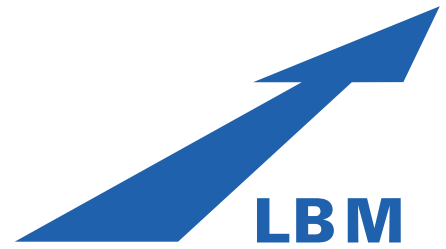


PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS



LBM

LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

für den Ausbau der B 39 durch Bau eines Geh- und Radweges
zwischen Weidenthal und Neidenfels

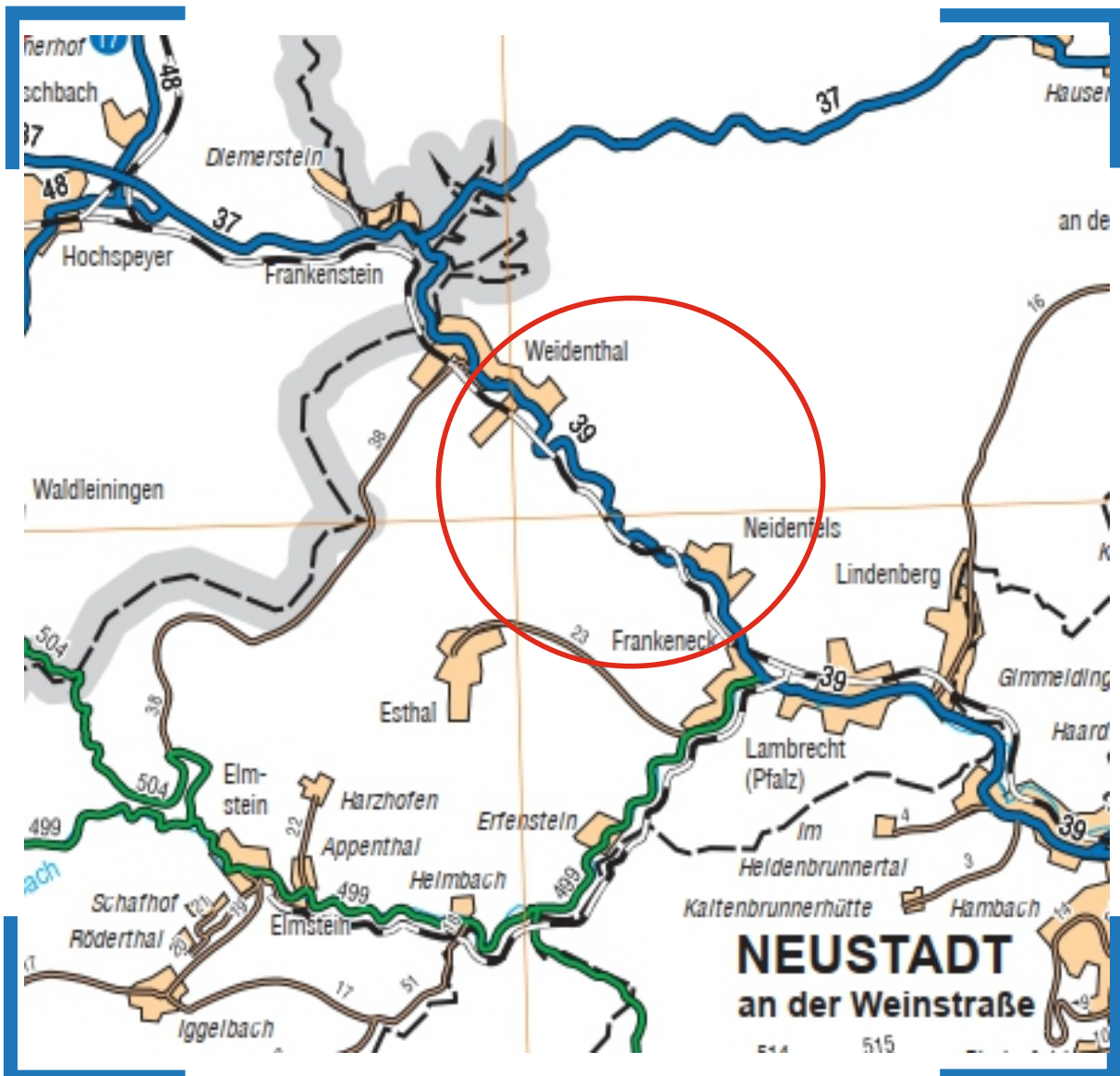
2. Bauabschnitt von Bau-km 0+129,098 bis Bau-km 3+176,576

PLANFESTSTELLUNGS-
BEHÖRDE

Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20
56068 KOBLENZ

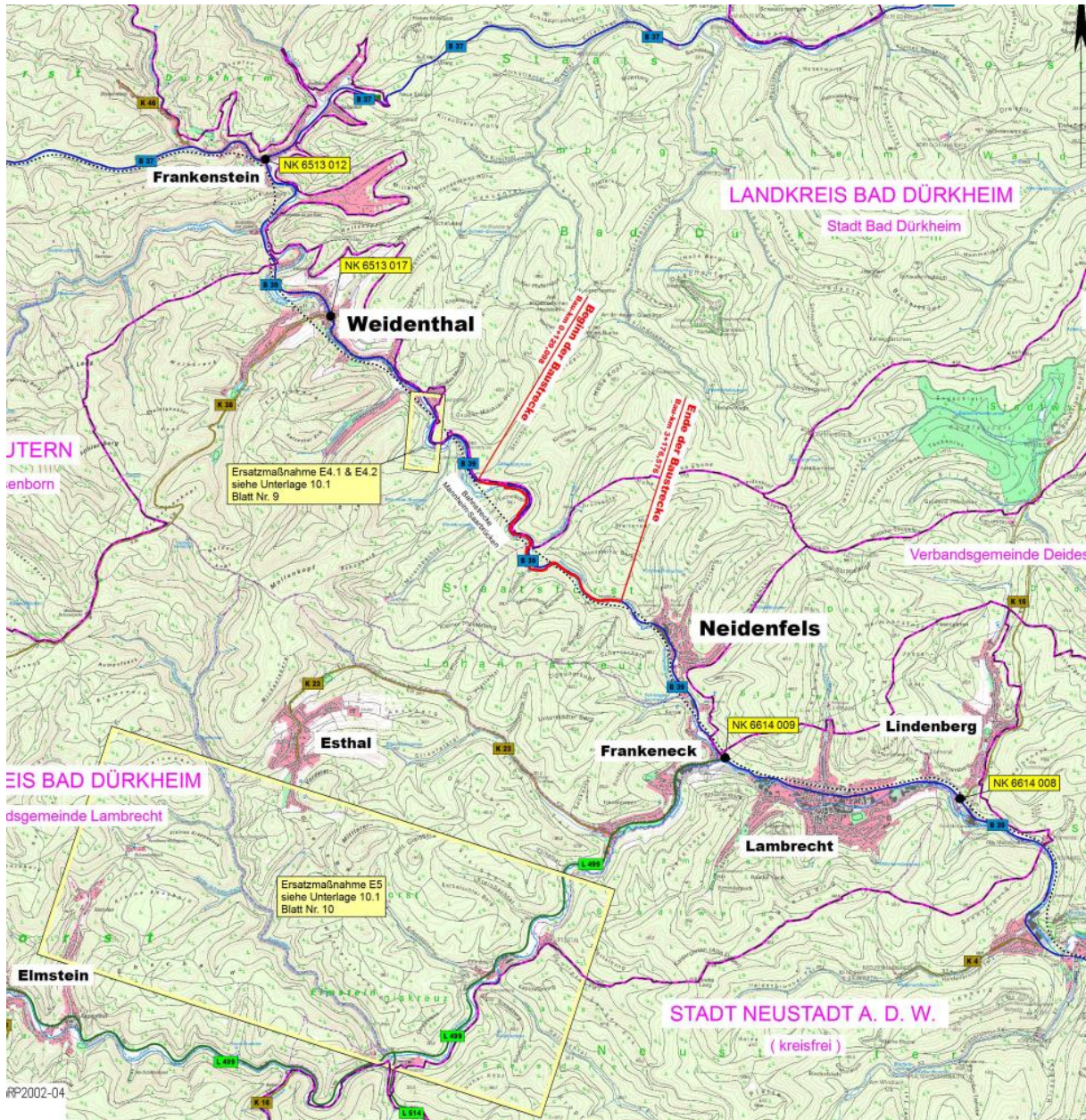
Aktenzeichen: 02.2 - 1908 - PF 34

Datum: 17. August 2023



Rheinland-Pfalz

Übersichtskarte



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	A
Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen.....	B
A Verfügbarer Teil - Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes.....	1
I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung.....	1
II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung.....	1
III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung	1
IV. Wasserrechtliche Regelungen	2
V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens	3
VIII. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG	4
IX. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren	4
X. Festgestellte Planunterlagen.....	6
XI. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses	8
XII. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses	9
XIII. Deckblattplanung.....	10
B Allgemeine Nebenbestimmungen	11
C Besondere Nebenbestimmungen.....	15
I. Leitungen	15
II. Naturschutz	16
III. Wasser, Abfallwirtschaft und Bodenschutz	18
IV. Denkmalschutz	20
V. Weitere Bestimmungen und Auflagen	21
D Verfahrensbeteiligte	30
E Begründung.....	33
I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens.....	33
II. Zuständigkeit.....	33
III. Verfahren	33
IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung.....	35
V. Entwässerung/ Gewässerschutz	44
VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe).....	50
VII. Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes	51
VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen	66
IX. Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen.....	74
X. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde.....	74
F Allgemeine Hinweise	76
I. Allgemeine Hinweise	76
II. Hinweis auf Auslegung und Zustellung.....	76
G Rechtsbehelfsbelehrung	77

Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen

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

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

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

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

I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung

Für den Ausbau der B 39 durch Bau eines Geh- und Radweges zwischen Weidenthal und Neidenfels, 2. Bauabschnitt von Bau-km 0+129,098 bis Bau-km 3+176,576 in den Gemarkungen Bad Dürkheim, Weidenthal, Neidenfels, Elmstein, Esthal und Albersweiler wird der Plan gemäß § 17 FStrG i.V.m. den §§ 1 - 7 LVwVfG und i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG mit den Änderungen und Ergänzungen festgestellt, die sich aus den Bestimmungen und Auflagen in den Kapiteln B und C dieses Beschlusses, den Deckblattplanunterlagen und den Blaueintragungen in den Unterlagen ergeben.

II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Bad Dürkheim, Weidenthal, Neidenfels, Elmstein, Esthal und Albersweiler.

Er umfasst den Ausbau der B 39 durch Bau eines Geh- und Radweges zwischen Weidenthal und Neidenfels auf eine Länge von ca. 3 km.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere

- der Bau eines kombinierten Rad- und Gehweges
- der Ausbau eines vorhandenen Forstweges zu einem Rad- und Gehweg
- die teilweise Verlegung bzw. Verbreiterung der B 39
- der Neubau von Ingenieurbauwerken zur Überführung des Rad- und Gehweges über den Hochspeyerbach
- die Herstellung einer Unterführung des Rad- und Gehweges unter der Bahnstrecke
- die Anpassung der erforderlichen Entwässerungseinrichtungen
- die Durchführung von naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen
- die notwendige Anpassung von Versorgungsleitungen
- die verkehrsgerechten Anschlüsse von Grundstückszufahrten

nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen.

III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung

Die im Zuge der Baumaßnahme neu entstehenden Straßenteilflächen der B 39 einschließlich des neu anzulegenden Geh- und Radweges vom Bauanfang bei Bau-km 0+130 bis Bau-km 0+450 und von Bau-km 0+935 bis Bau-km 1+620 sowie von Bau-km 2+070 bis zum Bauende bei Bau-km 3+176 gelten gem. § 2 Abs. 6 a S. 1 i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG mit der Verkehrsübergabe als Bundesstraße gewidmet.

Soweit im Zuge der Baumaßnahme Straßenbestandteile der B 39 dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten diese gem. § 2 Abs. 6 a S. 2 FStrG i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG mit der Sperrung als eingezogen.

Ausgenommen von der vorstehenden Widmungsregelung zur Bundesstraße ist der Bereich von Bau-km 2+152 bis Bau-km 2+188. Hier wird der Geh- und Radweg durch die dort vorhandene Unterführung des Hochspeyerbaches im Zuge des Bauwerks 6614 204 der Deutschen Bahn AG geführt und entsprechend ausgebaut. Diesbezüglich wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C Nr. CV1 des Beschlusses verwiesen.

Im Bereich von Bau-km 0+450 bis Bau-km 0+935 und von Bau-km 1+620 bis Bau-km 2+270 werden die vorhandenen Forstwege zu einem Geh- und Radweg ausgebaut. Eine Widmung zur Bundesstraße erfolgt nicht. Diesbezüglich wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C CV des Beschlusses verwiesen.

IV. Wasserrechtliche Regelungen

Die Planfeststellung erfasst im Einvernehmen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd als Oberer Wasserbehörde nach § 68 WHG auch die der Planfeststellung unterliegenden, nachstehend aufgeführten wasserbaulichen Maßnahmen:

- Genehmigung für die partielle Aufweitung des Bachbettes des Hochspeyerbaches zum wasserwirtschaftlichen Ausgleich für den Retentionsraumverlust

Der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) wird weiterhin gemäß §§ 8, 9, 10, 12, 13 und 19 WHG i.V.m. den Vorschriften des LWG im Einvernehmen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd als Oberer Wasserbehörde und mit der Kreisverwaltung Bad Dürkheim als Unterer Wasserbehörde die unbefristete Erlaubnis erteilt, anfallendes Oberflächenwasser der Fahrbahn der B 39 und des Rad- und Gehweges entsprechend den Planfeststellungsunterlagen im angrenzenden Gelände breitflächig zur Versickerung zu bringen. Weiterhin wird die unbefristete Erlaubnis erteilt, das Oberflächenwasser über Entwässerungsrinnen und Mulden in folgende Einleitstellen in den Hochspeyerbach einzuleiten:

Nr.	Bau-Km	Wassermenge (l/s)	Anmerkungen
1	1+227	24,8	Fahrbahnwasser B 39
2	1+317	8,6	Fahrbahnwasser B 39
3	2+975	105	Fahrbahnwasser B 39 und Außengebietswasser
4	3+175	18,5	Außengebietswasser

Die Planfeststellung konzentriert im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde –unter Berücksichtigung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss angeordneten Nebenbestimmungen – die erforderliche Genehmigung nach § 36 WHG i.V.m. § 31 LWG für

- die Verlängerung des vorhandenen Durchlasses bei Bau-km ca. 0+280
- die Erneuerung des Durchlasses bei Bau-km ca. 1+225-1+320
- die Herstellung zweier neuen Durchlasse DN 300 bei Bau-km 1+550 und 1+610
- den Abbruch der vorhandenen Ufermauer bis ca. 0,30 m über der Bachsohle von Bau-km 2+350 bis 2+450 zur Verbreiterung des Bachbettes und zur Schaffung des wasserwirtschaftlichen Ausgleiches für den Retentionsraumverlust des Hochspeyerbaches
- den Wegfall der vorhandenen Durchlässe bei Bau-km ca. 2+705, 2+850, 2+970 und 3+045
- die Errichtung nachfolgenden Kreuzungsbauwerke mit dem Hochspeyerbach
 - Bauwerk-Nr. 6514 201 bei Bau-km 1+030, $L_W = 4,00$ m, $L_H = 1,60$ m
 - Bauwerk-Nr. 6514 206 bei Bau-km 1+520, $L_W = 10,00$ m, $L_H = 1,50$ m
 - Bauwerk-Nr. 6514 208 bei Bau-km 2+465, $L_W = 12,00$ m, $L_H = 2,10$ m

gem. den planfestgestellten Unterlagen.

V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Ausbau einer Bundesstraße handelt, unterliegt es gem. den §§ 4 ff. UVPG den Bestimmungen dieses Gesetzes. Für das vorliegende Bauvorhaben hat der Vorhabenträger eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“ vorgenommen. Die Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass von dem Vorhaben grundsätzlich keine erheblichen und nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt ausgehen. Unabhängig davon hat der Vorhabenträger sich aufgrund der Lage des Bauprojektes im Naturpark Pfälzer Wald und der Betroffenheit von gemäß § 30 BNatSchG geschützten Biotopen dazu entschlossen eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung zu erstellen (vgl. Unterlage Kapitel A XI.29). Es handelt sich hierbei um eine sogenannte freiwillige UVP im Sinne von § 7 Abs. 3 UVPG.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Vorgehensweise als zweckmäßig und stellt gemäß § 5 UVPG fest, dass das Vorhaben uvp-pflichtig ist. Insbesondere aufgrund der Länge der Ausbaustrecke, der Durchführung wasserwirtschaftlicher Maßnahmen am Hochspeyerbach und der Lage im Naturpark Pfälzer Wald sowie die Betroffenheit geschützter Biotope ist vorliegend von einer UVP-Pflicht auszugehen. Die Ergebnisse der UVP wurden in die Planfeststellung einbezogen. Sie sind in der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG erläutert. Auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung hat die Planfeststellungsbehörde nachstehend in Kapitel EVII die Umweltauswirkungen des Vorhabens mit entsprechender Begründung bewertet und bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens berücksichtigt.

VI. Genehmigung nach § 7 der Landesverordnung über den Naturpark „Pfälzerwald“

Der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) werden für die Durchführung des Straßenbauvorhabens im Einvernehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde die Genehmigung nach § 7 Abs. 4 in Verbindung mit Abs. 1 der Landesverordnung über den Naturpark „Pfälzerwald“ als deutschem Teil des Biosphärenreservats Pfälzerwald-Nordvogesen erteilt.

VII. Ausnahmeerteilung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG

Da vorhabenbedingt Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope nicht gänzlich vermieden werden können, wird der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG eine Ausnahme von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG für das geplante Straßenbauvorhaben erteilt. Die Eingriffe werden nach Maßgabe der naturschutzfachlichen Planunterlagen adäquat kompensiert.

VIII. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG

Der Bundesrepublik Deutschland wird vorsorglich gem. § 45 Abs. 7 S. 1 Nrn. 4 und 5 und S. 2 BNatSchG eine Ausnahme sowie höchst vorsorglich nach § 67 Abs. 2 Satz 1 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:

Haselmaus

Arten nach Art. 1 der VS-RL:

Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Eichelhäher, Kleiber, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Star, Waldbaumläufer, Zaunkönig, Zilpzalp

IX. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren

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

Im Übrigen werden die Sachanträge sowie die Einwendungen und Forderungen auf Unterlassung des Vorhabens, auf Planänderung und/oder –ergänzung zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen, Planergänzungen oder durch Auflagen Rechnung getragen

wurde oder soweit sie sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben.

