PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

LBM

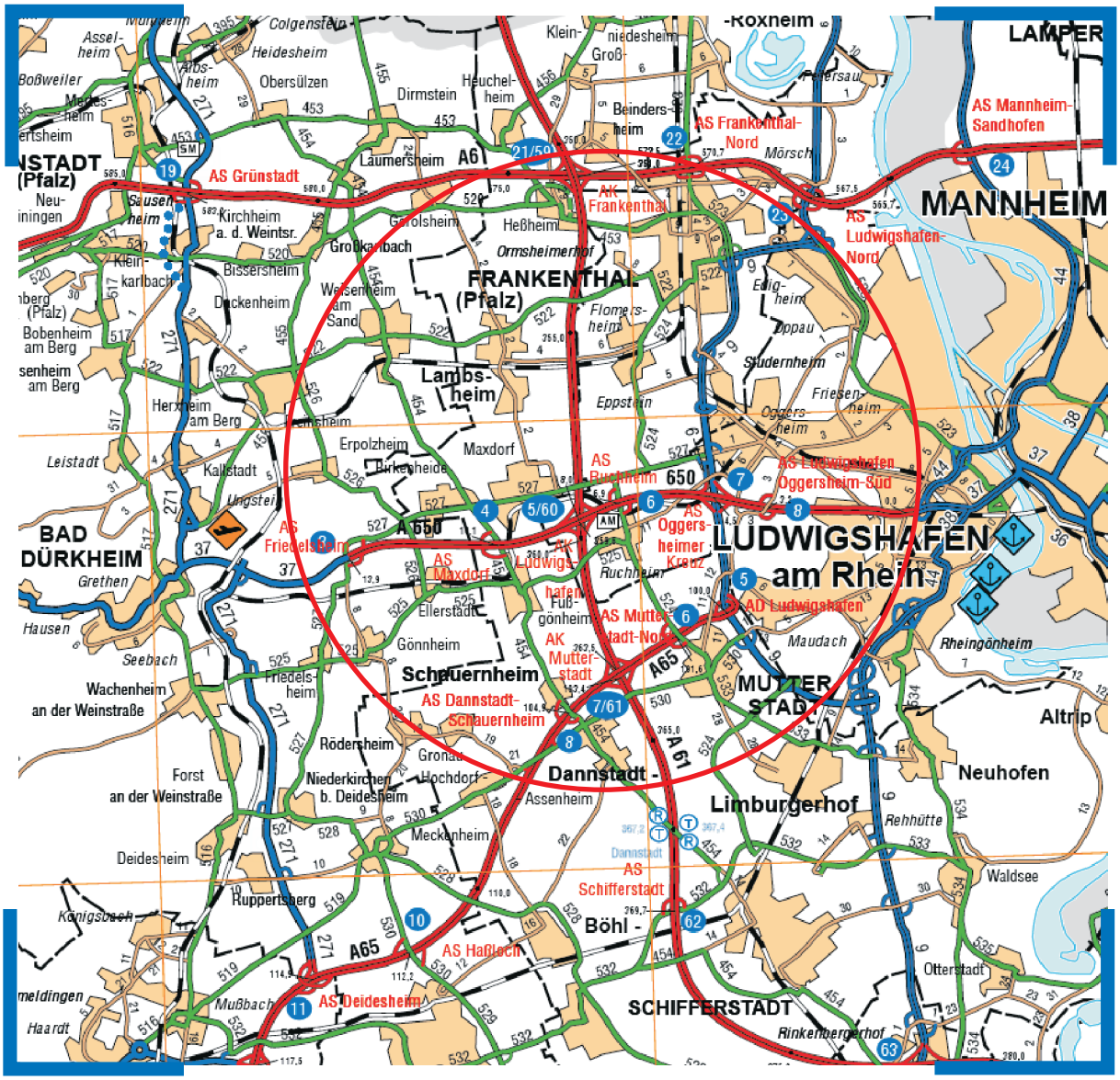
LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn Nr. 61 (A 61), Abschnitt A, zwischen dem Autobahnkreuz Frankenthal und dem Autobahnkreuz Mutterstadt

