur Autobahn A 6 sowie dem Schwerverkehr aus dem regionalen Einzugsgebiet als Zulieferverkehr, insbesondere auch als Zufahrt zur Mülldeponie und der Kiesentnahmestelle Gerolsheim.

Die vorhandene Ortsdurchfahrt von Offstein im Zuge der L 395/L 455 ist - insbesondere im Bereich der Bahnhofstraße und der Einmündung L 455 in die L 395 - nicht ausreichend leistungsfähig.

Mit der neuen Straßenführung sind eine erhebliche Entlastung der Ortsdurchfahrt und eine deutliche Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet.

Die geplante Umgehungsstraße wird dazu beitragen, Zeit und Betriebskosten der Straßenbenutzer einzusparen. Durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs und großen Teilen des Quell-/Zielverkehrs bieten sich Möglichkeiten, den Ortskern verkehrsgerecht und –sicher umzugestalten und innerörtliche Maßnahmen der Dorferneuerung anzugehen und damit die Attraktivität der Gemeinde als Wohnort zu erhöhen und Leerstände im Ortskern zu minimieren.

Der Nord-Süd-Verkehr im Zuge der vorhandenen L 455 verläuft im vorliegenden Entwurfsabschnitt durch die Ortslage Offstein.

Die südliche L 455 beginnt an der Einmündung L 395/L 455 - Abschnitt Nord-West - führt über einen in West-Ost-Richtung verlaufenden Versatz (ca. 700 m Länge) im Zuge der L 395 bis zur Einmündung L 395/L 455 (Bahnhofstraße) und daran anschließend in südlicher Richtung im Zuge der Bahnhofstraße durch die Ortslage von Offstein.

Der Neubau der Umgehungsstraße beginnt an der bestehenden Einmündung der L 455 aus nördlicher Richtung in die L 395. Der Knotenpunkt soll zu einem 4-armigen Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 40 m umgestaltet werden.

Die bestehenden angeschlossenen Äste werden an die Lage des Kreisverkehrsplatzes angepasst. Die Neubautrasse verläuft in südlicher Richtung, kreuzt nach etwa 130 m einen stillgelegten Bahndamm, der im Kreuzungsbereich zurückgebaut wird, und direkt anschließend den Eisbach mit einem neuen Kreuzungsbauwerk.

Der bestehenden Topografie folgend steigt die Trasse mit 4,5 % in südlicher Richtung an und führt in einem langgezogenen Linksbogen in Einschnittslage um das Wohngebiet „Lindesheimer Hohl“ herum, um anschließend in einem Rechtsbogen in die bestehende L 455 (Süd) einzuschleifen. Die Ortszufahrt von Offstein aus Richtung Süden wird in abgekröpfter Form, verkehrsrechtlich untergeordnet angebunden.

Im Trassenverlauf wird ein vorhandener gekreuzter Wirtschaftsweg bei Bau-km ca. 0+270 einseitig östlich wieder angebunden. In Höhe von Bau-km ca. 0+440 ist die Anbindung eines Wirtschaftsweges auf der Westseite vorgesehen. Der vorhandene, gekreuzte Wirtschaftsweg wird von Osten her an dieser Stelle abgehängt. In Höhe der neuen südlichen Anbindung der Ortszufahrt wird das Feld- und Wirtschaftswegenetz zentral angebunden.

Mit der Durchschneidung des Wirtschaftsweges bei Bau-km ca. 0+270 wird auch die ausgeschilderte Radwegeverbindung – Grünstadt/Worms – unterbrochen. Die Ersatzführung erfolgt nördlich um den Kreisverkehrsplatz mit Herstellung einer neuen Wegeverbindung zwischen der L 395 und dem wieder angebundenen Wirtschaftswegabschnitt östlich. Sonstige durch den Trassenverlauf getrennte Wirtschaftswegeverbindungen werden durch die Anlage von

trassenparallelen Wegen neu geordnet und den vorhandenen bzw. neu geschaffenen Anbindungen zugeführt.

Als wasserwirtschaftliche Maßnahme wird im Bereich des Eisbachs am nördlichen Ende der Einschnittslage ein Regenrückhaltebecken vorgesehen. Damit wird die Menge des im Einschnitt anfallenden Oberflächenwassers vor Einleitung in den Eisbach gedrosselt. Ansonsten wird das anfallende Oberflächenwasser breitflächig über Bankett- und Dammflächen abgeleitet und soweit erforderlich Versickerungsmulden am Böschungsfuß zugeführt.

Die vorgesehenen Maßnahmen werden von der Planfeststellungsbehörde als sinnvoll, zweckmäßig und ausgewogen erachtet. Das Planungskonzept leistet nach Würdigung aller betroffenen Belange sowie unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss einen nachhaltigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der L 455 – Westumgehung Offstein und im Bereich der Ortsdurchfahrt von Offstein.

## **7. Detailfragen zur Planrechtfertigung/ Planerische Belange**

- Rechtfertigung für den Bau der Umgehungsstraße

Soweit die Notwendigkeit für den Bau der Westumgehung, insbesondere wegen der Änderung der Zuckerrüben-Anlieferungslogistik durch das Werk Offstein (Südzucker AG) und der damit verbundenen Verringerung der aus Richtung Süden kommenden Anlieferungsfahrten infrage gestellt wird, muss dem durch die Planfeststellungsbehörde mit dem Hinweis auf die nachfolgenden Erläuterungen widersprochen werden.

Dass die Anlieferung von Zuckerrüben zum Teil auch von Norden kommend über die A 61 erfolgt wird zwar nicht verkannt, dennoch tragen die Transporte zu den negativen verkehrlichen Auswirkungen in Offstein bei. Der Engpass im Bereich des Rathauses / Bahnhofstraße verursacht wiederholt gefährliche Verkehrssituationen im Begegnungsverkehr, zumal diese Strecke auch vermehrt vom Zuliefererverkehr der regional ansässigen Betriebe mit LKW befahren wird. Verstärkt wird die Situation durch den Mangel an ausreichend dimensionierten Gehwegen. Insbesondere mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen ist man gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen. Im Falle einer Sperrung oder Durchfahrtsbeschränkung dieses zentralen Bereiches wird der südliche Ortsteil von Offstein abgeschnitten und ist nur noch über lange Umfahungsstrecken und dadurch v.a. für Rettungsdienste nicht mehr rechtzeitig erreichbar. Mit dem Bau der geplanten Umgehungsstraße wird die Verkehrssituation im Ortskern erheblich entschärft. Gleichzeitig bietet sie der Gemeinde die Chance einer zukunftsfähigen Dorfontwicklung, insbesondere auch im Bereich der derzeit brachliegenden bahneigenen Flächen. Auch die Verkehrssituation an den Ortseingängen aus Richtung Süden und Westen wird nachhaltig verbessert.

Die Verkehrsbelastung für die L 455 im planfestgestellten Bereich und damit auch für die Gemeinde Offstein hat durch die veränderte Anlieferungslogistik der Zuckerrübentransporte jedenfalls keine Minderung erfahren. Die Verkehrszahlen aus dem der Planung zugrundeliegenden Verkehrsgutachten (vgl. Kapitel E.IV.3) zeigen nach einer Zählung aus dem Jahr 2016

keine grundsätzliche Änderung. Danach haben die Zuckerrübentransporte sogar noch zugenommen. Die hohe Verkehrsbelastung bestätigt auch die Gemeinde Offstein, die eigene Verkehrszählungen vom 21. bis 29. April 2016 (außerhalb der Zuckerrüben-Kampagne) vorgenommen hat. Dabei ergab sich ein DTV von 2174 Kfz/24h (SV-Anteil = 7%).

- Ausbau der Ortsdurchfahrt (OD) Offstein anstatt Neubau einer Ortsumgehung/ Verschwendung von Steuergeldern

Soweit in verschiedenen Einwendungen auf eine kostengünstigere Lösung zur Beseitigung des Engpasses in Offstein durch Ausbau der OD im Verhältnis zum kostenintensiveren Neubau der Ortsumgehung hingewiesen wird, muss diesem Vorschlag mit Hinweis auf die Planungszielsetzung des Straßenbaulastträgers widersprochen werden.

Ein Ausbau der Ortsdurchfahrt würde in keinem Fall der Planungszielsetzung entsprechen, da zu viele Zwangspunkte vorliegen, insbesondere die enge Bebauung, die eine für alle Verkehrsteilnehmer sichere Straßen- und Gehwegführung verhindern. Dem Projektziel einer Entlastung der Gemeinde Offstein steht der Ausbau der OD entgegen. Hinsichtlich der Planungsvarianten und der mit diesem Beschluss festgestellten Vorzugsvariante wird ergänzend auf die entsprechenden Ausführungen in Kapitel E.IV.4 verwiesen.

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Westumgehung Offstein eine Verschwendung von Steuergeldern anzunehmen, ist nicht nachvollziehbar. Die Verwendung von Steuergeldern ist nicht nur unter dem Gesichtspunkt der günstigsten Ausbauvariante zu sehen. Investitionen des Staates sollten nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auch zum gewünschten Erfolg führen, der im Hinblick auf die Planungszielsetzung einer innerörtlichen Verkehrsentslastung eben gerade nicht durch einen Bestandsausbau erreicht werden kann. Auch wenn es sich bei diesem Projekt um eine kostenintensive Baumaßnahme handelt, stehen dem jedoch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber. Die Entlastung der Anwohner, die den negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs im innerörtlichen Bereich von Offstein ausgesetzt sind, rechtfertigt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die vorliegende Planung auch hinsichtlich des notwendigen kostenmäßigen Aufwandes. Soweit auf Überlegungen für eine „Ortsumgehung Offstein Ost“ hingewiesen wurde, ist eine solche im Übrigen aktuell nicht in Planung.

- Prognosehorizont/ Prognoseverkehrsbelastung

Im Hinblick auf Zweifel und Einwendungen zu den diesem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Verkehrsdaten, insbesondere zum Prognosehorizont bzw. zur Prognoseverkehrsbelastung hat der Straßenbaulastträger auch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Anhörungsverfahren bereits richtigerweise ausgeführt. Danach existieren für die Festlegung des zutreffenden Prognosehorizonts keine einschlägigen normativen Vorgaben. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2025 mit der Maßgabe zugrunde gelegt, dass der Straßenbaulastträger davon ausgeht, dass sich auch darüber hinaus keine weitere nennenswerte Verkehrszunahme einstellen wird. Langfristige Prognosen tragen in hohem Maß die Gefahr eines Fehlschlagens in sich, da der Einfluss unwägbarer

Zukunftsentwicklungen immer größer wird. Dazu zählen die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, Preisentwicklungen auf dem Kraftstoffsektor, der technische Fortschritt (z. B. hinsichtlich Reifengeräusche, Lärmemissionen von Motoren), das von verschiedenen Faktoren abhängige Verhalten der Kraftfahrzeugführer und vieles andere mehr. Zu beachten ist auch, dass ein kürzerer Prognosezeitraum einen früheren Nachweis hinsichtlich der Notwendigkeit von Schutzvorkehrungen oder Schutzanlagen (§ 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG) ermöglicht. Nach der einschlägigen Rechtsprechung ist dem Vorhabenträger hinsichtlich der Wahl des methodischen Ansatzes und damit auch hinsichtlich des Prognosezeitraums ein gewisser Spielraum einzuräumen. Die der Planung zugrunde liegende Prognose wurde methodisch einwandfrei erarbeitet und beruht auf realistischen Annahmen. Insoweit waren dahingehende Bedenken und Einwendungen zurückzuweisen.

## **V. Entwässerung/ Gewässerschutz**

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

### **1. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Umweltzielen der WRRL und den Bewirtschaftungszielen des WHG**

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

Das WHG normiert rechtliche Zielvorgaben für die Bewirtschaftung von Oberflächengewässern und des Grundwassers. Oberirdische Gewässer sind danach gemäß § 27 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Das Grundwasser ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden, der Trend zum menschenverursachten Anstieg von Schadstoffkonzentrationen umgekehrt und ein guter mengenmäßiger Zustand erhalten oder erreicht wird. § 31 WHG eröffnet Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen für Oberflächengewässer. Hinsichtlich zulässiger Ausnahmen von den in § 47 Abs. 1 WHG für das Grundwasser formulierten Bewirtschaftungszielen verweist § 47 Abs. 3 WHG auf die entsprechende Anwendung der Ausnahmeregelungen für Oberflächengewässer in § 31 Abs. 2 WHG. Die in den §§ 27 und 47 WHG normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote wurden zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii, Buchst. b Ziff. I bis iii der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1 - Wasserrahmenrichtlinie) - WRRL - in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen. Die in den §§ 31 und 47 WHG eröffneten Ausnahmen gehen auf die entsprechenden

Ausnahmeregelungen in Art. 4 Abs. 6 bis 8 WRRL zurück. Die im WHG zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 WRRL normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote sind bei der Zulassung eines Projekts – auch im Rahmen der Planfeststellung eines straßenrechtlichen Vorhabens nach § 5 LStrG zu beachten.

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

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen seines Vorhabens auf die im Planbereich vorhandenen Oberflächengewässer und das Grundwasser hinreichend geprüft. Hierzu kann auf die Darstellungen in Kapitel 3.2, 3.3, 4.5 und 5 des Erläuterungsberichts vom 26. Juli 2016 (vgl. Kapitel A.VIII.2) sowie die Unterlagen zu den wassertechnischen Untersuchungen jeweils vom 26. Juli 2016 (vgl. Kapitel A.IX.6 bis A.IX.10) verwiesen werden. Dort sind für das Schutzgut Wasser die relevanten Bestandsdaten für die Ermittlung der Umweltauswirkungen dargelegt worden. Die durch das Vorhaben betroffenen Wasserkörper (Grund- und Oberflächenwasserkörper) wurden identifiziert. Ebenso wurde auch der Zustand der Oberflächenwasserkörper und des Grundwassers ausreichend beschrieben. Dem Vorhaben liegt auch eine hinreichende Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die im Wirkungsbereich der Planung vorkommenden Oberflächengewässer und das Grundwasser zugrunde. Im Erläuterungsbericht vom 26.07.2016 werden die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Wasser“ detailliert beschrieben und die danach festgestellten vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser“ im Hinblick auf die Erheblichkeit und Ausgleichbarkeit bewertet (Kapitel 3.3.5 und 5). Ergänzend hierzu hat die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserfachbehörden dem Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss in Kapitel C.III noch verschiedene Auflagen erteilt.

Unter Berücksichtigung der technischen Ausgestaltung des Bauvorhabens sowie der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen in Verbindung mit den planfestgestellten Nebenbestimmungen (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, insbesondere an den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew) der Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehrswesen, am Merkblatt DWA M-153 „Handlungsempfehlung zum Umgang mit Regenwasser“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. und an dem Arbeitsblatt DWA-A 117 „Bemessung von Regenrückhalteräumen“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. 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. Die Obere Wasserbehörde hat ihr wasserrechtliches Einvernehmen zu der Planung erteilt (siehe Schreiben der SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Mainz vom 24. Januar 2018, Az. Wo L455,02-052Pi:33); die notwendigen wasserrechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse etc., welche die wasserrechtliche Verträglichkeit des Vorhabens belegen, sind ihrerseits Bestandteil der Planfeststellungsentscheidung (Siehe nachfolgend unter V.2).

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

## **2. Sonstige Belange des Gewässerschutzes**

Für das Vorhaben können darüber hinaus auch die nach sonstigen Vorschriften des WHG und des LWG erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse etc. erteilt werden. Die unten beschriebenen Entwässerungsmaßnahmen sind unter Beachtung von Nebenbestimmungen (vgl. hierzu Kapitel C.III) im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde bei der SGD Süd erteilt worden (Schreiben vom 22.12.2016; Az. Wo L455,02-052Pi:33).

Hierzu im Einzelnen:

### **Gewässerbenutzung**

Die Einleitung von Oberflächenwasser der Verkehrsflächen und von Außengebieten erfolgt teilweise über Kanäle, Rohrleitungen und Mulden in den Eisbach (Gewässer 3. Ordnung) bzw. wird teilweise breitflächig einer Versickerung zugeführt. Dieser Einleitung liegt grundsätzlich der wasserrechtliche Tatbestand der Gewässerbenutzung gemäß § 9 Abs. 1 WHG zugrunde, die gemäß § 8 Abs. 1 WHG erlaubnispflichtig ist. Die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (vgl. hierzu Kapitel A.IV).

Aufgrund der vorgesehenen Vorflut und der Maßnahmen der Entwässerung wird die Neubau-  
strecke entwässerungstechnisch in 5 Teilstücke/Abschnitte eingeteilt:

#### **Abschnitt 1: Kreisverkehrsplatz an der L 395/L 455**

Das Straßenwasser des KVPs und der Anschlussäste der L 455 und der L 395 wird in Bordrinnen mit Abläufen gesammelt und über einen bestehenden Kanal in den Eisbach eingeleitet. Da im Bestand bereits eine große Verkehrsfläche vorhanden ist, wird durch die Baumaßnahme die einzuleitende Wassermenge nicht geändert.

#### **Abschnitt 2: Bau-km 0+155 – 0+360**

In der Dammlage fließt das Fahrbahnwasser ungesammelt über das Bankett und wird flächig auf der Straßenböschung und dem angrenzenden Gelände versickert.

Das Brückenwasser der Bachunterführung des Eisbachs wird in Rinnen mit Brückenabläufen gesammelt und über Rohrleitungen/Kanäle in den Eisbach eingeleitet.

#### Abschnitt 3 und 4. Abschnitt 4: Bau-km 0+360 – 1+150

Das Straßenwasser der L 455 wird im Einschnittsbereich in Mulden gesammelt und abgeleitet. Die Sohle der Mulde wird bei einer Längsneigung von mehr als 4 % mit einer Schotterschüttung vor Erosion gesichert.