X. Festgestellte Planunterlagen

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

1. Erläuterungsbericht, Anlage 1, aufgestellt am 24.09.2018
2. Lageplan, Anlage 5, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
3. Lageplan, Anlage 5, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
4. Lageplan, Anlage 5, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
5. Lageplan, Anlage 5, Blatt Nr. 4, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
6. Lageplan, Anlage 5, Blatt Nr. 5, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
7. Lageplan, Anlage 5, Blatt Nr. 6, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
8. Lageplan, Anlage 5, Blatt Nr. 7, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
9. Lageplan, Anlage 5, Blatt Nr. 8, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
10. Höhenplan-Achse 101, Anlage 6, Blatt Nr. 1, M.: 1:500/50, aufgestellt am 24.09.2018
11. Höhenplan-Achse 102, Anlage 6, Blatt Nr. 2, M.: 1:500/50, aufgestellt am 24.09.2018
12. Höhenplan-Achse 103, Anlage 6, Blatt Nr. 3, M.: 1:500/50, aufgestellt am 24.09.2018
13. Höhenplan-Achse 104, Anlage 6, Blatt Nr. 4, M.: 1:500/50, aufgestellt am 24.09.2018
14. Höhenplan-Achse 105, Anlage 6, Blatt Nr. 5, M.: 1:500/50, aufgestellt am 24.09.2018
15. Höhenplan-Achse 106, Anlage 6, Blatt Nr. 6, M.: 1:500/50, aufgestellt am 24.09.2018
16. Höhenplan-Achse 107, Anlage 6, Blatt Nr. 7, M.: 1:500/50, aufgestellt am 24.09.2018
17. Höhenplan-Achse 108, Anlage 6, Blatt Nr. 8, M.: 1:500/50, aufgestellt am 24.09.2018
18. Höhenplan-Achse 200, Anlage 6, Blatt Nr. 9, M.: 1:500/50, aufgestellt am 24.09.2018
19. Höhenplan-Achse 200, Anlage 6, Blatt Nr. 10, M.: 1:500/50, aufgestellt am 24.09.2018
20. Maßnahmenplan Legende, Deckblattverfahren A, Anlage 9.2 A, aufgestellt am 21.05.2021

21. Maßnahmenplan, Deckblattverfahren A, Anlage 9.2 A, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 21.05.2021
22. Maßnahmenplan, Anlage 9.2, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
23. Maßnahmenplan, Anlage 9.2, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
24. Maßnahmenplan, Anlage 9.2, Blatt Nr. 4, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
25. Maßnahmenplan, Anlage 9.2, Blatt Nr. 5, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
26. Maßnahmenplan, Anlage 9.2, Blatt Nr. 6, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
27. Maßnahmenplan, Anlage 9.2, Blatt Nr. 7, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
28. Maßnahmenplan, Anlage 9.2, Blatt Nr. 8, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
29. E-Maßnahmenplan, Deckblattverfahren A, Anlage 9.2 A, Blatt Nr. 9, M.: 1:10.000, aufgestellt am 21.05.2021
30. E-Maßnahmenplan, Deckblattverfahren A, Anlage 9.2 A, Blatt Nr. 10, M.: 1:10.000, aufgestellt am 21.05.2021
31. E-Maßnahmenplan, Deckblattverfahren A, Anlage 9.2 A, Blatt Nr. 11, M.: 1:10.000, aufgestellt am 21.05.2021
32. Maßnahmenblätter, Deckblattverfahren A, Anlage 9.3 A, aufgestellt am 21.05.2021
33. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
34. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
35. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
36. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt Nr. 4, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
37. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt Nr. 5, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
38. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt Nr. 6, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
39. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt Nr. 7, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
40. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt Nr. 8, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
41. Grunderwerbsplan, Anlage 10.1, Blatt Nr. 9, M.: 1:1.000 aufgestellt am 24.09.2018
42. Grunderwerbsplan 5 E, Anlage 10.1, Blatt Nr. 10, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
43. Regelungsverzeichnis, Anlage 11, aufgestellt am 24.09.2018
44. Regelquerschnitt, Anlage 14.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:50 / 20, aufgestellt am 24.09.2018
45. Regelquerschnitt, Anlage 14.2, Blatt Nr. 2, M.: 1:50, aufgestellt am 24.09.2018
46. Regelquerschnitt, Anlage 14.2, Blatt Nr. 3, M.: 1:50, aufgestellt am 24.09.2018
47. Regelquerschnitt, Anlage 14.2, Blatt Nr. 4, M.: 1:50, aufgestellt am 24.09.2018

48. Regelquerschnitt, Anlage 14.2, Blatt Nr. 5, M.: 1:100, aufgestellt am 24.09.2018
49. Querprofil Nr. 1, Achse 104, Anlage 18.4, Blatt Nr. 1, M.: 1:50, Stand 08/2018
50. Querprofil Nr. 2, Achse 104, Anlage 18.4, Blatt Nr. 2, M.: 1:50, Stand 08/2018
51. Querprofil Nr. 3, Achse 104, Anlage 18.4, Blatt Nr. 3, M.: 1:50, Stand 08/2018
52. Querprofil Nr. 4, Achse 104, Anlage 18.4, Blatt Nr. 4, M.: 1:50, Stand 08/2018
53. Landespflegerischer Begleitplan mit Artenschutzbeitrag, Deckblattverfahren A, Anlage 19.1 A, aufgestellt am 21.05.2021

XI. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtskarte, Anlage 2/1, M.: 1:50.000, aufgestellt am 08/2018
2. Übersichtslageplan, Anlage 3, Blatt Nr. 1, M.: 1:5.000, aufgestellt am 24.09.2018
3. Maßnahmenübersichtsplan, Deckblattverfahren A, Anlage 9.1 A, Blatt Nr. 1, M.: 1:25.000, aufgestellt am 21.05.2021
4. Vergleichende Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, Deckblattverfahren A, Anlage 9.4 A, aufgestellt am 21.05.2021
5. Grunderwerbsverzeichnis, Anlage 10.2, aufgestellt am 24.09.2018
6. Grunderwerbsverzeichnis, Anlage 10.2, Übersichtsliste: Personenschlüsselzahlen und Personenangaben, aufgestellt am 27.03.2019
7. Ermittlung der Belastungsklassen, Anlage 14.1, aufgestellt am 24.09.2018
8. Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen, Anlage 18.1, aufgestellt am 24.09.2018
9. Durchlass zur E 1, Anlage 18.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:100/100, aufgestellt am 24.09.2018
10. Durchlass zur E 2, Anlage 18.2, Blatt Nr. 2, M.: 1:100/100, aufgestellt am 24.09.2018
11. Durchlass zur E 3, Anlage 18.2, Blatt Nr. 3, M.: 1:100/100, aufgestellt am 24.09.2018
12. Durchlass zur E 4, Anlage 18.2, Blatt Nr. 4, M.: 1:100/100, aufgestellt am 24.09.2018
13. Katasterplan zur E 1, Anlage 18.3, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
14. Katasterplan zur E 2, Anlage 18.3, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
15. Katasterplan zur E 3, Anlage 18.3, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
16. Katasterplan zur E 4, Anlage 18.3, Blatt Nr. 4, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018

17. Eigentümerverzeichnis, Anlage 18.3, aufgestellt am 24.09.2018
18. Gewässerschutzrechtliche Bewertungen, Anlage 18.5, aufgestellt am 24.09.2018
19. Bestands-Konflikt Legende, Anlage 19.1.2, aufgestellt am 24.09.2018
20. Bestands-Konfliktplan, Anlage 19.1.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
21. Bestands-Konfliktplan, Anlage 19.1.2, Blatt Nr. 2, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
22. Bestands-Konfliktplan, Anlage 19.1.2, Blatt Nr. 3, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
23. Bestands-Konfliktplan, Anlage 19.1.2, Blatt Nr. 4, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
24. Bestands-Konfliktplan, Anlage 19.1.2, Blatt Nr. 5, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
25. Bestands-Konfliktplan, Anlage 19.1.2, Blatt Nr. 6, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
26. Bestands-Konfliktplan, Anlage 19.1.2, Blatt Nr. 7, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
27. Bestands-Konfliktplan, Anlage 19.1.2, Blatt Nr. 8, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
28. Tierökologische Untersuchungen, Anlage 19.2, aufgestellt am 24.09.2018
29. UVP-Bericht, Deckblattverfahren A, Anlage 19.3 A, aufgestellt am 21.05.2021
30. Zusammenfassung der Anpassungen in den landespflegerischen Unterlagen (Deckblatt), Anlage 19.4, aufgestellt am 11.11.2020

XII. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

1. Maßnahmenübersichtsplan, Anlage 9.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:20.000, aufgestellt am 24.09.2018
2. Maßnahmenplan Legende, Anlage 9.2, aufgestellt am 24.09.2018
3. Maßnahmenplan, Anlage 9.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:500, aufgestellt am 24.09.2018
4. E-Maßnahmenplan, Anlage 9.2, Blatt Nr. 9, M.: 1:10.000, aufgestellt am 24.09.2018
5. E-Maßnahmenplan, Anlage 9.2, Blatt Nr. 10, M.: 1:10.000, aufgestellt am 24.09.2018
6. Plan Ökokonto Geinsheim, Anlage 9.2, Blatt Nr. 11, M.: 1:5.000, aufgestellt am 24.09.2018
7. Maßnahmenblätter, Anlage 9.3, aufgestellt am 24.09.2018

8. Vergleichende Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, Anlage 9.4, aufgestellt am 24.09.2018
9. Landespflegerischer Begleitplan mit Artenschutzbeitrag, Anlage 19.1, aufgestellt am 24.09.2018
10. UVP-Bericht einschließlich Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht, Anlage 19.3, aufgestellt am 24.09.2018

XIII. Deckblattplanung

Soweit die in Kapitel A, Nummern X und XI mit Datum vom 24.09.2018, 27.03.2019 bzw. mit Stand 08/2018 erstellten Planunterlagen gegenteilige Angaben gegenüber den festgestellten Deckblattplanunterlagen (vgl. Kapitel A, Nummern X.20, X.21, X.29 bis X.32, X.53, XI.3, XI.4 und XI.29) enthalten, sind diese überholt. Es gelten die Darstellungen in den festgestellten Deckblattplanunterlagen.

B Allgemeine Nebenbestimmungen

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird gem. § 1 LVwVfG i.V.m. § 56 VwVfG mit folgenden allgemeinen Nebenbestimmungen erteilt:

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

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

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

2. Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt der Plan außer Kraft, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

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

3. Eingeschlossen in diese Planfeststellung sind die mit der Baumaßnahme verbundenen notwendigen Änderungen, Verlegungen und Wiederanpassungsmaßnahmen an vorhandenen Straßen und Wegen.
4. Soweit Wirtschaftswege neu angelegt, verlegt oder geändert werden müssen, richten sich ihre Breite und Befestigungsart nach dem vorhandenen Wegenetz in der jeweils betroffenen Gemarkung unter Berücksichtigung der Art und Stärke des durch die Straßenbaumaßnahme bedingten zusätzlichen Verkehrs und der örtlichen Steigungsverhältnisse. Sollen darüber hinaus Wege breiter angelegt oder besser befestigt werden, so sind die damit verbundenen Mehrkosten von demjenigen zu tragen, der diese Verbesserungen fordert.

Im Übrigen sind die vom Bundesminister für Verkehr am 29. 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. AX.53).

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

Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach Maßgabe der in den Planunterlagen beschriebenen Regelungen entsprechend ihrer jeweiligen naturschutzfachlichen Kompensationsfunktion dauerhaft, d. h. so lange der Eingriff fortwirkt,

rechtlich zu sichern und zu unterhalten. Evtl. zukünftige Eingriffe in diese Maßnahmen sind zulässig, soweit hierbei sichergestellt ist, dass die den Maßnahmen zugedachte naturschutzfachliche Funktion weiterhin gewahrt wird.

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

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

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

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

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

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

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

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

C Besondere Nebenbestimmungen

Träger der hier festgestellten Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) unbeschadet einer etwaigen Kostenbeteiligung Dritter.

Die Bauausführung obliegt dem Landesbetrieb Mobilität Speyer, St.- Guido-Straße 17, 67349 Speyer.

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

I. Leitungen

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

- Deutschen Telekom Technik GmbH
- Pfalzwerke Netz AG
- PLEdoc GmbH
- SWK Stadtwerke Kaiserslautern Versorgungs-AG
- Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH

erforderlich. Die zuständige Straßenbaudienststelle wird 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.

Deutsche Telekom Technik GmbH

Es werden Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom Technik GmbH betroffen, die ggfs. gesichert, verändert oder verlegt werden müssen. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Die bauausführenden Unternehmen sind rechtzeitig vor Beginn der Straßenbauarbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom zu informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Die Deutsche Telekom beabsichtigt, ihre Planungen und erforderliche Ausschreibungsunterlagen rechtzeitig vorzubereiten. Der Baulastträger wird daher rechtzeitig vor Baubeginn die

endgültigen Ausführungspläne der Straßenbaumaßnahme dem Unternehmen im PDF-Format zur Verfügung stellen und über die Ausschreibungs- und Ausführungstermine informieren.

Pfalzwerke Netz AG

Im Bereich der Baumaßnahme ist die 20-kV-Starkstromkabelleitung, Pos. 266-02 Bau-km im Bereich des Wasserwerks Neidenfels zu berücksichtigen. Zur detaillierten Abstimmung hinsichtlich möglicher Änderungen/Sicherungen der Leitung hat sich der Vorhabenträger rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme mit der Pfalzwerke Netz AG, Netzservices Telefon: 0621 5852010, Netzteam Vorderpfalz Telefax: 06323 941320, Standort Edenkoben, NT-EDN@pfalzwerke-netz.de, Rappenstraße 12a in 67480 Edenkoben in Verbindung zu setzen.

Weiterhin hat der Baulastträger vor Baubeginn eine aktuelle Planauskunft einzuholen, die auf der Homepage des Unternehmens unter - www.pfalzwerke-netz.de – abgerufen werden kann.

PLEdoc GmbH

Sollte der Geltungsbereich der Straßenbaumaßnahme erweitert, verlagert oder der Arbeitsraum die Projektgrenzen wesentlich überschritten werden, ist die PLEdoc GmbH im Rahmen der Bauausführung erneut zu beteiligen.

SWK Stadtwerke Kaiserslautern Versorgungs-AG

Die Stadtwerke weisen darauf hin, dass im Bereich des geplanten Geh- und Radweges möglicherweise eine Trinkwasserverbundleitung verlegt werden soll. Der Vorhabenträger hat die SWK daher im Zuge der Bauausführung erneut zu beteiligen.

Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Die Telekommunikationsanlagen des Unternehmens sind im Zuge der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern. Sie dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung von Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, ist ein entsprechender Auftrag mit einem Vorlauf von mindestens drei Monaten vor Baubeginn an TDRBSW.Stuttgart@Vodafone.com zu erteilen, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen.

II. Naturschutz

Die **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Obere Naturschutzbehörde (ONB)** hat im Verfahren eine Stellungnahme abgegeben. Der Baulastträger hat die dort aufgeführten Darlegungen, Hinweise und Nebenbestimmungen zu beachten. Insbesondere wird der Vorhabenträger wie folgt verpflichtet:

Aufgrund der Stellungnahme waren verschiedene naturschutzfachliche Unterlagen zu ändern bzw. zu ergänzen. Der Straßenbaulastträger hat im Zuge des Anhörungsverfahrens die geforderten Änderungen und Ergänzungen in die Planung eingearbeitet und mit der ONB abgestimmt. Die entsprechenden Unterlagen sind als Deckblattunterlagen Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens (vgl. Kapitel AX.20) und somit auch Bestandteil der naturschutzfachlichen Unterlagen. Die Deckblattunterlagen sind vom Straßenbaulastträger bei der Umsetzung der Straßenbaumaßnahme zu beachten. Eine Zusammenfassung der erforderlichen Änderungen und Anpassungen ist der Unterlage AXI.30 zu entnehmen.

Darüber hinaus wird der Straßenbaulastträger wie folgt verpflichtet:

- Der Eingriff in Natur und Landschaft ist auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind zu unterlassen.
- Die Rodungsmaßnahmen sind im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28. Februar durchzuführen. Sollte der Baubeginn der Maßnahme nicht im Zeitraum 1. September bis 1. März liegen, ist das Plangebiet hinsichtlich potentieller Bodenbrüter vor Brutbeginn durch Bodenbearbeitung für die Arten bis zur Baudurchführung unattraktiv zu halten.
- Das gesamte Baufeld ist, insbesondere im Zeitraum der Gehölzrodung und Baufeldfreimachung, bis zum Beginn der intensiven Bauaktivitäten, durch eine Umweltbaubegleitung auf artenschutzfachliche Betroffenheiten hin zu beobachten. Die Umweltbaubegleitung muss während der gesamten Bauzeit telefonisch erreichbar sein, um ggf. umgehend Tierrettungsmaßnahmen übersehener oder nachträglich eingewanderter Tiere einleiten zu können. Entsprechend relevante Ereignisse wie das Einwandern von Tieren in das Baufeld, sind zu beobachten und der ONB umgehend mitzuteilen. Die Arbeitsweise der Umweltbaubegleitung hat sich am DWA-Regelwerk „Merkblatt DWA-M 619 – Ökologische Baubegleitung bei Gewässerunterhaltung und –ausbau“ zu orientieren.
- Über den unmittelbaren Arbeitsbereich hinaus, ist eine Inanspruchnahme angrenzender Gehölze und Biotopflächen, z.B. durch Befahren, Lagerung von Boden oder Abstellen von Baufahrzeugen unzulässig. Der Schutz zu erhaltender Gehölze sowie sonstiger erhaltenswerter Vegetationsbestände ist sicherzustellen. Die DIN 18 920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sowie die RAS LP 4 ist zu beachten; soweit erforderlich sind entsprechende Schutzmaßnahmen vorzusehen.
- Bei der Querung des Fließgewässers ist im Hinblick auf die Störung des Gewässers und seiner Lebensgemeinschaften mit größtmöglicher Sorgfalt vorzugehen; die RAS LP 4 ist zu beachten. Eine Durchgängigkeit der Gewässer ist auch während der Bauphase sicherzustellen. Die Arbeiten sind in die Zeit zwischen 1. Oktober und 1. März auszuführen, um Störungen weitgehend zu vermindern. Das Gewässer ist so breit zu überspannen, dass beidseitig bei Mittelwasser nicht überflutete Bermen vorhanden bleiben.

- Für die Ansaaten im Rahmen der Anlage von Grünland, Säumen, Hochstaudenfluren und Fahrbahnebenflächen ist zertifiziertes Regio-Saatgut aus der Herkunftsregion (=Ursprungsgebiet) 9 („Oberrheingraben mit Saarpfälzer Bergland“) zu verwenden. Ein Nachweis der Zertifizierung (Lieferfirma, Zertifizierungssiegel) ist der Naturschutzbehörde vorzulegen. Ansonsten sind die obigen Hinweise zu Neophyten, Entwicklungspflege, Monitoring etc.) zu beachten.
- Die Gehölzpflanzungen sind mit standortgerechten, gebietseigenen Gehölzen (zertifiziertes Pflanzmaterial aus regionaler Herkunft) aus dem Vorkommensgebiet 4 (Westdeutsches Bergland und Oberrheingraben) durchzuführen. Ein Herkunfts- und Zertifizierungsnachweis des gebietseigenen Pflanzmaterials ist vorzulegen.
- Im Bereich des geschützten Großseggenriedes sind besonders geschützte Pflanzenarten während der Vegetationsperiode zu kartieren und im Herbst vorab zu entnehmen, fachgerecht zu lagern und nach Beendigung der Baumaßnahme fachgerecht wieder einzupflanzen.
- Da der Vorhabenbereich potentielle Habitate für streng geschützte Tierarten darstellt, sind die einschlägigen artenschutzrechtlichen Bestimmungen nach § 44 BNatSchG zu beachten. Die Flächen sind durch eine faunistisch versierte Fachkraft (Biologe, Tierökologe) vor Baubeginn auf die Nutzung durch die Haselmaus als Überwinterungsplätze bzw. Verstecke hin zu untersuchen. Eine Rodung der Wurzelstöcke in Bereichen von potentiell Haselmausüberwinterungshabitaten darf erst im warmen Frühjahr erfolgen.

III. Wasser, Abfallwirtschaft und Bodenschutz

Die **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz (Neustadt a. d. Weinstraße)** hat im Verfahren verschiedene Stellungnahmen abgegeben. Der Baulastträger hat die dort aufgeführten Darlegungen, Hinweise und Nebenbestimmungen zu beachten. Insbesondere wird der Vorhabenträger wie folgt verpflichtet:

Allgemeines:

- Sollte bei der Ausführung des Vorhabens festgestellt werden, dass Änderungen der genehmigten Pläne oder weitere wasserwirtschaftliche Maßnahmen erforderlich werden, sind diese vorher mit der SGD Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, Neustadt a. d. Weinstraße abzustimmen. Bei wesentlichen Änderungen bzw. Ergänzungen sind Tekturpläne einzureichen.
- Die Anlage ist zu überwachen, zu unterhalten und in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten.
- Den Wasserbehörden oder deren Beauftragten ist jederzeit der Zutritt zu der Anlage zu gestatten.

- Der Baubeginn ist den Wasserbehörden mindestens 14 Tage vorher anzuzeigen. Der Abschluss der Arbeiten ist ebenfalls innerhalb von 14 Tagen anzuzeigen. Gleichzeitig ist die wasserbehördliche Abnahme entsprechend § 100 LWG zu beantragen.
- Während der Bauzeit ist auf der Baustelle eine Kopie der genehmigten Planfeststellungsunterlagen aufzubewahren und die Anwesenheit eines Verantwortlichen sicherzustellen.