PLANFESTSTELLUNGS-
BEHÖRDE

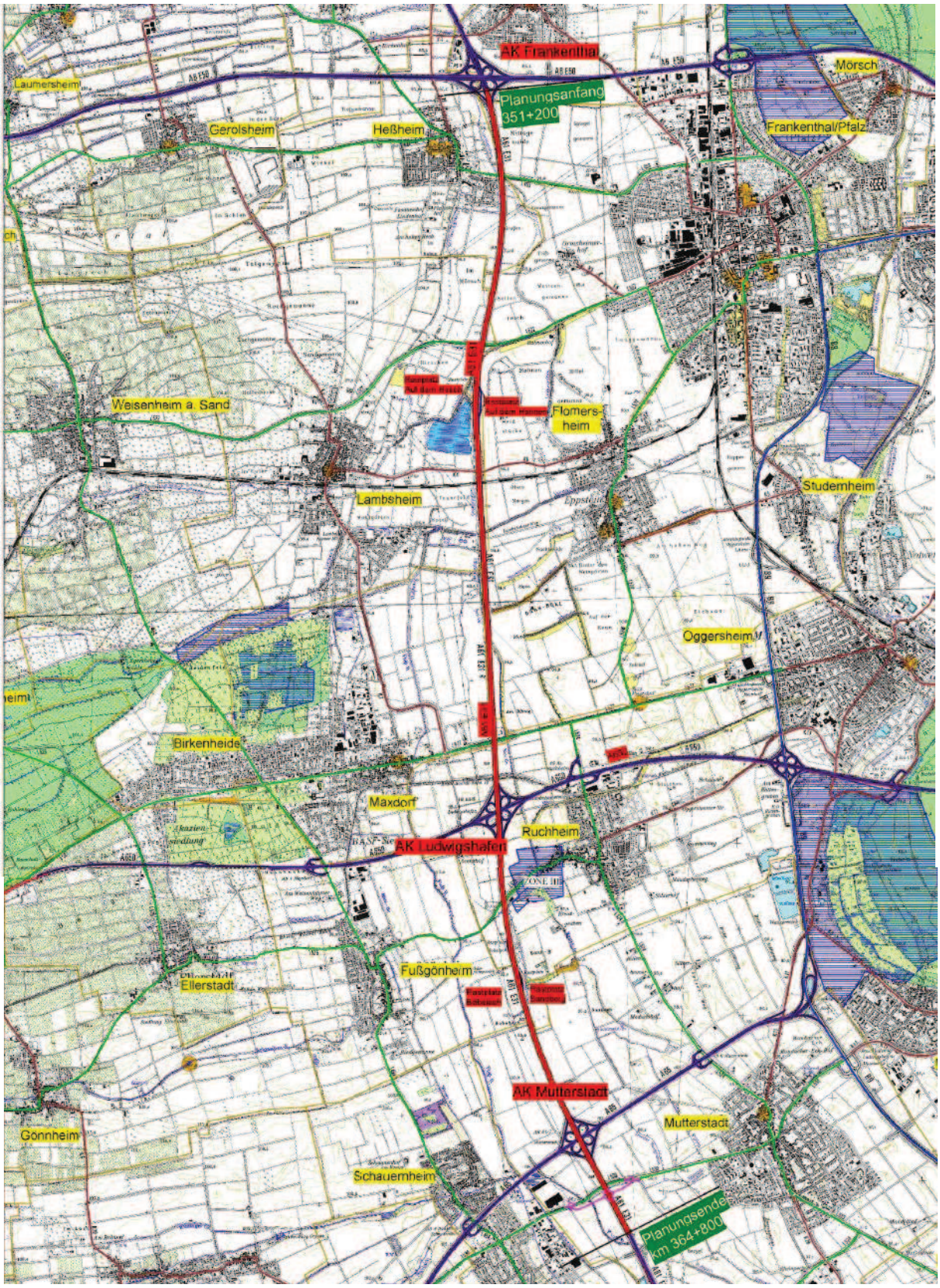
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 KOBLENZ

Aktenzeichen: 02.1-1783-PF/36
Datum: 20. November 2014



RheinlandPfalz

Übersichtskarte



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis ..... **A**

Verzeichnis der Rechtsgrundlagen ..... **D**

A Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes **1**

I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung 1
II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung 1
III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung 2
IV. Wasserrechtliche Regelungen 2
V. Entscheidung nach § 43 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) 3
VI. Ersatzzahlung gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG 4
VII. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens 4
VIII. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG 5
IX. Ausnahmeerteilung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG 5
X. Genehmigung nach der Rechtsverordnung über geschützte Landschaftsbestandteile im Gebiet der kreisfreien Stadt Frankenthal (Pfalz) 5
XI. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren 5
XII. Festgestellte Planunterlagen 6
XIII. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses 9
XIV. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses 11
XV. Deckblattplanung 11

B Allgemeine Bestimmungen und Auflagen **12**

C Besondere Bestimmungen und Auflagen **15**

I. Leitungen 15
II. Naturschutz 26
III. Wasser 37
IV. Denkmalschutz 42
V. Bodenschutz 44
VI. Lärm 45
VII. Eisenbahn-Belange 50
VIII. Landwirtschaftliche Belange 54
IX. Weitere Bestimmungen und Auflagen 56

D Beteiligte **58**

I. Träger öffentlicher Belange 58
II. Private 61
III. Naturschutzvereine 62

E Begründung **63**

I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens 63
II. Zuständigkeit 63
III. Verfahren 63
IV. Planrechtfertigung 65

1. Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplan) ... 65
2. Erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes ... 66
3. Vorgeschichte der Planung, Raumordnung und Landesplanung ... 66
4. Verkehrsbelastung ... 68
5. Variantenauswahl ... 69

V. Verkehrliche Aspekte, Ausbaustandard und nachgeordnetes Straßennetz ... 70
1. Straßenquerschnitt ... 70
2. Straßennetz/ Knotenpunkte ... 70
3. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen ... 71

VI. Wasser ... 71

VII. Auswirkungen auf Belange des Lärmschutzes ... 73
1. Rechtsgrundlagen und Berechnungsgrundlagen ... 73
2. Lärmsituation der direkt betroffenen Siedlungsbereiche ... 74
3. Behandlung der Einwendungen zum Gesamtkomplex Lärmschutz ... 79
4. Gesamtabwägung zum Bereich Lärmschutz ... 86

VIII. Luftschadstoffbelastung ... 87
1. Rechtsgrundlagen und Bewertung der Luftschadstoffbelastung ... 87

IX. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes ... 88
1. Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht ... 89
2. Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz) ... 92
3. Artenschutz ... 92
4. Erläuterungen zur UVP-Pflichtigkeit des Verfahrens ... 98
5. Geschützte Landschaftsbestandteile gem. § 29 BNatSchG ... 99
6. Gesetzlich geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG ... 99
7. Behandlung der Detailforderungen bzw. der Einwendungen zum Natur- und Landschaftsschutz ... 99