Im Dammbereich wird das Fahrbahnwasser in einer Rasenmulde zwischen dem Dammfuß und dem Wirtschaftsweg gesammelt und abgeleitet. Am Planungsende wird das gesammelte Oberflächenwasser in einer bestehenden Rasenmulde übernommen.

Zwischen Bau-km 0+760 und dem Ausbauende fließt das Niederschlagswasser eines 12 ha großen Außengebiets (EZG 1b) zu. Es handelt sich um Flächen die landwirtschaftlich als Ackerflächen genutzt werden.

Das zwischen Bau-km 0+785 und dem Ausbauende gesammelte Niederschlagswasser der Fahrbahn wird in einer Mulde am rechten Fahrbahnrand bzw. des Böschungfußes gesammelt, bei Bau-km 0+760 mit einem Durchlass unterführt und in Bau-km 0+666 in die Mulde auf der linken Seite der geplanten Landesstraße geleitet.

Bei Bau-km 0+400 wird das gesammelte Fahrbahnwasser zwischen Bau-km 0+420 und dem Bauende in das geplante Regenrückhaltebecken abgeleitet.

#### Abschnitt 5: Außengebietsentwässerung

Das in der rechtsseitigen Mulde im Einschnittsbereich gesammelte Außengebietswasser des ca. 12,5 ha großen Außengebiets (EZG 1a) und der Einschnittsböschung wird über die Mulde und einen Durchlass unter der geplanten Zufahrt zum Gewerbegebiet direkt in den Eisbach eingeleitet, da es sich – weit überwiegend - um Niederschlagswasser von unbefestigten Flächen handelt. Die Einleitung in den Eisbach erfolgt über eine unbefestigte Mulde unmittelbar oberstromig der geplanten Brücke.

#### Abwasseranlage

Für den wasserwirtschaftlichen Ausgleich der im Zuge der Neubaumaßnahme zusätzlich versiegelten Flächen wird eine Abwasseranlage (Regenrückhaltebecken) mit Weiterleitung zur Einleitstelle am Eisbach (Gewässer 3. Ordnung) hergestellt. Die hierfür erforderliche wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 62 LWG i.V.m. § 60 WHG wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (vgl. hierzu Kapitel A.IV).

Die geplanten Entwässerungsmaßnahmen sehen vor, das in der Einschnittslage der L 455n von Bau-km 0+360 – 1+172 gesammelte Oberflächenwasser über Transportmulden in das geplante Regenrückhaltebecken abzuleiten.

Das Retentionsvolumen des Beckens wird gemäß ATV Arbeitsblatt A 117 Ausgabe 2001 berechnet. Mit der KOSTRA-Niederschlagsreihe für Offstein ergibt sich ein erforderliches Rückhaltevolumen von 585 m<sup>3</sup>. Das geplante Regenrückhaltebecken hat ein Volumen von ca. 600 m<sup>3</sup>.

Das Regenrückhaltebecken wird unmittelbar östlich neben der geplanten L 455 auf der südlichen Seite des Eisbachs errichtet. Das Becken ist als Erdbecken ohne Dauerstau geplant. Die Sohle des Beckens wird mit 1 – 2 % zum Auslauf geneigt. Die Sohle des Erdbeckens wird mit einer Folie bzw. mit einem undurchlässigen bindigen Boden abgedichtet. Die Sohlage wurde so hoch wie möglich gelegt und befindet sich etwa in der Höhe des gemessenen Grundwasserspiegels. Das Becken erhält für die Wartung und Unterhaltung eine Umfahrung in wassergebundener Bauweise mit einer Gesamtbreite von 4,00 m.

Die Drosselung der abzuleitenden Wassermenge erfolgt über eine Wirbeldrossel. Im Hinblick auf die Ausführung der für den wasserwirtschaftlichen Ausgleich geplanten Abwasseranlage wird auf die entsprechende Auflagenregelung in Kapitel C.III.1 dieses Beschlusses verwiesen.

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.

Im Übrigen sind im gesamten Streckenabschnitt keine Wasserschutzgebiete vorhanden bzw. vorgesehen, womit auf besondere bautechnische Maßnahmen nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) verzichtet werden kann.

### **Anlagen an Gewässern**

Im Zuge der Straßenbaumaßnahme L 455 – Umgehung Offstein ist bei ca. Bau-km 0+348 die Errichtung eines Brückenbauwerkes über den Eisbach (Gewässer 3. Ordnung) vorgesehen.

Die hierfür erforderliche Genehmigung nach § 31 LWG für die Errichtung innerhalb einer Entfernung von weniger als 10 m von der Uferlinie des Eisbaches wird im Einvernehmen mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde bei der Kreisverwaltung Alzey-Worms (Email vom 18.03.2019; Herr Gernot Becker) unter Beachtung von Nebenbestimmungen erteilt (vgl. hierzu Kapitel A.IV und die entsprechenden Auflagenregelungen in Kapitel C.III dieses Beschlusses).

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

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

Zu den im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigenden Belangen gehört auch die Lärmsituation. Die hierzu vorgenommene Prüfung nach Maßgabe der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen führt im vorliegenden Fall zu der Feststellung, dass das mit diesem Beschluss festgestellte Vorhaben mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar ist. Hierbei wurden sowohl die grundsätzliche Linienführung der Straße als auch die durch den Lärmschutz aufgeworfenen Probleme berücksichtigt. Die Gestaltung des Vorhabens im Einzelnen sowie

die ggf. 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.

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

Von der Möglichkeit, Immissionsschutzgrenzen festzulegen, hat der Gesetzgeber mit der 16. BImSchV Gebrauch gemacht. Dementsprechend dürfen nach § 2 Abs. 1 der genannten Verordnung beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen die folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

| <b>Gebietskategorie</b>                      | <b>Grenzwerte (Tag / Nacht)</b> |
|--|---------------------------------|
| 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 Lärmbelastigungen ist u.a., welche Verkehrsmengen die L 455 (neu) künftig aufweisen wird.

Der Straßenbaulastträger hat die nach Inbetriebnahme der festgestellten Neubaustrecke zu erwartenden schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche überprüft. Die Untersuchung der Lärmsituation hat ergeben, dass kein Anlass besteht, dem Straßenbaulastträger die Durchführung aktiver oder passiver Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen, weil die nach den §§ 41, 43 BImSchG i.V.m. § 2 der 16. BImSchV als maßgeblich festgesetzten Beurteilungskriterien beim Neubau von Straßen nicht erfüllt sind.

Nach den vorgenannten Bestimmungen ist der Straßenbaulastträger verpflichtet, Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen, wenn die ermittelten Beurteilungspegel die von der jeweiligen Gebietsnutzung abhängigen Immissionsgrenzwerte nach Fertigstellung der Baumaßnahme überschreiten.

Die Untersuchung hat ergeben, dass an allen untersuchten Gebäuden die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Lärmvorsorgemaßnahmen zu Lasten des Straßenbaulastträgers werden somit nicht erforderlich. Einzelheiten sind aus den beigefügten schalltechnischen Untersuchungsunterlagen (vgl. hierzu Kapitel A, Nr. VIII.17-18) zu entnehmen.

Die Planfeststellungsbehörde hat über die Vorgaben der 16. BImSchV hinaus auch den Straßenverkehrslärm unterhalb der dortigen Grenzwerte berücksichtigt. Im Rahmen der Abwägung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte konnte der unterhalb der Grenzwerte verbleibende Verkehrslärm jedoch auch nicht dazu führen, dem Straßenbaulastträger Lärmschutzmaßnahmen aufzuerlegen oder gar gänzlich von der Planung Abstand zu nehmen. Des Weiteren sieht die Planfeststellungsbehörde das Straßenbauvorhaben unabhängig von der Frage eines etwaigen Lärmschutzes dem Grunde nach als notwendig an. Selbst wenn entgegen der vorstehenden Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde Lärmschutzmaßnahmen angezeigt wären, blieben hiervon die Notwendigkeit des Bauvorhabens und die Grundzüge der Planung unberührt. Das festgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

### **1.1 Einwendungen zum Gesamtkomplex Lärmschutz**

- Unterbliebene Lärmschutzmaßnahmen/ Existenzbedrohung wegen Ruhestörung für Beherbergungsbetrieb

Soweit in den Einwendungen die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen für die Ortslage Offstein und insbesondere für einzelne Beherbergungsbetriebe gefordert werden, ist diesem Vorbringen mit Hinweis auf die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung (vgl. Kapitel A.VIII.17-18) zu widersprechen und die diesbezüglichen Einwendungen waren von der Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Der Vorhabenträger hat die immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten und kann demnach nur Schallschutzmaßnahmen durchfüh-

ren, wenn die Anspruchsvoraussetzungen vorliegen. Da der Neubau der Westumgehung Offstein im Zuge der L 455 nach der Schalltechnischen Untersuchung im Sinne der § 16. BImSchV zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an den im Detail berechneten, der Trasse am nächsten gelegenen Einzelgebäuden führt und auch die Immissionsgrenzwerte in der Fläche der Grenzwertisophone nicht erreicht oder überschritten werden, können auch keine Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden. Insoweit waren auch Einwendungen wegen Existenzbedrohung als Folge von Ruhestörung für Beherbergungsbetriebe zurückzuweisen.

## **2. Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen**

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 hier gegenständliche Planfeststellungsverfahren Anwendung.

In der Richtlinie und darauf aufbauend der 39. BImSchV wird erstmals auch ein neuer Grenzwert für Feinstaubpartikel PM<sub>2,5</sub> festgelegt, der ab 01.01.2015 einzuhalten ist. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein wurden die zu erwartenden Schadstoffbelastungen unter Zugrundelegung der aktuellen Rechtsentwicklungen im Rahmen einer Schadstoffuntersuchung überprüft (vgl. hierzu Kapitel A, Nr. VIII.16 dieses Beschlusses).

Die Ermittlung der Schadstoffimmissionen (Jahresmittelwerte) für die Prognosebelastung erfolgt nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RLuS 2012). Die Berechnungen erfolgten mit einem Berechnungsprogramm zur RLuS-12, Version 1.4.

Das Luftschadstoffgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im Prognose-Planfall an den der Trasse nächstgelegenen Gebäude sowohl die Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tagesgrenzwerte der Luftschadstoffkomponenten unterschritten werden, mithin also keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind. In allen beurteilungsrelevanten Bereichen straßennaher Wohnbebauung werden die nach der 39. BImSchV geltenden Grenzwerte nach dem vorgesehenen Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein eingehalten; dem Straßenbaulastträger mussten insoweit keine speziellen Schutzmaßnahmen aufgegeben werden.

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

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

## **2.1 Klimatische Auswirkungen**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima/Luft sind Gegenstand der Landschaftspflegerischen Begleitplanung. Soweit entsprechende Auswirkungen befürchtet werden, sind diese nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet und zurückzuweisen. Die neue Trasse verläuft überwiegend im Einschnitt, der neue Straßendamm nördlich des Eisbachs wird durch Verlauf und Dimension die vorhandene kleinklimatische Situation nicht in erheblichem Maß negativ verändern. Die geringfügige Beeinträchtigung von Kaltluftabflüssen durch den Straßendamm wird zudem durch die Unterbrechung des vorhandenen Bahndamms sowie die ausreichende Dimensionierung des Brückenbauwerks über den Eisbach minimiert, so dass Kaltluftabflüsse in Richtung Eisbach weiterhin möglich sind. Von einer erheblichen negativen Veränderung der kleinklimatischen Verhältnisse durch das Vorhaben ist daher nicht auszugehen. Auch das erstellte Schadstoffgutachten (vgl. Kapitel A.VIII.19) unter Berücksichtigung klimatischer Parameter führt zu dem Ergebnis, dass keine Grenzwertüberschreitungen vorkommen. Insofern werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima/Luft als nicht erheblich eingestuft.

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

Bei dem Neubau der Landesstraße Nr. 455 (L 455) – Westumgehung Offstein 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 Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung müssen ferner die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden.

## 1. **Eingriffsregelung**

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung beinhaltet ein fünfstufiges Prüfungssystem:

- Das gesetzliche Anforderungsprofil in §§ 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 vom 19. Dezember 2006, GVBl. S. 447.
- 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).

### 1.1 **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 Neubau

der Landesstraße Nr. 455 (L 455) – Westumgehung Offstein 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 Kompensationsmaßnahmen können dem Erläuterungsbericht unter Gliederungspunkt 5.3 (vgl. Kapitel A.VIII.2) sowie dem Deckblatt dazu (vgl. Kapitel A.VIII.1) entnommen werden.

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

## **1.2 Zulassung des Eingriffs**

Der mit dem Straßenbauvorhaben einhergehende Eingriff in Natur und Landschaft wird hiermit unter Beachtung der Auflagenregelungen in Kapitel C.II gemäß §§ 14, 15 und 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6 – 10 LNatSchG im Benehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde zugelassen.

## **2. Artenschutz**

Das Vorhaben genügt auch den zwingend zu beachtenden Anforderungen des besonderen Artenschutzes. Dabei ist folgendes Prüfsystem zu beachten:

### **2.1 Allgemeines**

Nach §§ 44 ff BNatSchG i.V.m. § 22 ff LNatSchG ist das Vorhaben hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die in seinem Wirkungsbereich vorkommenden besonderen und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten zu überprüfen. Auf Grund der Vorgaben des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) im Urteil vom 10. Januar 2006 (C-98/03) wurde das Bundesnaturschutzgesetz zum 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2873), in Kraft getreten am 18. Dezember 2007,

geändert. Durch diese Neufassung des Bundesnaturschutzgesetzes hat der Bundesgesetzgeber die gemeinschaftsrechtlichen Regelungen zum besonderen Artenschutz, die sich aus der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen vom 21. Mai 1992, ABl. EG Nr. L 206/7) sowie der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten vom 02. April 1979, ABl. EG Nr. L 103) in ihrer jeweils geltenden Fassung ergeben, in das nationale Recht umgesetzt. Auch die aktuell geltende Fassung des Bundesnaturschutzgesetzes enthält entsprechende Bestimmungen zum besonderen Artenschutz.

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

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

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

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

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

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

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

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

- das Vorhaben im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt bzw. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, gerechtfertigt ist
- zumutbare Alternativen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen, nicht gegeben sind, und
- keine Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes der Population einer Art zu erwarten ist bzw. bei derzeitigem schlechten Erhaltungszustand eine Verbesserung nicht behindert wird.

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

- das Vorhaben darf zu keiner Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes führen und

- das Vorhaben darf bei Arten, die sich derzeit in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden, diesen nicht weiter verschlechtern.

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

Der Vorhabenträger hat die möglichen Auswirkungen auf die geschützten Arten unter Berücksichtigung der vorgenannten artenschutzrechtlichen Vorgaben durch das sachverständige Ingenieurbüro LF-Plan, Rodenbach im Rahmen des Fachbeitrags Artenschutz vom 26.07.2016, ermitteln und darstellen lassen.

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

Im Rahmen der vorgenommenen Relevanzprüfung konnte das Vorkommen verschiedener Arten im Planungsraum bereits im Vorfeld ausgeschlossen werden. Als relevante und detailliert zu prüfende Arten verbleiben danach die Artengruppen Vögel (Amsel, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Dorngrasmücke, Fasan, Feldlerche, Feldsperling, Gartengrasmücke, Goldammer, Grünfink, Grünspecht, Kohlmeise, Mauersegler, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Mönchgrasmücke, Rabenkrähe, Rauchschnalbe, Rebhuhn, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schleiereule, Singdrossel, Sperber, Trauerschnäpper, Türkentaube, Turmfalke, Waldkauz, Waldohreule, Zaunkönig, Zilpzalp), Reptilien (Mauereidechse) und Fledermäuse (Graues Langohr, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Flughautfledermaus und Zwergfledermaus).

Nach den vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen sowie unter Berücksichtigung der hierzu vorgenommenen fachgutachterlichen Prüfungen ist festzustellen, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der mitfestgestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen V 5.1, M 5.2, V 5.3 und V 5.5 bei keiner europäischen Vogelart und bei keiner relevanten Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie zur Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG führt. Der Fachbeitrag Artenschutz wurde in methodisch nicht zu beanstandender Art und Weise erstellt und ist in sich plausibel. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher dem Ergebnis vollinhaltlich an. Einzelheiten können den naturschutzfachlichen Unterlagen, insbesondere dem Fachbeitrag Artenschutz, zu diesem Planfeststellungsbeschluss entnommen werden (vgl. Kapitel A.IX.5).

In Bezug auf die Mauereidechse und die für diese Reptilienart ggf. vorzunehmende Umsetzungsmaßnahme (Vermeidungsmaßnahme V 5.3) ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde das Fangverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Gleiches gilt auch für das Besitzverbot gem. § 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG, welches im Hinblick auf die mit dieser Maßnahme notwendigerweise verbundene Inbesitznahme der Tiere in Rede stehen könnte. Die Planfeststellungsbehörde neigt der Auffassung zu, dass das mit dieser Maßnahme verbundene kurzzeitige Fangen und Inbesitznehmen der Tiere weder vom Fangverbot noch vom Besitzverbot gemäß den genannten Vorschriften erfasst wird. Sie sieht sich darin insbesondere auch durch die zwischenzeitliche Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15.09.2017 und die dortige Neuregelung des § 44 Abs. 5, Satz 2, Nr. 2 BNatSchG bestätigt.

Selbst wenn man annehmen müsste, dass bei der Mauereidechse im Hinblick darauf, dass im Zusammenhang mit der Umsiedlung der Tiere in ein Ausweichhabitat und dem damit einhergehenden Einfangen und der Inbesitz- oder Ingewahrsamnahmen der Mauereidechse der Fangtatbestand gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und der Besitztatbestand gem. § 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG vorliegen würden, liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die im nächsten Kapitel E.VII.2.3 genannten Ausnahmeveraussetzungen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vor.