Allgemeine technische Bestimmungen:

- Alle baulichen Anlagen sind entsprechend den anerkannten Regeln der Technik zu errichten. Die DIN-Normen und die zusätzlichen Technischen Vorschriften sind zu beachten.
- Baustoffe, Bauteile, Bauarten sowie die dazugehörigen sonstigen Ausstattungen sind so zu wählen, dass sie den zu erwartenden Beanspruchungen sicher standhalten. Die §§ 18-26 LBauO gelten entsprechend.
- Für die vorgesehenen baulichen Anlagen/Brückenbauwerke sind die notwendigen statischen Nachweise zu führen. Die statischen Nachweise (Prüfberichte) sind der zuständigen SGD Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, Neustadt a. d. Weinstraße vorzulegen.
- Die erforderliche Prüfung ist durch einen Prüfsachverständigen für Standsicherheit gemäß der entsprechenden Landesverordnung (PrüfS-StBauVO) durchführen zu lassen. Die Beauftragung des Prüfsachverständigen für Standsicherheit erfolgt durch den Maßnahmenträger. Der Oberen Wasserbehörde ist vor Baubeginn ein Bericht über die Prüfung des Standsicherheitsnachweises gemäß § 9 Abs. 1 PrüfSStBauVO vorzulegen. Die statisch-konstruktive Überwachung der Bauausführung hat durch den Prüfsachverständigen für Standsicherheit zu erfolgen. Der Oberen Wasserbehörde ist hierüber zur Bauabnahme (§ 100 LWG) eine Bescheinigung gemäß § 9 Abs. 2 PrüfSStBauVO vorzulegen.
- Die Bauarbeiten sind so durchzuführen, dass die Entwässerung des angrenzenden Geländes nicht nachteilig beeinflusst wird.
- Während der Bauzeit sind Maßnahmen für eine schadlose Ableitung des abfließenden Niederschlagswassers - insbesondere auch bei Starkregen - zu treffen. Auch die Durchführung der Baumaßnahmen ist darauf abzustimmen.
- Sollte eine Wasserhaltung erforderlich sein, so ist sie vor Baubeginn mit der zuständigen SGD Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, Neustadt a. d. Weinstraße abzustimmen. Ggf. ist eine gesonderte Erlaubnis für die vorübergehende Entnahme und Ableitung des Grundwassers bei der zuständigen Wasserbehörde zu beantragen.

Besondere technische Bestimmungen:

- Das für die Herstellung des Geh- und Radweges vorgesehene Material (Splitt, Schotter etc.) muss den bodenschutzrechtlichen Anforderungen entsprechen.
- Die jeweiligen Bauflächen sind stets in einem sauberen Zustand zu halten, um eine Verunreinigung des Bodens, des Untergrundes und somit des Grundwassers sowie des Gewässers zu vermeiden.
- Bei der Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, dass durch die sich im Einsatz befindlichen Maschinen und Geräte keine Verschmutzungen des Gewässers, des Grundwassers sowie des Bodens und des Untergrundes verursacht werden.
- Hinsichtlich der vorgesehenen breitflächigen Versickerung über Bankett und Böschung sowie über die belebte Bodenzone ist eine Drittschädigung (z. B. Nachbargrundstücke) auszuschließen.

IV. Denkmalschutz

Die Straßenbaudienststelle hat bei der Ausschreibung und Vergabe der Straßenbauarbeiten die bauausführenden Firmen auf die Beachtung der Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes hinzuweisen. Danach ist jeder zu Tage kommende archäologische Fund unverzüglich zu melden und die Fundstelle soweit als möglich unverändert zu lassen. Fundgegenstände sind gegen Verlust zu sichern. Der Beginn der Bauarbeiten ist den Denkmalfachbehörden rechtzeitig anzuzeigen.

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

Gemäß den Stellungnahmen der **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz - Direktion Landesarchäologie- in Speyer** hat der Vorhabensträger weiterhin folgendes zu beachten:

- Sofern archäologische Objekte angetroffen werden, ist der Direktion Landesarchäologie ein angemessener Zeitraum einzuräumen, um Rettungsgrabungen, in Absprache mit den ausführenden Firmen, nach den Anforderungen der heutigen archäologischen Forschung entsprechend durchführen zu können. Die Direktion Landesarchäologie ist an den weiteren Verfahrensschritten zu beteiligen.
- Im Plangebiet befindliche Kleindenkmäler (z.B. Grenzsteine) sind zu berücksichtigen bzw. dürfen von Planierungen o.ä. nicht berührt oder von ihrem angestammten, historischen Standort entfernt werden.

V. Weitere Bestimmungen und Auflagen

1. Die **Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte** hat im Verfahren verschiedene Stellungnahmen abgegeben. Der Vorhabenträger hat die dort aufgeführten Bedingungen und Auflagen zu beachten. Insbesondere wird der Vorhabenträger wie folgt verpflichtet:
 - Durch das Straßenbauvorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.
 - Grunderwerbsverhandlungen sind mit der Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte, Camberger Straße 10, 60327 Frankfurt am Main zu führen:
 - Erwerb von Flächen: (Kundenteam Vertrieb -CS.R O1-M-).
 - vorübergehende Inanspruchnahme von bahneigenen Flächen: Facility Management (CS.R-M-F).
 - Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf bahneigenen Flächen: Eigentumsmanagement (CS.R-M-L(A)).
 - Sofern im Zuge der Bauarbeiten das Betreten der Bahnanlagen erforderlich wird, ist eine Betretungserlaubnis bei der DB Netz AG, Produktionsdurchführung Karlsruhe, Landauer Straße 71, 67434 Neustadt a. d. Weinstraße, Bezirksleiter Fahrbahn Neustadt (I.NP-SW-D-KAR(IF)) zu bestellen.
 - Ansprechpartner für Kreuzungsvereinbarungen und Planungsvereinbarungen ist die DB Netz AG, Produktionsplanung und –steuerung, Mittelbruchstraße 4, 76137 Karlsruhe, Abschnittsmanager (I.NP-SW-D-KAR(P)).
 - Die Abstimmung der Anlagenplanung der DB Netz AG erfolgt mit der DB Netz AG, Produktionsdurchführung Karlsruhe, Landauer Straße 71, 67434 Neustadt a.d. Weinstraße, Konstruktiver Ingenieurbau (I.NP-SW-D-KAR(IFK)).
 - Von der Straßenbaumaßnahme werden Kreuzungsbauwerke über das Bahngelände tangiert; folgendes ist dabei zu beachten:

BW 6514-567, Achse 104, Bahn-km 65,37

- Der Zugang zu den Widerlagertüren der Eisenbahnüberführung und eine Abstellmöglichkeit für einen Pkw muss gegeben sein.
- Die bestehende Kreuzungsvereinbarung nach EKrG ist anzupassen.
- Im Bereich des geplanten Geh- und Radweges befinden sich 2 Oberleitungsmasten, deren Standsicherheit zu gewährleisten ist und zu Inspektionszwecken jederzeit zugänglich sein muss.

BW 6514-568, Achse 104, Bahn-km 65,504

- Der Zugang zu den Widerlagertüren der Eisenbahnüberführung und Abstellmöglichkeit für einen Pkw muss gegeben sein.
- Die bestehende Kreuzungsvereinbarung nach EKrG ist anzupassen.

BW 6614-207, Achse 105, Bahn-km 65,706

- Für die neu zu erstellende Eisenbahnüberführung ist eine Planungs- und Kreuzungsvereinbarung nach EKrG abzuschließen.
- Im Bereich des geplanten Geh- und Radweges befinden sich 2 Oberleitungsmasten, deren Standsicherheit zu gewährleisten ist sowie zu Inspektionszwecken jederzeit zugänglich sein muss.

BW 6614-204, Achse 197, Bahn-km 66,021

- Hinsichtlich der geplanten Mitführung des Geh- und Radweges in dem bestehenden Gewölbedurchlass von Bau-km 2+152 bis 2+188 hat der Baulastträger Folgendes zu beachten:
 - Die Verkehrssicherungspflicht des Gewölbedurchlasses, insbesondere hinsichtlich herabfallender Teile im Durchlass, Rutsch- und Stolperfallen, Gefahr durch abtropfendes Wasser bzw. Bildung von Eiszapfen an der Gewölbedecke ist vom Straßenbaulastträger zu übernehmen.
 - Eine Beleuchtung des Geh- und Radweges im Bauwerk liegt in der Verantwortung des Straßenbaulastträgers.
 - Die Sicherung des Geh- und Radweges im Hochwasserfall, einschließlich dem Entfernen von Treibgut, obliegt dem Straßenbaulastträger.
 - Der Gitterroststeg ist demontierbar auszuführen.
 - Die durch die zusätzliche Nutzung des Bauwerks als Geh- und Radweg entstehenden Kosten für den Erhalt und die Inspektion des Bauwerks sind vom Baulastträger zu tragen.
 - Eingriffe in den Fundamentbereich der Brücke sind zu vermeiden.
 - Für die Umsetzung und Nutzung des Gewölbedurchlasses zur Führung des Geh- und Radweges ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Gestattungsvertrag zwischen der DB Netz AG und dem Vorhabenträger abzuschließen.
- Im Ausbaubereich der B 39 verlaufen verschiedene Rohrtrassen, U-Kanal mit Fernmeldekabel, TK-Anlagen und erdverlegte Streckenfernmeldekabel der DB Netz AG. Die Lage ist aus den der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG vom 11.03.2020 beigefügten Kabellageplänen ersichtlich. Folgendes ist zu beachten:
 - Ein Grenzabstand von > 1 m zur Kabeltrasse ist zu gewährleisten.
 - Fernmeldekabel der DB Netz AG dürfen nicht überbaut werden und müssen zu Wartungszwecken etc. frei zugänglich sein.
 - Im Zuge der Bauausführung werden örtliche Einweisungen durch die DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig. Ein Einweisungstermin ist rechtzeitig (mindestens 10 Arbeitstage vorher) unter Angabe der Bearbeitungs-Nr. – 202 000 1902 – mit der DB Kommunikationstechnik GmbH, Netzadministration, Lammstraße 19, 76133 Karlsruhe (Db.kt.dokumentationsservice-muenchen@deutschebahn.com) abzustimmen.

- Die Forderungen des Kabelmerkblasses und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft“ sind einzuhalten. Die Merkblätter werden im Zuge der örtlichen Einweisung übergeben.
 - Die überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der DB Netz AG und dürfen weder an Dritte weitergegeben, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.
 - Sofern in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen angetroffen werden, ist umgehend die DB Kommunikationstechnik GmbH (Tel.: 0721/938-2218) zu informieren.
- Im Vorfeld der Bauarbeiten ist eine Einweisung hinsichtlich der Kabel bzw. Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik durchzuführen. Ansprechpartner: DB Netz AG, Produktionsdurchführung Karlsruhe, Landauer Straße 71, 67434 Neustadt an der Weinstraße, Bezirksleiter Leit- und Sicherungstechnik (I.NP-SW-D-KAR(ILH)).

Weiterhin ist im Zuge der Bauarbeiten folgendes zu beachten:

- Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.
- Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden.
- Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden.
- Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs- / Rammarbeiten durchgeführt werden.
- Das Baufeld ist in Gleisnähe so zu sichern, dass keine Baufahrzeuge, Personen, Materialien oder Geräte unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen. Während der Arbeiten muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich der Gleise, einschließlich des Luftraumes nicht berührt wird. Sollten dafür Einfriedungen notwendig sein, sind diese durch den Baulastträger zu erstellen und dauerhaft instand zu halten.
- Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden.
- Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 1, DGUV Vorschrift 4, DGUV Vorschrift 53, DGUV Vorschrift 72, DGUV Regel 101-024, DGUV Vorschrift 78, DV 462 und die DB Konzernrichtlinien 132.0118, 132.0123 und 825 zu beachten.

Hinsichtlich der Sicherheitsabstände hat der Vorhabenträger Folgendes zu berücksichtigen:

- Bei allen Arbeiten und an festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von 3,50 m einzuhalten (DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3): 2011-09 und DB Konzernrichtlinien 997.0101 Abschnitt 4 und 132.0123A01 Abschnitt 1*). In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.
- Die Standfestigkeit der angrenzenden Oberleitungsmasten darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Die Erdoberkante darf bei Flachmasten bzw. Betontragmasten im Umkreis von 3,00 m sowie bei Winkelmasten bzw. Betonabspannmasten im Umkreis von 5,00 m nicht verändert werden. Bei Unterschreitung der geforderten Abstände ist vom Baulastträger ein statischer Nachweis vorzulegen.
- Der Mindestabstand von Bauwerken zu den bahneigenen 15 / 20 kV - Speiseleitungen und zu Oberleitungsmastfundamenten muss jeweils 5,00 m betragen.
- Für Instandsetzungsarbeiten muss ein Arbeitsraum von 1,50 m um die Oberleitungsmaste freigehalten werden.
- Bei Bauarbeiten in der Nähe von Oberleitungen / Oberleitungsanlagen sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 4 und DV 462 zu beachten.

Hinsichtlich der Bauarbeiten im Gleisbereich ist folgendes zu beachten:

- Während der Bauarbeiten ist der Gleisbereich (Regellichtraum einschließlich Gefahrenbereich) im Abstand von 6,00 m zur Gleisachse freizuhalten. Wenn Sicherheitsabstände zu Bahnbetriebsanlagen unterschritten werden müssen, sind nach Art der jeweiligen Gefährdung geeignete Maßnahmen mit der DB Netz AG abzustimmen und zu vereinbaren. Die erforderlichen Nachweise und Planungen sind vorher zur Prüfung der DB Netz AG vorzulegen. Die DB Netz AG legt die Schutzmaßnahmen und mögliche Standsicherheitsnachweise für Bauwerke fest. Ansprechpartner: DB Netz AG, Produktionsdurchführung Karlsruhe, Landauer Straße 71, 67434 Neustadt an der Weinstraße, Bezirksleiter Fahrbahn Neustadt (I.NP-SW-D-KAR(IF)).

Bei dem Einsatz von Baukränen und Bauwerkzeugen hat der Baulastträger nachfolgendes zu beachten:

- Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen.

- Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen.

Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB Netz AG einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen. Ansprechpartner: DB Netz AG, Produktionsdurchführung Karlsruhe, Landauer Straße 71, 67434 Neustadt an der Weinstraße, Bezirksleiter Fahrbahn Neustadt (I.NP-SW-D-KAR(IF))

- Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) im Nahbereich der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Baulastträger sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.
- Bei Abbrucharbeiten darf die Staubentwicklung die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen, insbesondere des Bahnübergangs, nicht einschränken. Sollte mit Wasser zur Vermeidung der Staubemissionen gearbeitet werden, so ist eine Lenkung des Wasserstrahls auf die Bahnanlage auszuschließen. Zur Vermeidung von Betriebsgefährdungen, muss dafür gesorgt werden, dass keine Teile der Abbruchmassen auf die Bahnanlage (Gleisbereich) gelangen können.
- Alle Neuanpflanzungen im Nahbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z.B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden.
- Oberflächenwasser und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden. Die Vorflutverhältnisse dürfen durch die Baumaßnahme, die Verlegung des Hohenecker-mühlbaches, Baumaterialien, Erdaushub etc. nicht verändert werden. Die Gleisentwässerung ist sicherzustellen und der Bahnkörper darf nicht beeinträchtigt werden.
- Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.
- Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen auszuschließen. Dies gilt auch während der

Bauzeit. Sollen Gleisquerungen geschaffen oder vorhandene Querungen genutzt werden, ist ein Gestattungsvertrag abzuschließen und bei einer vorhandenen Querung auf die erhöhte Zuleitung zu prüfen.

- Auf § 64 EBO wird hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.
2. Der Baulastträger hat die Anregungen und Hinweise gemäß der Stellungnahme des **Landesamtes für Geologie und Bergbau** zu beachten.

Insbesondere hat der Baulastträger bei Eingriffen in den Baugrund die einschlägigen Regelwerke (u.a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054) zu berücksichtigen.

Seitens des Landesamtes erfolgte keine Prüfung der landespflegerischen Kompensationsmaßnahmen in Bezug auf Altbergbau. Sofern diese Flächen den Einsatz von schweren Geräten erfordern, ist das Landesamt ergänzend zu beteiligen.

3. Das **Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz** weist auf einen „HP 6514900030“ im Bereich der Baumaßnahme hin. Sofern der „HP“ durch die Baumaßnahme betroffen ist, ist das Landesamt rechtzeitig darüber zu informieren.
4. Sofern bei der Baudurchführung unerwartete Kontaminationen bekannt werden bzw. auftreten, ist der **Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz** als zuständige Behörde nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz bzw. Landesbodenschutzgesetz zu beteiligen.
5. Zwischen Bau-km ca. 2+150 und Bau-km ca. 2+180 wird im Zuge des Straßenbauvorhabens ein bestehender Gewässerdurchlass (Bauwerk 6614 204) für die Radwegeführung mitgenutzt. Der Rad- und Gehweg wird dabei über einen Steg aus Gitterrosten durch das bestehende Bauwerk geführt. Da das Durchlassbauwerk an höchster Stelle lediglich eine lichte Höhe von 2,45 m und 2,00 m im Bereich der Gewölberundungen aufweist, ist die Befahrbarkeit des Durchlasses mit Fahrrädern nicht zu gestatten und durch straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen zu verhindern. Hierzu hat der Baulastträger einen Beschilderungs- bzw. Verkehrszeichenplan erstellen lassen und mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bei der Kreisverwaltung Bad Dürkheim einvernehmlich abgestimmt. Der Beschilderungs- bzw. Verkehrszeichenplan liegt der Planfeststellungsbehörde vor und ist Teil der Verfahrensakte.

Gemäß dem Beschilderungs- / Verkehrszeichenplan ist insbesondere auf die Durchfahrtshöhe hinzuweisen und die Radfahrer aufzufordern in diesem Bereich abzusteigen und die Fahrräder zu schieben. Weiterhin sind die Gewölbeportale in Warnfarben zu markieren sowie vor den Gewölbedurchlässen Umlauf- / Wegesperren anzubringen, die das direkte Einfahren in den Durchlass verhindern. Im Durchlassbauwerk ist die begehbare Fläche im Bereich der Durchlasshöhe von 2,0 m durch gut sichtbare Mar-

kierungen o.ä. zu kennzeichnen. Weiterhin ist am Tunnelportal beidseits auf die Durchlasshöhe von 2,0 hinzuweisen. Darüber hinaus ist durch eine geeignete Beschilderung darauf hinzuweisen, dass der Gewölbedurchlass im Falle eines Hochwassers nicht passiert werden darf.

Der Vorhabenträger wird verpflichtet die Vorgaben des Beschilderungsplan im Zuge der Bauausführung umzusetzen, um eine sichere Verkehrsführung im Durchlassbereich zu gewährleisten. Weiterhin hat der Vorhabenträger nach Inbetriebnahme des Radweges diesen Bereich regelmäßig im Zuge der Streckenkontrolle hinsichtlich der Beschilderung und auf den ordnungsgemäßen Zustand der baulichen Maßnahmen zu überprüfen und gfs. erforderliche Anpassungen vorzunehmen. Auf die ergänzenden Ausführungen zu den Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung in Kapitel E wird verwiesen.