X. Landwirtschaftliche Belange ... 103

XI. Sonstige Forderungen von Trägern öffentlicher Belange ... 108
1. Kreisverwaltung Rhein-Pfalz-Kreis ... 108
2. Gemeinde Mutterstadt ... 110
3. Ortsgemeinde Fußgönheim ... 110
4. Ortsgemeinde Heßheim und Verbandsgemeinde Lambsheim-Heßheim ... 111
5. Stadt Frankenthal (Pfalz) ... 111
6. Stadt Ludwigshafen ... 111
7. Verbandsgemeinde Maxdorf ... 112
8. Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz (LWK) ... 113
9. DB Kommunikationstechnik GmbH ... 114

XII. Sonstige Privateinwendungen ... 114
1. Jutta Bauer und Werner Bauer, Heßheim ... 115
2. Andrea Bletscher, Alsheim vertreten durch Karlheinz Reich, Heßheim ... 115
3. Ceresol Bio GmbH und Hubert Fink, Finkenhof, Heßheim ... 116
4. Emil Erthal, Frankenthal ... 116
5. Elfriede Kegel und Hans Kegel, Mutterstadt ... 118
6. Wolfgang Knoll, Lambsheim ... 118
7. Ullrich Kreiselmaier, Ludwigshafen-Ruchheim ... 119
8. Hartmut Magin und Herbert Magin, Mutterstadt ... 119
9. Georg Nippgen, Karlsruhe ... 120
10. Benno Peil, Fußgönheim ... 120
11. Hein Schwarz, Frankenthal (Pfalz) ... 121
12. Ralf Zimmermann, Maxdorf ... 122

XIII. Sonstige Einwendungen anerkannter Naturschutzvereinigungen 122
1. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V. und BUND Rhein-Pfalz-Kreis 122
XIV. Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen 124
XV. Gesamtabwägung, Zulassungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde 124
F Allgemeine Hinweise 125
I. Allgemeine Hinweise 125
II. Hinweis auf Auslegung und Zustellung 125
G Rechtsbehelfsbelehrung 126

Verzeichnis der Rechtsgrundlagen

BauGB	Baugesetzbuch in der Neufassung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 04.02.1997 (BGBl. I S. 172)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) vom 02.08.2010 (BGBl. I Nr. 40 S. 1065)
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Neufassung vom 17.05.2013 (BGBl. I Seite 1274)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz in der Fassung des Gesetzes zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542)
BBodSchG	Gesetz zum Schutz des Bodens – Bodenschutzgesetz – vom 17.03.1998 (BGBl. Seite 502)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung vom 12.07.1999 (BGBl. I 1999 S. 1554)
DSchG	Denkmalschutzgesetz vom 23.03.1978 (GVBl. 1978 Seite 159 ff)
EnWG	Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung vom 07.07.2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.07.2014 (BGBl. I S. 1066)
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206)
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz vom 25.07.2005 (GVBl., S. 302)
LNatSchG	Landesgesetz zur nachhaltigen Entwicklung von Natur und Landschaft (Landesnaturschutzgesetz) vom 28.09.2005 (GVBl., S. 387)
LStrG	Landesstraßengesetz vom 01.08.1977 (GVBl. S. 274)
LVwVfG	Landesgesetz für das Verwaltungsverfahren in Rheinland-Pfalz (Landesverwaltungsverfahrensgesetz) vom 23.12.1976 (GVBl. S. 308)
LWG	Landeswassergesetz für Rheinland-Pfalz in der Neufassung vom 22.01.2004 (GVBl. S. 53)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 des Bundesministers für Verkehr vom 10.04.1990, StB 11/14.86.22-01/25 Va 90)
ROG	Raumordnungsgesetz in der Neufassung vom 22.08.2008, zuletzt geändert durch Gesetz vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585)
ROV	Raumordnungsverordnung vom 13.12.1990 (BGBl. S. 2766)
UVPG	Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten in der Neufassung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94)
VLärmSchR 97	Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministers für Verkehr vom 02.06.1997, StB 15/14.80.13-65/11 Va 97)
VS-RL	RICHTLINIE 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Neufassung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 25.07.2013 (BGBl. I S. 2749)
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes in der Neufassung des Gesetzes zur Neuregelung des Wasserrechts vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585)

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

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

I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung

Für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn Nr. 61 (A 61), Abschnitt A, zwischen dem Autobahnkreuz Frankenthal und dem Autobahnkreuz Mutterstadt 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 Abschnitten B und C dieses Beschlusses und den Blaueintragungen in den Unterlagen ergeben.

II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Heßheim, Beindersheim, Frankenthal, Lambsheim, Maxdorf, Ludwigshafen, Fußgönheim, Mutterstadt und Limburgerhof.