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

Auch wenn man unterstellen würde, dass durch das Straßenbauvorhaben Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt wären, würde die Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer vorsorglichen Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 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 überwie-

genden 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. Die Planfeststellungsbehörde hat die Gründe, welche den Neubau der Westumgehung Offstein im Zuge der L 455 rechtfertigen, in Kapitel E.IV ausführlich dargelegt. Hierauf kann an dieser Stelle verwiesen werden. Insbesondere ist auf die mangelhafte Verkehrssicherheit des Status quo hinzuweisen, indem durch eine engkurvige Streckenführung und sehr unübersichtliche und gefährliche Engstellen verbunden mit einer sehr dicht stehenden Bebauung immer wieder verkehrsgefährdende Situationen hervorgerufen werden.

Die in diesem Planfeststellungsbeschluss dargestellten Ausführungen legen das Bestehen einer hinreichenden Planrechtfertigung dar und sind geeignet, auch im Bereich des Artenschutzrechts das Vorliegen zwingender Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses zu begründen. Diese Gründe stellen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als derart gewichtig dar, dass sie auch die mit dem Vorhaben verbundenen artenschutzrechtlichen Auswirkungen zu überwinden vermögen.

**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.

Im Fachbeitrag Artenschutz ist unter Punkt 6 „Zusammenfassende Darlegung der naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG“ dargelegt, dass sich das Vorhaben nicht negativ auf den Erhaltungszustand auswirken wird. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen verschlechtert sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nach Durchführung der Straßenbaumaßnahme nicht.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese gutachterliche Bewertung als sachgerecht und macht sich diese zu eigen. Danach ist hinsichtlich des Erfordernisses der Populationserhaltung festzuhalten, dass bei Realisierung des Vorhabens bei keiner Tier- und Vogelart nach Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Auswirkungen auftreten werden, bei der sich der Erhaltungszustand dieser Arten verschlechtern würde.

**Keine zumutbare Alternative**

Gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG kann eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Nach der einschlägigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und auch des Bundesverwaltungsgerichts kommen als Alternativen im Rahmen

dieser artenschutzrechtlichen Alternativenbetrachtung nur solche Varianten in Betracht, bei denen das Vorhaben unter Berücksichtigung der mit ihm verfolgten konkreten Zielsetzung – wenn auch unter gewissen Abstrichen am Zielerfüllungsgrad – verwirklicht werden kann. Hiernach dürfen keine Standort- bzw. Ausführungsalternativen gegeben sein, bei denen sich die Planungsziele an einem nach dem artenschutzrechtlichen Schutzkonzept günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität, sprich mit keinen oder geringeren Beeinträchtigungen für die relevanten Arten verwirklichen lassen. Darüber hinaus müssen die Varianten zumutbar sein, d. h. der Aufwand für ihre Verwirklichung darf nicht außer Verhältnis zu dem mit ihnen erreichbaren Gewinn für den Naturschutz stehen. Eine Alternative kann deshalb auch aus gewichtigen naturschutzexternen Gründen verworfen werden, wenn diese den erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt überwiegen. Mithin können solche naturschutzexternen Gründe es rechtfertigen, eine an sich naturschutzfachlich vorzugswürdige Alternativlösung auszuschließen. Dahinter steckt die Überlegung, dass das dem Planungsträger zugemutete Maß an Vermeidungsanstrengungen nicht außerhalb eines vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielten Gewinn für den Artenschutz stehen darf. Hinsichtlich des im Rahmen dieser Alternativenprüfung gebotenen Untersuchungsaufwands ist zu beachten, dass Planungsalternativen nicht erschöpfend, sondern nur soweit ausgearbeitet und untersucht zu werden brauchen, dass festgestellt werden kann, welche dieser Varianten sich nach Maßgabe der vorgeschilderten Rechtsgrundsätze als vorzugswürdig erweist.

Unter Berücksichtigung dieser rechtlichen Anforderungen an die Alternativenprüfung begegnet die mit diesem Beschluss getroffene Feststellung der Vorzugsvariante „Süd-West-Abschnitt der Ortsumgehung Offstein“ (Variante 1) keinen artenschutzrechtlichen Bedenken. In der Gesamtschau aller planungsrechtlichen Gesichtspunkte, und hier insbesondere der artenschutzrechtlich relevanten Aspekte, erweist sich diese Variante im Hinblick auf die Verwirklichung der Planungsziele und auch in Würdigung der für diese Variante streitenden naturschutzexternen Gründe im Vergleich zu der während des Planungsprozesses beleuchteten Alternativlinienführung „Flakweg“ (Variante 2) als vorzugswürdig.

Hierzu kann zunächst festgehalten werden, dass die Nullvariante in Form eines Verzichts auf das Neubauvorhaben aufgrund der dokumentierten Entlastungswirkung vom Durchgangsverkehr in Offstein hier keine mögliche Alternative darstellt. Dies folgt daraus, dass bei einem Verzicht auf die Maßnahme das mit ihr verfolgte Planungsziel, welches bereits zuvor in Kapitel E.IV.6 dargestellt wurde, nicht erreicht werden könnte. Auch mit Blick auf den mit der Planung verbundenen Eingriff in die Natur scheidet die Nullvariante daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als geeignete Planungsalternative aus.

Auch die diskutierte Variante 2 erwies sich aus den verschiedensten Gründen gegenüber der Vorzugsvariante 1 als nachrangig. Insbesondere sind straßenbau- und verkehrstechnische, sowie wirtschaftliche Nachteile gegenüber der planfestgestellten Variante 1 gegeben. Die Baustecke weist ca. 500 m Mehrlänge gegenüber der Variante 1 auf. Durch die direktere Führung der Variante 1 ist für sie eine erheblich größere Akzeptanz vom Kraftfahrzeugverkehr zu erwarten und damit eine optimierte Entlastung der Ortsdurchfahrt. In der Summe ergeben sich

nach Abwägung der einzelnen Schutzgüter unter naturschutzfachlicher Sicht keine eindeutigen Präferenzen; für beide Linien sind in der Variantendiskussion unter naturschutz- und artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten in der Summe vergleichbar geringe Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Einzelheiten zur vorgenommenen Alternativenprüfung können den Planunterlagen, insbesondere dem Erläuterungsbericht (vgl. Unterlage AVIII.2) sowie den Ausführungen in Kapitel E.IV.4 entnommen werden.

Die Planfeststellungsbehörde stellt daher unter Abwägung aller in Betracht kommenden Gesichtspunkte fest, dass es zu der planfestgestellten Linie (Variante 1) keine zumutbare Alternative gibt, bei der das Vorhaben unter Berücksichtigung der mit ihm verfolgten Planungsziele und unter Beachtung der im Einzelnen dargelegten gewichtigen naturschutzexternen Gründe mit geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten verwirklicht werden kann.

### **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 eine Ausnahme von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG im Hinblick auf die relevanten FFH- und Vogelarten und ggf. auch vom Besitzverbot des § 44 Abs. 2 BNatSchG in Bezug auf die Mauereidechse zu erteilen. Maßgeblich für diese Entscheidung sind die für die Maßnahme sprechenden überiegenden 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. In diesem Zusammenhang kann auf die umfangreichen, in den Planunterlagen vorgesehenen landschaftspflegerischen Vermeidungs-, Minderungs-, Sicherungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die dem Straßenbaulastträger in Kapitel C dieses Beschlusses zusätzlich auferlegten naturschutzfachlichen Auflagen insbesondere bezüglich einer u.a. auch artenschutzrechtlich qualifizierten ökologischen Baubegleitung hingewiesen werden.

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

Aufgrund der nachgewiesenen Bedeutung des Vorhabens mit Blick auf die mit ihm verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen und der mit der Umsetzung des Vorhabens einhergehenden Erhöhung der Verkehrssicherheit 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 der Neubau der Westumgehung Offstein im Zuge der L 455 auch unter Berücksichtigung der zum Gesamtvorhaben vorgetragenen Stellungnahmen und Einwendungen mit den rechtlichen Anforderungen des Artenschutzes nach § 44 f. BNatSchG in Einklang steht und damit auch in artenschutzrechtlicher Hinsicht zulässig ist.

### **3. Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)**

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

#### **3.1 Allgemeines**

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

Die rechtlichen Vorgaben für den europäischen Vogelgebietsschutz sind in Art. 4 der VS-RL enthalten. Danach unterliegen Gebiete, welche die fachlichen Voraussetzungen eines europäischen Vogelschutzgebietes erfüllen, einem strengen Schutzsystem. Gebiete, die zwar die

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

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

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

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

Prüfung unter dem Gesichtspunkt des Habitat- bzw. Vogelschutzes. Das Vorhaben ist dann unter dem Aspekt des Habitat- bzw. Vogelschutzes ohne weiteres zulässig.

### **3.2 Ausführungen zur Betroffenheit von FFH-Gebiet(en) und Vogelschutzgebieten**

Da sich im Planungsbereich weder ein ausgewiesenes FFH-Gebiet noch ein Vogelschutzgebiet (VSG) befindet, waren dahingehende weitere Untersuchungen nicht notwendig.

Außerhalb des Untersuchungsraumes liegt ca. 500 m nordwestlich vom Beginn der geplanten Umgehungsstraße entfernt das VSG Nr. 6315-401 „Klärteiche Offstein“. Projektbedingte Auswirkungen auf das VSG sind bereits aufgrund der räumlichen Distanz zum Planungsbereich auszuschließen. Für das VSG wertgebend sind die eutrophen Flachgewässer und Schlammflächen, insbesondere für Schwimmvögel, Schilfbrüter sowie rastende Watvögel. Ziel des VSG ist die „Erhaltung oder Wiederherstellung der Strukturvielfalt aus Wasserflächen, Schilfgürteln und Schlammfluren als bedeutendes Rast-, Brut- und Nahrungsgebiet“. Diese Erhaltungsziele sowie die landschaftsökologischen Funktionen des VSG werden von dem Vorhaben nicht tangiert. Dies wird im Übrigen auch durch die Erhebung der Avifauna im Untersuchungsgebiet bestätigt. Eine weitergehende Prüfung der VSG-Verträglichkeit wurde auch seitens der Oberen Naturschutzbehörde für nicht erforderlich erachtet.

Das Vorhaben ist somit unter dem Aspekt des Habitat- und Vogelschutzes ohne weiteres zulässig.

## **4. 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.

#### **4.1 Darstellung der Rechtsgrundlagen**

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

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

Durch das „Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung“ vom 20.07.2017 (BGBl I, S. 2808 ff) wurde u.a. das UVPG geändert; das Änderungsgesetz ist am 29.07.2017 in Kraft getreten. Aufgrund der Übergangsbestimmung des § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG/neu kann das vorliegende Verfahren nach der Fassung des UVP-Gesetzes, die vor dem 16.05.2017 galt, zu Ende geführt werden, da die Planunterlagen vom Antragsteller bereits mit Schreiben vom 26.07.2016 zur Durchführung des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens vorgelegt wurden. Die nachfolgend zitierten §§ des UVP-Gesetzes beziehen sich daher auf die bis zum 28.07.2017 gültige Fassung des UVP-Gesetzes (UVPG/alt).

Durch das „Landesgesetz zur Änderung umweltprüfungsrechtlicher Vorschriften“ vom 27.03.2018 (GVBl Nr. 5, S. 55 ff) wurde u.a. das LUVPG geändert; das Änderungsgesetz ist am 19.04.2018 in Kraft getreten. Aufgrund der Übergangsbestimmung des § 7 Abs. 2 Nr. 2 LUVPG/neu kann das vorliegende Verfahren nach der Fassung des LUVPG-Gesetzes, die vor dem 16.05.2017 galt, zu Ende geführt werden. Die nachfolgend zitierten §§ des LUVPG-Gesetzes beziehen sich daher auf die bis zum 18.04.2018 gültige Fassung des LUVPG-Gesetzes (LUVPG/alt).

#### **4.2 Feststellung der ordnungsgemäßen Anwendung der UVP-Bestimmungen**

Bei der vorliegenden Straßenplanung für den Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein 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.

#### **4.3 Bestehen einer UVP-Pflicht**

Das vorliegende Verfahren betrifft den Neubau einer Landesstraße. Die Planung sieht den Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein auf einer Länge von ca. 1.155 m von Bau-km ca. 0+035 bis Bau-km ca. 1+190 vor. Mit dem Straßenneubauvorhaben sollen die Verkehrsverhältnisse verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Zur Zielerreichung umfasst die Straßenplanung neben dem Neubau der L 455 als Westumgehung der Gemeinde Offstein auch die Umgestaltung des Knotenpunktes L 395/L 455, die Herstellung eines Rad- und Gehweges nördlich entlang der L 395 und des geplanten Kreisverkehrsplatzes sowie östlich der L

455 neu, die Herstellung von Wirtschaftswegen und Wirtschaftsweegeanbindungen an die L 455 und die Herstellung eines Überführungsbauwerkes zur Unterführung des Eisbaches.

Das Vorhaben unterliegt den Bestimmungen des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG). Für das Vorhaben besteht nach § 5 Abs. 6 LStrG i.V.m. § 3 Abs. 1 und § 4 LUVPG und der dortigen Anlage 1 eine UVP-Pflicht.

Somit ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach näherer Maßgabe der Bestimmungen des LUVPG i.V.m. den Bestimmungen des UVPG/alt (§ 4 LUVPG/alt) durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A.V die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens festgestellt.

#### **4.4 Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung**

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

##### **4.4.1 Allgemeines zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 2 LUVPG/alt stellt einen unselbständigen Teil der verwaltungsbehördlichen Verfahren dar, die der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens dienen. Durch die UVP erfahren die nach den jeweiligen Fachgesetzen durchzuführenden Zulassungsverfahren in umweltrechtlicher Hinsicht keine materiell-rechtliche Anreicherung. Die UVP beschränkt sich vielmehr auf verfahrensrechtliche Anforderungen im Vorfeld der Sachentscheidung, zu der ein Bezug nur insoweit hergestellt wird, als das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 12 UVPG/alt (vgl. auch Art. 8 der UVP-Richtlinie) im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen ist. Die Vorschriften zur UVP verlangen dementsprechend, dass die Zulassungsbehörde das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung in ihre Erwägungen einbezieht. Das Umweltverträglichkeitsprüfungsrecht nötigt nicht dazu, den räumlichen Umfang der Prüfung in der Planfeststellung weiter auszudehnen als er vom materiellen Planungsrecht gefordert wird. Die UVP umfasst - zusammenfassend ausgedrückt - die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 LUVPG/alt genannten Schutzgüter Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern. Sie gewährleistet so eine auf die Umwelteinwirkungen zentrierte Prüfung und ermöglicht es, die Umweltbelange in gebündelter Form herauszuarbeiten. Auf der Grundlage der vom Vorhabenträger hierzu gemäß § 6 UVPG/alt vorzulegenden Planunterlagen, welche auch eine

allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der uvp-relevanten Projektangaben umfassen, der im Zulassungsverfahren eingegangenen behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit erarbeitet die Zulassungsbehörde nach § 11 UVPG/alt eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind schließlich auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 zu bewerten und diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen (§ 12 UVPG/alt). Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) soll auf diese Weise sicherstellen, dass bei den uvp-pflichtigen Vorhaben die Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne einer wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und das Ergebnis der UVP im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge bei den behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit der Vorhaben berücksichtigt wird.

Der Träger des Vorhabens legt hierzu gem. § 6 Abs. 1 UVPG/alt die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der zuständigen Behörde zu Beginn des Verfahrens vor, in dem die Umweltverträglichkeit geprüft wird. Inhalt und Umfang dieser Unterlagen bestimmen sich gem. § 6 Abs. 2 UVPG/alt nach den Rechtsvorschriften, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens maßgebend sind. Die Unterlagen müssen dabei die in § 6 Abs. 3 und 4 UVPG/alt genannten Mindestangaben enthalten. Diese Angaben müssen nach § 6 Abs. 3 Satz 3 UVPG/alt Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen werden können. Gemäß § 6 Abs. 3 Satz 2 UVPG/alt hat der Vorhabenträger auch eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der Angaben zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens beizufügen.

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

Die zuständige Behörde erarbeitet auf der Grundlage der vom Vorhabenträger beigebrachten Unterlagen nach § 6 UVPG/alt, der behördlichen Stellungnahmen nach § 7 UVPG/alt sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach § 9 eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und

Landschaft (§ 11 UVPG/alt). Die Ergebnisse eigener Ermittlungen sind einzubeziehen. Die zusammenfassende Darstellung kann in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen. Die Begründung enthält erforderlichenfalls die Darstellung der Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind schließlich von der zuständigen Behörde auf der Grundlage ihrer zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt zu bewerten und diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen (§ 12 UVPG/alt).

#### **4.4.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Diesen rechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bei der hier festgestellten Straßenplanung Rechnung getragen. Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des UVPG auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen dargestellt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden identifiziert, beschrieben und entsprechend bewertet. Die maßgeblichen Erkenntnisse wurden in einer „Allgemeinverständlichen Zusammenfassung“ nach § 6 UVPG/alt (vgl. Anlage 1.1 in Kapitel A.VIII.2) dargelegt; die weiteren nach § 6 UVPG/alt erforderlichen Unterlagen wurden von ihm ebenfalls vorgelegt. Die Unterlagen des Vorhabenträgers entsprachen den Anforderungen des § 6 UVPG/alt, insbesondere ist eine allgemein verständliche zusammenfassende Darstellung der Maßnahme und ihrer Umweltauswirkungen in dem Erläuterungsbericht enthalten (vgl. Kapitel A.VIII.2) enthalten. Die verfahrensrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls eingehalten worden (Siehe auch Kapitel E.III). Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG/alt erforderlichen Unterlagen den nach § 7 UVPG/alt zu beteiligenden Behörden (Träger öffentlicher Belange) zugeleitet und diese um Stellungnahme gebeten. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat gemäß § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG/alt den Vorschriften des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG entsprochen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG/alt erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens in Gestalt der Planoffenlage und der hierbei eröffneten Möglichkeit zur Äußerung. Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Planauslegung) enthielt die in § 9 Abs. 1a UVPG/alt verlangten Informationen; die Offenlage der in §§ 6 und 9 Abs. 1b UVPG/alt genannten Unterlagen ist erfolgt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt bewertet. Diese Bewertung wird bei der vorliegenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt (§ 12 UVPG/alt).

Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in Anwendung des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter geprüft. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden ermittelt, beschrieben und entsprechend gewertet. Die festgestellten Planunterlagen beinhalten die entscheidungserheblichen Angaben hinsichtlich der umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Sinne von § 6 UVPG/alt. Diese war auch Gegenstand der Planoffenlage. Vom Straßenbaulastträger sind im laufenden Verfahren Planänderungen vorgenommen worden. Diese

betreffen das naturschutzfachliche Kompensationsflächenkonzept, welches aufgrund von Einwendungen betroffener Landwirte im Anhörungsverfahren mit den Anforderungen an die landwirtschaftlichen Belange bestmöglich in Einklang zu bringen war. Für die vorgenommenen Planänderungen ist eine ergänzende naturschutzfachliche Beurteilung in Anlehnung an die „Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG/alt“ im Hinblick auf die geänderten Umweltauswirkungen vorgelegt worden (siehe Deckblatt zum Erläuterungsbericht, Kapitel A.VIII.1). Die allgemeinverständliche Zusammenfassung des Vorhabenträgers in Verbindung mit der ergänzenden naturschutzfachlichen Beurteilung stellen zugleich auch die „Zusammenfassende Darstellung“ nach § 11 UVPG/alt dar. Da im Anhörungsverfahren keine wesentlichen neuen umweltrelevanten Gesichtspunkte vorgebracht bzw. erkennbar geworden sind, haben sich an der Einschätzung zur Umweltverträglichkeit der Maßnahme auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens keine grundlegenden Änderungen ergeben. Somit kann bezüglich der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt sowie der abschließenden Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde maßgeblich auf den Erkenntnissen der vorausgegangenen Zusammenfassung nach § 6 UVPG/alt sowie auf dem sonstigen Akteninhalt mit UVP-Bezug Bezug genommen werden. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sind in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen und wurden gemäß § 12 UVPG/alt bei der Planfeststellungsentscheidung in dem rechtlich gebotenen Umfang berücksichtigt.

## **5. Behandlung der Detailforderungen bzw. der Einwendungen zum landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzept**

- Landschaftsbild

Soweit im Hinblick auf die Straßenbaumaßnahme auf eine Zerstörung des Landschaftsbildes hingewiesen wird, ist diesem Einwand auch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit dem Hinweis auf die entsprechend vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu widersprechen. Die im festgestellten landschaftspflegerischen Kompensationskonzept enthaltenen Bepflanzungsmaßnahmen werden in die Landschaft mit eingebunden. Insbesondere durch die verschiedenen Neu- und Anpflanzungen von Gehölzen, Sträuchern und Heistern (Maßnahmen A 2.1, A 3 und G 2.2) zur landschaftsgestalterischen Eingrünung und Einbindung von Verkehrsflächen mit Aufwertung des Landschaftsbildes durch vertikale Vegetationsstrukturen sowie bodendeckenden Maßnahmen wird der straßenbaubedingte Eingriff in das Landschaftsbild angemessen kompensiert.

- Faunistische Untersuchung

Befürchtungen, durch die Straßenbaumaßnahme würden wichtige natürliche Lebensräume für Tiere zerstört, kann mit Hinweis auf die diesbezüglichen faunistischen Untersuchungen begegnet werden. Insoweit werden dahingehende Einwendungen und Forderungen zurückgewiesen. Die faunistische Kartierung (vgl. Kapitel A.IX.4) kommt zu dem nachvollziehbaren

Schluss, dass bei Beachtung der mit diesem Beschluss mit festgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen insgesamt keine erheblichen negativen Auswirkungen auf im Untersuchungsgebiet lebende Vögel, Fledermäuse und Reptilien zu erwarten sind. Durch die mit der Oberen Naturschutzbehörde (ONB) abgestimmte landschaftspflegerische Begleitplanung wird der Eingriff in Natur und Landschaft angemessen kompensiert.

- Biotope

Die in der Biotopkartierung Rheinland-Pfalz erfassten und schutzwürdigen Biotope wurden in der mit diesem Beschluss festgestellten Straßenneubaumaßnahme berücksichtigt. Soweit in diesem Zusammenhang eine Zerstörung natürlicher Biotope, insbesondere auf privaten Eigentumsflächen im Bereich des Eisbaches befürchtet wird, kann dies mit Verweis auf die mit der Oberen Naturschutzbehörde (ONB) abgestimmte landschaftspflegerische Begleitplanung entkräftet werden. Die an den Eisbach angrenzenden Grundstücke werden mit Ausnahme des unmittelbaren Trassenbereiches einschließlich Brücke, Entwässerungsmulde und unbefestigtem Wirtschaftswegeabschnitt, überwiegend im östlichen Bereich für landschaftspflegerische und wasserwirtschaftliche Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen. Die westlich der L 455 gelegenen Privatflächen entlang des Eisbaches bleiben nahezu unberührt.

## **VIII. Flächenbedarf und Entschädigung**

### **1. Grundflächenbedarf**

Der Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein bedingt zwangsläufig Grundstücksinanspruchnahmen. Die Flächen werden benötigt für die Herstellung der Trasse und ihrer Nebenanlagen sowie für die Durchführung der notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Diese Inanspruchnahmen sind neben der öffentlichen Hand auch von Privateigentümern aufzubringen. Die im Einzelnen notwendigen Inanspruchnahmen ergeben sich aus dem Grundverzeichnisse (vgl. Kapitel IX.17 und IX.18).

Im Anhörungsverfahren haben mehrere Grundstückseigentümer Einwendungen erhoben. Dabei wurden neben den sonstigen Bedenken gegen die eigentliche Planung auch Belange der individuellen Grundstücksbetroffenheit geltend gemacht. Diese Grundstücksinanspruchnahmen sind für die Planfeststellung von besonderem Gewicht und nach Möglichkeit zu vermeiden. Bereits bei der Planung eines Vorhabens ist grundsätzlich darauf zu achten, dass Grundstücksinanspruchnahmen Privater möglichst vermieden werden und ansonsten auf ein unverzichtbares Maß beschränkt werden. Diesem Gebot trägt auch der Planfeststellungsbeschluss Rechnung. Zur Schonung privaten Eigentums und sonstiger Rechte, die mit der Inanspruchnahme von privaten Flächen beeinträchtigt werden, wurde bei der Wahl der Trasse und bei der Planung der notwendigen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen bereits darauf geachtet, dass nach Möglichkeit auf Flächen der öffentlichen Hand zurückgegriffen wird. Außerdem war der Straßenbaulastträger bestrebt, vorrangig die hofnahen landwirtschaftlichen

Flächen zu erhalten und damit den Verbrauch landwirtschaftlich genutzter Flächen auf ein unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.

Dennoch war es nicht möglich, auf die Inanspruchnahme von Grundstücken in privatem Eigentum gänzlich zu verzichten. Die Inanspruchnahme privater Grundstücke für das Straßenbauvorhaben ist grundsätzlich auch unter Berücksichtigung des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) zulässig. Gemäß Art 14 Abs. 3 GG kann ein Zugriff auf privates Eigentum dann vorgenommen werden, wenn er zum Wohle der Allgemeinheit erfolgt und eine gesetzliche Grundlage vorliegt. Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen durch die Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffener Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahmen von Grundstücken, an der Planung festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck.

Die Planrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus den o. a. Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss. Der Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein ist zielkonform zu den Bestimmungen des Landesstraßengesetzes und damit auch geeignet, entgegenstehende Belange aus dem Eigentum zu überwinden und dem Straßenbaulastträger das ihm nach § 9 Abs. 1 LStrG zustehende Enteignungsrecht einzuräumen. Dieses gilt insbesondere für die Flächen, die für die Herstellung der Straßentrasse benötigt werden. Die Trassenführung ist bestimmt durch die mit dem Straßenbauvorhaben vorgegebene Zielsetzung, nämlich der Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt Offstein unter Berücksichtigung der Anforderungen an eine leistungsgerechte zwischengemeindliche Verbindungsstraße. Diese Anforderungen erfüllt die L 455-neu in der festgestellten Trassenführung. Die auf diese Weise verfolgten Zielsetzungen entsprechen den in § 2 LStrG formulierten Zielen des Landesstraßenrechts. Diese Gesichtspunkte begründen eine ausreichende Planrechtfertigung für das Vorhaben und rechtfertigen damit Grundstücksinanspruchnahmen, welche ggf. auch Enteignungen ermöglichen würden.

Das Gleiche gilt auch für die Inanspruchnahme von Privateigentum zur Durchführung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Diese bilden die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für den durch den Straßenbau erfolgenden Eingriff in Natur und Landschaft. Der Straßenbaulastträger ist zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen; sind die Eingriffe jedoch nicht vermeidbar, so besteht die Verpflichtung des Eingriffsverursachers, unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren. Der Straßenbaulastträger hat diese gesetzlichen Vorgaben eingehalten. Die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft wurde nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Bau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der naturschutzfachlichen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß redu-

ziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind erforderlich und geeignet, um eine Kompensation des durch das Straßenbauvorhaben erfolgenden Eingriffs zu erreichen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes in jedem Einzelfall geeignet, die Wirksamkeit der auf ihnen vorgesehenen Maßnahmen in der dafür vorgesehenen Zeit zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme der Grundstücke ist auch im Hinblick auf die Belange der Eigentümer verhältnismäßig. Dieses Konzept ist auch in den unterschiedlichen Planungsstadien mit der Oberen Naturschutzbehörde abgestimmt worden und berücksichtigt in seiner jetzigen Ausprägung in besonderer Weise den in der Abwägung vorzunehmenden Interessensausgleich zwischen den Anforderungen, die sich anlässlich des Straßenbauvorhabens an den Umfang der durchzuführenden Maßnahmen ergeben, und den entgegenstehenden Interessen der Grundstückseigentümer und sonstigen Grundstücksnutzern, die durch diese Maßnahmen ihr uneingeschränktes Eigentums- bzw. Nutzungsrecht verlieren bzw. deren Grundstücksrechte hierdurch eingeschränkt werden.

Soweit für die Inanspruchnahme von Grundeigentum eine Entschädigung in Form von Grundstücks- /flächentausch gefordert wird, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass der Vorhabenträger vorrangig bemüht ist entsprechend geeignetes Tauschland anzubieten und zur Verfügung zu stellen. Für den Fall, dass dies nicht möglich ist bzw. eine Einigung über entsprechendes Tauschgelände nicht zustande kommt, wird der entsprechende Eigentümer in das Entschädigungsverfahren verwiesen. Da das Planfeststellungsverfahren ausschließlich öffentlich-rechtlicher Natur ist, können in ihm deshalb keine Kaufpreise oder Nebenentschädigungen festgelegt werden, die im Zusammenhang mit dem Flächenerwerb stehen. Der Grunderwerb ist privatrechtlicher Natur und wird erst im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses durchgeführt.

Der Straßenbaulastträger wurde durch die Planfeststellungsbehörde mit der Auflagenregelung C.VI.4 verpflichtet, auf entsprechenden Antrag der Grundstückseigentümer Grundstücksflächen, die nur teilweise in Anspruch genommen werden sollen, dennoch zu erwerben, wenn eine weitere wirtschaftliche Nutzung der Fläche sonst nicht mehr gewährleistet wäre. In diesen Fällen ist der Erwerb aus der Sicht der Betroffenen der mildere Eingriff, so dass der Straßenbaulastträger aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insoweit entsprechend verpflichtet werden konnte. Ansonsten muss es jedoch bei dem in den hier festgestellten Plänen vorgesehenen Umfang der Inanspruchnahme bleiben, da nur so das festgestellte naturschutzrechtliche Kompensationskonzept realisiert werden kann.

Auch hinsichtlich der vorgesehenen naturschutzrechtlichen Ersatzmaßnahmen berücksichtigt die hier festgestellte Planung so weit wie möglich die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer. So wurden die Flächen nach Möglichkeit zusammenhängend auf durch die Trasse bzw. weiteren Baumaßnahmen entstehenden Restflächen geplant, damit auf dem dann entstehenden Bereich ein in der Wertigkeit möglichst hoher Ersatz für die nicht ausgleichbaren Eingriffe erfolgen kann. Dies war allerdings nicht in allen Fällen möglich.

Die Planfeststellungsbehörde hat in jedem Einzelfall die vorgebrachten Einwendungen der betroffenen Grundstückseigentümer gegen die Inanspruchnahme der vorgesehenen Flächen

daraufhin untersucht, ob aus Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit heraus eine Verringerung der Inanspruchnahme oder ein gänzlicher Verzicht durch Verlegung der einzelnen Maßnahmen unter Beibehaltung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Gesamtkonzeption möglich ist.

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

Alle Forderungen von betroffenen Grundstückseigentümern oder Personen, die sonstige Rechte an Flächen haben (z.B. Mieter, Pächter oder Inhaber von Nießbrauchrechten), denen nicht durch entsprechende Regelungen in diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wurde, werden daher zurückgewiesen, sofern ihnen in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausdrücklich entsprochen wurde. Insoweit gehen die Belange des Straßenbaulastträgers und seine mit dem Bau der L 455 – Westumgehung Offstein verfolgten Ziele den Interessen der Eigentümer und der sonstigen Nutzungsberechtigten an einem möglichst ungestörten Erhalt ihres Eigentums bzw. Nutzungsrechts vor. Die danach verbleibenden Inanspruchnahmen sind unvermeidbar und im Rahmen eines gesonderten Verfahrens den Eigentümern oder den Inhabern dieser sonstigen Rechte grundsätzlich in Geld auszugleichen. Ergänzend dazu wird auf die Nebenbestimmung in Kapitel B.11 hingewiesen.

Forderungen im Hinblick auf befürchtete Wertminderungen wegen des Baus der Westumgehung Offstein im Zuge der L 455 erweisen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als unbegründet. Hinweise darauf, dass die Straßenplanung entschädigungspflichtige Wertminderungen verursachen würde, sind nicht ersichtlich. Ausführungen hinsichtlich der Wertminderungen durch Lärmerhöhungen sind dem Kapitel E.VIII.2 zu entnehmen; hierauf wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

## **2. Wertminderung von Immobilien, Grundstücken und Mieten**

Soweit verschiedentlich befürchtet wird, dass nach dem Neubau der Westumgehung Offstein aufgrund des straßenbaubedingten Anstiegs der Immissionsbelastungen (Verkehrslärm, Luftschadstoffe) mit einem Wertverlust der Immobilien zu rechnen sei und die Immobilien nur mit Wertverlust verkauft werden könnten, erweisen sich diese Einwendungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als unbegründet und sind daher zurückzuweisen. Gleiches würde auch für befürchtete Einbußen bei den Mieteinnahmen gelten.

Hinsichtlich der Lärmbetroffenheiten ist auszuführen, dass nach dem Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchung (vgl. hierzu Kapitel A, Nr. VIII.14-15 dieses Beschlusses) keine unzumutbaren Lärmauswirkungen auf die angrenzende Bebauung zu erwarten sind und der Straßenbaulastträger daher nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet werden konnte. Sofern im Außenwohnbereich unzumutbare Lärmeinwirkungen durch Überschreiten der Tagesgrenzwerte entstehen sollten, ist der Baulastträger zur Zahlung entsprechender Entschädigungen verpflichtet. Auch der entstehende Lärm unterhalb der Grenzwerte wurde in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde eingestellt, kann aber zu keinem anderen Ergebnis führen. Soweit Einwendungen hinsichtlich eines eventuellen straßenbaubedingten Wertverlustes von Immobilien bzw. ggf. hierfür notwendiger Entschädigung durch den Straßenbaulastträger vorgebracht wurden, konnten diese keinen Erfolg haben. Im Übrigen würden etwaige Entschädigungsansprüche auch nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt werden, sondern müssten einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben.

## **IX. Auswirkungen auf Belange der Landwirtschaft**

### **1. Eingriffe in landwirtschaftlich genutzte Flächen**

Durch den Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein einschließlich der erforderlichen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen werden auch Flächen in Anspruch genommen, die bisher landwirtschaftlich genutzt werden. Neben den Belangen des Natur- und Umweltschutzes sind somit auch diejenigen der Landwirtschaft im Rahmen der Abwägung zu betrachten.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgetragenen Einwendungen zu diesem Themenkomplex ausführlich betrachtet und mit den weiteren Belangen, die durch die Straßenplanung berührt werden, sowie den Gesichtspunkten, die für die Realisierung des Straßenbauprojektes sprechen, abgewogen und ist dabei rechtsfehlerfrei zu dem Ergebnis gelangt, dass die Landwirtschaft bei der Planung in ausreichendem Umfang berücksichtigt wurde.

Soweit möglich wurde schon im Planungsstadium versucht, durch eine entsprechende Trassenführung die landwirtschaftlichen Flächen so wenig wie möglich zu zerschneiden. So wird die L 455 –neu von Bau-km ca. 0+413 bis Bau-km ca. 0+890 im Einschnitt geführt.