6. Im Bereich von Bau-km ca. 0+450 mündet ein Hauptwirtschaftsweg in die B 39. Der Radverkehr muss diesen Weg kreuzen und auf einer Länge von ca. 25 m mitnutzen. Aus Verkehrssicherheitsgründen ist sowohl auf dem Rad- und Gehweg als auch auf dem Wirtschaftsweg auf die kreuzenden Verkehre hinzuweisen. Der Straßenbaulastträger wird im Zuge der Ausführungsplanung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine diesbezüglich geeignete verkehrsbehördliche Hinweisbeschilderung in diesem Bereich beantragen. Der Baulastträger wird nach Inbetriebnahme des Geh- und Radweges den Kreuzungsbereich hinsichtlich der Verkehrssicherheit beobachten und gfs. weitere Sicherungsmaßnahmen vornehmen.
7. Hinsichtlich der Stellungnahme der **Zentralstelle der Forstverwaltung** wird der Straßenbaulastträger wie folgt verpflichtet:
 - Für den Bau des Rad- und Gehweges von Bau-km 0+450 bis Bau-km 0+935 und von Bau-km 1+620 bis Bau-km 2+270 werden die dort vorhandenen Forstwege ausgebaut. Aus rechtlicher Sicht handelt es sich hierbei um einen Forstweg mit zugelassenem Rad- und Fußgängerverkehr. Die Mitbenutzung durch den rad- und fußläufigen Verkehr ist in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde durch eine entsprechende Beschilderung zu gewährleisten.
 - Die zur Führung des Rad- und Gehweges vorgesehenen Forstwege sind nach den gesetzlichen Bestimmungen und gemäß den Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke so zu befestigen bzw. zu dimensionieren, dass sie den Belangen des Schwerlastverkehrs mit forstwirtschaftlichen Spezialmaschinen und Holzabfuhrfahrzeugen mit Achslasten bis 10 to entsprechen.
 - Gem. der Stellungnahme der Zentralstelle der Forstverwaltung sind über die Wegenutzung und insbesondere die Verkehrssicherungspflicht rechtzeitig vor Umsetzung der Straßenbaumaßnahme vertragliche Vereinbarungen mit dem Forstamt Johannis Kreuz abzuschließen.
 - Im Bereich Bau-km ca. 0+450 befindet sich auf dem einmündenden Hauptwirtschaftsweg eine Schrankenanlage. Der geplante Rad- und Gehweg ist so zu gestalten, dass eine Nutzung des Radweges auch bei geschlossener Schranke möglich

- ist. Gfs. kann die durchgängige Befahrbarkeit auch mit einer Versetzung oder Veränderung der Schrankenanlage (z.B. Halbschranke) gewährleistet werden.
- Der LBM Speyer wird in Abstimmung mit der Zentralstelle der Forstverwaltung Rheinland-Pfalz für den Verlust der Waldfläche einen walddrechtlichen Ausgleich erbringen. Dieser Ausgleich kann in Form aufwertender Maßnahmen im Wald, die wertmäßig den Kosten einer Ersatzaufforstung entsprechen, erbracht werden. Der Vorhabenträger wird hierüber vor Baubeginn mit dem Forstamt Johanniskreuz eine entsprechende Vereinbarung abschließen.
8. Hinsichtlich der Stellungnahme der **Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz** wird der Straßenbaulastträger wie folgt verpflichtet:
- Für im Zuge der o.a. Projektmaßnahme in Anspruch genommene Wirtschaftswege ist vor Baubeginn ein Baustreckenplan zu erstellen und eine Beweissicherung am IST-Zustand der Wege durchzuführen (Videofahrt).
 - Sofern projektbedingt Schäden an landwirtschaftlich genutzten Grundstücken und Infrastruktureinrichtungen (Wirtschaftswege, Brunnen, Drainagen, Bewässerungsleitungen, Kulturerziehungsanlagen, Grenzsteine etc.) entstehen, sind diese gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zu beheben. Baubedingte Inanspruchnahmen landwirtschaftlicher Flächen sind nach den geltenden Entschädigungsregelungen zu entschädigen. Vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sind nach Beendigung der Bautätigkeit fachgerecht zu rekultivieren.
 - Für baubedingte Schäden an landwirtschaftlichen Kulturen ist gfs. ein Gutachten eines öffentlich bestellten Sachverständigen der Landwirtschaftskammer einzuholen.
 - Bei erforderlichen Bauwasserhaltungen ist ein Aufspülen auf landwirtschaftlich genutzte Flächen zu vermeiden. Falls im Einzelfall nicht vermeidbar, wird eine frühzeitige Abstimmung mit dem/den betroffenen Flächenbewirtschafter/n empfohlen. Soweit Bauwasser in das umliegende Grabensystem abgeleitet werden soll, ist sicherzustellen, dass keine Überlastungen / Ausuferungen dessen erfolgt.
 - Sofern dauerhafte Schäden an Grundstücken entstehen und sich nachteilige Auswirkungen bspw. auf Prämienrechte, Kontingente oder vertragliche Vereinbarungen ergeben, sind auch diese nach Maßgabe des geltenden Entschädigungsrechts zu regeln.
9. Gemäß den Anregungen des Einwenders Nr. 2 wird sich der Straßenbaulastträger mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde in Verbindung setzen und prüfen, ob am Bauanfang, im Bereich an der der bereits vorhandene Geh- und Radweg durch die Bahnunterführung Richtung Weidenfels geleitet wird, Querungshilfen oder Hinweisbeschilderungen aus Verkehrssicherheitsgründen zum Schutz der dort die B 39 querenden Radfahrenden bzw. Fußgänger erforderlich werden. Eine solche Prüfung ist auch am Bauende des hier festgestellten Geh- und Radweges sowie am Ortseingang von Neidenfels im Bereich des bestehenden Geh- und Radweges in Bezug auf die B 39

querenden Radverkehr mit der Straßenverkehrsbehörde vorzunehmen. Soweit erforderlich sind geeignete verkehrsbehördliche Anordnungen zu treffen.

D Verfahrensbeteiligte

I. Träger öffentlicher Belange

1. **Eisenbahn-Bundesamt**, Untermainkai 23-25, 60329 Frankfurt/Main
Schreiben vom 28.01.2020, Az: 55141-551pt/110-8240#034
vgl. Ausführungen in Kapitel EVIII
2. **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Obere Naturschutzbehörde**
Friedrich-Ebert-Straße 14, 67433 Neustadt a. d. Weinstraße
Schreiben vom 12.03.2020, Az: 42/553-012
Schreiben vom 05.03.2021, Az: 42/553-012
vgl. Auflagenregelung in Kapitel CII und Ausführungen in Kapitel EVIII
3. **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd**, Friedrich-Ebert-Straße 14, 67433
Neustadt a. d. Weinstraße
Schreiben vom 02.03.2020, Az: 14-435-12/16:41
vgl. Auflagenregelung in Kapitel CIII und Ausführungen in Kapitel EVIII
4. **Kreisverwaltung Bad Dürkheim**, Philipp-Fauth-Str. 11, 67098 Bad Dürkheim
Schreiben vom 05.03.2020, Az: 1/13/Ri
Schreiben vom 07.03.2020, Az: 660-00/5/FK
Schreiben vom 17.06.2021, Az: 1/13/Ri
vgl. Ausführungen in Kapitel EVIII
5. **Deutsche Telekom Technik GmbH**, NL Südwest, PTI11, Pirmasenser Str. 65,
67655 Kaiserslautern
Schreiben vom 11.12.2019, AZ: 454-19/NWKL/JT
vgl. Auflagenregelung in Kapitel CI
6. **Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz**, Dienststelle Neustadt, Chemnitzer
Straße 3, 67433 Neustadt a. d. Weinstraße
Schreiben vom 28.01.2019, Az: 14-06.15
Schreiben vom 10.06.2021, Az: 14-06.15
vgl. Auflagenregelung in Kapitel CV und Ausführungen in Kapitel EVIII
7. **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz**, Direktion Landesarchäolo-
gie, Außenstelle Speyer, Kleine Pfaffengasse 10, 67346 Speyer
Schreiben vom 17.12.2019, Az: E2019/1321dh

- Schreiben vom 07.06.2021, Az: E2019/1321dh
vgl. Auflagenregelung in Kapitel CIV
8. **Landesamt für Geologie und Bergbau**, Emy-Roeder-Str. 5, 55129 Mainz
Schreiben vom 10.03.2020, Az: 3240-1542-19/V1
vgl. Auflagenregelung in Kapitel CV
9. **Pfalzwerke Netz AG**, Kurfürstenstr. 29, 67061 Ludwigshafen
Schreiben vom 28.02.2020, Az: STR04-2020-778-18042-00
Schreiben vom 15.01.2021
vgl. Auflagenregelung in Kapitel CI und Ausführungen in Kapitel EVIII
10. **PLEdoc GmbH**, Gladbecker Straße 404, 45326 Essen
Schreiben vom 09.12.2019, Az: 20191200892
vgl. Auflagenregelung in Kapitel CI
11. **SWK Stadtwerke Kaiserslautern Versorgungs-AG**, Bismarckstr. 14, 67655 Kaiserslautern
Schreiben vom 20.01.2020, Az: TS-R/B Wü-wo
Schreiben vom 16.06.2021, Az: TS-R/B Wü-Jn
vgl. Auflagenregelung in Kapitel CI
12. **Deutsche Bahn AG**, DB Immobilien, Region Mitte, Camberger Str. 10, 60327 Frankfurt am Main
Schreiben vom 11.03.2020, Az: CR.R 04-M(E) GO
Schreiben vom 27.07.2021, Az: CR.R 04-M(E) GO
vgl. Auflagenregelung in Kapitel CV und Ausführungen in Kapitel EVIII
13. **Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH**, Ingersheimer Str. 20, 70499 Stuttgart
Schreiben vom 11.03.2020, Az: Netzplanung S0083675, S 00836688, S 00836718 und S00836734
vgl. Auflagenregelung in Kapitel CI
14. **Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz**, Von Kuhl-Str. 49, 56070 Koblenz
Schreiben vom 11.12.2019
vgl. Auflagenregelung in Kapitel CV

15. **Zentralstelle der Forstverwaltung**, Le Quartier Hornbach 9, 67433 Neustadt a. d. Weinstraße
Schreiben vom 25.02.2020, Az: 3.1-6313
Schreiben vom 17.06.2021, Az: 3.1-6313
vgl. Auflagenregelung in Kapitel CV und Ausführungen in Kapitel EVIII
16. **Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd**, Bahnhofstr. 1, 67655 Kaiserslautern
Schreiben vom 09.01.2020
vgl. Ausführungen in Kapitel EVIII

II. Anerkannte Vereinigungen

17. **BUND Rheinland-Pfalz**, Hindenburgplatz 3, 55118 Mainz
Schreiben vom 28.01.2020, Az: 5960-BD-45
vgl. Ausführungen in Kapitel EVIII
18. **BUND Rheinland-Pfalz**, Kreisgruppe Bad Dürkheim, Eysersheimer Mühle, 67256 Weisenheim am Sand
Schreiben vom 25.01.2020
vgl. Ausführungen in Kapitel EVIII
19. **Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V.**, Fasanerie 1, 55457 Gensingen
Schreiben vom 02.01.2020, Az: V-eb
Schreiben vom 18.06.,2021, Az: V-eb
vgl. Ausführungen in Kapitel EVIII

III. Privatpersonen

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

E Begründung

I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens

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

II. Zuständigkeit

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz ist gemäß § 17 FStrG i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 6 Abs. 7 LStrG i.V.m. § 49 Abs. 2 LStrG i.V.m. Art. 1, § 1 des Landesgesetzes zur Neuorganisation der Straßen- und Verkehrsverwaltung Rheinland-Pfalz vom 18.12.2001, GVBl. S. 303, i.V.m. Art. 1, Nr. 1 des Landesgesetzes zur Anpassung von Landesgesetzen an die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr in Landesbetrieb Mobilität vom 22.12.08, GVBl. S. 317, i.V.m. der Organisationsverordnung über die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr (LSV) vom 5.1.2007, veröffentlicht im Staatsanzeiger vom 15.1.2007, Seite 2, für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zuständig.

III. Verfahren

- Antragstellung

Die Planunterlagen für den für den Ausbau der B 39 durch Bau eines Geh- und Radweges zwischen Weidenthal und Neidenfels, 2. Bauabschnitt von Bau-km 0+129,098 bis Bau-km 3+176,576 in den Gemarkungen Bad Dürkheim, Weidenthal, Neidenfels, Elmstein, Esthal und Albersweiler sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Speyer vom 07. November 2019, Az.: A.33-10-0018-B 39 – I 70 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, AXII.10 und Kapitel E, Nr. VII verwiesen.

- Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die in Kapitel A, Nrn. AX und AXI genannten Unterlagen haben – bis auf die Deckblattunterlagen (vgl. Unterlagen Deckblattverfahren A vom 21.05.2021) in der Zeit vom 13. Januar 2020 bis 12. Februar 2020 bei der Verbandsgemeindeverwaltung Lambrecht sowie den Stadtverwaltungen Bad Dürkheim und Neustadt an der Weinstraße 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 12. März 2020 vorgebracht werden.

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

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

- Planergänzung / Deckblattverfahren

Aufgrund der Stellungnahme der Oberen Naturschutzbehörde bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd wurden vom Straßenbaulasträger im Zuge des Anhörungsverfahrens ergänzende Planunterlagen erstellt und ins Verfahren eingebracht. Bei den Änderungen handelt es sich um geringfügige Anpassungen verschiedener landespflegerischer Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen. Die entsprechenden Deckblattunterlagen wurden der Anhörungsbehörde mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Speyer vom 02.06.2021 übersandt. Die jeweiligen Unterlagen sind Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Die Obere Naturschutzbehörde und die durch die Planänderung in ihren Belangen Betroffenen haben der Deckblattplanung zugestimmt. Die Deckblattunterlagen sind in Kapitel A, Nummern AX.20, AX.21, AX.29 bis AX.32, AX.53, AXI.3, AXI.4 und AXI.29 aufgelistet und in den Unterlagen als „Deckblattverfahren A zur Planfeststellung“ bezeichnet.

- Erörterungstermin

Im Verfahren wurden von mehreren Beteiligten Stellungnahmen abgegeben und 3 private Einwendungen erhoben. Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wurde gem. § 17 a Nr. 1 FStrG i.V.m. § 5 Abs. 1 Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) verzichtet. Diese Absicht hatte die Anhörungsbehörde denjenigen, die eine Stellungnahme abgegeben bzw. Einwendungen erhoben haben, mit Schreiben vom 01. Juni 2021 mitgeteilt. Dem Anschreiben war die Erwiderung des Vorhabenträgers zu der jeweiligen Stellungnahme / Einwendung beigelegt. Den Beteiligten wurde die Möglichkeit eingeräumt, dazu erneut eine Stellungnahme bzw. Einwendung abzugeben. Dem Verzicht auf einen Erörterungstermin wurde von keinem Beteiligten widersprochen bzw. die Notwendigkeit eines Erörterungstermines vorgetragen.

Es wird jedoch höchst vorsorglich im Folgenden auf die Rechtmäßigkeit des Verzichtes auf den Erörterungstermin eingegangen:

Bereits die Vorschrift des § 17a Nr. 1 FStrG sieht vor, dass die Anhörungsbehörde – abweichend von der allgemeinen Regelung in § 73 Abs. 6 VwVfG – auf eine Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Abs. 1, Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichten kann. Danach steht die Durchführung eines Erörterungstermins ausdrücklich im Ermessen der Anhörungsbehörde. Mit Blick auf die Einschränkungen durch die COVID-19-Pandemie wird diese spezielle fernstraßengesetzliche Regelung durch das als zeitlich befristetes Sondergesetz erlassene Planungssicherstellungsgesetz mit den dortigen Regelungen (§ 5) ergänzt. Die Vorschrift regelt in ihrem Abs. 1, dass in Verfahren, in denen (wie nach § 17a Nr. 1 FStrG), die Durchführung eines Erörterungstermins in das Ermessen der Behörde gestellt ist, bei der Ermessensentscheidung auch die geltenden Beschränkungen aufgrund der COVID-19-Pandemie und das Risiko der weiteren Ausbreitung des Virus berücksichtigt werden können. Im Anwendungsbereich des § 17a Nr. 1 FStrG i.V.m. § 5 Abs. 1 PlanSiG entfällt dann ein Erörterungstermin ersatzlos. Die Anhörungsbehörde hat somit das Anhörungsverfahren rechtmäßig abgeschlossen.

- Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die Planoffenlage bei den Offenlagestellen und die Beteiligung der durch das Deckblattverfahren Betroffenen ordnungsgemäß und im Einklang mit den verfahrensrechtlichen Bestimmungen erfolgt ist. Ebenso ist auch der Verzicht auf die 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

Planrechtfertigung – Erforderlichkeit der Baumaßname

Die Planfeststellungsbehörde stellt mit diesem Beschluss die umfassende formell-rechtliche und materiell-rechtliche Zulässigkeit der Straßenplanung für den für den Ausbau der B 39 durch Bau eines Geh- und Radweges zwischen Weidenthal und Neidenfels, 2. Bauabschnitt von Bau-km 0+129,098 bis Bau-km 3+176,576 fest.

Hierzu wird im Folgenden näher ausgeführt:

Die Strecke des vorliegenden Bauabschnittes liegt im Landkreis Bad Dürkheim innerhalb der Verbandsgemeinde Lambrecht, der auch die Gemeinden Weidenthal und Neidenfels angehören. Die B 39 beginnt im Norden an der B 37 in Frankenstein, Landkreis Kaiserslautern, verläuft durch das sogenannte „Lambrechter Tal“ weiter durch Neustadt an der Weinstraße, wo die B 39 an die A 65 anbindet. Die B 39 stellt eine Verbindung zwischen dem Oberzentrum Kaiserslautern und Mittelzentrum Neustadt an der Weinstraße dar.

Die vorliegende Planung umfasst den Neubau eines Rad- und Gehweges entlang der B 39 im Streckenabschnitt zwischen der B 39/K 38 in Weidenthal und der B 39/L 499 in Frankeneck. Es handelt sich um den 2. Bauabschnitt zwischen den Ortslagen von Weidenthal im Norden und Neidenfels im Süden. Der 1. Bauabschnitt zwischen Weidenthal und dem Ortsteil Rußmühle ist mit Fertigstellung im Jahr 2014 realisiert worden. Er endet vorläufig auf der freien Strecke. Südlich endet der vorliegende Bauabschnitt nach einer Baulänge von ca. 3 km an dem ebenfalls bereits bestehenden straßenbegleitenden Rad- und Gehweg nördlich von Neidenfels im Zuge der B 39.

Die vorliegende Maßnahme tangiert mehrfach die DB-Strecke 3280 – Ludwigshafen (Rhein Hbf) – Homburg (Saar Hbf). Die Bahnstrecke wird mehrfach durch den geplanten Rad- und Gehweg gemeinsam mit der B 39 bzw. dem Hochspeyerbach gequert. Die Eisenbahnbauwerke bleiben unverändert erhalten. Bei Bau-km1+580 wird ein neuer Durchlass für den Rad- und Gehweg im vorhandenen Bahndamm hergestellt.

Der Rad- und Gehweg wird in einer Breite von 2,50 m in Asphaltbauweise hergestellt. Er folgt weitestgehend dem Verlauf der B 39. Aufgrund der beengten Verhältnisse infolge topografischer Gegebenheiten und der Bahnstrecke mit einer Vielzahl von Kreuzungsbauwerken sowie dem parallel der B 39 verlaufenden Hochspeyerbach sind neben der regelmäßigen straßenbegleitenden Lage auch Abschnitte vorgesehen, in denen der Rad- und Gehweg teilweise im Wald jenseits des Hochspeyerbaches geführt werden muss. In diesen Bereichen werden überwiegend vorhandene Wald- bzw. Forstwege für den Rad- und Gehweg genutzt. In zwei Streckenabschnitten sind Anpassungen an der Fahrbahn der B 39 vorzunehmen; im Bereich der Bahn-Überführungen bei Bau-km 1+110 – 1+360 erhält die B 39 eine Kurvenaufweitung von 1,50 m. Im Abschnitt von Bau-km 2+585 – 3+175 wird die B 39 teilweise in den Hang verlegt, damit bachseitig der Rad- und Gehweges angebaut werden kann.

Der Bau des Rad- und Gehweges ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Der kurvige Verlauf der B 39 in dem engen Tal des Hochspeyerbaches, in dem gleichzeitig auch die Bahnlinie mit verschiedenen Unterführungsbauwerken verläuft, führt zu erheblichen Sicherheitsdefiziten für die Verkehrsteilnehmer. Insbesondere der Radverkehr wird durch den unübersichtlichen Verlauf der B 39 gefährdet. Eine ausreichende Haltesichtweite bzw. eine Überholsichtweite ist im Planbereich nicht gegeben. Eine gemeinsame Nutzung der Bundesstraße mit nichtmotorisiertem Verkehr birgt daher ein erhöhtes Unfallrisiko.

Hinsichtlich des Unfallgeschehens im Ausbaubereich liegt der Planfeststellungsbehörde eine Stellungnahme der Fachgruppe Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit -Zentralstelle für Unfallauswertung- des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz vom 30.05.2022 vor. Danach stellt sich das Unfallgeschehen für den Zeitraum 2015-2021 im Planungsbereich der B 39 vorliegend wie folgt dar:

Jahr	Unfälle gesamt	Unfälle mit ...			
		Getöteten	Schwer-verletzten	Leicht-verletzten	Sachschaden
2015	20			1	19
2016	13		2	1	10
2017	21	1	1	1	18
2018	7		2	1	4
2019	17		3	2	12
2020	8		1		7
2021	14				14

Aufgrund des Unfallgeschehens wurden innerhalb des Planungsbereichs erstmalig die Kriterien einer Unfallhäufungslinie (UHL) der sog. 3-Jahreskarte (3JK) im Zeitraum der Jahre 2015 bis 2017 erfüllt. Im weiteren zeitlichen Verlauf wurde dies auch für die Zeiträume 2016-2018, 2017-2019 und 2018-2020 von der Zentralstelle Verkehrssicherheit ermittelt. In der 3JK für die Jahre 2019-2021 wurden aufgrund des Unfallgeschehens die Kriterien für eine UHL nicht mehr erfüllt. Eine weitere Auswertung der Fachgruppe Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit - Zentralstelle für Unfallauswertung- hat ergeben, dass sich im Zeitraum 2015-2021 ein Unfall mit Radfahrerbeteiligung und ein Unfall mit Fußgängerbeteiligung ereignete. Am 24.08.2019 wurde ein Radfahrer ohne weiteren Beteiligten bei Station 5820 bei einem Unfall leicht verletzt. Am 05.07.2022 verursachte ein Fußgänger bei Station 5100 beim Überschreiten der Fahrbahn einen Sachschadensunfall mit zwei PKWs.