Er umfasst den sechsstreifigen Ausbau der A 61 im so bezeichneten „Abschnitt A“ zwischen dem Autobahnkreuz Frankenthal und dem Autobahnkreuz Mutterstadt von ca. Bau-km 351+318 bis Bau-km 364+800, mithin auf einer Länge von rund 13,5 km.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere

- die Angleichung der Verbindungsrampen zur Bundesautobahn Nr. 6 (A 6) im Autobahnkreuz Frankenthal am Beginn des Ausbauabschnittes
- die Angleichung der Zu- und Abfahrten im Bereich der Rastplätze „Auf dem Hahnen“ und „Auf dem Hirschen“ in Höhe von ca. Bau-km 354+800
- die Anpassung der Verbindungsrampen zur Bundesautobahn Nr. 650 (A 650) im Autobahnkreuz Ludwigshafen bei ca. Bau-km 359+600
- die Anpassung der Verbindungsrampen zur Bundesautobahn Nr. 65 (A 65) im Autobahnkreuz Mutterstadt bei ca. Bau-km 363+540
- die Anpassung der Autobahn-Anschlussstelle der Landesstraße Nr. 530 (L 530) bei Mutterstadt/ Dannstadt in Höhe von ca. Bau-km 364+250
- der Abbruch und der Neubau des Querungsbauwerkes Nr. BW 6515 508 (A 720) zur Überführung der L 530 einschließlich Radweg bei ca. Bau-km 364+158
- die Errichtung einer gekrümmten Lärmschutzwand gemäß dem planfestgestellten Lärmschutzkonzept (Höhe ca. 7,65 m, Länge ca. 2.850 m) im Bereich von ca. Bau-km 351+000 bis Bau-km 353+134 auf der Westseite der A 61
- die Anpassung bestehender Querungsbauwerke im Verlauf der Ausbaustrecke zur höhenungleichen Kreuzung bestehender Wirtschafts- und Fußwege bei ca. Bau-km 351+597, Bau-km 352+424, Bau-km 353+340 und Bau-km 357+304
- die Anpassung des bestehenden Querungsbauwerkes zur Unterführung der Landesstraße Nr. 453 (L 453) und des Lachegrabens bei ca. Bau-km 352+193

- die Anpassung des bestehenden Querungsbauwerkes zur Unterführung der Kreisstraße Nr. 4 (K 4) bei ca. Bau-km 355+657
- die Anpassung des bestehenden Querungsbauwerkes zur Unterführung einer Bahnstrecke bei ca. Bau-km 355+773
- die Anpassung des bestehenden Querungsbauwerkes zur Unterführung der Isenach und eines Wirtschaftsweges bei ca. Bau-km 356+380
- die Errichtung von Stützmauern im Bereich der bestehenden Überführungsbauwerke der Landesstraße Nr. 522 (L 522) bei ca. Bau-km 354+178, der Landesstraße Nr. 527 (L 527) bei ca. Bau-km 358+769, der Landesstraße Nr. 525 (L 525) bei ca. Bau-km 360+635 und eines Wirtschaftsweges bei ca. Bau-km 362+907
- die Anpassung der bestehenden Durchlassbauwerke des Fuchsbaches bei ca. Bau-km 354+351, des Belchgrabens bei ca. Bau-km 357+612, eines namenlosen Grabens bei ca. Bau-km 359+165, des Affengrabens bei ca. Bau-km 360+731 sowie des Beingrabens bei ca. Bau-km 361+927 und Bau-km 362+226
- die Anpassung einer Notzufahrt in Höhe von ca. Bau-km 360+682
- die Verlegung und Anpassung bestehender Wirtschafts- und Fußwege zur Aufrechterhaltung des Wegenetzes
- die Erhöhung von zwei Hochspannungsleitungen (110 kV und 220/ 380 kV) durch Austausch und Versetzung vorhandener Tragmasten in Höhe von ca. Bau-km 352+600 bis 352+800 westlich und östlich der A 61 einschließlich der Errichtung eines temporären Stromkreisprovisoriums für die 220/380-kV-Hochspannungsleitung
- die Anpassung und Sicherung vorhandener Versorgungsanlagen und -leitungen
- die Durchführung landschaftspflegerischer und entwässerungstechnischer Maßnahmen nach Maßgabe der planfestgestellten Planunterlagen

III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung

Die neu entstehenden Straßenteilflächen im Bereich der Ausbaustrecke der A 61 gelten gemäß § 2 Abs. 6a FStrG mit der Verkehrsübergabe als Bundesautobahn i.S.v. § 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG gewidmet.

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:

- Naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahme 8A, Verlegung/ Verbreiterung des Belchgrabens von ca. Bau-km 355+660 bis 356+616
- Naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahme 15A, Aufweitung des Beingrabens und Uferabflachung von ca. Bau-km 361+646 bis 361+908

- Naturschutzfachliche Ersatzmaßnahmen 13E (Anlage von Schluten am Rehbach auf Ackerflächen) und 14E (Anlage einer Blänke auf Ackerflächen) im Ökopool Limburgerhof
- Gewässerverbessernde Maßnahmen an den entlang der naturschutzfachlichen Kompensationsflächen der Ersatzmaßnahme 19E und der Ausgleichsmaßnahme 20A verlaufenden Gewässern (Unbenannter Graben, Gemarkung Flomersheim Flurstücke 1265 und 1270; Belchgraben von ca. Bau-km 357+651 bis 358+030):

Der Bundesrepublik Deutschland wird gemäß §§ 8, 9, 10 ff und 19 WHG sowie den §§ 25 ff LWG im Einvernehmen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd die unbefristete, widerrufliche Erlaubnis erteilt, gesammeltes Oberflächenwasser der Fahrbahn nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen den parallel verlaufenden Entwässerungs- und Sickermulden zuzuführen, und soweit es nicht zur Verdunstung gelangt, durch Versickerung verzögert in das Grundwasser einzuleiten.