Zu einer Minderung der Eingriffe in landwirtschaftlich genutzte Flächen hat der Straßenbaulastträger aufgrund von Einwendungen im Anhörungsverfahren insbesondere auch durch die teilweise Verlegung von ursprünglich auf hofnahen landwirtschaftlichen Flächen geplanten Kompensationsflächen Rechnung getragen. Dadurch konnten trassennahe Kompensationsflächen soweit wie möglich reduziert werden und der naturschutzfachliche Kompensationsbedarf mit den landwirtschaftlichen Belangen bestmöglich in Einklang gebracht werden. Die L 455 –neu wird durch die vorgesehenen notwendigen Bepflanzungsmaßnahmen in die Landschaft mit eingebunden. Durch die geplanten Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Trasse wird auch der Eingriff in das Landschaftsbild angemessen kompensiert. Bezüglich des geänderten Flächenkonzeptes im Zusammenhang mit dem naturschutzfachlichen

Kompensationsbedarf wird auf die Deckblätter zum Erläuterungsbericht A.VIII.1, zum Lageplan A.VIII.7-8 und zum Grunderwerbsplan A.VIII.20-21, sowie ergänzend auf die entsprechende Auflagenregelung C.II.12 verwiesen.

Bei der Konzeption der Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen wurde auch den Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG hinsichtlich einer Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange Rechnung getragen. Dies zeigt sich insbesondere darin, dass die Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen im Einzelnen wie folgt gemindert werden konnte:

Alle nicht mehr benötigten Straßen- und Wegeflächen werden zurückgebaut, sodass ein Teilausgleich durch diese Entsiegelungsmaßnahmen erbracht werden kann.

Mit den Maßnahmen

- Sicherung und Erhalt von ökologisch und landschaftsgestalterisch bedeutsamen Gehölzbeständen
- Aufwertung des Eisbaches (Gewässer 3. Ordnung) durch Renaturierung
- Schaffung vertikaler Vegetationsstrukturen durch Neuanpflanzungen im Straßenseitenraum
- Anbringen von Nistkästen

werden bestehende, wertvolle Biotopstrukturen dauerhaft gesichert oder weiter aufgewertet. Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen wird damit gezielt reduziert.

Die verbleibende Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen ist für die Umsetzung der Planung einschließlich der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen zwingend erforderlich und kann nicht weiter reduziert werden. Dies gilt u. a. auch für die auf den Grundstücksflächen der Parzellen Flur 7, Nrn. 110 und 111 ausgewiesene Ersatzmaßnahme E 1.3, die eine planerische Einheit mit dem angrenzenden Regenrückhaltebecken bildet und ein Rückzugsort für die angesiedelte Tierwelt darstellt. Auch auf die Inanspruchnahme der Grundstücke Flur 7, Nrn. 154 bis 157 kann nicht verzichtet werden. Neben der Verwendung zum Bau der Trasse nebst Wirtschaftswege, Böschung und Entwässerungsmulde bilden die östlich gelegenen Restflächen einen zentralen Bereich für auszuweisende Baumstandorte. Der notwendige Flächenbedarf ergibt sich zum einen für den Neubau der Straße und zum anderen aus den in den jeweiligen Fachbeiträgen nachvollziehbar abgeleiteten Beeinträchtigungen der betroffenen Fauna und Flora und den dadurch erforderlich werdenden landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen. Weiterhin wird das vorhandene Wirtschaftswegenetz wiederhergestellt. Somit ist insgesamt von einer auf das absolut notwendige Mindestmaß beschränkten Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen auszugehen.

Insofern waren die Einwendungen und Bedenken, die sich allgemein gegen den Umfang der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen wandten, als sachlich unbegründet zurückzuweisen, soweit ihnen nicht durch die in Kapitel C dieses Beschlusses formulierten Nebenbestimmungen oder Planänderungen stattgegeben wurde.

## 2. Einwendungen zu landwirtschaftlichen Belangen

- Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Mit dem Bau der Westumgehung Offstein werden Inanspruchnahmen von Flächen erforderlich; diese können unter Umständen einzelne Grundstückseigentümer derart stark treffen, dass deren landwirtschaftlicher Betrieb aus einer vernünftigen betrieblichen Betrachtungsweise heraus keine gesicherte Existenzgrundlage für den Betriebsinhaber mehr bietet. Für Nebenerwerbsbetriebe gilt dies nur, soweit sie von ihrer Größe, ihrer Ausstattung und ihres betrieblichen Konzeptes jederzeit in Form eines Vollerwerbsbetriebes zur alleinigen Existenzsicherung des Inhabers genutzt werden können.

In diesen Fällen wird besonders stark in die durch die Art. 12 und 14 GG geschützten Rechtspositionen der betroffenen Personen eingegriffen; in der Rechtsprechung wurden daher besondere Anforderungen an den Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit eines solchen Eingriffs entwickelt, die bei der Planfeststellung zu berücksichtigen sind. Die Planfeststellungsbehörde muss das Gewicht der insoweit vorgetragenen Einwendungen richtig ermitteln und mit den übrigen öffentlichen und privaten Belangen gerecht abwägen. Außerdem ist zu beachten, dass dieser an sich private Belang dann zu einem öffentlichen Belang „erstarken“ kann, wenn durch eine Vielzahl der durch das Bauvorhaben erfolgten Existenzgefährdungen eine regionale Wirtschaftsstruktur in ihrem Wesen verändert würde. Die Planfeststellungsbehörde hat daher dieser Frage besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

So wurden zunächst alle im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwendungen daraufhin untersucht, ob mit ihnen eine Existenzgefährdung plausibel vorgetragen wurde oder ob diese Schwere des Eingriffs aus Sicht der Einsprecher sich jedenfalls aufdrängt. Dabei wurden die Einwendungen, in denen eine Existenzgefährdung zwar pauschal behauptet, jedoch nicht durch substantielle Sachverhaltsangaben glaubhaft oder nachvollziehbar gemacht wurden, keiner weiteren Prüfung im Hinblick auf eine etwaige Existenzgefährdung unterzogen. Insofern bestand für die Planfeststellungsbehörde auf Grund der den Betroffenen obliegenden Mitwirkungspflicht keine Notwendigkeit zu weiteren Prüfungen.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens für den Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein wurden von landwirtschaftlich orientierten bzw. gemischt wirtschaftenden Betrieben Befürchtungen hinsichtlich der Existenzfähigkeit nach Durchführung der Baumaßnahme erhoben.

Die Planfeststellungsbehörde hat zunächst überprüft, wie sich die grundstücksmäßige Betroffenheit der Betriebe durch die Straßenbaumaßnahme tatsächlich darstellt; Grundlage hierfür waren die Angaben der Einwender bezüglich Eigentums- und Pachtflächen. Hierbei hat sich gezeigt, dass lediglich in einem Fall eine vorgetragene mögliche Existenzgefährdung nicht von vorne herein auszuschließen war, so dass auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde ein Sachverständigengutachten bei der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben in Auftrag gegeben wurde, um die wirtschaftlichen Auswirkungen des Neubaus der Westumgehung Offstein im Zuge der L 455 auf die Bewirtschaftungs- bzw. Pachtflächen des Betriebes zu untersuchen. Die Betriebsinhaber und deren Rechtsbeistand wurden über die Beauftragung der Erstellung des Existenzgefährdungsgutachtens informiert und darum gebeten, dem Fachgutachter die

erforderlichen Unterlagen und Angaben für die Erstellung des Gutachtens zur Verfügung zu stellen. Da dem Gutachter trotz mehrmaliger Aufforderung an die Betriebsinhaber bzw. Rechtsbeistand und dem Hinweis auf deren Mitwirkungspflicht die für die Begutachtung erforderlichen Unterlagen nicht bzw. nur unvollständig zur Verfügung gestellt wurden, konnte jedoch kein Existenzgefährdungsgutachten erstellt werden. Insoweit war der Planfeststellungsbehörde eine Beurteilung zur gesicherten Existenz des Betriebes nicht möglich. Die gutachterliche Beurteilung der Existenzgefährdung erfolgt im Interesse des betroffenen Betriebseigentümers, um eine mögliche Existenzgefährdung für die Planfeststellungsbehörde substantiiert und nachvollziehbar darlegen zu können. Deshalb obliegt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 23.03.2011 (BVerwG 9 A 9.10) den Betroffenen eine Mitwirkungspflicht bei der Ermittlung des Sachverhaltes, ob eine Existenzgefährdung vorliegt. Wird diese verweigert bzw. nicht im notwendigen Umfang erbracht, kann sich der Betroffene ggf. auch in einem gerichtlichen Verfahren nach dem Grundsatz von Treu und Glauben nicht auf eine unzureichende Berücksichtigung dieser privaten Belange berufen (BVerwGE vom 05.10.90 – 4 C B1.90 -). Er muss sich vielmehr entgegenhalten lassen, dass er seinen Mitwirkungspflichten nicht genügt hat, weil er dem sachverständigen Gutachter nicht die zur Beurteilung erforderlichen Unterlagen zur Verfügung gestellt hat.

Doch auch für den Fall, dass sich bei einem landwirtschaftlichen Betrieb im Nachhinein in besonders begründeten Einzelfällen doch noch eine Existenzgefährdung als Folge des Straßenbaus ergeben sollte, weil sich die Erheblichkeit des straßenbaubedingt verursachten Eingriffs in einen bestehenden Betrieb in seinem wahren Ausmaß erst später herausstellt, kann dies zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu Änderungen der Planung führen. Insoweit gehen die Interessen der Allgemeinheit an der Herstellung der Westumgehung Offstein auch unter Inkaufnahme möglicher Existenzgefährdungen einzelner Betriebe den entgegenstehenden Interessen der Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. Die mögliche Folge der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe wäre dabei in Kauf zu nehmen, da größere Änderungen der Planung, die zu einer Abwendung der Existenzgefährdung vorgenommen werden müssten, auf Grund der vorhandenen Zwangspunkte und im Interesse der Ausgewogenheit der Planung nicht in Betracht kommen. In diesen Fällen wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche bis zu einem Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes reichen.

- Zerschneidung von Flächen und Bildung unwirtschaftlicher Restflächen

Durch den Bau der Westumgehung Offstein mit dem in diesem Beschluss festgestellten Trassenverlauf kommt es auch zu Grundstücksinanspruchnahmen in der Weise, dass die verbleibenden Flächen aus Sicht der betroffenen Grundstückseigentümer nur noch mit einem unzumutbaren Aufwand weiterbewirtschaftet werden können. Soweit dementsprechend besondere Entschädigungsansprüche gestellt wurden, ist auf die Auflagenregelung in Kapitel B.11 hinzuweisen, wonach über die Entschädigungsansprüche in einem eigenständigen Entschädigungsverfahren zu entscheiden ist; dabei wird grundsätzlich eine Entschädigung in Geld gezahlt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist aber darauf hinzuweisen, dass die Voraussetzung für Entschädigungsleistungen dieser Art nur erfüllt sind, wenn die Zerschneidungsschäden oder die Unwirtschaftlichkeit der Nutzung der Restflächen nach objektiven Maßstäben vorliegen; allein der subjektive Eindruck oder ein entsprechendes Vorbringen der betroffenen Eigentümer reicht für eine Zahlungsverpflichtung auf Seiten des Straßenbaulastträgers nicht aus.

Zerschneidungsschäden liegen vor, wenn nach der Inanspruchnahme des Grundstücks durch den Straßenbaulastträger die vormals großen, zusammenhängenden Bewirtschaftungseinheiten derart zerstückelt werden, dass zwar eine wirtschaftliche Nutzungsmöglichkeit weiterhin gegeben ist, jedoch der mit der Bewirtschaftung zu treibende Aufwand nachhaltig erhöht wird. Diese kausal auf den Neubau der Westumgehung Offstein zurückzuführenden Mehraufwendungen für die Weiterbewirtschaftung sind den betroffenen Grundstückseigentümern gesondert und in Geld zu entschädigen (sog. „Durch- bzw. Anschneideentschädigung“).

Im Gegensatz dazu liegt die Bildung unwirtschaftlicher Restflächen dann vor, wenn nach Abzug der für den Straßenbau benötigten Flächen nur noch solche in einem Umfang oder einem Zuschnitt übrig bleiben, die für den Eigentümer mit einem aus betriebswirtschaftlicher Sicht unrentablen Aufwand zu bewirtschaften wären; dabei spielt die bisherige Nutzung der Grundstücke, die Differenz zwischen dem bisher erzielten Ertrag und dem nach dem Bau der Westumgehung Offstein zu erwartenden Ertrag und die auf Grund der vorhandenen Betriebsstruktur evtl. zumutbare Änderungen der bisherigen Nutzung zu Gunsten einer evtl. einträglicheren Nutzung eine entscheidende Rolle. Das Vorliegen dieser Tatbestandsvoraussetzungen ist nach objektiven Maßstäben zu beurteilen. Bleiben unwirtschaftliche Restflächen danach zurück, hat der betroffene Grundstückseigentümer einen Anspruch auf Gesamtübernahme des Grundstücks; dieser Anspruch muss gegenüber dem Straßenbaulastträger mit einem entsprechenden Antrag geltend gemacht werden.

Die Höhe der durch den Straßenbaulastträger zu zahlenden Entschädigung wird bei der Durch- bzw. Anschneideentschädigung und beim Vorliegen unwirtschaftlicher Restflächen in einem eigenständigen Entschädigungsverfahren ermittelt.

- Wiederherstellung von Wirtschaftswegebeziehungen

Das vorhandene Wirtschaftswegenetz wird durch die Trasse an mehreren Stellen durchschnitten. Soweit seitens der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz und verschiedener Einwohner eine erhebliche Verschlechterung für die Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke befürchtet wird, muss dem mit nachfolgenden Erläuterungen widersprochen werden.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit hat die Planung auch zum Ziel, eng aufeinander folgende, direkte Zufahrten auf die L 455 zu schließen und verkehrsgerecht gebündelt an die Landesstraße anzubinden. Mit Aufrechterhaltung der vorhandenen Wirtschaftswegebeziehungen befänden sich künftig drei Einmündungsbereiche östlich und westlich der L 455 auf einem Streckenabschnitt von nur ca. 400 m. Der Ein- und Ausfahrverkehr würde den Verkehrsfluss auf der L 455 erschweren und stünde einem verkehrsgerechten Ausbau der Landesstraße auf

freier Strecke entgegen. Darüber hinaus ist die Beibehaltung des derzeit vorhandenen östlichen Anschlusses in Höhe von Bau-km ca. 0+435 schon aufgrund der Straßenböschung nicht möglich. Gleiches gilt für die unbefestigten Wege Flur 7 Nr. 140 und 159 (Bau-km ca. 0+770), sowie Parzelle Nr. 153 (Bau-km ca. 0+840).

Das Landesstraßengesetz regelt eindeutig, dass grundsätzlich kein Anspruch auf unveränderte Zufahrtsverhältnisse besteht. Wird im Zuge eines Straßenausbaus eine Zufahrt geschlossen, ist dafür lediglich ein angemessener Ersatz zu schaffen, der eine ordnungsgemäße Nutzung der anliegenden Grundstücke ermöglicht und eine ausreichende Verbindung zum öffentlichen Verkehrsnetz gewährleistet. Dabei müssen ggf. auch zumutbare Umwege in Kauf genommen werden. Die mit diesem Beschluss festgestellte Planung stellt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde das durch den Neubau der L 455 an verschiedenen Stellen unterbrochene Wirtschaftswegenetz adäquat wieder her, sodass die diesbezüglichen Forderungen und Einwendungen zurückzuweisen waren.

Im Zuge des Straßenausbaus der L 455 wird insbesondere über die geplante Anbindung bei Bau-km ca. 1+000 ein adäquater Ersatz geschaffen, der die anliegenden Grundstücke an das öffentliche Wegenetz anschließt. Die Landesstraße wird an diesem Knotenpunkt mit separaten Abbiegespuren ausgestattet, die Wirtschaftswegeeinmündung ist mit einer ausreichenden Aufstelllänge und hinreichend dimensionierten Kehren versehen. Des Weiteren bleibt die westliche Wirtschaftswegeeinmündung bei Bau-km ca. 0+435 erhalten.

Der Straßenbaulasträger hat sich darüber hinaus bereit erklärt, den bisher eingeplanten Wendestreifen im Bereich von Bau-km ca. 0+430 bis Bau-km ca. 0+770 als unbefestigten Wirtschaftsweg auszubauen und an den vorhandenen Weg Flur 7 Nr. 92/1 der Gemarkung Offstein anzubinden. Auf die diesbezüglich festgestellten Deckblätter in Kapitel A.VIII und die mit diesem Beschluss festgestellte Auflagenregelung in Kapitel C.VI.6 wird hingewiesen.

Soweit bemängelt wird, dass bestimmte landwirtschaftliche Flächen nach dem Neubau der L 455 nur noch aus der Ortslage heraus erreichbar seien und diese Zufahrtsmöglichkeiten z.T. so zugewachsen seien (Flur 7, Nr. 143), dass ein Befahren nicht mehr möglich sei, ist darauf hinzuweisen, dass die im Umfeld des Straßenbauvorhabens liegenden Wirtschaftswege überwiegend als unbefestigte Wege/Graswege angelegt sind. Deren Unterhaltung obliegt der Orts- bzw. Verbandsgemeinde. Insoweit müsste auch in diesem Falle die unterhaltungspflichtige Gemeinde hinsichtlich der Nutzbarmachung des Weges Flur 7 Nr. 143 in die Pflicht genommen werden.

Hinsichtlich einer Befestigung der im Rahmen des Bauvorhabens neu anzulegenden Wege muss seitens der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen werden, dass die dadurch neu entstehenden Versiegelungsflächen wiederum einen zusätzlichen landespflegerischen Ausgleich erfordern würde und ggf. vor Ort durch die Inanspruchnahme anderer landwirtschaftlicher Flächen ausgeglichen werden müssten.