Auch unter Berücksichtigung des dargelegten Unfallgeschehens ist die Schaffung eines separaten Raumes und die Trennung der Verkehrsarten durch den Bau eines getrennten Rad- und Gehweges im Sinne der Verkehrssicherheit dringend geboten. Vorliegend umso mehr, da das derzeitige Ende des 1. Bauabschnittes des vorhandenen Rad- und Gehweges auf der freien Strecke am Ende eines Kurvenbereiches endet. Der geplante Rad- und Gehweg fügt sich in das bereits vorhandene Radwegenetz ein. Mit der Umsetzung der vorliegenden Planung wird der letzte Abschnitt einer durchgängigen Radwegeverbindung zwischen Kaiserslautern und Neustadt geschaffen, sodass der Radverkehr künftig getrennt vom Kraftfahrzeugverkehr auf der B 39 verkehrssicher geführt werden kann. Neben der touristischen Erschließungsfunktion für die Region kann durch den geplanten Rad- und Gehweg auch das Ziel, umweltfreundliche Verkehrsarten attraktiver zu gestalten und zu fördern, erreicht werden.

Planungsvarianten

Im Vorfeld der Planung hat der Straßenbaulastträger verschiedene Planungsvarianten untersucht und beurteilt. Dabei galt zu berücksichtigen, dass bedingt durch die naturräumliche Enge des Talraumes mit teils steil aufsteigenden und hohen Böschungen und des durch eine Stützwand abgesetzten Bachlaufs entlang der B 39 nur eingeschränkte Möglichkeiten der Trassenführung gegeben waren. Des Weiteren waren bei der Variantenwahl insbesondere auch landschaftspflegerische Schutzflächen, wasserwirtschaftliche Aspekte sowie der Verlauf der Eisenbahnlinie mit 4 Eisenbahnüberführungen im vorliegenden Ausbaubereich der B 39 zu beachten. Weiterhin wurde bei der Trassenführung die Weiterführung des geplanten Rad- und Gehweges berücksichtigt. Sowohl am Bauanfang Richtung Weidenthal als auch am Bauende Richtung Neidenfels schließt die vorliegende Baumaßnahme an den bereits vorhandenen straßenbegleitenden Rad- und Gehweg auf der Südwestseite der B 39 an.

Der Straßenbaulastträger hat in den Jahren 2011/2012 in einer Planungsstudie eine Variantenuntersuchung für die vorliegende Planung hinsichtlich Baukosten, Bautechnik und Eingriffe in die Natur durchgeführt, welche zur Festlegung der vorliegenden Trasse führte. Die Variantenuntersuchung wurde der Planfeststellungsbehörde seitens des LBM Speyer zur Verfügung gestellt. In der Untersuchung wurden danach 3 Trassenvarianten und eine Untervariante untersucht und beurteilt. Aufgrund der Untersuchung hat der Baulastträger anhand verschiedener Bewertungskriterien (Verkehrliche Wirksamkeit, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Unterhaltung, Linienführung, Grunderwerb, Eingriff in Natur und Landschaft, wasserwirtschaftliche Aspekte) letztendlich die vorliegende Planungsvariante als die Vorzugsvariante ausgewählt. Nach Gegenüberstellung und nach Abwägung aller untersuchten Varianten wurde die insbesondere unter naturschutz- und wasserrechtlichen Gesichtspunkten sowie unter Beachtung einer sicheren Verkehrsführung verträglichste Ausbauvariante gewählt. Die Trassenführung wurde insbesondere auch mit der Struktur- und Genehmigungsbehörde Süd (Obere Naturschutz- und Obere Wasserbehörde), dem Forstamt Johanniskreuz und der DB Netz AG abgestimmt.

Im Erläuterungsbericht unter Punkt 3 (Varianten und Variantenvergleich) wurde die ausgewählte Variante detailliert und nachvollziehbar beschrieben. Danach wurde die geplante Ausbaustrecke zur besseren Differenzierung in insgesamt 9 Abschnitte (Achsen) unterteilt und soweit erforderlich eine Begründung der Trassenwahl unter Berücksichtigung verschiedener Alternativen vorgenommen. Die diskutierten Varianten werden nachfolgend beschrieben.

Achse 101:

Die Achse 101 schließt an den bereits fertiggestellten 1. Bauabschnitt des Radweges zwischen Weidenthal und dem Ortsteil Rußmühle an und verläuft auf einer Länge von rd. 315 m unmittelbar an der B 39. Folgende Varianten wurden dabei untersucht:

- a. durchgehender Verlauf des Rad- und Gehweges parallel zur B 39 auf der Südseite neben einem Regel-Trennstreifen. Der Verlauf führt zu Rodungen einer Birkenreihe und zu einem Eingriff in die angrenzende § 30-Biotopfläche („Seggenried“).

- b. enge Bündelung mit Reduzierung der Trennstreifenbreite zur B 39 führt ebenfalls zu Rodungen der Birkenreihe; Eingriff in die Biotopfläche kann weitestgehend vermieden werden; bauzeitlicher Eingriff ist jedoch unvermeidbar.
- c. bei einer Führung des Rad-Gehweges am südlichen Böschungsfuß der B 39 kann eine Birkenreihe erhalten bleiben; Eingriff in § 30 Biotopfläche erforderlich.
- d. bei einer Fahrbahnverlegung der B 39 nach Norden bleiben eine Birkenreihe und Biotopfläche unbeeinträchtigt; die Verlegung der B 39 führt allerdings zu erheblichen Unstetigkeiten im Streckenverlauf mit sehr kurzen und kleinen Verlegungsradien, da auf beiden Seiten massive Stützwände unmittelbar anschließen, die aus wirtschaftlichen Überlegungen zu erhalten sind.
- e. bei der Führung des Rad-Gehweges am nördlichen Fahrbahnrand der B 39 würden zwei Querungen des Rad-Gehweges über die Bundesstraße erforderlich; eine Querung würde an einem Kurvenbeginn liegen und der Verkehrssicherheit zuwiderlaufen.

Beurteilung der Varianten durch den Baulastträger:

Da die Wertigkeit des § 30-Biotopes als sehr hoch eingestuft wurde und Eingriffe in diese Flächen unter landespflegerischen Aspekten nicht verträglich sind, schieden die Varianten 101-a und c als Planungsvariante aus. Die Varianten 101 d und e bergen nachhaltig sehr hohe Sicherheitsrisiken und scheiden aus Verkehrssicherheitsgründen ebenfalls aus. Im Ergebnis wurde die Variante 101 b insbesondere als die umweltfachlich verträglichste Alternative vorliegend berücksichtigt.

Achse 102:

Nach der Überführung des Rad- und Gehweges über den Hochspeyerbach mit einem bestehenden Wirtschaftswegebauwerk verläuft die sich anschließende Achse 102 auf einer Länge von rd. 480 m auf einem vorhandenen Forstweg in einem Abstand zur B 39 von ca. 30 m. Der derzeit mit Schotter befestigte Weg wird in Asphalt ausgebaut. Die Führung des Rad- und Gehweges durch den Ausbau des bestehenden Forstweges wird vom Baulastträger als die wirtschaftlichste und eingriffsreduzierteste Lösung für diesen Abschnitt favorisiert. Ein paralleler Verlauf des Rad- und Gehweges neben der Fahrbahn konnte aus Platzgründen nicht berücksichtigt werden, da unmittelbar neben der B 39 der Hochspeyerbach verläuft.

Achse 103

Die Achse 103 verlässt die Forstwegführung und quert mit einer neuen Trassierung auf einer Länge von ca. 95 m mit einem neu herzustellenden Bauwerk den Hochspeyerbach. Aufgrund des vorhandenen Baumbestands und geeigneter Höhenverhältnisse am Forstweg sowie ausreichender Flächenverfügbarkeit zur Querung des Baches boten sich hier keine vorzugswürdigere Varianten an.

Achse 104:

Anschließend verläuft der geplante Rad- und Gehweg mit der Achse 104 parallel dem Straßenverlauf der B 39 auf einer Länge von rd. 475 m. In diesem Abschnitt befinden sich 2 Eisenbahnüberführungen. Die Bahnbauwerke besitzen eine ausreichende lichte Weite, um den Rad- und Gehweg mit der Trasse der B 39 verkehrssicher zu unterführen. Im Zuge der Unterführung werden geringe Anpassungen an der B 39 (Verlegung durch Verbreiterung mit Kurvenaufweitung) erforderlich.

Achse 105:

Im weiteren Verlauf kreuzt die B 39 den Hochspeyerbach und die Eisenbahnlinie. Das bestehende Bahnbauwerk hat einen engen und unübersichtlichen Querschnitt. Der Bach ist bereits mit einer separaten Durchlassöffnung unterführt und verläuft neben einer Stützwand an der B 39.

Folgende Varianten wurden für die Weiterführung des Rad- und Gehweges untersucht:

- a) separate Trassierung des Rad- und Gehweges mit Herstellung einer Brücke über den Hochspeyerbach und eine separate Querung des Bahndammes.
- b) die Herstellung einer neuen (Ersatz-) Eisenbahnbrücke mit einem angepassten Querschnitt zur gemeinsamen Unterführung der Trasse der B 39, des Rad- und Gehweges und des Hochspeyerbaches.
- c) Der Bau einer neuen Eisenbahnbrücke zur gemeinsamen Unterführung der Straße und des Rad- und Gehweges bei gleichzeitiger Überbauung des Hochspeyerbaches

Beurteilung der Varianten durch den Baulastträger:

Ein Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung würde angesichts der hohen Zugdichte und der topografischen Gegebenheiten (unmittelbar südlich schließt ein Tunnel an) einen sehr hohen baulichen Aufwand bedeuten. Die Kosten, sowohl der Variante 105-b als auch 105-c, würden hierbei die für die Variante 105-a prognostizierten Kosten um ein Vielfaches übersteigen. Da nach dem Ergebnis einer Vorabstimmung mit der DB Netz AG kein Handlungsbedarf zur Erneuerung der Bauwerke absehbar und somit auch keine Kostenbeteiligung zu erwarten ist, hat der Baulastträger von dieser Möglichkeit Abstand genommen, zumal auch ein erheblicher umweltfachlicher und wasserrechtlicher Eingriff damit einhergehen würde.

Der Straßenbaulastträger hat aus den genannten Gründen die Variante 105-a der vorliegenden Planung zugrunde gelegt. Danach werden auf einer Länge von 110 m zwei neue Bauwerke für die Führung des Geh- und Radweges erforderlich. Dabei wird mit einem Brückenbauwerk der Hochspeyerbach überquert und anschließend mit einem Rahmendurchlass der Bahndamm unterführt.

Achse 106:

Nach Unterführung der DB-Strecke verläuft der Rad- und Gehweg auf einer Länge von ca. 430 m wiederum auf einen bestehenden Forstweg und endet vor einer weiteren Querung mit

der Bahnlinie. Weitere Alternativen wurden in diesem Abschnitt aufgrund der sehr engen Bündelung der B 39 mit dem Bachverlauf sowie auch unter wirtschaftlichen Gründen nicht untersucht.

Achse 107:

Der Abschnitt wird erneut von der vorhandenen Bahnlinie gekreuzt. Das bestehende Bahnbauwerk für die Unterführung der B 39 hat hier einen sehr engen und unübersichtlichen Querschnitt. Der Hochspeyerbach wird bereits mit einer separaten Durchlassöffnung im Bahnbauwerk unterführt und verläuft im weiteren Verlauf unmittelbar neben einer Stützwand der B 39, sodass eine Radwegeführung direkt an der B 39 nicht umgesetzt werden kann.

Für diesen Abschnitt wurden vom Baulastträger folg. Varianten untersucht:

- a) Querung des Bahndammes im bestehenden Durchlassgewölbe des Baches. Hierzu müsste der Rad- und Gehweg zunächst als Berme zu der Böschung des weiter führenden Forstweges auf das Niveau des Durchlasses geführt werden. Im Querungsbereich mit der Bahn kann der vorhandene Bachdurchlass genutzt werden und den Rad- und Gehweg auf einer Gitterrostkonstruktion zusammen mit dem Gewässer zu unterführen. Im weiteren Verlauf wird der Rad- und Gehweg mit einem neu herzustellenden Bauwerk über den Hochspeyerbach geführt.
- b) Neubau der Eisenbahnbrücke mit einem angepassten Querschnitt zur gemeinsamen Unterführung der B 39 mit geplantem Geh- und Radweg und des Hochspeyerbaches.
- c) Neubau eines neuen Rahmendurchlasses im Bahndamm zur Führung des Rad- und Gehweges auf einr Länge von 50– 60 m.

Beurteilung der Varianten durch den Baulastträger:

Angesichts der gegebenen Abmessungen des vorhandenen Bachdurchlasses, die eine Mitführung des Radverkehrs grds. zulassen, wird die Variante 107-a umgesetzt. Die Varianten 170-b und 107-c scheiden insbesondere aufgrund von Wirtschaftlichkeitsaspekten aus.

In Bezug auf die gewählte Variante 107–a ist ergänzend Folgendes zu erläutern:

In diesem Bereich verläuft die B 39 durch ein bestehendes Bahnbauwerk. Das Bahnbauwerk weist hier einen engen und unübersichtlichen Querschnitt auf, sodass eine Radwegeführung unmittelbar neben der Fahrbahn der B 39 nicht möglich ist.

Der in diesem Bereich parallel zur B 39 verlaufende Hochspeyerbach wird durch eine separate Durchlassöffnung neben dem Bahnbauwerk geführt. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse im Zuge der B 39 sowie einem sehr hohen Aufwand für den Bau einer neuen Radwegeunterführung ist im Zuge des Straßenbauvorhabens die Mitnutzung des bestehenden bahneigenen Gewässerdurchlasses für die Radwegeführung vorgesehen. Der Rad- und Gehweg wird dabei über einen Steg aus Gitterrosten durch das bestehende Bauwerk geführt. Es handelt es hierbei um eine zeitlich beschränkte Mitführung des Radweges, da das mehr als 100 Jahre alte Bauwerk in den nächsten Jahren seitens der Deutschen Bahn AG erneuert werden soll.

Bei der Mitnutzung des Durchlasses gilt besonders zu beachten, dass das Bauwerk an höchster Stelle in der Durchlassmitte lediglich eine lichte Höhe von 2,45 m und 2 m im Bereich der Gewölberundungen aufweist. Nach den Empfehlungen von Radverkehrsanlagen – ERA wird eine Mindesthöhe von 2,50 empfohlen. Aus Sicherheitsgründen ist daher eine Befahrbarkeit des Durchlasses mit Fahrrädern nicht zu gestatten und durch verkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen zu verhindern.

Diesbezüglich hat der Vorhabenträger einen Beschilderungs- bzw. Verkehrszeichenplan erstellen lassen und mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bei der Kreisverwaltung Bad Dürkheim einvernehmlich abgestimmt. Gemäß dem Beschilderungs- bzw. Verkehrszeichenplan ist insbesondere auf die Durchfahrtshöhe hinzuweisen und die Radfahrer aufzufordern in diesem Bereich abzustiegen und die Fahrräder zu schieben. Weiterhin sind die Gewölbeportale in Warnfarben zu markieren sowie vor den Gewölbedurchlässen Umlauf- /Wegesperren anzubringen, die das direkte Einfahren in den Durchlass verhindern. Im Durchlassbauwerk ist die begehbare Fläche im Bereich einer Durchlasshöhe von 2,0 m durch gut sichtbare Markierungen o.ä. zu kennzeichnen. Darüber hinaus ist durch eine entsprechende Beschilderung darauf hinzuweisen, dass der Gewölbedurchlass im Falle eines Hochwassers nicht passiert werden darf. Der Beschilderungsplan liegt der Planfeststellungsbehörde vor und ist Teil der Verfahrensakte. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird durch die beschriebenen verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen sowie die Warnmarkierungen eine sicherere Verkehrsführung im Durchlassbereich gewährleistet. Der Vorhabenträger wurde in Kapitel C V 5 verpflichtet, die entsprechenden baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Zuge der Straßenbaumaßnahme umzusetzen.

In der Weiterführung der **Achse 107-a** wird bei Bau-km 2+460 der Neubau eines Brückenbauwerks zur Überführung des Rad- und Gehweges über den Hochspeyerbach erforderlich. Hierzu hat der Baulastträger in einer weiteren Untervariante geprüft, ob auf den Neubau des Bauwerks verzichtet werden kann. Es wurde die Nutzbarkeit der bestehenden Brücke über den Hochspeyerbach bei Bau-km ca. 2+630 in Erwägung gezogen. Die Brücke wäre baulich für eine Überführung geeignet. Sie dient derzeit als Unterhaltungszufahrt zur Bahnlinie und ist aus nördlicher Richtung nur sehr aufwändig erreichbar. Der Rad- und Gehweg müsste hier entlang der bestehenden Böschung als Berme gebaut werden, die nahezu durchgehend vom Bahngleis zum Bach steil fallend verläuft und eine Höhe von insgesamt rd. 12 m überwinden müsste. Eine solche Führung wäre jedoch mit aufwändigen konstruktiven und kostenintensiven Maßnahmen (Stützwände, Böschungsversteilungen o. ä.) in der Bahnböschung verbunden, sodass die Umsetzung dieser Untervariante nicht weiterverfolgt wurde.

Achse 108:

Diese verläuft auf einer Länge von rd. 115 m parallel der B 39. Der Rad- und Gehweg ist durch einen Regeltrennstreifen von der Fahrbahn der B 39 getrennt. Die Achse stellt die Alternative zur der zuvor beschriebenen Untervariante zum Abschluss des Abschnittes 107 dar.

Achse 200:

Die Achse 200 verläuft im Korridor zwischen der steil anstehenden Böschung und dem unmittelbar steil abfallenden Bachgraben. Die Bankettbreite zum Bach beträgt abschnittsweise nur 1,0 m. Nach dem Bach steigt unmittelbar der Bahndamm auf. Um den Rad- und Gehweg hier im Querschnitt zu integrieren wurden folgende Varianten geprüft:

- a) Weg auskragend über den Bachgraben; Herstellung einer Stützwand rechts neben der B 39 mit auskragender Platte für die Führung des Rad- und Gehweges.

Nach Vorabstimmung mit der Oberen Wasserbehörde bei der Struktur- und Genehmigungsbehörde Süd wurde diese Variante aus wasserwirtschaftlichen Gründen verworfen.

- b) Verlegung der B 39 in den Hang; wobei der rechte Fahrbahnrand der B 39 für den Rand des geplanten Rad- und Gehweges angehalten wird. Die Fahrbahn der B 39 wird um das erforderliche Maß in den Hang verlegt. Zu dieser Variante wurden folgende Untervarianten geprüft
 - b.1) Beibehaltung der Trassierung mit unterschiedliche Radien
 - b.2) Linienoptimierung mit durchgehendem Bogen und Gestaltung einer Wendelinie mit ähnlichen Radien

Die Verlegung der B 39 zur Hangseite würde aufgrund der Neigungsverhältnisse der Böschung bei Gestaltung einer Regelneigung von 1:1,5 einen erheblichen Eingriff in die Bestandsböschung verursachen. Die wäre sowohl aus umweltfachlichen Gründen wie auch bautechnisch Gründen nicht vertretbar. Der Vorhabenträger hat daher eine baugrundtechnische Voruntersuchung durchgeführt um durch geeignete Maßnahmen den Eingriff zu minimieren. Danach ist eine Ansteilung der Böschung auf bis zu 60° möglich, sodass eine deutliche Reduzierung des Eingriffs durch Böschungsstabilisierungsmaßnahmen erreicht werden kann.

Aus straßenbaulichen und Verkehrssicherheitsgründen hat der Baulastträger die Untervariante 200-b.2 weiterverfolgt, da bei nur geringfügig höheren Aufwendungen gegenüber der Untervariante 200-b.1 eine deutlich verbesserte Linienführung der B 39 mit einer entsprechenden Sichtverbesserung und letztendlich auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt werden kann.

In den Planunterlagen, insbesondere im Erläuterungsbericht, wurde detailliert und nachvollziehbar ausgeführt, aus welchen Gründen sich der Baulastträger für die vorliegende Führung des Geh und Radweges entschieden hat. Es wurde danach eine aus umweltfachlicher und wasserrechtlicher als auch aus wirtschaftlicher Sicht verträgliche Variante gewählt. Die nunmehr vorliegende Planung unter Berücksichtigung der vom Vorhabenträger im Erläuterungsbericht näher dargestellten Vorzugsvariante wird auch seitens der Planfeststellungsbehörde als sinnvoll und zweckmäßig erachtet. Unter Berücksichtigung aller planungsrelevanten Gesichtspunkten ist nicht ersichtlich, dass sich eine andere Ausführungsvariante demgegenüber als vorzugswürdig „aufdrängen“ würde.