Ebenso wird der Bundesrepublik Deutschland nach § 78 Abs. 4 WHG i.V.m. § 5 Abs. 1 der „Rechtsverordnung zur Feststellung des Überschwemmungsgebietes für die Gewässer 3. Ordnung Isenach, Floßbach und Oggersheimer Altrheingraben“ vom 07.06.2006 sowie § 4 Abs. 4 der „Rechtsverordnung zur Feststellung des Überschwemmungsgebietes des Gewässers Eckbach und seiner Nebengewässer“ vom 21.04.1995 die Ausnahmegenehmigung erteilt, unter Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen die Straßenbaumaßnahme in den festgesetzten Überschwemmungsgebieten der Gewässer Isenach, Floßbach und Eckbach durchzuführen (vgl. hierzu auch die Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt III. Nr. III.1).

Die Planfeststellung beinhaltet des Weiteren im Einvernehmen mit der oberen Wasserbehörde, soweit erforderlich, die Genehmigung nach § 36 WHG i.V.m. § 76 Abs. 1 LWG zur Anpassung der nachfolgenden bestehenden Kreuzungsbauwerke im Bereich der genannten Kreuzungen von Gewässern 3. Ordnung mit der A 61 nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen:

- Unterführungsbauwerk der L 453 und des Lachegrabens bei Bau-km 352+193
- Unterführungsbauwerk des Fuchsbaches bei Bau-km 354+351
- Unterführungsbauwerk der Isenach und eines Wirtschaftsweges bei Bau-km 356+380
- Unterführungsbauwerk des Belchgrabens bei Bau-km 357+612,5
- Durchlass eines namenlosen Grabens bei Bau-km 359+165
- Durchlass des Affengrabens bei Bau-km 360+731
- Durchlässe des Beingrabens bei Bau-km 361+927 und Bau-km 363+226

V. Entscheidung nach § 43 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG in Verbindung mit § 4 LVwVfG in Verbindung mit § 43 Satz 1 Nr. 1 EnWG wird der Plan zur Änderung der 220/380-kV-Hochspannungsfreileitung Roxheim–Otterbach der Amprion GmbH (Ersatzneubau des Masten Nr. 172 [1172] an neuem Standort) sowie zur Änderung der 110-kV-Hochspannungsfreileitung „Abzweig Fran-

kenthal“ der Pfalzwerke AG (Ersatzneubau der Masten Nr. 2508 und 2509 an neuem Standort) unter den in Kapitel C Punkt I.2 dieses Beschlusses enthaltenen Nebenbestimmungen als Folgemaßnahme zum Autobahnausbau mit festgestellt.

Die Entziehung oder die Beschränkung von Grundeigentum oder von Rechten am Grundeigentum ist gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Satz 1 EnWG zulässig, soweit sie zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens erforderlich ist.

VI. Ersatzzahlung gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG

Die mit den vorhabenbedingten Erhöhungen der 220/380-kV-Hochspannungsfreileitung Roxheim-Otterbach der Amprion GmbH und der 110-kV-Starkstromfreileitung „Abzweig Frankenthal“ der Pfalzwerke AG (vgl. vorstehend Kapitel A Punkt V. dieses Beschlusses) verbundenen Eingriffe in das Landschaftsbild sind nicht vermeidbar und können nicht durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Daher wird der Vorhabenträger gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG zur Leistung einer Ersatzzahlung verpflichtet. Die Höhe der Ersatzzahlung ist gegenständlich nach Dauer und Schwere des Eingriffs zu bemessen und wurde hilfsweise analog § 2 Abs. 2 c) der „Landesverordnung über die Ausgleichszahlung nach § 5a des Landespflegegesetzes“ ermittelt (vgl. Kapitel A Abschnitt XII. Nr. 58 dieses Beschluss - „Ergänzende naturschutzfachliche Beurteilung“ des Büro L.A.U.B. vom 01.07.2013 unter Punkt 6.2). Die Ersatzzahlung beträgt 10.225,80 € und ist vor Durchführung des Eingriffs unter Angabe des Verwendungszweckes auf ein Konto der Landesoberkasse Koblenz zu überweisen. Die Leistung der Ersatzzahlung hat unter Berücksichtigung der Einzelheiten und Modalitäten des Faltblattes der Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz „Erhebung und Verwendung von Ersatzzahlungen bei Eingriffen in Natur und Landschaft“ (Stand: Mai 2011) in Abstimmung mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord als zuständige energiewirtschaftliche Planfeststellungsbehörde zu erfolgen.

VII. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Ausbau einer Bundesfernstraße handelt, unterliegt es gemäß § 3 Abs. 1 UVPG i.V.m. Nr. 14.3 bis 14.6 der Anlage 1 zu § 3 UVPG den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Gesetz). Das Straßenbauvorhaben einschließlich aller Folgemaßnahmen ist entsprechend den v.g. Bestimmungen uvp-pflichtig. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in die Planfeststellung einbezogen. Sie sind in der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG erläutert.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass nach den Ergebnissen der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung unter Abwägung sämtlicher umweltbedeutsamer zu berücksichtigender Belange die umweltverträgliche Durchführung des Straßenbauvorhabens einschließlich aller Folgemaßnahmen gewährleistet ist, wenn die getroffenen Regelungen und die festgesetzten Nebenbestimmungen umgesetzt werden.