Soweit auf bestimmte Wirtschaftswegeanbindungen (Bau-km ca. 0+1000, Bau-km ca. 0+435 westlich, Bau-km ca. 0+260 östlich, Flur 7 Nr. 199 und 259) als Gefahrenpunkte hingewiesen

wird, kann dem aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt werden. Wie bereits erläutert, hat der Straßenbaulastträger in seiner Planung die Wirtschaftsweegeinmündung in Höhe von Bau-km ca. 0+1000 mit einer ausreichenden Aufstelllänge und hinreichend dimensionierten Radien versehen. Die Landesstraße wird an diesem Knotenpunkt zusätzlich mit separaten Abbiegespuren ausgestattet. Ein Gefahrenpotential wird auch nicht für die westliche Wirtschaftsweegeinmündung bei Bau-km ca. 0+435 und die östlich gelegene Einmündung bei Bau-km ca. 0+260 gesehen, da in beiden Fällen genügend Sichtweite vorhanden ist und die Einmündungen mit ausreichend großen Radien ausgestattet sind. Die Anbindungen der Wirtschaftswege Flur 7 Nr. 199 und 259 liegen bereits außerhalb des Planfeststellungsbereichs. Die Verkehrssituation bleibt dort allerdings unverändert in ihrem bisherigen Bestand erhalten.

- Landwirtschaftliche Feldberegnung

Soweit befürchtet wird, dass die Beregnung landwirtschaftlicher Flächen im Umfeld der Straßentrasse durch den Straßenneubau und damit einhergehender Störungen im Bewässerungssystem in Zukunft nicht mehr hinreichend sichergestellt sei, ist auf die den Straßenbaulastträger verpflichtende Auflage in Kapitel C.VI.7 dieses Beschlusses hinzuweisen.

Der Straßenbaulastträger erkennt an, dass zum Anbau anspruchsvoller Kulturen ein funktionierendes Bewässerungssystem für die beregnungsfähigen landwirtschaftlichen Flächen zur Vermeidung betriebswirtschaftlicher Nachteile notwendig ist. Eine Verlegung der unterirdischen Leitungen und der Hydranten zur Sicherstellung der Feldberegnung kann durch den Straßenbaulastträger allerdings nur für genehmigte Beregnungsanlagen erfolgen und im Übrigen nur im Einvernehmen mit den Eigentümern der betroffenen Flächen und der Ortsgemeinde Offstein.

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

Die Einwendungen und Forderungen der in Kapitel D aufgeführten Beteiligten konnten zum Teil durch die erklärende Stellungnahme der 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 darüberhinausgehenden Einwendungen und Forderungen wird ergänzend zu den Ausführungen insbesondere in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses Nachfolgendes erläutert:

### **1. Träger öffentlicher Belange**

#### **1.1 Deutsche Bahn AG – DB Immobilien**

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien hat im Verfahren keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Bau der Westumgehung Offstein vorgetragen. Sie weist darauf hin, dass die vom Straßenbaulastträger benötigten Bahnflächen zu gegebener Zeit zu erwerben sind.

Der von der Straßenbaumaßnahme betroffene Streckenabschnitt der Bahnstrecke 3566 Worms – Offstein ist bereits stillgelegt. Im Rahmen der Vorbereitung der Planfeststellung sind die für das Straßenbauvorhaben benötigten Teilflächen des Bahngeländes herausgemessen worden. Für diese Flächen wurde in Abstimmung mit der DB Immobilien und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein entsprechendes Freistellungsverfahren von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beantragt. Die Freistellung erfolgte mit Bescheid vom 30.10.2019 mit Wirkung zum 23.12.2019, Az. 551pf/137-2018#012 und ist bestandskräftig (vgl. hierzu auch die Ausführungen in Kapitel E.IV.1).

Der Straßenbaulastträger bestätigt die mit der Vertriebsabteilung der Deutschen Bahn AG getroffenen Absprachen zur Abwicklung des Grunderwerbs und wird sich diesbezüglich nach Abschluss dieses Planfeststellungsverfahrens mit der DB Immobilien in Verbindung setzen. Konkrete Entschädigungsfragen sind privat-rechtlicher Natur und können nicht im öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsverfahren geregelt werden. Insoweit wird ergänzend auf die Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Beschlusses hingewiesen.

## 1.2 Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd

Die Obere Naturschutzbehörde bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (ONB) hat im Anhörungsverfahren umfassend zu dem Straßenbauvorhaben Stellung genommen. Der Straßenbaulastträger hat wesentlichen Forderungen der ONB entsprochen. Diesbezüglich wird auf die entsprechenden Auflagenregelungen in Kapitel C.II dieses Beschlusses hingewiesen. Dem aufgrund von Forderungen aus dem Offenlegungsverfahren durch den Straßenbaulastträger geänderten bzw. ergänzten naturschutzfachlichen Kompensationsflächenkonzept hat die ONB im Rahmen einer diesbezüglich ergänzenden Anhörung zugestimmt.

Zu den Forderungen aus dem Offenlegungsverfahren gehörten auch landwirtschaftliche Belange. Insbesondere wurde diesbezüglich seitens des Vorhabenträgers als Folge des im Zuge des Anhörungsverfahrens geänderten Flächenzuschnitts der Kompensationsflächen zur Erschließung der anliegenden Parzellen eine Planänderung vorgenommen. Danach wurden die zunächst als Wendestreifen vorgesehenen Flächen in einen wassergebundenen Wirtschaftsweg (von Bau-km ca. 0+430 bis Bau-km ca. 0+770) in der Baulast der Gemeinde Offstein umgewandelt. Im Rahmen der ergänzenden Anhörung hat die ONB nach einer ggf. erforderlichen Nachbilanzierung für die zusätzliche Teilversiegelung des wassergebundenen Wirtschaftsweges gefragt. Der Straßenbaulastträger hat dazu Stellung genommen und sieht keine Notwendigkeit einer Nachbilanzierung. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich an. Der neu hinzugekommene straßenparallele Wirtschaftsweg, der die zwischen L 455n und Ortslage gelegenen Grundstücke erschließt, ist in der überarbeiteten vergleichenden Gegenüberstellung zwar nicht als Mehrversiegelung enthalten. Die Herstellung eines wassergebundenen Wirtschaftsweges wird üblicherweise mit dem Faktor 0,5 bilanziert. Bei einer Länge des Weges von ca. 340 m (Bau-km ca. 0+430 – 0+770) und einer Breite von 4,5 m ergibt sich ein Wert von  $340 \text{ m} \times 4,5 \text{ m} \times 0,5 = 765 \text{ m}^2$ . In der überarbeiteten Tabelle mit der vergleichenden Gegenüberstellung der Konflikte und Maßnahmen ist ersichtlich, dass

die Flächensumme der Kompensationsmaßnahmen (16.070 m<sup>2</sup>) diese zusätzliche Versiegelung (12.210 m<sup>2</sup> + 765 m<sup>2</sup> = 12.975 m<sup>2</sup>) noch mit abdecken kann. Daher ist der zusätzlich herzustellende Wegeabschnitt als kompensiert anzusehen.

Die Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Mainz (OWB) hat den Konzepten zur Entwässerung und zur Abfallwirtschaft/ Bodenschutz grundsätzlich unter Auflagen zugestimmt. Diesbezüglich wird auf die Nebenbestimmungen und Hinweise in Kapitel C.III und C.IV dieses Beschlusses verwiesen, mit denen der Straßenbaulastträger entsprechend verpflichtet wird.

Im Hinblick auf die von der ONB und der OWB zunächst geäußerten Zweifel an einer ausreichenden Dimensionierung des geplanten Brückenbauwerkes über den Eisbach wegen einer möglicherweise fehlenden Gewährleistung der aquatischen und terrestrischen Durchgängigkeit und der fehlenden Sicherstellung von beidseitigen Entwicklungstreifen entlang des Gewässers, ist diesen Bedenken der Straßenbaulastträger nachgegangen und hat die vorgesehene lichte Weite der Brücke über den Eisbach (16,40 m) nochmals überprüft. Im Ergebnis, dem sich auch die Planfeststellungsbehörde anschließt, ist die mit diesem Beschluss festgestellte lichte Weite der Brücke mit 16,40 m ausreichend dimensioniert. Ein Überführungsbauwerk mit einer größeren Stützweite, wie sie von der ONB und der OWB gefordert wird, kann nicht mehr als Einfeldbauwerk errichtet werden, sondern muss als Mehrfeldbauwerk mit Mittelunterstützung hergestellt werden, was zu weiteren unerwünschten Eingriffen durch die Pfeiler führen würde. Unbenommen der höheren Kosten bedarf es hierfür einem Mehr an Grundstücksfläche mit erhöhtem Eingriff in die Eisbachaue und in das Gewässer durch die Gründung der Mittelunterstützung. Dies kann sowohl aus naturschutzrechtlicher als auch wasserrechtlicher Sicht nicht gewünscht sein. Der Vorhabenträger hält die geforderte Durchgängigkeit im Übrigen für gegeben. Wegen der Schiefwinkeligkeit der Brücke ergibt sich nämlich eine tatsächliche lichte Weite von ca. 22 m. Ergänzend ist noch darauf hinzuweisen, dass der Rechnungshof Rheinland-Pfalz bei der Prüfung des RE-Entwurfs darum gebeten hat, im Bereich der Eisbachüberführung auf den Gewässerrandstreifen zu verzichten bzw. diesen in einer geringeren Breite auszuweisen, um entsprechend eine Reduzierung der lichten Weite des Bauwerkes zu erzielen. Der Straßenbaulastträger wollte aber bewusst nicht auf den Gewässerrandstreifen verzichten, da dieser unter anderem für die Unterhaltung des Gewässers und des Brückenbauwerkes notwendig ist.

### 1.3 Kreisverwaltung Alzey-Worms

Die Untere Wasserbehörde bei der Kreisverwaltung Alzey-Worms (UWB) hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens aus fachlicher Sicht Stellung genommen und der Errichtung eines Brückenbauwerkes über den Eisbach (Gewässer 3. Ordnung) bei Bau-km ca. 0+348 zugestimmt. Die wasserrechtliche Genehmigung nach § 31 WHG i. V. m. § 36 LWG wird mit den entsprechenden Auflagen (siehe hierzu Kapitel C.III) aufgrund der Konzentrationswirkung mit der mit diesem Beschluss festgestellten Planung für den Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein mit erteilt (vgl. hierzu Kapitel A.IV dieses Beschlusses).

Die Kreisverwaltung als Trägerin der Straßenbaulast für die Kreisstraße K 49 sieht die raumordnerische Bedeutung der Neubaustrecke – Westumgehung Offstein für die umliegenden Gemeinden als Zubringer zur Autobahn A 6 und den Zielen im Bereich Gerolsheim. Daraus und aus der vorgesehenen Abstufung der L 455 –alt zur Gemeindestraße folgert sie, dass die bereits geringe Bedeutung der K 49 für den überörtlichen Verkehr zwischen NK 6315 040 und NK 6315 060 weiter sinken wird und schlägt eine Abstufung als Gemeindestraße vor.

Der Straßenbaulastträger hat zu dem Hinweis der Kreisverwaltung bereits im Rahmen des Anhörungsverfahrens Stellung genommen und entsprechend ausgeführt. Danach verläuft die K 49 östlich, außerhalb des Planbereichs der mit diesem Beschluss festgestellten Neubaustrecke. Die Frage, welche Verkehrsbedeutung (siehe Klassifizierung nach § 3 LStrG) diese Verbindungsstraße zwischen der L 395 und der L 455 künftig hat, ist außerhalb dieser Planfeststellung nach den Bestimmungen zur Umstufung gemäß § 38 LStrG zu klären.

#### 1.4 Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz

Die Landwirtschaftskammer hat im Anhörungsverfahren umfassend zur vorliegenden Planung Stellung genommen. Dem überwiegenden Teil der Anregungen/ Forderungen konnte durch die vorgesehenen Planänderungen, Erläuterungen in Kapitel E dieses Beschlusses, Auflagenregelungen in Kapitel C dieses Beschlusses sowie durch die Stellungnahmen des Straßenbaulastträgers entsprochen werden.

Insoweit wird im Hinblick auf die angesprochenen „Themenbereiche Eingriffe in landwirtschaftlich genutzte Flächen/ Ausgleichsmaßnahmen“, „Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe“, „Wirtschaftswegenetz“ und „landwirtschaftliche Feldberegnung“ insbesondere auf die diesbezüglichen Erläuterungen in Kapitel E.IX dieses Beschlusses hingewiesen. Im Bereich von Bau-km ca. 0+430 bis Bau-km ca. 0+770 wird der dort bisher eingeplante Wendestreifen zur besseren Andienung der Grundstücke als unbefestigter Wirtschaftsweg ausgebaut. Auf die diesbezügliche Auflagenregelung in Kapitel C.VI.6 wird ebenfalls hingewiesen.

Im Zusammenhang mit dem Hinweis auf die Eigentumsverhältnisse/ Bewirtschaftungsziele der von der Neubaumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer landwirtschaftlicher Betriebe wird ergänzend auf die Ausführungen zum Flächenbedarf und Entschädigung in Kapitel E.VIII verwiesen.

Zu den befürchteten Einschränkungen an die Neubautrasse angrenzender landwirtschaftlicher Betriebe mit Wohnnutzung durch Lärmbelastungen wird auf die abschließenden Darstellungen zum Immissionsschutz in Kapitel E.VI dieses Beschlusses hingewiesen.

## **2. Privatbetroffene**

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden viele Einwendungen mit im wesentlichen gleichen Inhalt vorgetragen. Vor diesem Hintergrund wurden die verschiedenen Punkte in den vorstehenden Themenblöcken behandelt. Sofern darüber hinaus noch weitere Einwendun-

gen, Anregungen und Bedenken vorgetragen wurden, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde einer ergänzenden Beantwortung bedürfen, ist auf die nachfolgenden Ausführungen hinzuweisen.

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

## **2.1 Einwender/in Nr. 1**

Einwender/in Nr. 1 lehnt die Inanspruchnahme von in seinem Eigentum befindlichen Grundstücken ab und ist zu einer Veräußerung seiner Grundstücksflächen nicht bereit. Die Notwendigkeit zum Bau einer Umgehungsstraße wird nicht gesehen.

Von den Grundstücken des Einwenders/ der Einwenderin Nr. 1 mit einer Gesamtfläche von ca. 19.437 qm sollen Teilflächen mit einer Größe von insgesamt ca. 11.541 qm dauerhaft für den Straßenbau in Anspruch genommen werden.

Die Bedenken und Einwendungen des Einwenders/ der Einwenderin Nr. 1 gegen die planerische Notwendigkeit der Westumgehung Offstein werden von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die dafür maßgeblichen Gründe ergeben sich aus den ausführlichen Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung in Kapitel E.IV dieses Beschlusses, insbesondere aus den „Detailfragen zur Planrechtfertigung“ in Kapitel E.IV.7, worauf zur Vermeidung von Wiederholungen hingewiesen wird.

Die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen des Einwenders/ der Einwenderin Nr. 1 sind gemäß den festgestellten Grunderwerbsplänen (siehe Kapitel A.VIII.20-A.VIII.23) für den Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein unumgänglich. Sie kann allerdings nur dann erfolgen, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit und auf Grund eines Gesetzes erfolgt (Art. 14 Abs. 3 GG). Das bedeutet, dass das Eigentum als solches nicht grundsätzlich vor Eingriffen anlässlich einer Straßenbaumaßnahme geschützt ist, sondern im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffener Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten, namentlich der Inanspruchnahmen von Grundstücken, an der Planung festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, E.IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Planungsrechtfertigung danach als gegeben; der Bau der Westumgehung Offstein ist zielkonform zu den Bestimmungen des Landesstraßengesetzes und damit auch geeignet, entgegenstehende Belange aus dem Eigentum zu überwinden und dem Straßenbaulastträger das ihm zustehende Enteignungsrecht einzuräumen. Dies gilt für alle Flächen, die für die Herstellung der Baumaßnahme benötigt werden, folglich auch für die Grundstücke des Einwenders/ der Einwenderin Nr. 1. Ergänzend wird in diesem Zusammenhang auch auf die Ausführungen zum Flächenbedarf und Entschädigung in Kapitel E.VIII verwiesen.

Im Hinblick auf die abgelehnten Eingriffe in landwirtschaftlich genutzte Flächen und die darauf z. T. geplanten Ausgleichsmaßnahmen sowie den Bedenken zur Zerschneidung des Wirtschaftswegenetzes wird auf die diesbezüglichen Erläuterungen in Kapitel E.IX dieses Beschlusses hingewiesen.

Befürchtungen, durch ein Heranrücken der Neubautrasse an die Wohnbebauung des Einwenders/ der Einwenderin Nr. 1 sei mit erheblicher Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen, können mit den mit diesem Beschluss festgestellten Untersuchungen zum Lärm und den Schadstoffen widerlegt werden (Kapitel A.VIII.17-19). In beiden Untersuchungen ist die Wohnbebauung des Einwenders/ der Einwenderin Nr. 1 als jeweiliger Messpunkt berechnet worden. Sowohl die Immissionsgrenzwerte für Lärm als auch die Jahresmittelwerte sowie die zulässigen Tagesgrenzwerte für Schadstoffimmissionen werden unterschritten. Ergänzend hierzu wird auch auf die Ausführungen zum Immissionsschutz in Kapitel E.VI hingewiesen.

Die vorgebrachten Einwendungen werden aus den dargelegten Gründen zurückgewiesen.

## **2.2 Einwender/in Nr. 2**

Einwender/in Nr. 2 wendet sich grundsätzlich gegen den Bau der Westumgehung Offstein und ist nicht bereit seine Ackerfläche zu verkaufen, sondern steht mit seiner/ihrer für das Straßenbauvorhaben benötigten Fläche nur mit einem Grundstückstausch zur Verfügung.