Einwendungen zu der Trassenführung

Im Anhörungsverfahren wurden von Einwender Nr. 2 verschiedene Änderungen der Trassenführung vorgeschlagen und anhand entsprechender Kartenausschnitten dargestellt. Hierzu wird wie folgt erläutert:

Zu dem Vorschlag im Bereich des Bauanfangs den Geh- und Radweg weitestgehend nicht straßenbegleitend umzusetzen (vgl. Karte Nr. 1 des Einwandschreibens) ist anzumerken, dass diese Führung in großem Abstand zur B 39 verlaufen würde und von daher wohl nicht mehr die Voraussetzungen für einen unselbständigen Radweg erfüllen würde. Unabhängig davon, würde der Weg eine Mehrlänge von 350 m aufweisen und größere Steigungen und Gefälle aufweisen. Darüber hinaus würde die Radwegführung durch einen kurvigen Verlauf eine unattraktive und nicht verkehrssichere Variante darstellen. Weiter wäre die Umsetzung auch mit erheblichen naturschutzrechtliche Eingriffe, insbesondere in den Baumstand, verbunden.

Auch die vorgeschlagene Variante der Karte Nr. 2 stellt sich aus naturschutzfachlicher Sicht nicht als vorzugswürdig dar, da diese insbesondere mit einem Eingriff in ein schützenswertes Biotop verbunden wäre. Zudem wären für die Umsetzung umfangreiche Grundstücksinanspruchnahmen erforderlich.

Weiter wurde von Einwenderseite bemängelt, bei der Variantenplanung sei eine abgesetzte Trassenführung über bereits bestehende Forstwege nordöstlich der B 39 nicht berücksichtigt worden. Auch diese Trassenführung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu favorisieren, da diese mit einer Mehrlänge von ca. 1.000 m verbunden wäre und sich topografisch wesentlich ungünstiger gegenüber der Planfeststellungsvariante darstellen würde. Aufgrund der Topographie müssten zudem mehrere Absturzsicherungen angebracht werden. Zudem wäre auch dieser Variantenvorschlag mit umfangreichen Flächeninanspruchnahmen und auch mit naturschutzfachlichen Eingriffen verbunden. Weiterhin gilt es hierbei zu berücksichtigen, dass die bereits vorhandenen Abschnitte des Geh- und Radweges zwischen Weidenthal und Neidenfels auf der Südwestseite der B 39 verlaufen, sodass für die vorgeschlagene nordöstliche Variante, die Fahrbahn der B 39 von dem Geh- und Radverkehr jeweils am Bauanfang und –ende auf freier Strecke gequert werden müsste. Die ist aus Verkehrssicherheitsaspekten zu vermeiden.

Zusammenfassend haben auch die vorgetragenen Einwendungen nicht dazu geführt, dass sich für die Planfeststellungsbehörde eine andere Trassenführung als die Planvariante als eindeutig vorzugswürdig darstellen würde. Die Einwendungen sind daher 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 die Bewirtschaftungsziele des WHG

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

Das WHG normiert rechtliche Zielvorgaben für die Bewirtschaftung von Oberflächengewässern und des Grundwassers. Oberirdische Gewässer sind danach gemäß § 27 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Das Grundwasser ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden, der Trend zum menschenverursachten Anstieg von Schadstoffkonzentrationen umgekehrt und ein guter mengenmäßiger Zustand erhalten oder erreicht wird. § 31 WHG eröffnet Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen für Oberflächengewässer. Hinsichtlich zulässiger Ausnahmen von den in § 47 Abs. 1 WHG für das Grundwasser formulierten Bewirtschaftungszielen verweist § 47 Abs. 3 WHG auf die entsprechende Anwendung der Ausnahmeregelungen für Oberflächengewässer in § 31 Abs. 2 WHG. Die in den §§ 27 und 47 WHG normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote wurden zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii, Buchst. b Ziff. I bis iii der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1 - Wasserrahmenrichtlinie) - WRRL - in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen. Die in den §§ 31 und 47 WHG eröffneten Ausnahmen gehen auf die entsprechenden Ausnahmeregelungen in Art. 4 Abs. 6 bis 8 WRRL zurück. Die im WHG zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 WRRL normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote sind bei der Zulassung eines Projekts - auch im Rahmen der Planfeststellung eines (fern-)straßenrechtlichen Vorhabens nach § 17 FStrG – zu beachten.

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

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen seines Vorhabens auf die im Planbereich vorhandenen Oberflächengewässer (Hochspeyerbach und Speyerbach) und das Grundwasser hinreichend geprüft.

Hierzu kann insbesondere auf die „Gewässerschutzrechtliche Bewertungen“ (vgl. Unterlage Kapitel AXI.18), auf die „Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen“ (vgl. Unterlage Kapitel AXI.8), den „UVP-Bericht“ (vgl. Unterlage Kapitel AXI.29) sowie auf die Darstellungen des Erläuterungsberichts (vgl. Unterlage Kapitel AX.1) verwiesen werden.

Dort sind für das Schutzgut Wasser die relevanten Bestandsdaten für die Ermittlung der Umweltauswirkungen dargelegt worden. Die durch das Vorhaben betroffenen Wasserkörper

(Grund- und Oberflächenwasserkörper) wurden identifiziert. Ebenso wurde auch der Zustand der Oberflächenwasserkörper und des Grundwassers ausreichend beschrieben. Dem Vorhaben liegt auch eine hinreichende Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die im Wirkungsbereich der Planung vorkommenden Oberflächengewässer und das Grundwasser zugrunde.

In den genannten Unterlagen werden die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Wasser“ detailliert beschrieben und die danach festgestellten vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser“ im Hinblick auf die Erheblichkeit und Ausgleichbarkeit bewertet.

Unter Berücksichtigung der technischen Ausgestaltung des Bauvorhabens sowie der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen in Verbindung mit den planfestgestellten Nebenbestimmungen, insbesondere zur Oberflächenentwässerung und zum Gewässerausbau in 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 Vorhabensträgers, 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 und am Arbeitsblatt DWA-A 153 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ 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. Dabei gilt es vorliegend auch zu berücksichtigen, dass es hier nicht um die Beurteilung der Auswirkung einer neu zu bauenden Straße handelt, sondern um den Ausbau einer bereits vorhandenen Straße, der hinsichtlich seiner Wirkungen mit denen einer Neubaumaßnahme nicht annähernd vergleichbar ist. Hinzu kommt, dass mit dem Straßenausbau auch keine Verkehrszunahme bzw. verkehrserhöhende Wirkung verbunden ist. An dem zukünftig prognostizierten Verkehrsaufkommen wird sich durch den Ausbau der B 39 nichts ändern. Die Obere Wasserbehörde hat dementsprechend auch ihr wasserrechtliches Einvernehmen zu der Planung erteilt; die notwendigen wasserrechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse etc., welche die wasserrechtliche Verträglichkeit des Vorhabens belegen, sind ihrerseits Bestandteil der Planfeststellungsentscheidung (Siehe nachfolgend unter 2.).

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

Im Verfahren hat die Obere Wasserbehörde in ihrer fachtechnischen Stellungnahme dargelegt, dass die nach § 27 WHG erforderliche Prüfung des Verschlechterungsverbotes und Zielerreichungsgebotes ergab, dass diese Anforderungen nicht der erlaubten Gewässerbenutzung entgegenstehen.

Bei dem Gewässer Hochspeyerbach als vorliegend relevanten Oberflächenwasserkörper handelt es sich um ein natürliches Gewässer i.S.d. § 27 WHG. Eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands ist aufgrund der Größe des Oberflächenwasserkörpers und des geringen stofflichen Belastungsgrades des einzuleitenden Wassers nicht zu erwarten. Eine Gefährdung der fristgemäßen Zielerreichung ist aufgrund der vorstehenden geringen und seltenen Auswirkungen auszuschließen.

2. Sonstige Belange des Gewässerschutzes

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

Entwässerung für den Rad-Gehweg mit freier Führung:

Das Fahrbahnwasser des Rad- und Gehweges (auch im Zuge der Forstwege) fließt ungesammelt über den tiefliegenden Fahrbahnrand und wird auf dem Bankett und dem angrenzenden Gelände versickert. Wo eine Versickerung nicht möglich ist, fließt das Oberflächenwasser flächig dem Hochspeyerbach zu.

Entwässerungsmaßnahmen der B 39 (Bestand):

Auf der gesamten Ausbaustrecke der B 39 wird das hangseitige in Bordrinnen mit Straßenabläufen gesammelte Fahrbahn- und Außengebietswasser über Querdurchlässe abgeleitet und in den Hochspeyerbach eingeleitet. Da die B 39 nur in kurzen Abschnitten durch den Bau des Rad- und Gehweges Veränderungen erfährt, bleiben ein Großteil der bestehenden Querdurchlässe erhalten und werden soweit sie durch den geplanten Rad-Gehweg überbaut werden angepasst. Die über die Querdurchlässe einzuleitenden Wassermengen werden nicht verändert, sodass für diese bestehenden Einleitungen der Straßenentwässerung keine weiteren Maßnahmen vorgesehen sind.

Anbau des Rad-Gehwegs an die vorhandene B 39:

Die Querneigung des Rad- und Gehweges verläuft unabhängig von der Neigung der Fahrbahn der B 39 in Richtung des Hochspeyerbachs, sodass das Niederschlagswasser ungesammelt über das Bankett und die Böschung breitflächig in den Hochspeyerbach geleitet wird.

Bereich Kurvenaufweitung der B39 von Bau-km 1+115 – 1+335:

Zwischen Bau 1+115 und Bau-km 1+335 wird die Fahrbahn der B 39 teilweise durch den Rad-Gehweg verdrängt und auf einer Breite von bis zu 1,95 m einschließlich Entwässerungsanlage hangseitig angebaut. Das in diesem Abschnitt gesammelte Fahrbahnwasser der B 39 wird über zwei Einleitstellen in den Hochspeyerbach eingeleitet.

Verlegung der B 39 zwischen Bau-km 2+685 und 3+176:

Zwischen Bau-km 2+585 und dem Ende der Baustrecke bei 3+176 wird die B 39 hangseitig mit Steilböschung verlegt. Zwischen Bau-km 2+585 und Bau-km 2+981 ist die 7,00 m breite Fahrbahn der B 39 zum Hang geneigt. Unter dem geplanten linksseitigen Rinnenband wird ein Sammelkanal mit darüber liegender Sickerleitung (Huckepackleitung) hergestellt. Die erforderlichen Schächte werden als Straßenabläufe ausgebildet. Aufgrund der geringen Längsneigung der Straße wird die Bordrinne auf 194 m als Pendelrinne ausgebildet. Das gesammelte Oberflächenwasser wird über einen Querdurchlass bei Bau-km 2+975 in den Hochspeyerbach eingeleitet.

Zwischen Bau-km 2+981 und dem Ausbauende bei Bau-km 3+176 hat die Fahrbahn der B 39 eine Querneigung talwärts zum geplanten Rad- und Gehweg. Das Oberflächenwasser der B 39, der Trennstreifen und des Rad-Gehweges wird flächig über die Böschung in den Hochspeyerbach eingeleitet.

Das aus dem Gelände bzw. von der Böschung zufließende Außengebietswasser wird in einer Bordrinne am hochliegenden Fahrbahnrand gesammelt, über Straßenabläufe einem Straßenwasserkanal zugeführt und über einen Querdurchlass bei Bau-km 3+175 an der Einleitstelle 4 in den Hochspeyerbach eingeleitet.

Bei den dargestellten Einleitungen von anfallendem Oberflächenwasser in den Vorfluter Hochspeyerbach bzw. in das Grundwasser handelt es sich um eine Benutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, für die dem Vorhabenträger im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses eine Erlaubnis nach § 8 WHG erteilt wird (vgl. Kapitel A, Nr. AIV). Die Erlaubnis konnte von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens gemäß § 12 WHG erteilt werden, da mit dem Straßenbauvorhaben und den geplanten Einleitungen nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und der dem Vorhabenträger auferlegten Nebenbestimmungen (vgl. Kapitel C, Nr. CIII) keine schädlichen Gewässeränderungen verbunden sind und sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften der Erlaubniserteilung nicht entgegenstehen.

Im Zuge der Straßenbaumaßnahme werden verschiedene Straßendurchlässe verändert, erneuert bzw. entfernt. Weiterhin werden 3 Kreuzungsbauwerke mit dem Hochspeyerbach errichtet und der teilweise Abbruch einer vorhandenen Ufermauer erforderlich. Die genannten

Durchlässe, Bauwerke und die Ufermauer sind gem. § 36 WHG als Anlagen am Gewässer zu betrachten und stellen genehmigungspflichtige Tatbestände dar. Soweit Teilbereiche des Ausbauabschnittes im 10 m-Bereich des Hochspeyerbachs liegen, ist dies ebenfalls nach § 36 WHG in Verbindung mit § 31 LWG genehmigungspflichtig. Diese Genehmigung darf nur versagt werden, wenn die Voraussetzungen nach § 36 Abs. 1 WHG nicht erfüllt sind oder erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke und Anlagen zu erwarten sind, die durch Bedingungen oder Auflagen weder verhütet noch ausgeglichen werden können. Bei den v.g. Maßnahmen kann unter Berücksichtigung der in Kapitel C Nr. CIII des Beschlusses genannten Auflagen und Nebenbestimmungen sichergestellt werden, dass schädliche Gewässerveränderungen vermieden werden. Insoweit können die Genehmigungen nach § 36 WHG in Verbindung mit § 31 LWG in Kapitel A, Nr. IV dieses Beschlusses erteilt werden.

Bei der partiellen Aufweitung des Bachbettes des Hochspeyerbaches zum wasserwirtschaftlichen Ausgleich für den Retentionsraumverlust handelt es sich im wasserrechtlichen Sinne um einen Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG, der nach § 68 WHG von der vorliegenden Planfeststellung erfasst ist. Die hierfür erforderliche wasserrechtliche Regelung konnte von der Planfeststellungsbehörde in Kapitel A, Nr. IV dieses Beschlusses mit getroffen werden, da durch die in Kapitel C Nr. III festgelegten Nebenbestimmungen sichergestellt wird, dass erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke verhindert bzw. ausgeglichen werden können.

Im Bereich des Trinkwasserschutzgebietes sind die Vorgaben der RiStWag zu beachten.

VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)

VI.1 Erläuterungen zur Lärmsituation

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

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

und

2. Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A)

nicht erfüllt sind.

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

Bei der vorliegenden Baumaßnahme handelt es sich zwar um einen erheblichen baulichen Eingriff i.S.d. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, jedoch werden weder die Immissionsgrenzwerte erreicht bzw. eine Pegelerhöhung von 3 dB(A) ausgelöst.

Die Entflechtung des Verkehrs durch die Anlegung eines Geh- und Radweges führt nicht zu einer Verkehrssteigerung auf der B 39. Ein Anstieg des Verkehrslärms sowie die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht können ausgeschlossen werden.

Bausubstanz ist im Zuge der Ausbaustrecke lediglich am Bauende bei Bau-Km ca. 3+000 im Bereich des Anwesens „alte Mühle“ vorhanden. Hier rückt die neue Straßenachse aufgrund der baubedingten Verlegung der B 39 allerdings ca. 3 m von den Gebäuden ab und verringert somit sogar mögliche Lärmauswirkungen. Da im Planbereich baubedingt eine Erhöhung der Verkehrsbelastung auszuschließen ist, bestand für den Vorhabenträger kein Anlass, eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag zu geben.

Damit sind die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nicht erfüllt; es handelt sich bei der vorliegenden Baumaßnahme nicht um eine wesentliche Änderung i. S. d. 16. BImSchV. Insofern ist die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nicht notwendig.

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

VI.2 Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen

Gemäß § 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 neben den Belastungen durch Verkehrslärm auch für die durch Straßenverkehr verursachten Luftschadstoffe. Diesbezüglich sind die in der 39. BImSchV festgelegten Grenz- und Leitwerte zu beachten. Aufgrund der vorgesehenen Straßenbaumaßnahme ergeben sich keine wesentlichen Änderungen der Schadstoffsituation, die es rechtfertigen würden, dem Straßenbaulastträger die Durchführung von Schutzmaßnahmen aufzuerlegen. Die vorgesehenen baulichen Maßnahmen führen vorliegend nicht zu einer ausbaubedingen Verkehrssteigerung im Planbereich. Im Bereich straßennaher Wohnbebauung („alte Mühle“) rückt die neue Straßenachse der B 39 um ca. 3 m von den Gebäuden weg, sodass dies eher zu einer Reduzierung der Luftschadstoffemissionen beiträgt. Die Planfeststellungsbehörde kommt daher zu dem Ergebnis, dass unter Beachtung der geltenden Grenzwerte keine Bedenken gegen die Umsetzung der Baumaßnahme bestehen.

Schließlich wurden von der Planfeststellungsbehörde auch die unterhalb der Grenzwerte liegenden Schadstoffbelastungen berücksichtigt. Diese konnten im Rahmen der Abwägung aller planungsrelevanten Gesichtspunkte jedoch nicht dazu führen, dem Straßenbaulastträger Maßnahmen aufzuerlegen oder vollständig von der Planung Abstand zu nehmen.

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

VII. Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes

Bei dem Ausbau der B 39 durch Bau eines Geh- und Radweges zwischen Weidenthal und Neidenfels sind die einschlägigen natur- und umweltschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Dabei ergibt sich folgendes Prüfungssystem:

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

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

1. Eingriffsregelung

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung beinhaltet ein fünfstufiges Prüfungssystem:

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

a. Vermeidung / Ausgleich / sonstige Kompensation

Nach den Bestimmungen des Landesnaturschutzgesetzes ist der Straßenbaulastträger zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (sog. „Ver-

meidungsgebot“). Dadurch sollen die Schutzgüter Natur und Landschaft so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden. Es ist jedoch offensichtlich, dass ein Projekt wie dem Ausbau der B 39 durch Bau eines Geh- und Radweges zwischen Weidenthal und Neidenfels nicht ohne Eingriff in Natur und Landschaft verwirklicht werden kann. Dies kommt vorliegend allerdings nicht in Betracht, da der vorgesehene Ausbau der B 39 mit Anlegung des Geh- und Radweges zur Verkehrsentflechtung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit objektiv erforderlich ist. 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 Vorhabensträger hat streng darauf geachtet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden werden.

Die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft wurden in der Straßenplanung umfassend berücksichtigt. Der Straßenbaulastträger hat einen Landespflegerischen Begleitplan (vgl. Unterlage AX.53) erstellt und die durch die Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst und bewertet und ein entsprechendes landespflegerisches Kompensationskonzept entwickelt. Zur Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe sind entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Eine genaue Auflistung der Eingriffe sowie der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen kann insbesondere dem Landespflegerischen Begleitplan (vgl. Unterlage AX.53) und den Maßnahmenblättern (vgl. Unterlage AX.32) entnommen werden.

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

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

b. Zulassung des Eingriffs

Der mit dem Straßenbauvorhaben einhergehende Eingriff in Natur und Landschaft wird hiermit gemäß §§ 14, 15 und 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6 – 10 LNatSchG zugelassen. Die Entscheidung ergeht gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 LNatSchG im Einvernehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde, die dem Vorhaben zugestimmt hat.

2. Besonders geschützte Landschaftsteile – Naturpark Pfälzer Wald

Die vorliegende Planung liegt im „Naturpark Pfälzerwald“ als deutscher Teil des Biosphärenreservats Pfälzerwald – Nordvogesen. Die Zulässigkeit von Handlungen im Bereich dieses Naturparks ist in der Landesverordnung über den „Naturpark Pfälzerwald“ vom 22. Januar 2007, geregelt. Diese legt u.a. in § 7 Abs. 1 Nr. 9 fest, dass es ohne Genehmigung der zuständigen Naturschutzbehörde verboten ist, Neu- oder Ausbaumaßnahmen im Straßen- und Wegebau [...] durchzuführen. Für den Fall, dass eine Genehmigung nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich ist, so ersetzt diese die Genehmigung nach Abs. 1 S. 1, sofern die zuständige Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen erklärt hat. Die Genehmigung oder das Einvernehmen kann gemäß § 7 Abs. 4 der genannten Verordnung nur versagt werden, wenn die Handlung den Schutzzweck nachhaltig beeinträchtigt und eine Beeinträchtigung des Schutzzwecks nicht durch Bedingungen oder Auflagen verhindert oder ausgeglichen werden kann.