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

Der Bundesrepublik Deutschland wird vorsorglich gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 und Satz 2 BNatSchG eine Ausnahme sowie äußerst vorsorglich gemäß § 67 BNatSchG eine Befreiung von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG für folgende, in Anhang IV der FFH-RL aufgeführte, sowie nach Art. 1 der VS-RL geschützte Arten erteilt:

Arten gem. Anhang IV der FFH-RL:
Gelbbauchunke, Kleiner Wasserfrosch, Kreuzkröte, Laubfrosch, Moorfrosch, Wechselkröte, Abendsegler, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Graues Langohr Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Mückenfledermaus, Zwergfledermaus, Flussampfer-Dukatenfalter, Großer Moorbläuling, Schwarzblauer Moorbläuling, europäischer Feldhamster

Arten nach Art. 1 der VS-RL:
Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Bluthänfling, Buchfink, Buntspecht, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Eisvogel, Elster, Fasan, Feldlerche, Feldsperling, Fitis, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Girlitz, Goldammer, Grauammer, Graureiher, Grünfink, Grünspecht, Heckenbraunelle, Kiebitz, Klappergrasmücke, Kohlmeise, Kuckuck, Mäusebussard, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Pirol, Rebhuhn, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Singdrossel, Star, Stieglitz, Sumpfrohrsänger, Teichhuhn, Teichrohrsänger, Turmfalke, Turteltaube, Wachtel, Wachtelkönig, Wiesenweihe, Zaunkönig, Zilpzalp

IX. Ausnahmeerteilung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG

Der Bundesrepublik Deutschland wird für das Straßenbauvorhaben gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG eine Ausnahme von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG erteilt.

X. Genehmigung nach der Rechtsverordnung über geschützte Landschaftsbestandteile im Gebiet der kreisfreien Stadt Frankenthal (Pfalz)

Der Bundesrepublik Deutschland wird gemäß § 3 Abs. 2 der Rechtsverordnung über geschützte Landschaftsbestandteile im Gebiet der kreisfreien Stadt Frankenthal (Pfalz) vom 14.12.1981 (RVO) die Genehmigung erteilt, das gegenständlich planfestgestellte Straßenbauvorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen im Bereich der geschützten Landschaftsbestandteile durchzuführen.

XI. 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.

XII. Festgestellte Planunterlagen

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

1. Erläuterungsbericht Planfeststellung, Anlage 1.1, bestehend aus 95 Seiten (inkl. Vorblatt) , aufgestellt 15.08.2011
2. Deckblatt, Ergänzende Erläuterungen zum Umbau von Tragmasten zweier Hochspannungsleitungen, Gemarkung Heßheim, bestehend aus 5 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 14.12.2012
3. Fachbeitrag Naturschutz, Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG, Anlage 1.2, bestehend aus 25 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 15.08.2011
4. Ausbauquerschnitt, Anlage 6 Blatt Nr. 1, Maßstab 1:50, aufgestellt 21.07.2010
5. Ausbauquerschnitt, Anlage 6 Blatt Nr. 2, Maßstab 1:50, aufgestellt 21.07.2010
6. Ausbauquerschnitt, Anlage 6 Blatt Nr. 3, Maßstab 1:50, aufgestellt 21.07.2010
7. Legende Lagepläne integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 0 Legende, aufgestellt 21.07.2010
8. Deckblatt, Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 1A, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010, zuletzt geändert 29.06.2012
9. Deckblatt, Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 2A, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010, zuletzt geändert 29.06.2012
10. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 3, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
11. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 4, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
12. Deckblatt, Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 4A, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010, zuletzt geändert 29.03.2012
13. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 5, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
14. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 6, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
15. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 7, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
16. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 8, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
17. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 9, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
18. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 10, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
19. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 11, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
20. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 12, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
21. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 13, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
22. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 14, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
23. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 15, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010

24. Lageplan Ersatzmaßnahmen Limburgerhof, Anlage 7.2 Blatt Nr. 1, Maßstab 1:5.000, aufgestellt 21.07.2010
25. Lageplan Ersatzmaßnahmen bei Flomersheim, Anlage 7.2 Blatt Nr. 2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
26. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 1, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
27. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 2, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
28. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 3, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
29. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 4, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
30. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 5, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
31. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 6, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
32. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 7, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
33. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 8, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
34. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 9, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
35. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 10, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
36. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 11, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
37. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 12, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
38. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 13, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
39. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 14, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
40. Höhenplan, Anlage 8 Blatt Nr. 15, Maßstab 1.000/100, aufgestellt 21.07.2010
41. Schalltechnische Untersuchung - Erläuterungsbericht Lärmvorsorge, Anlage 11.1, bestehend aus 18 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 22.06.2011
42. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Lärmschutz, Prognosenullfall Lageplan 1 Übersicht Heßheim, Anlage 11.6 Blatt Nr. 1, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 22.06.2011
43. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Lärmschutz, Prognosenullfall nachts Teilausschnitt 1.1 Heßheim, Anlage 11.6 Blatt Nr. 1.1, Maßstab 1:750, aufgestellt 22.06.2011
44. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Lärmschutz, Prognosenullfall nachts Teilausschnitt 1.2 Heßheim, Anlage 11.6 Blatt Nr. 1.2, Maßstab 1:900, aufgestellt 22.06.2011
45. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Lärmschutz, Prognosenullfall nachts Lageplan 2, Anlage 11.6 Blatt Nr. 2, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 22.06.2011
46. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Lärmschutz, Prognosenullfall nachts Lageplan 3, Anlage 11.6 Blatt Nr. 3, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 22.06.2011
47. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Lärmschutz, Prognosenullfall nachts Lageplan 4, Anlage 11.6 Blatt Nr. 4, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 22.06.2011
48. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Lärmschutz, Prognosenullfall nachts Lageplan 5, Anlage 11.6 Blatt Nr. 5, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 22.06.2011
49. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Lärmschutz, Prognosenullfall nachts Lageplan 6, Anlage 11.6 Blatt Nr. 6, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 22.06.2011
50. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Lärmschutz, Prognosenullfall nachts Lageplan 7, Anlage 11.6 Blatt Nr. 7, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 22.06.2011
51. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Lärmschutz, Prognosenullfall nachts Lageplan 8, Anlage 11.6 Blatt Nr. 8, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 22.06.2011
52. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Lärmschutz, Prognosenullfall nachts Lageplan 9, Anlage 11.6 Blatt Nr. 9, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 22.06.2011
53. Deckblatt Verlängerung LSW - Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Bogenwand Typ 2 mit Wandverlängerung um 200 m, Anlage 11.6.2 Blatt Nr. 1a, Maßstab 1:3.000, aufgestellt 18.03.2014