Von dem Grundstück des Einwenders/ der Einwenderin Nr. 2 mit einer Gesamtfläche von ca. 21.062 qm soll eine Teilfläche mit einer Größe von ca. 3.412 qm dauerhaft und eine Teilfläche von ca. 274 qm für den Straßenneubau in Anspruch genommen werden.

Im Hinblick auf die Grundstücksinanspruchnahme und dem Wunsch nach Flächentausch wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zum „Flächenbedarf und Entschädigung“ in Kapitel E.VIII verwiesen.

Wegen befürchteter Zerstörung eines natürlich entstandenen Biotops wird auf die entsprechenden Erläuterungen in Kapitel E.VII.5 hingewiesen. Ausführungen bezüglich der klimatischen Auswirkungen des Straßenneubauvorhabens können der Darstellung in Kapitel E.VI.2 entnommen werden.

Dass für ein Gästehaus des Einwenders/ der Einwenderin Nr. 2 keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, ergibt sich aus der Schalltechnischen Untersuchung (siehe Kapitel A.VIII.17-18), die insgesamt zu dem Ergebnis kommt, dass für die gesamte Wohnbebauung im Bereich der Straßenbaumaßnahme keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen und insoweit der Straßenbaulastträger auch nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet werden konnte. Im fraglichen Bereich ist der Baubeginn vom Gästehaus in der Neu-Offsteiner-Str. 44 über 200 m entfernt. Im Bereich des Baubeginns wird der bestehende Kreuzungsbereich L 395 / L 455 zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut. Bereits in diesem Bereich haben die schalltechnischen Untersuchungen ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte der der Trasse am nächsten gelegenen Gebäude nicht erreicht oder überschritten werden. Die Neubaustrecke weicht in ihrem Verlauf nach Westen weiter vom Gästehaus ab. Auch

aus Richtung Bahnhofstraße, Höhe Berliner Ring gemessen, befindet sich das Gästehaus in ausreichender Entfernung von nahezu 1 km zur Neubautrasse und auch dort wurden keine erhöhten Immissionsgrenzwerte gemessen. Der neue Abschnitt der L 455 wird auch bewusst in Tieflage von bis zu 3,50 m unter Gelände gebaut. Damit wird bereits ohne aktive Schallschutzmaßnahmen eine ausreichend akustische und visuelle Abschirmung gewährleistet.

Der Straßenbaulastträger ist trotz dieser eindeutigen Ergebnisse aus der schalltechnischen Untersuchung den Befürchtungen des Einwenders/ der Einwenderin Nr. 2 nachgegangen und hat das Anwesen in der Neu-Offsteiner Straße lärmtechnisch nachberechnet. Da in der Schalltechnischen Untersuchung dieses Gebäude nicht zu den der Trasse am nächsten gelegenen Immissionspunkten 1-11 gehört, wurde dafür auch zunächst keine Lärmberechnung durchgeführt. Die Lärmwerte der Nachberechnung für die Neu-Offsteiner Straße liegen mit max. 38 dB(A) am Tag und 27,6 dB(A) in der Nacht erwartungsgemäß weit unterhalb der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte. Es sind also unter Lärmschutzaspekten keine negativen Auswirkungen auf das von dem Einwender/ der Einwenderin geführte Gästehaus zu befürchten.

Die Bedenken und Einwendungen des Einwenders/ der Einwenderin gegen die planerische Notwendigkeit der Westumgehung Offstein werden von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die dafür maßgeblichen Gründe ergeben sich aus den ausführlichen Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung in Kapitel E.IV dieses Beschlusses, insbesondere aus den „Detailfragen zur Planrechtfertigung“ in Kapitel E.IV.7, worauf zur Vermeidung von Wiederholungen hingewiesen wird.

Soweit im Falle eines nach Durchführung der Straßenneubaumaßnahme weiterbestehenden Durchfahrtsverbots für Lkw zwischen Offstein und Dirmstein die Westumgehung Offstein als überflüssig angesehen wird, ist in diesem Zusammenhang auf die Unzuständigkeit der Planfeststellungsbehörde hinzuweisen. Sämtliche Verkehrsbehördliche Maßnahmen, so auch die Aufhebung eines Durchfahrtsverbotes für Lkw über 7,5 t sind nicht Regelungsbestand eines Planfeststellungsverfahrens. Derartige Anordnungen unterliegen der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden.

### **2.3 Einwender/in Nr. 3**

Einwender/in Nr. 3 ist nur bereit bei einem entsprechenden Flächentausch sein Grundstück abzugeben.

Von dem Grundstück des Einwenders/ der Einwenderin Nr. 3 mit einer Gesamtfläche von ca. 1.839 qm soll eine Teilfläche mit einer Größe von ca. 397 qm dauerhaft und eine Teilfläche von ca. 1.442 qm vorübergehend für den Straßenneubau in Anspruch genommen werden.

Im Hinblick auf die Grundstücksinanspruchnahme und dem Wunsch nach Flächentausch wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zum Flächenbedarf und Entschädigung in Kapitel E.VIII verwiesen. Ergänzend zu den dortigen Ausführungen ist noch anzumerken, dass der überwiegende Teil der Parzelle Nr. 303 nur vorübergehend zum Bau des angrenzenden Rad- und Gehweges und des geplanten Kreisverkehrsplatzes benötigt wird,

sodass eine weiterhin nutzbare Teilfläche von rund 1.442 qm im Eigentum und der Bewirtschaftung des Einwenders/ der Einwenderin Nr. 3 verbleibt. Im Hinblick auf einen ggf. möglichen Grundstückstausch wird sich der Straßenbaulastträger rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Eigentümer/ der Eigentümerin Nr. 3 in Verbindung setzen, um den Erwerb der benötigten Flächen und die damit verbundenen Entschädigungsansprüche (z.B. Anschneide- und Pacht-aufhebungsentschädigung) unter Einbeziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen abzuwickeln. Ersatzland kann in der Regel nur dann bereitgestellt werden, wenn der Straßenbaulastträger über geeignete Flächen verfügt und die betroffenen Eigentümer aus Gründen der Existenzhaltung einen Anspruch darauf haben. Letzteres ist in der Regel zu bejahen, wenn der Eigentümer/ die Eigentümerin Vollerwerbslandwirt/in ist. Der Vorhabenträger ist in Zusammenarbeit mit der Gemeinde auf jeden Fall bestrebt, eine einvernehmliche Lösung mit dem/der betroffenen Eigentümer/in zu finden.

#### **2.4 Einwender/in Nr. 4**

Einwender/in Nr. 4 befürchtet durch den Neubau der L 455 und dem damit verbundenen Heranrücken der Neubautrasse an die Grundstücksflächen eine Verschlechterung der Lärmsituation, insbesondere seien immissionsträchtige Konflikte im Hinblick auf die geplante Ausweisung eines Wohngebietes im Planbereich zu erwarten.

Einwender/in Nr. 4 wird mit dem Grundstück Flur 8 Nr. 4/10 der Gemarkung Offstein vom Bauvorhaben betroffen. Aus der Gesamtfläche von 51.956 qm werden rd. 222 qm vorübergehend in Anspruch genommen, ca. 313 qm sind zu erwerben. Die Flächen werden für den Bau des Kreisverkehrsplatzes und zur Anlegung eines Geh- und Radweges benötigt. Die vorhandene Zaunanlage zur Abgrenzung des Grundstücksgeländes muss in der Ausbauphase auf einer Länge von ca. 70 m entfernt und nach Bauende auf die neue Grundstücksgrenze gesetzt werden. Im Übrigen wird nur Grünbewuchs entlang des Zaunes von der Inanspruchnahme betroffen. Die Zufahrt zum Grundstücksgelände und sonstige baulichen Anlagen auf dem Grundstück befinden sich außerhalb des Planfeststellungsbereiches.

Hinsichtlich der Lärmsituation wird auf die Schalltechnische Untersuchung (vgl. Kapitel A.VIII.17-18) und die diesbezüglichen Ausführungen in Kapitel E.VI dieses Beschlusses verwiesen. Die Schalltechnische Untersuchung kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass für die gesamte Wohnbebauung im Bereich der Straßenbaumaßnahme keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen und insoweit der Straßenbaulastträger auch nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet werden konnte.

Ergänzend dazu hat der Straßenbaulastträger in seiner erklärenden Stellungnahme im Rahmen des Anhörungsverfahrens noch weiter ausgeführt. Der an die vorhandenen Landesstraßen Nr. 395 (L 395) und Nr. 455 (L 455) angrenzende Grüngürtel des Einwenders/ der Einwenderin Nr. 4 wird nur geringfügig dauerhaft für die Straßenbaumaßnahme beansprucht und hat insoweit keine Auswirkungen auf die künftige Lärmsituation. In die vorgenommene Lärmberechnung mit eingeflossen sind natürlich auch die festgesetzten Gebietsnutzungen der örtlichen Bauleitplanung. Die zugrundeliegenden durchschnittlichen Verkehrsdaten berücksichtigen ferner auch die jeweiligen Kampagnezeiten des Einwenders/ der Einwenderin.

Mit Blick auf die befürchteten immissionsträchtigen Konflikte mit einem geplanten Wohngebiet ist zunächst klarzustellen, dass die Bauleitplanung der Gemeinde zweistufig aufgebaut ist und zwar mit dem Flächennutzungsplan als vorbereitenden Bauleitplan und dem sich daraus entwickelnden verbindlichen Bebauungsplan. Bei der Linienführung einer Straße sind nach den Vorgaben des Landesstraßengesetzes natürlich auch die Belange der Ortsplanung mit zu berücksichtigen. Maßgeblich sind dabei jedoch nicht die Festsetzungen eines Flächennutzungsplanes, sondern ausschließlich die der rechtskräftigen und damit verbindlichen Bebauungspläne. In die Neubauplanung der Westumgehung Offstein mit eingeflossen ist der rechtskräftige Bebauungsplan "An der Lindesheimer Hohl" aus dem Jahr 1968, nicht aber der in der Planung befindliche Bebauungsplan "An der Lindesheimer Hohl II".

## **2.5 Einwender/in Nr. 5 und Nr. 6**

Die Einwender Nr. 5 und Nr. 6 wenden sich gegen die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich bewirtschafteten Eigentumsflächen und sehen sich nach einem Verkauf dieser Flächen in ihrer betrieblichen Existenz bedroht. In diesem Zusammenhang sei auch die Zerschneidung der nach Inanspruchnahme verbleibenden Restflächen wegen einer unwirtschaftlichen Bewirtschaftung nicht hinzunehmen. Außerdem werde der Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen durch die Umgehungsstraße künftig erschwert. Darüber hinaus rechnen die Einwender mit erheblichen Lärmbeeinträchtigungen für das mit mehreren Familien bewohnte Anwesen. Weiterhin wird eine nachteilige Veränderung des Landschaftsbildes sowie der kleinklimatischen Verhältnisse durch die Dammlage der Neubautrasse im Bereich des Anwesens befürchtet. Schließlich machen sich die Einwender Nr. 5 und Nr. 6 vollumfänglich die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz im Rahmen der Trägerbeteiligung im Anhörungsverfahren zu eigen.

Soweit grundsätzliche Bedenken und Einwendungen der Einwender Nr. 5 und 6 gegen die planerische Notwendigkeit der Westumgehung Offstein bestehen, werden diese von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die dafür maßgeblichen Gründe ergeben sich aus den ausführlichen Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung in Kapitel E.IV dieses Beschlusses, insbesondere aus den „Detailfragen zur Planrechtfertigung“ in Kapitel E.IV.7, worauf zur Vermeidung von Wiederholungen hingewiesen wird.

Von den Grundstücken der Einwender Nr. 5 und Nr. 6 mit einer Gesamtfläche von ca. 67.280 qm sollen Teilflächen mit einer Größe von insgesamt ca. 10.596 qm dauerhaft und ca. 1.472 qm vorübergehend in Anspruch genommen werden. Die zu erwerbenden Flächen werden zu einem Großteil für den Bau der L 455 –neu einschließlich der Böschungen, der Entwässerungsanlagen, der angrenzenden Wirtschaftswege und im Übrigen für landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen benötigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind alle mit diesem Beschluss festgestellten Eingriffe in das Eigentum notwendig. Ohne die notwendigen Flächeninanspruchnahmen kann das Bauvorhaben nicht verwirklicht werden. Infolgedessen konnte der Straßenbaulastträger auch nicht gänzlich auf die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen der Eigentümer Nr. 5 und Nr. 6 verzichten. Zu der abwägungsfehlerfreien Vorgehensweise zum Thema „Flächenbedarf und Entschädigung“ wird zur Vermeidung von

Wiederholungen auf die diesbezüglichen Darstellungen in Kapitel E.VIII dieses Beschlusses hingewiesen.

Mit Blick auf die Inanspruchnahme von bewirtschafteten Eigentumsflächen und die hiernach befürchtete Existenzbedrohung des landwirtschaftlichen Betriebes wird auf die umfangreichen Ausführungen in Kapitel E.IX (Auswirkungen auf Belange der Landwirtschaft) und hier insbesondere auf die Erläuterungen zur „Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe“ in Kapitel E.IX.2 verwiesen. Einer möglichen Existenzgefährdung der Einwender ist der Vorhabenträger in der in den Ausführungen beschriebenen Weise nachgegangen. Im Ergebnis waren die diesbezüglichen Einwendungen aus den dort genannten Gründen zurückzuweisen.

Soweit von den Einwendern die Zerschneidung der nach Inanspruchnahme verbleibenden Restflächen und ein durch die Umgehungsstraße künftig erschwerter Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen bemängelt wird, sind auch diese Einwendungen mit Verweis auf die ausführlichen Erläuterungen zu den landwirtschaftlichen Belangen „Zerschneidung von Flächen und Bildung unwirtschaftlicher Restflächen“ und „Wiederherstellung von Wirtschaftswegebeziehungen“ in Kapitel E.IX.2 zurückzuweisen. Zur besseren Andienung der Grundstücke wird im Bereich von Bau-km ca. 0+430 bis Bau-km ca. 0+770 der dort bisher eingeplante Wendestreifen als unbefestigter Wirtschaftsweg ausgebaut. Auf die diesbezügliche Auflagenregelung in Kapitel C.VI.6 wird hingewiesen.

Dass für das Anwesen der Einwender Nr. 5 und Nr. 6 keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, ergibt sich aus der Schalltechnischen Untersuchung (siehe Kapitel A.VIII.17-18), die insgesamt zu dem Ergebnis kommt, dass für die gesamte Wohnbebauung im Bereich der Straßenbaumaßnahme keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen und insoweit der Straßenbulasträger auch nicht zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet werden konnte. Die neue Trasse der L 455 wird bewusst in Tieflage von bis zu 3,50 m unter Gelände gebaut. Durch diese planerische Maßnahme wird bereits eine ausreichend akustische und visuelle Abschirmung gewährleistet.

Der Straßenbulasträger ist trotz dieser eindeutigen Ergebnisse aus der schalltechnischen Untersuchung den Befürchtungen der Einwender nachgegangen und hat ihr Anwesen „Stegmühle ...“ lärmtechnisch nachberechnet. Da in der Schalltechnischen Untersuchung dieses im Außenbereich befindliche Gebäude nicht zu den der Trasse am nächsten gelegenen Immissionspunkten 1-11 gehört, wurde dafür auch zunächst keine Lärmberechnung durchgeführt. Die Lärmwerte der Nachberechnung für die „Stegmühle ...“ liegen mit max. 53,4 dB(A) am Tag und 43,1 dB(A) in der Nacht mit rund 10 dB(A) weit unterhalb der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte. Es sind also unter Lärmschutzaspekten keine negativen Auswirkungen für das Anwesen der Einwender Nr. 5 und Nr. 6 zu befürchten.

Ein durch die geplante Höhenlage der Straße entstehender gravierender Einschnitt in das Landschaftsbild für das Anwesen der Einwender Nr. 5 und Nr. 6 kann seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen werden. Die entsprechenden Einwendungen werden mit dem Hinweis auf die ergänzenden Ausführungen zum landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzept und dem Thema „Landschaftsbild“ in Kapitel E.VII.5 dieses Beschlusses zurückgewiesen.

Die im festgestellten landschaftspflegerischen Kompensationskonzept enthaltenen Bepflanzungsmaßnahmen werden in die Landschaft mit eingebunden. Insbesondere durch die geplanten Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Straßentrasse wird der Eingriff in das Landschaftsbild angemessen kompensiert. Soweit sich das Landschaftsbild seitens der Einwender vom Anwesen aus betrachtet als „erdrückend“ oder „bedrängend“ darstellt, sind dies keine allgemeingültigen Tatsachen, sondern subjektive Wahrnehmungen, die sich insoweit einer abschließenden Bewertung entziehen. Sollten über die genannten Kompensationsmaßnahmen hinaus verbleibende Nachteile für das Landschaftsbild gesehen werden, wären diese nach Abwägung der Planfeststellungsbehörde aufgrund der für das Vorhaben streitenden Planrechtfertigung hinzunehmen (siehe Kapitel E.IV). Ein Anspruch auf ungeschmälerter Erhalt der Aussicht besteht im Übrigen nicht.