Für die vorliegende Planung liegen die vorgenannten Genehmigungsvoraussetzungen vor. Durch das Vorhaben wird der Schutzzweck des Naturparks nicht nachhaltig beeinträchtigt; soweit mit dem Vorhaben Beeinträchtigungen einhergehen würden, werden diese durch die im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Bedingungen und Auflagen sowie durch die in der Planung enthaltenen landespflegerischen Maßnahmen kompensiert. Das gem. § 7 Abs. 4 der Landesverordnung über den „Naturpark Pfälzerwald“ erforderliche Einvernehmen der Oberen Naturschutzbehörde liegt vor; die formulierten Auflagen der Naturschutzbehörde wurden dem Vorhabenträger im Beschluss unter Kapitel CII auferlegt. Der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) konnte daher in Kapitel A, Ziffer AVI dieses Beschlusses die erforderliche Genehmigung zur Durchführung der vorliegenden Baumaßnahme im Bereich des Naturparks Pfälzerwald erteilt werden.

3. Gesetzlich geschützte Biotop

Innerhalb des Plangebietes befinden sich nach § 30 BNatSchG geschützte Biotop (Großseggenried und Erlensumpfwälder), die für die vorliegende Straßenbaumaßnahme in Anspruch genommen bzw. beeinträchtigt werden. Die Beeinträchtigungen wurden im Rahmen Bilanzierung erfasst und können durch die in der Planung vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen vollständig kompensiert werden.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet es unter Berücksichtigung der in den naturschutzfachlichen Planunterlagen vorgesehenen Maßnahmen für sachgerecht, dem Vorhabenträger die erforderliche Ausnahmegenehmigung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG zu erteilen (vgl. Kapitel AVII dieses Planfeststellungsbeschlusses).

4. Artenschutz

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

a. Allgemeines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- das Vorhaben im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt bzw. aus zwingenden Gründen

des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, gerechtfertigt ist

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

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

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

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

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

Die Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten wurden im Rahmen eines „Fachbeitrags Artenschutz“ gutachterlich untersucht (vgl. Unterlage Kapitel AX.53). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass für die besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL sowie für die Vogelarten nach Art. 1 der VS-RL unter Berücksichtigung der in der Planung vorgesehenen Artenschutz- und Vermeidungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände i.S.v. § 44 BNatSchG erfüllt werden. Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Gutachten als sachgerecht und schließt sich den Ergebnissen vollinhaltlich an. Das Vorhaben ist daher unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten zulässig.

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

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

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

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

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

im Falle betroffener europäischer Vogelarten:

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

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

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

Um eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zulassen zu können, muss das Vorhaben im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich bzw. aus „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ gerechtfertigt sein. Beide Ausnahmegründe sind bei der vorliegenden Planung gegeben; das Vorhaben ist sowohl im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG) als auch aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG) gerechtfertigt.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind entsprechend der vorstehenden „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ in Kapitel E Abschnitt IV dieses Beschlusses für das Straßenbauvorhaben gegeben. Der Bau des Rad- und Gehweges ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Der kurvige Verlauf der B 39 in dem engen Tal des Hochspeyerbaches, in dem gleichzeitig auch die Bahnlinie mit verschiedenen Unterführungsbauwerken verläuft, führt zu erheblichen Sicherheitsdefiziten für die Verkehrsteilnehmer. Eine ausreichende Haltesichtweite bzw. eine Überholsichtweite ist im Planbereich nicht gegeben. Eine gemeinsame Nutzung der B 39 im Ausbauabschnitt mit nichtmotorisiertem Verkehr birgt aufgrund dessen ein permanentes und hohes Unfallrisiko. Durch den Ausbau der B 39 mit Anlegung des Geh- und Radweges werden die unzureichenden Verkehrsverhältnisse im betreffenden Streckenabschnitt behoben und führen zu einer wesentlichen Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit und einer Entflechtung des Verkehrs.

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

Nach § 45 Abs. 7 BNatSchG darf eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG nur dann zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Population einer Art nicht verschlechtert bzw. bei derzeitigem schlechten Erhaltungszustand eine Verbesserung nicht behindert wird. Im Fachbeitrags Artenschutz wird gutachterlich dargelegt, dass für die besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL sowie für die Vogelarten nach Art. 1 der VS-RL unter Berücksichtigung der in der Planung vorgesehenen Artenschutz- und Vermeidungsmaßnahmen keine Verschlechterung des aktuellen Erhaltungszustands der jeweiligen Population im Naturraum zu erwarten sind. Einzelheiten sind den jeweiligen artenbezogenen Begründungen im v.g. Fachbeitrag Artenschutz zu entnehmen (vgl. Unterlage AX.53).

Keine zumutbare Alternative

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

Zumutbare Trassenalternativen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der genannten Arten führen würden, kommen vorliegend sowohl aus verkehrsplanerischer als auch naturschutzfachlicher Sicht nicht in Frage. Dabei ist zunächst zu berücksichtigen, dass die sog. Nullvariante, d.h. der Verzicht auf das Bauvorhaben keine Alternative darstellt, da damit das Planungsziel, einer verkehrssicheren Straßenverbindung mit Trennung der Verkehre insbesondere zum Schutz der Radfahrer und Fußgänger nicht erreicht werden kann. Hinsichtlich der Wahl der Ausbautrasse wurden in den festgestellten Planunterlagen verschiedene Varianten untersucht. Nach Gegenüberstellung und nach Abwägung aller untersuchten Varianten wurde die auch unter naturschutz- und artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten verträglichste

Variante gewählt. Die verschiedenen Varianten sind weiter oben und im Erläuterungsbericht (vgl. Kapitel AX.1) ausführlich und nachvollziehbar dargestellt.

Entscheidung über die Ausnahme- und Befreiungserteilung

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

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

Aufgrund der dringenden Notwendigkeit der Umsetzung des Straßenbauvorhabens zur Entflechtung der Verkehre und der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der B 39, wäre es mit dem für das Vorhaben streitende überwiegende öffentliche Interesse im Sinne des § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht zu vereinbaren, wenn auf das Vorhaben aus artenschutzrechtlichen Erwägungen verzichtet werden müsste. Das Vorhaben ist daher aus artenschutzrechtlicher Sicht zulässig.

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

5. Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz Natura 2000)

Nach Art. 6 Abs. 3 S. 1 FFH-RL sind Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des FFH-Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür notwendig sind, einer Prüfung

auf ihre Verträglichkeit mit den für das FFH-Gebiet oder Vogelschutzgebiet festgelegten Erhaltungszielen zu unterziehen, wenn sie das Gebiet einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten „erheblich beeinträchtigen“ könnten. Sind derartige Beeinträchtigungen offensichtlich ausgeschlossen, bedarf es keiner weiteren Prüfung unter dem Gesichtspunkt des Habitat- bzw. Vogelschutzes. Das Vorhaben ist dann unter dem Aspekt des Habitat- bzw. Vogelschutzes ohne weiteres zulässig.

Das hier planfestgestellte Vorhaben für den Ausbau der B 39 durch Bau eines Geh- und Radweges zwischen Weidenthal und Neidenfels liegt nicht innerhalb oder in unmittelbarer Nähe eines ausgewiesenen FFH- oder Vogelschutzgebietes. In ca. 2 km Entfernung liegt nördlich der B 39 eine Teilfläche des FFH-Gebietes DE 6812- 301 „Biosphärenreservat Pfälzerwald“. Aufgrund der großen Entfernung, der Vorbelastung durch die B 39 und die im Plangebiet verlaufende Bahnstrecke und der geringen Beeinträchtigungsintensität des Bauvorhabens können Auswirkungen auf das FFH-Gebiet ausgeschlossen werden. Insofern waren weitere Untersuchungen zum Habitatschutz oder Vogelschutz nicht erforderlich.

6. Umweltverträglichkeitsprüfung

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

6.1 **Darstellung der Rechtsgrundlagen**

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

6.2 Feststellung der ordnungsgemäßen Anwendung der UVP-Bestimmungen

Bei der vorliegenden Straßenplanung für den Ausbau der B 39 durch Bau eines Geh- und Radweges zwischen Weidenthal und Neidenfels 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.

6.3 Bestehen einer UVP-Pflicht

Das vorliegende Verfahren betrifft den Ausbau einer bestehenden Bundesfernstraße. Die Planung sieht den Ausbau der B 39 durch Bau eines Geh- und Radweges auf einer Länge von ca. 3 km vor. Wesentliche Bestandteile der Baumaßnahme sind neben dem eigentlichen Straßenausbau insbesondere der Neubau von Ingenieurbauwerken zur Überführung des Rad- und Gehweges, die Herstellung eines Durchlasses zur Unterführung des Rad- und Gehweges unter einer Bahnstrecke sowie die Durchführung wasserwirtschaftlicher und naturschutzfachlicher Maßnahmen.

Das Vorhaben unterliegt den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz). Insbesondere aufgrund der Länge der Ausbaustrecke, der Beanspruchung von Überschwemmungsflächen mit wasserwirtschaftlichen Maßnahmen am Hochspeyerbach und der Lage im Naturpark Pfälzer Wald sowie der Betroffenheit geschützter Biotope ist vorliegend von einer UVP-Pflicht auszugehen, da erhebliche Auswirkungen auf Schutzgüter im Sinne des UVPG nicht auszuschließen waren. Insofern wurde vorliegend eine sogenannte freiwillige UVP im Sinne von § 7 Abs. 3 UVPG durchgeführt.

Somit ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach näherer Maßgabe der Bestimmungen des UVPG durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A Nr. AV dieses Planfeststellungsbeschlusses die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens festgestellt.

6.4 Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

6.4.1 Allgemeines zur Umweltverträglichkeitsprüfung

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

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

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

- 1. eine Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens,*
- 2. eine Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens,*

- 3. eine Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll,*
- 4. eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen,*
- 5. eine Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens,*
- 6. eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen sowie*
- 7. eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts.*

Der UVP-Bericht muss gemäß § 16 Abs. 5 Satz 2 UVPG die Angaben enthalten, die der Vorhabenträger mit zumutbarem Aufwand ermitteln kann. Die Angaben müssen nach § 16 Abs. 5 Satz 3 UVPG ausreichend sein, um der zuständigen Behörde eine begründete Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens und Dritten die Beurteilung zu ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sein können. Auf der Grundlage dieser Unterlagen ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorzunehmen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgt nach § 18 Abs. 1 UVPG. Nach § 18 Abs. 1 S. 4 UVPG muss die nach § 18 Abs. 1 S. 1 UVPG erforderliche Anhörung der Öffentlichkeit den Vorschriften des § 73 Abs. 3 S. 1 und Abs. 5-7 VwVfG entsprechen. Die zuständige Behörde unterrichtet im Rahmen des Zulassungsverfahrens gemäß § 17 UVPG die Behörden (Träger öffentlicher Belange), deren umweltbezogener Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, über das Vorhaben, übermittelt ihnen den UVP-Bericht nach § 16 UVPG und holt ihre Stellungnahmen ein. Der betroffenen Öffentlichkeit wird im Rahmen der Beteiligung Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Bei der Bekanntmachung zu Beginn des Beteiligungsverfahrens hat die zuständige Behörde die Öffentlichkeit über die in § 19 Abs. 1 UVPG genannten Informationen zu unterrichten; gemäß § 19 Abs. 2 UVPG sind zumindest die dort gelisteten Unterlagen zur Einsicht für die Öffentlichkeit auszulegen.

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

Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen (§ 25 UVPG). Die Zulassungsentscheidung enthält gegebenenfalls auch noch weitere Angaben gem. § 26 ff UVPG.

6.4.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Diesen rechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bei der hier festgestellten Straßenplanung Rechnung getragen. Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des UVPG auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen dargestellt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden identifiziert, beschrieben und entsprechend bewertet. Die maßgeblichen Erkenntnisse wurden in einem UVP-Bericht nach § 16 UVPG i.V.m. der Anlage 4 des UVPG dargelegt (vgl. Unterlage Kapitel AXI.29). Die Unterlagen des Vorhabenträgers entsprachen den Anforderungen des § 16 UVPG, insbesondere ist eine allgemein verständliche Zusammenfassung des UVP-Berichts in der Unterlage enthalten. Die verfahrensrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls eingehalten worden (Siehe auch Kapitel E III). Die Anhörungsbehörde hat den nach § 16 UVPG erforderlichen UVP-Bericht den nach § 17 UVPG zu beteiligten Behörden (Träger öffentlicher Belange) zugeleitet und diese um Stellungnahme gebeten. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat gemäß § 18 UVPG den Vorschriften des § 73 Abs. 3 S. 1 und Abs. 5-7 VwVfG entsprochen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 18 ff UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens in Gestalt der Planoffenlage und der hierbei eröffneten Möglichkeit zur Äußerung. Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Planauslegung) enthielt die in § 19 UVPG verlangten Informationen; die Offenlage der in §§ 16 und 19 UVPG genannten Unterlagen ist erfolgt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG bewertet. Diese Bewertung wird bei der vorliegenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt (§ 25 UVPG).

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

VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen

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

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

1. Träger öffentlicher Belange

1.1 Eisenbahn-Bundesamt

Hinsichtlich der angesprochenen Belange der Bahngesellschaften wird darauf verwiesen, dass die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte, Camberger Straße 10, 60327 Frankfurt (M) im Planfeststellungsverfahren beteiligt wurde und eine Stellungnahme abgegeben hat. Auf die Ausführungen und Auflagenregelungen zu der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG wird verwiesen.

1.2 Pfalzwerke Netz AG

Die von der Pfalzwerke Netz AG angesprochenen Änderungen im Regelungsverzeichnis wurden seitens der Planfeststellungsbehörde entsprechend geändert und angepasst.

1.3 Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd

Der Zweckverband legt in seiner Stellungnahme die Bedeutung der Bahnlinie Saarbrücken – Homburg – Kaiserslautern – Ludwigshafen- Mannheim (KBS 670) dar. Hinsichtlich der Bahnbelange wird auf die Ausführungen zu den Stellungnahmen des Eisenbahn-Bundesamtes und insbesondere auf die Auflagen zu den Forderungen der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte, Frankfurt im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

1.4 Deutsche Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG hat im Verfahren zwei Stellungnahmen abgegeben. Der Straßenbaulastträger hat die dort aufgeführten Bedingungen und Auflagen beim Ausbau der B 39 zu beachten. Insofern wird auf die weiteren Ausführungen in Kapitel C V. des Beschlusses verwiesen. Ergänzend ist folgendes zu beachten:

Die Deutsche Bahn AG hat mit ihrer Stellungnahme vom 27.07.2021 der Mitführung des geplanten Rad- und Gehweges in dem bestehenden Gewölbedurchlass (BW- 6614-204, Achse 197, Bahn-km 66,021) unter Beachtung verschiedener Bedingungen zugestimmt. Die Beachtung der Forderungen und Bedingungen wurden dem Baulastträger ebenfalls unter Kapitel C V verbindlich auferlegt. Dazu wird ergänzend erläutert:

Die Herstellungs- und Unterhaltungskosten des Gewölbedurchlasses im Zuge der Mitführung des Geh- und Radweges als auch die künftige Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht des Durchlasses im Zuge des Geh- und Radweges trägt der Straßenbaulastträger. Der Geh- und Radweg im Zuge des Gewölbedurchlasses wird nicht als Bundesstraße gewidmet. Insofern kann ergänzend auf die Regelungen im Beschluss in Kapitel AIII verwiesen werden.

Die Deutsche Bahn AG weist weiter darauf hin, dass eine nicht demontierbare Verkleidung zum Schutz der Fußgänger/Radfahrer unter dem Gewölbedurchlass nicht angebracht werden sollte, da die Zugänglichkeit und Ansicht des Bauwerks zu Inspektions- und Kontrollzwecken gegeben sein müsse. Das Sandsteingewölbe müsse „atmen“ können und die Bildung von Staunässe sei zu vermeiden. Diesbezüglich hat der Straßenbaulastträger dargelegt, dass auf die ursprünglich vorgesehene Spritzbetonhülle an der Unterseite des Gewölbes verzichtet wird. Es ist nunmehr vorgesehen, eine unterseitige Wasserreinigung vorzunehmen und punktuell die Mauerwerksfugen zu erneuern. Diese Vorgehensweise und die detaillierten Planunterlagen für die Mitnutzung des Gewölbedurchlasses sind vor Baubeginn der DB vorzulegen und einvernehmlich abzustimmen. Ein entsprechender Gestattungsvertrag ist abzuschließen.

Für eine später vorzusehende Erneuerung/Neubaus des Gesamtbauwerks ist ein Kreuzungsvertrag nach den Bestimmungen des EKrG abzuschließen.

1.5 Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd

Aus Sicht der **Oberen Landesplanungsbehörde** bestehen keine Bedenken.

Der **Verband Region Rhein-Neckar** begrüßt den Ausbau der B 39 durch den Bau eines Geh- und Radweges ausdrücklich.

Die Anregungen und Forderungen der **Oberen Naturschutzbehörde** konnte durch die Aufnahme entsprechender Auflagenregelungen in Kapitel CII dieses Beschlusses und durch die Erstellung entsprechender Deckblätter entsprochen werden. Die Deckblattunterlagen wurden mit der Oberen Naturschutzbehörde abgestimmt.

Die **Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz** hat sich im vorliegenden Verfahren geäußert; den vorgetragenen Forderungen konnte durch die Aufnahme entsprechender Auflagenregelungen in Kapitel CIII dieses Beschlusses entsprochen werden.

1.6 Kreisverwaltung Bad Dürkheim

Die Untere Wasserbehörde, die Untere Abfallbehörde sowie die Untere Verkehrsbehörde äußern keine Bedenken und stimmen der Ausbauplanung zu.

Zu den Hinweisen und Bedenken der **Unteren Naturschutzbehörde (UNB)** hinsichtlich der vorgesehenen Kompensationsmaßnahme „E 5“ (Anlage eines gewässerbegleitenden Erlelsaumes am Breitenbach) hat der Baulastträger in seiner Stellungnahme dargelegt, dass dem Anliegen der UNB entsprochen wird und die Planunterlagen entsprechend angepasst bzw. geändert wurden. Es ist nunmehr vorgesehen, eine Fläche von insgesamt 4.200 m² ab-

schnittsweise zu bepflanzen (3.700 m² Saum überwiegend aus Schwarzerlen, vereinzelt Hainbuchen; 500 m² Kleingehölze). Als Gesamtfläche stehen hierfür, nach Berücksichtigung der bereits umgesetzten Kompensationsmaßnahmen des Landkreises, noch ca. 26.000 m² zur Verfügung. Auswahl und Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Forstamt Johannis-kreuz und stellt die passende Ergänzung zur nördlich davon bestehenden Kompensationsmaßnahme KOM-1442312306902 des Landkreises Bad Dürkheim („Renaturierung im Speyerbachtal“) dar. Insoweit kann auf entsprechenden Deckblattunterlagen verwiesen werden, in denen die Änderungen entsprechend berücksichtigt wurden.

Die Anregungen der UNB, einzelne Gabionenwände durch Sandsteintrockenmauern zu ersetzen, können vom Straßenbaulastträger aus Sicherheitsgründen nicht umgesetzt werden. Die geplanten Gabionenwände mit Höhen von 0,5 m bis 1,50 m werden daher beibehalten. Im Sinne des „Landschaftsbildes Pfälzerwald“ ist der Vorhabenträger jedoch dazu bereit, die Gabionenkörbe mit Trockensandsteinen befüllen zu lassen.

1.7 Landwirtschaftskammer

Das Straßenbauvorhaben wird seitens der Landwirtschaftskammer im Sinne der Verkehrssicherheit im Ausbaubereich grundsätzlich befürwortet. Unabhängig davon wird Folgendes vorgetragen:

Die Landwirtschaftskammer verweist einen auf die B 39 einmündenden Hauptwirtschaftsweg bei Bau-km 0+450 und trägt vor, dass insbesondere in diesem Bereich eine Überholmöglichkeit langsamer fahrender Kraftfahrzeuge der Forst- / Landwirtschaft auf der B 39 besteht. Durch ausfahrende Fahrzeuge aus dem Wirtschaftsweg auf die B 39 würden derzeit schon gefährliche Verkehrssituationen entstehen, zumal an dem Wirtschaftsweg eine Fläche angegliedert sei, die augenscheinlich als Wanderparkplatz genutzt werde. Durch die ausbaubedingte Nutzung des Bereiches durch den Radverkehr wird eine Verschärfung der Verkehrssituation befürchtet. Aus diesem Grund solle eine entsprechende Warnbeschilderung berücksichtigt werden. Der Straßenbaulastträger hat diesbezüglich in seiner Stellungnahme dargelegt, dass es sich bei dem angesprochenen Wanderparkplatz um keinen offiziellen Parkplatz handle. Vielmehr sei der Zuweg mit dem Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“, Zusatzschild „Forstwirtschaftlicher- und Anliegerverkehr frei“ für den Allgemeingebrauch gesperrt. Darüber hinaus werde die vorhandene Zufahrtsituation zur B 39 durch den neuen Rad- und Gehweg baulich kaum verändert. Darüber hinaus sei die Einmündung der zuständigen Polizeiinspektion in Neustadt nicht als Gefahrenstelle bekannt.