54. Deckblatt Verlängerung LSW - Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Bogenwand Typ 2 mit Wandverlängerung um 200 m, Anlage 11.6.2 Blatt Nr. 1.1a, Maßstab 1:750, aufgestellt 18.03.2014
55. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Bogenwand Typ 2, Planungsnullfall nachts Teilausschnitt 1.2 Heßheim, Anlage 11.6.1 Blatt Nr. 1.2, Maßstab 1:900, aufgestellt 22.06.2011
56. Deckblatt Verlängerung der LSW Heßheim um 200 Meter – Ergebnisse schalltechnischer Berechnung, Anlage 11.8, bestehend aus 72 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 18.03.2014
57. Fachbeitrag Naturschutz/ Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlage 12.1.1, bestehend aus 154 Seiten, aufgestellt 14.06.2011
58. Ergänzende naturschutzfachliche Beurteilung – Erhöhung von Masten von zwei Hochspannungsfreileitungen, bestehend aus 20 Seiten, aufgestellt 01.07.2013
59. Erhöhung von Hochspannungsmasten – Bestands- und Konfliktplan mit Maßnahmen, Anlage 12.5 Blatt Nr. 1, Maßstab 1:2.000, aufgestellt 01.07.2013
60. Deckblatt - Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 1A, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010, zuletzt geändert 02.07.2012
61. Deckblatt - Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 2A, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010, zuletzt geändert 04.07.2012
62. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 3, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
63. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 4, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
64. Deckblatt - Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 4A, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010, zuletzt geändert 29.03.2012
65. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 5, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
66. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 6, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
67. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 7, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
68. Deckblatt - Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 7A, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010, zuletzt geändert 29.03.2012
69. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 8, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
70. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 9, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
71. Grunderwerbsplan DETAIL, Anlage 14.1 Blatt Nr. 9a, Maßstab 1:500, aufgestellt 21.07.2010
72. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 10, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
73. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 11, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
74. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 12, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
75. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 13, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
76. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 14, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
77. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 15, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
78. Grunderwerbsplan Ersatzmaßnahmen, Anlage 14.1 Blatt Nr. 16, Maßstab 1:5.000, aufgestellt 21.07.2010
79. Grunderwerbsplan Ersatzmaßnahmen, Anlage 14.1 Blatt Nr. 17, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
80. Deckblatt - Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 18, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 18.12.2012
81. Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstiger Anlagen, Anlage 15.3, bestehend aus 39 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 21.07.2010

XIII. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtslageplan, Anlage 3 Blatt Nr. 1, Maßstab 1:25.000, aufgestellt 21.07.2010
2. Bauwerksplan/ Bauwerksskizze BW 6525 508 (A61/L530), Anlage 10 Blatt Nr. 1, Maßstab 1:200, aufgestellt 21.07.2010
3. Schalltechnische Untersuchung - Flächennutzungsplan (Auszug), Anlage 11.2 Blatt Nr. 1, ohne Maßstab, aufgestellt 21.07.2010
4. Schalltechnische Untersuchung - Flächennutzungsplan (Auszug), Anlage 11.2 Blatt Nr. 2, ohne Maßstab, aufgestellt 21.07.2010
5. Schalltechnische Untersuchung - Flächennutzungsplan (Auszug), Anlage 11.2 Blatt Nr. 3, ohne Maßstab, aufgestellt 21.07.2010
6. Schalltechnische Untersuchung - Flächennutzungsplan (Auszug), Anlage 11.2 Blatt Nr. 4, ohne Maßstab, aufgestellt 21.07.2010
7. Schalltechnische Untersuchung - Zusammenstellung der Verkehrsdaten, Anlage 11.3, bestehend aus 3 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 21.07.2010
8. Schalltechnische Untersuchung – Berechnung der $L_{m,E}$-Werte, Anlage 11.4, bestehend aus 3 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 21.07.2010
9. Schalltechnische Untersuchung – Ü-Plan Blattschnitte, Maßstab 1:20.000, Anlage 11.5 Blatt-Nr. 1, aufgestellt 21.07.2010
10. Schalltechnische Untersuchung – Rasterlärmkarte, Prognosenullfall nachts Heßheim, Anlage 11.7 Blatt Nr. 10, Maßstab 1.2.500, aufgestellt 22.06.2011
11. Schalltechnische Untersuchung – Rasterlärmkarte, Planungsfall nachts Heßheim, Anlage 11.7 Blatt Nr. 11, Maßstab 1.2.500, aufgestellt 22.06.2011
12. Schalltechnische Untersuchung – Rasterlärmkarte, Differenzpegel nachts Heßheim, Anlage 11.7 Blatt Nr. 12, Maßstab 1.2.500, aufgestellt 22.06.2011
13. Schalltechnische Untersuchung – Fotodokumentation, Anlage 11.9, bestehend aus 57 Seiten (inkl. Deckblatt), aufgestellt 21.07.2010
14. Fachbeitrag Naturschutz/ Landschaftspflegerischer Begleitplan – Vorblatt, Anlage 12.1, aufgestellt 15.08.2011
15. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 12.1.2 Blatt Nr. 0 Legende, aufgestellt 21.07.2010
16. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 12.1.2 Blatt Nr. 1, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 21.07.2010
17. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 12.1.2 Blatt Nr. 2, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 21.07.2010
18. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 12.1.2 Blatt Nr. 3, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 21.07.2010
19. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 12.1.2 Blatt Nr. 4, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 21.07.2010
20. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 12.1.2 Blatt Nr. 5, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 21.07.2010
21. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 12.1.2 Blatt Nr. 6, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 21.07.2010
22. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 12.1.2 Blatt Nr. 7, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 21.07.2010
23. Bestands- und Konfliktplan, Anlage 12.1.2 Blatt Nr. 8, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 21.07.2010
24. Fachbeitrag Fauna – Vorblatt, Anlage 12.2, aufgestellt 15.08.2011