Dass erhebliche negative Veränderungen der kleinklimatischen Verhältnisse durch das Vorhaben insgesamt auszuschließen sind wurde bereits unter Punkt 2.1 (Kapitel E.VI.) erläutert. Dies gilt lokalisiert auch für das Anwesen der Einwender. Durch die Lage der Hofstelle am Talgrund, den vorhandenen durchgehenden dichten Gehölzbewuchs, der unmittelbar südlich des Hofguts angrenzt und in nordöstlicher Richtung entlang des Eisbachs verläuft, den vorhandenen Bahndamm sowie die östlich liegende Ortslage ist ein gänzlich ungehinderter Abfluss von Emissionen bzw. von Kaltluft in windarmen Situationen bereits derzeit im Bestand nicht gegeben. Wie bereits unter Punkt 2.1 in Kapitel E.VI näher dargelegt, wird jedoch die geringfügige Beeinträchtigung von Kaltluftabflüssen durch den Straßendamm zudem durch die Unterbrechung des vorhandenen Bahndamms sowie die ausreichende Dimensionierung des Brückenbauwerks über den Eisbach minimiert, so dass Kaltluftabflüsse in Richtung Eisbach weiterhin möglich sind und eine weitere lufthygienische Verschlechterung nicht zu erwarten ist.

Soweit einwenderseitig über die im Einzelnen vorgebrachten landwirtschaftlichen Belange hinaus weitere Bedenken der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz mitgetragen werden, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die diesbezüglich ergänzenden Ausführungen zur Landwirtschaftskammer in Kapitel X.1.4 verwiesen.

## **2.6 Einwender/in Nr. 7 und Nr. 8**

Die Einwender Nr. 7 und Nr. 8 wenden sich gegen den Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein. Grundsätzlich wird die planerische Notwendigkeit der Umgehungsstraße bezweifelt. Die Verkehrsbelastung nehme entgegen den zugrunde gelegten Verkehrszahlen ab. Die Einwender befürchten eine erhöhte Emissionsbelastung durch Lärm und Schadstoffe für ihre Ackerfläche und ein weiteres mit ihrem Wohnhaus bebauten Grundstück, wodurch auch ein massiver Wertverlust für die Immobilie zu erwarten sei. Weiterhin werden die Zerschneidung des Feldgrundstücks und die künftig schlechtere Erreichbarkeit wegen des Wegfalls von Wirtschaftswegeverbindungen bemängelt. Im Übrigen seien künftig erhöhte Gefährdungen beim Be- und Entfahren zum landwirtschaftlich genutzten Grundstück und zur Hofstelle zu erwarten.

Außerdem werden erhebliche betriebswirtschaftliche Nachteile für die Zukunft durch nachteilige Veränderungen am Feldbewässerungssystem und dem Verlust hochwertiger Anbauflächen befürchtet, für die kein adäquater Ersatz zu bekommen sei.

Von dem Grundstück der Einwender Nr. 7 und Nr. 8 mit einer Gesamtfläche von ca. 6.092 qm soll eine Teilfläche mit einer Größe von ca. 2.492 qm dauerhaft für den Straßenneubau in Anspruch genommen werden.

Die Bedenken und Einwendungen der Einwender gegen die planerische Notwendigkeit der Westumgehung Offstein werden von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die dafür maßgeblichen Gründe ergeben sich aus den ausführlichen Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung in Kapitel E.IV dieses Beschlusses, insbesondere aus den „Detailfragen zur Planrechtfertigung“ in Kapitel E.IV.7, worauf zur Vermeidung von Wiederholungen hingewiesen wird. Soweit in diesem Zusammenhang einwenderseitig auf in der Planung als Parameter zur Planrechtfertigung ursprünglich vorgesehene Ausweisungen eines Gewerbegebietes sowie eines Neubaugebietes hingewiesen wird, und diese Planungen zwischenzeitlich aufgegeben worden seien, führt die Planfeststellungsbehörde dazu wie folgt aus. Zwar kann die Entwicklung weiterer Erschließungsflächen ein Parameter für die Planrechtfertigung sein. Die Rechtfertigung für den Neubau der Westumgehung Offstein ergibt sich jedoch neben anderen Gründen bereits allein aus der mit dieser Maßnahme einhergehenden erheblichen Entlastungswirkung der Ortsdurchfahrt von Offstein und die dadurch eintretende Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Ergänzende Ausführungen dazu können dem Kapitel E.IV.6 „Planungsziel, Erforderlichkeit der Maßnahme“ entnommen werden.

Befürchtungen, durch ein Heranrücken der Neubautrasse an die Wohnbebauung und die bewirtschaftete Ackerfläche der Einwender Nr. 7 und Nr. 8 sei mit erheblicher Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen, können mit den mit diesem Beschluss festgestellten Untersuchungen zum Lärm und den Schadstoffen widerlegt werden (Kapitel A.VIII.17-19). In beiden Untersuchungen ist die Wohnbebauung der Einwender als jeweiliger Messpunkt berechnet worden. Sowohl die Immissionsgrenzwerte für Lärm als auch die Jahresmittelwerte sowie die zulässigen Tagesgrenzwerte für Schadstoffimmissionen werden unterschritten. Immissionsschützende Maßnahmen waren dem Straßenbaulastträger hiernach nicht aufzuerlegen. Soweit seitens der Einwender auf den zukünftig angedachten Bau von Ferienwohnungen und der dann ggf. bestehenden Ruhestörung mit Existenzgefährdung für die Beherbergung durch den Straßenneubau hingewiesen wird, sind auch diese Einwendungen mit Verweis auf die näheren Ausführungen in Kapitel E.VI.1.1 zurückzuweisen. Abgesehen davon, können nur real existierende Wohnbebauungen bzw. genehmigte Planungen in den immissionsschutztechnischen Untersuchungen Berücksichtigung finden. Auf die allgemeinen Darstellungen zum Immissionsschutz in Kapitel E.VI wird ergänzend hingewiesen. Mit Blick auf durch die Straßenneubaumaßnahme möglicherweise eintretende Wertminderungen der Immobilie der Einwender Nr. 7 und Nr. 8 sind dahingehende Einwendungen zurückzuweisen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen zur „Wertminderung von Immobilien, Grundstücken und Mieten“ in Kapitel E.VIII.2 wird zur Vermeidung von Wiederholungen hingewiesen.

Soweit von den Einwendern die Zerschneidung der nach Inanspruchnahme verbleibenden Restfläche und ein durch den Bau der Umgehungsstraße künftig erschwerter Zugang zu der landwirtschaftlichen Fläche bemängelt wird, sind auch diese Einwendungen mit Verweis auf die ausführlichen Erläuterungen zu den landwirtschaftlichen Belangen „Zerschneidung von Flächen und Bildung unwirtschaftlicher Restflächen“ und „Wiederherstellung von Wirtschaftswegebeziehungen“ in Kapitel E.IX.2 zurückzuweisen. Ergänzend ist noch anzumerken, dass etwa 40 m hinter der bisherigen Zufahrt von der Bahnhofstraße auf die bewirtschaftete Fläche die L 455 –alt auf die L 455 –neu mit entsprechender Querungshilfe und Anschluss an das westliche Wirtschaftswegenetz mündet, worüber dann u. a. auch die Ackerfläche der Einwender Nr. 7 und Nr. 8 erschlossen ist.

Befürchtungen, künftig seien erhöhte Gefährdungen beim Be- und Entfahren zum landwirtschaftlich genutzten Grundstück und zur Hofstelle der Einwender zu erwarten, können aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt werden. Dahingehende Einwendungen werden mit Blick auf die diesbezüglich umfänglichen Erläuterungen zum Thema „Wiederherstellung von Wirtschaftswegebeziehungen“ in Kapitel E.IX. 2 zurückgewiesen. In diesem Zusammenhang wird noch auf die Zufahrtssituation an der Hofstelle der Einwender Nr. 7 und Nr. 8 hingewiesen. Diese liegt unmittelbar hinter dem Baubeginn in einem Bereich, in dem die neue Trasse bereits auf den alten Bestand angepasst ist. Der Fahrbahnteiler des angrenzenden Kreisverkehrsplatzes befindet sich rund 12 m hinter der Grundstückszufahrt und ermöglicht ungehinderte Abbiegevorgänge vom und auf das Hofgrundstück der Einwender.

Soweit befürchtet wird, dass die Beregnung landwirtschaftlicher Flächen im Umfeld der Straßentrasse durch den Straßenneubau und damit einhergehender Störungen im Bewässerungssystem in Zukunft nicht mehr hinreichend sichergestellt sei, ist auf die den Straßenbaulastträger verpflichtende Auflage in Kapitel C.VI.7 dieses Beschlusses und im Übrigen auf die ergänzenden Erläuterungen zu den landwirtschaftlichen Belangen unter dem Thema „Landwirtschaftliche Feldberegnung“ in Kapitel E.IX.2 hinzuweisen.

Im Hinblick auf die Grundstücksinanspruchnahme und die erwarteten betriebswirtschaftlichen Nachteile sowie etwaige Entschädigungsfragen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zum „Flächenbedarf und Entschädigung“ in Kapitel E.VIII verwiesen. Etwaige Befürchtungen hinsichtlich einer Existenzgefährdung werden mit Verweis auf Kapitel E.IX (Auswirkungen auf Belange der Landwirtschaft) und den dortigen Erläuterungen zur „Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe“ in Kapitel E.IX.2 zurückgewiesen. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang nochmals darauf hinzuweisen, dass eine existenzgefährdende Situation für Nebenerwerbsbetriebe nur dann gelten kann, wenn nach Größe, Ausstattung und betrieblichem Konzept, diese jederzeit in Form eines Vollerwerbsbetriebes zur alleinigen Existenzsicherung des Inhabers genutzt werden können.

## **2.7 Einwender/in Nr. 9 und Nr. 10**

Die Einwender lehnen den Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein und die im Zuge des Straßenneubaus vorgesehene Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Eigentums- bzw. Pachtflächen ab. Außerdem werden erhebliche betriebswirtschaftliche Nachteile für die

Zukunft durch nachteilige Veränderungen am Feldbewässerungssystem und dem Verlust hochwertiger Anbauflächen befürchtet.

Einwender/in Nr. 9 ist als Miteigentümer von dem Straßenbauvorhaben betroffen. Von dem Grundstück mit einer Gesamtfläche von ca. 11.040 qm soll eine Teilfläche mit einer Größe von ca. 5.994 qm dauerhaft für den Straßenneubau in Anspruch genommen werden. Darüber hinaus ist der Einwender/ die Einwenderin Nr. 9 mit Pachtflächen von insgesamt ca. 12.001 qm betroffen, von denen Teilflächen in einer Gesamtgröße von ca. 2.040 qm straßenbaubedingt dauerhaft in Anspruch genommen werden sollen. Einwender/in Nr. 10 ist Betriebsinhaber, jedoch nicht mit Eigentumsflächen betroffen. Die Eigentümer der Pachtflächen haben keine Einwände gegen die Inanspruchnahme ihrer Flächen erhoben.

Die Bedenken und Einwendungen der Einwender gegen die planerische Notwendigkeit der Westumgehung Offstein werden von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die dafür maßgeblichen Gründe ergeben sich aus den ausführlichen Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung in Kapitel E.IV dieses Beschlusses, insbesondere aus den „Detailfragen zur Planrechtfertigung“ in Kapitel E.IV.7, worauf zur Vermeidung von Wiederholungen hingewiesen wird.

Im Hinblick auf die Grundstücksinanspruchnahme und die erwarteten betriebswirtschaftlichen Nachteile sowie etwaige Entschädigungsfragen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zum „Flächenbedarf und Entschädigung“ in Kapitel E.VIII verwiesen.

Soweit befürchtet wird, dass die Beregnung landwirtschaftlicher Flächen im Umfeld der Straßentrasse durch den Straßenneubau und damit einhergehender Störungen im Bewässerungssystem in Zukunft nicht mehr hinreichend sichergestellt sei, ist auf die den Straßenbaulastträger verpflichtende Auflage in Kapitel C.VI.7 dieses Beschlusses und im Übrigen auf die ergänzenden Erläuterungen zu den landwirtschaftlichen Belangen unter dem Thema „Landwirtschaftliche Feldberegnung“ in Kapitel E.IX.2. hinzuweisen.

## **2.8 Einwender/in Nr. 11**

Einwender/in Nr. 11 ist grundstücksmäßig nicht von der Straßenneubaumaßnahme betroffen, wendet sich aber ganz grundsätzlich gegen die Umgehungsplanung.

Die Bedenken und Einwendungen des Einwenders/ der Einwenderin Nr. 11 gegen die planerische Notwendigkeit der Westumgehung Offstein werden von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die dafür maßgeblichen Gründe ergeben sich aus den ausführlichen Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung in Kapitel E.IV dieses Beschlusses, insbesondere aus den „Detailfragen zur Planrechtfertigung“ in Kapitel E.IV.7, worauf zur Vermeidung von Wiederholungen hingewiesen wird.

Die durch das Straßenbauvorhaben bei dem Einwender/ der Einwenderin hervorgerufenen weiteren Bedenken im Hinblick auf die Immissionsbelastung, die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, den Flächenbedarf und die Auswirkungen auf Belange der Landwirt-

schaft werden ebenfalls von der Planfeststellungsbehörde mit Verweis auf die jeweils umfangreichen Ausführungen zu den einzelnen Fachthemen in den Kapiteln E.VI-IX dieses Beschlusses zurückgewiesen.

### **3. Anerkannte Vereinigungen (z. B. Naturschutzvereine)**

#### **3.1 Naturschutzbund Deutschland (NABU)**

Der NABU Worms hat eine Verträglichkeitsprüfung für das außerhalb des Projektbereichs der Westumgehung Offstein liegende Vogelschutzgebiet „Klärteiche Offstein“ (Nr. 6315-401) gefordert. Diesem Vorbringen kann nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt werden. Diesbezüglich wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Darstellungen in Kapitel VII.3 und hier insbesondere auf die Ausführungen zur Betroffenheit von FFH-Gebieten und Vogelschutzgebieten in Kapitel VII.3.2 hingewiesen.

Soweit die Aktualität der faunistischen Untersuchung angezweifelt und eine neue Untersuchung gefordert wird, ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Auch nach fachlicher Einschätzung der Oberen Naturschutzbehörde (ONB) kann auf eine neue Artenenerhebung verzichtet werden, wenn durch die Bereitstellung einer ökologischen Baubegleitung sichergestellt wird, dass die naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Belange bei der Durchführung der Straßenbaumaßnahme ausreichend berücksichtigt werden. Insoweit wird auf die diesbezügliche Auflagenregelung Nr. 1 in Kapitel C.II dieses Beschlusses hingewiesen.

Im Hinblick auf die Anregungen zur Schaffung nährstoffarmer Bereiche in der Landschaft und die diesbezügliche Ausgestaltung der Böschungen wird auf die mit der ONB abgestimmte Landschaftspflegerische Begleitplanung verwiesen, die eine Begrünung der Straßenböschungen mit zertifiziertem Regio-Saatgut sowie eine Begrünung der Kompensationsflächen nach Möglichkeit mittels Heudrusch- / Heumulchverfahren vorsieht (vgl. auch Auflagenregelungen in Kapitel C.III). Bei der Bepflanzung werden im Übrigen gebietsheimische Gehölze gemäß § 40 BNatSchG verwendet.

### **XI. 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 § 5 LStrG im Einklang mit den einschlägigen gesetzlichen Regelungen des Planfeststellungsrechts, des Naturschutzrechts, des Immissionsschutzrechts, des Wasserrechts, des Forstrechts und anderer zu beachtender fachrechtlicher Bestimmungen und unter Wahrung schutzwürdiger Belange und Rechte Dritter festgestellt werden kann.

## **XII. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde**

Die vorliegende Planung ist von einem überwiegenden öffentlichen Interesse getragen. Ihr stehen weder Planungsleitsätze noch sonstige in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die festgestellte Planung erweist sich auch im Hinblick auf die in die Abwägung einzustellenden öffentlichen und privaten Belange als abwägungsfehlerfrei. Für den Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein besteht ein besonderes öffentliches Interesse.

Die Planung für das Vorhaben genügt den natur- und umweltschutzrechtlichen Anforderungen. Entsprechend den Regelungen des UVPG erfolgte die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Dabei sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet worden.

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

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

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

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

Bei einer Gesamtbetrachtung der Wirkungen der Maßnahme ist der hiermit verfolgte Zweck der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber den Belangen des Naturschutzes, des Wasserhaushaltes und des Lärmschutzes wegen der nach Durchführung von Vermeidungs-, Minderungs-, 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 Neubaus der L 455 – Westumgehung Offstein vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt daher zu der Bewertung, dass der Neubau der L 455 – Westumgehung Offstein zulässigerweise realisierbar ist.

## **F Allgemeine Hinweise**

### **I. Allgemeine Hinweise**

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist der Landesbetrieb Mobilität Worms, Schönauer Str. 5, 67547 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 B, Nr. II.8 ergeben sich aus § 39 LStrG.

### **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.VIII und A.IX genannten Unterlagen werden darüber hinaus nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Verbandsgemeindeverwaltung Monsheim, Alzeyer Straße 15, 67590 Monsheim 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 Rechtsbehelfsbelehrung in Kapitel G 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.

### **III. Hinweis zur Rechtsbehelfsbelehrung – Gerichtliche Zuständigkeit**

Durch das „Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen“ vom 03. Dezember 2020 (BGBl. 09. Dezember 2020, Teil I Nr. 59, S. 2694) ist die Vorschrift des § 48 Abs. 1, S. 1 Nr. 8 VwGO dahingehend ergänzt worden, dass die erstinstanzliche Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts nunmehr auch Streitigkeiten betreffend Planfeststellungsverfahren für den Bau oder die Änderung von Landesstraßen umfasst. Das Gesetz ist am 10. Dezember 2020 in Kraft getreten und findet somit auch auf den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss für den Neubau einer Landesstraße Anwendung. Die diesem Planfeststellungsbeschluss beigefügte Rechtsbehelfsbelehrung (Kapitel G) berücksichtigt diese Rechtsänderung.

## **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 beigefügt 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).

Beglaubigt:

  
(Martin Witte)  
Amtsrat



In Vertretung:

Gez.:  
(Dr. Markus Rieder)  
Leiter der Planfeststellungsbehörde