Die Frage der Beschilderung ist grundsätzlich nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden, da es sich hierbei um straßenverkehrsrechtliche Angelegenheiten handelt. Diese Regelungen werden im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren in einem eigenständigen Verfahren durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde geregelt. Unabhängig davon hat die Planfeststellungsbehörde den Straßenbaulastträger in Kapitel CVV 6 des Beschlusses verpflichtet, die Notwendigkeit einer Beschilderung insbesondere hinsichtlich des Radverkehrs im Zuge des neuen Geh- und Radweges in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu prüfen.

Hinsichtlich der geäußerten Bedenken in Bezug auf die geplante Ausbaubreite und der Dimensionierung der Forstwege wird auf die Ausführungen zur Zentralstelle der Forstverwaltung und die entsprechenden Auflagen in Kapitel CV Nr. 7 verwiesen. Die Trassenführung wurde mit dem Forstamt Johanniskreuz abgestimmt, sodass aus forstwirtschaftlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen den geplanten Geh- und Radweg bestehen.

Die Landwirtschaftskammer verweist weiterhin auf § 15 Abs. 2 BNatSchG und bemängelt, dass die vorgesehene Ersatzmaßnahme E 6 (Ökokonto Geinsheim) sich nicht im Naturraum des Eingriffs befindet. Diesbezüglich bleibt festzuhalten, dass nach Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde die ursprünglich vom Ökokonto Geinsheim geplante Abbuchungen nunmehr vom Ökokonto Freimersheimer Tal II im Naturraum D 51 („Pfälzer Wald (Haardtgebirge)“) und somit im Naturraum des Straßenbauvorhabens vorgenommen werden. Insoweit wird auf die Deckblattplanung verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren aus landwirtschaftlicher Sicht zu berücksichtigenden Belange wird auf die entsprechenden Auflagen in Kapitel CV 8 verwiesen.

1.8 Zentralstelle der Forstverwaltung (ZdF)

Die Zentralstelle der Forstverwaltung teilt mit, dass die vorgesehene Trassenführung mit dem Forstamt Johanniskreuz abgestimmt sei und aus forstlicher Sicht insoweit keine Bedenken bestehen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Staatswald nach FSC-Richtlinien zertifiziert sei und zur Asphaltierung der Waldwege die Einholung der Zustimmung von FSC-Deutschland empfohlen wird. Bei der Befestigung der Wege seien die Belange des Schwerlastverkehrs mit forstwirtschaftlichen Spezialmaschinen und Holzabfuhrfahrzeugen mit Achslasten bis 10 to zu berücksichtigen. Auch eine Holzlagerung entlang des Weges müsse möglich sein. Weiter wird erläutert, dass bei forstlichen Arbeiten, die Wegeabschnitte zeitweise gesperrt werden müssten.

Der Baulastträger hat hierzu in seiner Stellungnahme dargelegt, dass der FCS kein anerkannter Naturschutzverbund bzw. Träger öffentlicher Belange sei und somit auf eine Beteiligung verzichtet werden kann. Auch seitens der Planfeststellungsbehörde wird eine Beteiligung als entbehrlich angesehen, da davon ausgegangen wird, dass bei dem Straßenbauvorhaben die geltenden Gesetze und Vorschriften insbesondere auch zum Schutz der Umwelt eingehalten werden. Im Übrigen hat die Obere Naturschutzbehörde dem Ausbauvorhaben zugestimmt.

Soweit die ZdF darauf hinweist, die Dimensionierung der Wegebefestigung müsse den Belangen des Schwerlastverkehrs entsprechen, hat der Baulastträger dargelegt, dass der Rad- und Gehweg im Bereich der Forstwege, eine Asphaltdecke von 3,00 m Breite und einen frostsicheren Oberbau von 40 cm erhält, so dass die Befahrbarkeit von forstwirtschaftlichen Fahrzeugen gegeben ist. Ergänzend wird seitens der Planfeststellungsbehörde auf die entsprechende Auflage in Kapitel CV Nr. 7 verwiesen.

Hinsichtlich der angesprochenen „geringfügigen Anpassungen“ der Kompensationsmaßnahmen 4.2 E und 5 E kann auf die Ausführungen zur Oberen Naturschutzbehörde und auf die

Deckblattunterlage (Anlage 19.4) verwiesen werden. Die Maßnahmen wurden mit der Forstamt Johanniskreuz abgestimmt. Hinsichtlich der erforderlichen Ergänzung der Maßnahme 4.2 E durch die neue Maßnahme 7 E wurde der Planfeststellungsbehörde die Zustimmung des Forstamtes Johanniskreuzes vom LBM Speyer übersandt. Die entsprechende E-Mail vom 16.05.2022 war auch an die Zentralstelle der Forstverwaltung (Zdf.neustadt@wald-rlp.de) adressiert.

Die ZdF legt weiterhin dar, dass der vorhabenbedingte Verlust an Waldfläche gem. landespflegerischem Begleitplan 8.440 m² beträgt. Da der Waldanteil im Landkreis Bad Dürkheim über 35 % liege, könne der walddrechtliche Ausgleich in Form von Investitionen in waldaufwertende Maßnahmen gem. § 14 Abs. 2 LWaldG erfolgen. Hierfür wird eine Summe in Höhe von 16.880 € gefordert; dies entspreche dem Äquivalent einer Ersatzaufforstung, die mit Kosten von 20.000 € pro Hektar angesetzt werde. Der Straßenbaulastträger erwidert hierzu, dass im Rahmen des naturschutzrechtlichen Ausgleichs die Wiederherstellung von Wäldern im Umfang von 3.341 m² gem. den in den Planunterlagen festgesetzten naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen erfolgt. Die verbleibenden 5.099 m² können durch waldaufwertende Maßnahmen kompensiert werden.

Der LBM Speyer wird in Abstimmung mit der Zentralstelle der Forstverwaltung Rheinland-Pfalz bzw. dem Forstamt Johanniskreuz für den Verlust der Waldfläche einen walddrechtlichen Ausgleich erbringen. Dieser Ausgleich kann auch in Form aufwertender Maßnahmen im Wald, die wertmäßig den Kosten einer Ersatzaufforstung entsprechen, erbracht werden. Der Vorhabenträger wird hierüber vor Baubeginn mit dem Forstamt Johanniskreuz eine entsprechende Vereinbarung abschließen.

2. Privatbetroffene

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

Einwender/in Nr. 1:

Einwender Nr. 1 hat im Anhörungsverfahren mitgeteilt, dass er an einem kompletten Verkauf seines überplanten Grundstücks interessiert sei. Der Straßenbaulastträger erklärte sich in seiner Stellungnahme bereit, das Grundstück im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen komplett zu erwerben, sofern die weiteren Miteigentümer dem Verkauf zustimmen.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass seitens des Einwenders Einverständnis mit der Planung besteht und kein entscheidungserheblicher Einwand mehr vorliegt. Sollte dies nicht der Fall sein, müssten die Einwendungen und Forderungen unter Verweis auf die v.g. Erläuterungen und auf die Ausführungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung in diesem Beschluss zurückgewiesen werden.

Einwender Nr. 2:

Der Einwender weist darauf hin, dass in Folge eines Planfeststellungsbeschlusses regelmäßig eine Benutzungspflicht für den festgestellten Geh- und Radweg durch das Verkehrszeichen 240 StVO angeordnet wird und somit die Fahrbahn der B 39 nicht mehr vom Radverkehr genutzt werden darf. Diesbezüglich merkt die Planfeststellungsbehörde an, dass im Zuge des Planfeststellungsverfahrens eine solche Regelung zur Benutzungspflicht nicht vorgesehen ist. Im Übrigen sind derartige Anordnungen auch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, sondern würden in einem gesonderten Verfahren im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde geprüft und dann ggfs. einer abschließenden Regelung zugeführt werden. Auch der Hinweis, alternative Beschilderungen (z.B. Zeichen 260 bzw. 250 StVO) anzuordnen, liegt ebenfalls nicht im Zuständigkeitsbereich der Planfeststellungsbehörde.

Soweit eine teilweise abgesetzte Führung des Rad- und Gehweges angesprochen wird, hat der Baulastträger darauf hingewiesen, dass der Trassenverlauf aufgrund der beengten Tal-lage der B 39 und der in weiten Teilen parallel verlaufenden Bahnstrecke und des Hochspey-erbachs gewählt wurde, um eine sichere Wegeföhrung zu gewährleisten. Darüber hinaus konnte durch die abschnittsweise Mitnutzung eines Forstweges der naturschutzrechtliche Ein-griff minimiert werden. Vorliegend konnte der Weg daher als unselbstständiger Geh- und Rad-weg als Bestandteil der B 39 festgestellt werden. Als unselbstständig sind solche Radwege zu qualifizieren, die den Radverkehr vom Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn entflechten und dadurch die Verkehrssicherheit erhöhen. Dieser verkehrstechnische Zusammenhang kann auch dann bestehen, wenn der Radweg wie vorliegend abschnittsweise der Fall, ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimm-ten Fahrbahn gleichläuft. Die Schaffung eines separaten Raumes für die Verkehrsarten durch die Anlage eines getrennten Rad- und Gehweges ist daher im Sinne der Verkehrssicherheit geboten.

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Änderungen der Trassenführung des Geh- und Radweges wird auf die Ausführungen in Kapitel E dieses Beschlusses zu den Planungsvariante verwie-sen. Die Trassenführung wird danach auch von der Planfeststellungsbehörde als sinnvoll und zweckmäßig erachtet; eine vorzugswürdigere Variante drängt sich nicht auf.

Der Einwender fordert Querungshilfen im Zuge der Achse 101 bzw. im Bereich an dem der vorhandene Geh- und Radweg durch die Bahnunterführung Richtung Weidenfels geleitet wird und auch am Ortsausgang von Neidenfels.

Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass die angesprochenen Bereiche außerhalb des vorliegenden Bauabschnitts liegen und insofern auch nicht zum Regelungsumfang des Plan-feststellungsbeschlusses gehören. Unabhängig davon, wurde der Baulastträger in Kapitel CV 9 verpflichtet, sich mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde in Verbindung abzustimmen, ob in den Bereichen Querungshilfen oder Hinweisbeschilderungen im Sinne der Verkehrssi-cherheit erforderlich werden.

Soweit auf eine unterdurchschnittliche Verkehrsstärke der B 39 hingewiesen wird, bleibt festzuhalten, dass der Ausbau der B 39 mit Herstellung des Geh- und Radweges unabhängig von der Verkehrsstärke aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich wird. Insbesondere der kurvige Verlauf der B 39 in dem engen Tal des Hochspeyerbaches, in dem gleichzeitig auch die Bahnlinie mit den Unterführungsbauwerken verläuft, führt zu erheblichen Sicherheitsdefiziten für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Radverkehr. Der geplante Ausbau der B 39 ist daher dringend geboten. Auf die Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung in diesem Beschluss wird verwiesen.

Es wird weiter bemängelt, durch den vorhandenen Geh- und Radweg sei am Bauanfang bzw. –ende der vorliegenden Baumaßnahme eine „Lücke“ entstanden, die zu einer Gefährdung des Radverkehrs führe. Diesbezüglich wird darauf verwiesen, dass eine Aufspaltung eines Gesamtvorhabens in Teilabschnitte aufgrund einer praktikablen und effektiv handhabbaren Planung zielführend und ausdrücklich auch rechtlich zulässig ist. Die Aufteilung in verschiedene Bauabschnitte ist daher nicht zu beanstanden. Vielmehr ist der mit dieser Planung vorgesehene „Lückenschluss“ auch aus diesem Grund dringend erforderlich.

Hinsichtlich der angesprochenen Linienführung des Geh- und Radweges wird auf die entsprechenden Ausführungen zur Variantenwahl in diesem Beschluss verwiesen.

Soweit der Einwander auf die passiven Schutzsysteme verweist, kann auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht zur Querschnittsgestaltung verwiesen werden. Danach ist für den Geh- und Radweg in den Bereichen in denen der Weg fahrbahnbegleitend verläuft, ein Trennstreifen von 1,75 m zur Fahrbahn vorgesehen. Soweit dieser Trennstreifen aufgrund von geometrischen Zwangspunkten bzw. aus naturschutzrechtlichen Aspekten in Teilabschnitten nicht vollständig umgesetzt werden kann, sieht die Planung die Herstellung von passiven Schutzeinrichtungen gem. den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) vor. Die Notwendigkeit der Schutzeinrichtung richtet sich nach den „Einsatzkriterien für Schutzeinrichtungen am äußeren Fahrbahnrand“ gem. der RPS. Die Bereiche in denen die Schutzeinrichtungen hergestellt werden sind insbesondere aus den Planunterlagen zum Regelquerschnitt (Anlage 14.2) ersichtlich. Die Schutzplanken erhalten auf der Seite des Geh- und Radweges einen sog. Gleitschutz sowie einen Handlauf zur Sicherheit der Fußgänger bzw. Radfahrenden. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die in der Planung vorgesehenen Schutzeinrichtungen als sinnvoll und zweckmäßig und zum Schutz der Fußgänger bzw. Radfahrenden als erforderlich.

Die weiterhin angesprochene Unterhaltungspflicht für den gesamten Geh- und Radweg trägt gemäß den festgestellten Planunterlagen der Straßenbaulastträger.

Abschließend erachtet die Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der Einwendungen, die vom Vorhabenträger verfolgte Planungskonzeption, insbesondere im Hinblick auf die Trassenwahl des Rad- und Gehweges, für sachgerecht und ermessensfehlerfrei. Die hier geplante Straßenbaumaßnahme dient der Steigerung der Verkehrsqualität und der wesentlichen Entflechtung des Verkehrsaufkommens. Der Verkehrsfluss wird insgesamt deutlich verbessert und die Sicherheit für den Radverkehr deutlich erhöht. Hinsichtlich der Einzelheiten

wird auf die Ausführungen in Kapitel E dieses Beschlusses verwiesen. Abschließend bleibt festzuhalten, dass sich die Einwendungen als unbegründet erweisen und daher zurückgewiesen werden.

3. Anerkannte Vereinigungen (z. B. Naturschutzvereine)

3.1 BUND Rheinland-Pfalz:

Der Bund befürwortet den Bau des Rad-Gehweges im Zuge der B 39 zwischen Neustadt und Kaiserslautern als wichtiger Lückenschluss für Fahrradfahrer.

Der BUND weist ergänzend daraufhin, dass der vorgesehene Trennstreifen von 1,50 m zur Fahrbahn aus Sicht des Fahrradfahrers nicht überall notwendig erscheint. Eine Reduzierung der Trennstreifenbreite wird aus Rücksicht auf den Eingriff in Natur und Landschaft angeraten.

Der Straßenbaulastträger hat in seiner Stellungnahme hierzu nachvollziehbar dargelegt, dass der vorgesehene Trennstreifen zwischen Fahrbahnrand und dem parallel verlaufenden Rad- und Gehweg aus Sicherheitsgründen notwendig ist. So kann gewährleistet werden, dass eventuell von der Fahrbahn abkommende Kraftfahrzeuge nicht unmittelbar Radfahrer gefährden oder gar touchieren. Zudem ist auch ein Bankettbreite von 1,75 m anzustreben, da dies im Notfall von Kraftfahrzeugen (z.B. bei einer Panne) befahren werden kann, ohne den Geh- und Radweg nutzen zu müssen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der nachvollziehbaren Argumentation des Straßenbaulastträgers an und sieht keine Veranlassung, dem Baulastträger eine Änderung der Planung in diesem Bereich aufzuerlegen. Im Übrigen hat die Obere Naturschutzbehörde die geplante Maßnahme nicht beanstandet.

3.2 Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V.

Hinsichtlich der Anmerkungen des Landesjagdverbandes in Bezug auf die von der Baumaßnahme verursachten Eingriffe in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild kann auf die entsprechenden Ausführungen in diesem Beschluss unter Kapitel VII verwiesen werden.

Der Straßenbaulastträger hat die gesetzlichen Vorgaben für die Durchführung von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen beachtet. Die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft wurden in der Straßenplanung umfassend berücksichtigt. Der Straßenbaulastträger hat eine Landespflegerische Begleitplanung erstellt und die durch die Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst und bewertet und ein entsprechendes Kompensationskonzept entwickelt. Zur Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe sind entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Die vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich und geeignet, die mit dem landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Kompensationskonzept verfolgten Zielsetzungen zu erfüllen. Die Obere Naturschutzbehörde hat dem Maßnahmenkonzept ebenfalls zugestimmt.

Hinsichtlich der Forderung, Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Pfälzer Waldes vorzunehmen, ist ergänzend darauf zu verweisen, dass im Zuge der Deckblattplanung nunmehr auch Ersatzmaßnahmen (Ökokonto Freimersheimer Tal II“) im Bereich des Pfälzerwaldes und somit im Naturraum des Straßenbauvorhabens umgesetzt werden.

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

Die in den Kapiteln B und C angeordneten allgemeinen und besonderen Nebenbestimmungen sind gem. § 1 LVwVfG i.V.m. §§ 36 Abs. 1 und 2 bzw. 74 Abs. 2 VwVfG zulässig und erforderlich, da sie sicherstellen, dass die beantragte straßenrechtliche Planung gemäß § 17 FStrG im Einklang mit den einschlägigen gesetzlichen Regelungen des Planfeststellungsrechts, des Naturschutzrechts, des Immissionsschutzrechts, des Wasserrechts, des Forstrechts und anderer zu beachtender fachrechtlicher Bestimmungen und unter Wahrung schutzwürdiger Belange und Rechte Dritter festgestellt werden kann.

X. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde

Die vorliegende Planung ist von einem überwiegenden öffentlichen Interesse getragen. Ihr stehen weder Planungsleitsätze noch sonstige in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die festgestellte Planung erweist sich auch im Hinblick auf die in die Abwägung einzustellenden öffentlichen und privaten Belange als abwägungsfehlerfrei. Für den Ausbau der B 39 durch Bau eines Geh- und Radweges zwischen Weidenthal und Neidenfels 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 Vorhabensträger 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 maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden sicher eingehalten.

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

Bei einer Gesamtbetrachtung der Wirkungen der Maßnahme ist der hiermit verfolgte Zweck der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber den Belangen des Naturschutzes, des Wasserhaushaltes und des Lärmschutzes wegen der nach Durchführung von Vermeidungs-, Sicherungs-, Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen verbleibenden allenfalls geringfügigen Beeinträchtigung dieser Belange vorrangig. Die Abwägung der durch das Gesamtvorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange führt deshalb zum Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Planfeststellung des Ausbaus der B 39 durch Bau eines Geh- und Radweges vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt daher abschließend zu der Bewertung, dass der Ausbau der B 39 durch Bau eines Geh- und Radweges zwischen Weidenthal und Neidenfels, 2. Bauabschnitt von Bau-km 0+129,098 bis Bau-km 3+176,576 zulässigerweise realisierbar ist.

F Allgemeine Hinweise

I. Allgemeine Hinweise

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist der Landesbetrieb Mobilität Speyer, St. Guido-Straße 17 in 67346 Speyer.
2. Zuständige Obere Wasserbehörde, wasserwirtschaftliche Fachbehörde, Obere Naturschutzbehörde und Enteignungsbehörde ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd.
3. Zuständige Behörde für die Ausführung des Gesetzes zum Schutz des Bodens (BBodSchG) sowie des Landesbodenschutzgesetzes (LBodSchG) ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz.
4. Die straßengesetzlichen Voraussetzungen im Sinne von Kapitel B, Nr. 9 ergeben sich aus § 39 LStrG, § 8 a Abs. 4 FStrG.

II. Hinweis auf Auslegung und Zustellung

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

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

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

G Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55 a der Verwaltungsgerichtsordnung durch Einreichung eines elektronischen Dokuments erhoben werden. Der in § 55 d der Verwaltungsgerichtsordnung genannte Personenkreis muss Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

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

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

Eine etwaige Anfechtungsklage hat keine aufschiebende Wirkung.

Beglaubigt:


(Thomas Fries)



In Vertretung:

gez:

(Dr. Markus Rieder)

Leiter der Planfeststellungsbehörde