25. Faunistischer Fachbeitrag, Anlage 12.2.1, bestehend aus 11 Seiten, aufgestellt 14.06.2011
26. Fauna – Lageplan, Anlage 12.2.2 Blatt Nr. 0 Legende, aufgestellt 21.07.2010
27. Fauna – Lageplan, Anlage 12.2.2 Blatt Nr. 1, Maßstab 1:5.000, aufgestellt 21.07.2010
28. Fauna – Lageplan, Anlage 12.2.2 Blatt Nr. 2, Maßstab 1:5.000, aufgestellt 21.07.2010
29. Fauna – Lageplan, Anlage 12.2.2 Blatt Nr. 3, Maßstab 1:5.000, aufgestellt 21.07.2010
30. Fauna – Lageplan, Anlage 12.2.2 Blatt Nr. 4, Maßstab 1:5.000, aufgestellt 21.07.2010
31. Fachbeitrag Artenschutz nach § 10 Abs. 2 Satz 2 LNatSchG – Vorkommen und Betroffenheit streng geschützter Arten, Anlage 12.3, bestehend aus 63 Seiten (inkl. Deckblatt), aufgestellt 15.08.2011
32. Fachbeitrag Artenschutz nach § 44 BNatSchG – Vorkommen und Betroffenheit besonders geschützter Arten, Anlage 12.4, bestehend aus 163 Seiten (inkl. Deckblatt), aufgestellt 15.08.2011
33. Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen, Anlage 13.1, bestehend aus 13 Seiten (inkl. Deckblatt), aufgestellt 21.07.2010
34. Grunderwerbsverzeichnis, Anlage 14.2, bestehend aus 250 Seiten (inkl. Deckblatt), aufgestellt 15.08.2011
35. Grunderwerbsverzeichnis, Deckblatt zu den Plänen 14 1A und 2A, bestehend aus 3 Seiten, aufgestellt 10.07.2012
36. Grunderwerbsverzeichnis, Deckblatt zu den Plänen 14 4A und 7A, bestehend aus 2 Seiten, aufgestellt 29.05.2012
37. Deckblatt, zusätzliches Verzeichnis Grundstücksbetroffenheit, Anlage 14.2, bestehend aus 4 Seiten, aufgestellt 14.12.2012
38. Luftschadstoffgutachten, Anlage 15.1, bestehend aus 75 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 21.07.2010
39. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
40. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
41. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V3, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
42. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V4, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
43. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V5, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
44. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V6, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
45. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V7, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
46. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V8, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
47. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V9, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
48. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V10, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
49. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V11, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
50. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V12, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
51. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V13, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
52. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V14, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
53. Leitungsplan, Anlage 15.2 Blatt Nr. V15, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010

XIV. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 21.07.2010
2. Lageplan integrierte Darstellung, Anlage 7.1 Blatt Nr. 2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 21.07.2010
3. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Bogenwand Typ 2, Planungsfall Lageplan 1 Übersicht Heßheim, Anlage 11.6.1 Blatt Nr. 1, Maßstab 1:2.500, aufgestellt 22.06.2011
4. Schalltechnische Untersuchung – Lageplan Bogenwand Typ 2, Planungsnullfall nachts Teilausschnitt 1.1 Heßheim, Anlage 11.6.1 Blatt Nr. 1.1, Maßstab 1:750, aufgestellt 22.06.2011
5. Schalltechnische Untersuchung – Ergebnisse schalltechnischer Berechnung, Anlage 11.8, bestehend aus 70 Seiten (inkl. Vorblatt), aufgestellt 21.07.2010
6. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 1, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010
7. Grunderwerbsplan, Anlage 14.1 Blatt Nr. 2, Maßstab 1:1.000, aufgestellt 21.07.2010

XV. Deckblattplanung

Soweit die ursprünglich offengelegten Planunterlagen gegenteilige Angaben gegenüber den festgestellten Deckblattplanunterlagen enthalten, sind diese überholt. Es gelten die Darstellungen in den festgestellten Deckblattplanunterlagen.

B Allgemeine Bestimmungen und Auflagen

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

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

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

   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.

2. Eingeschlossen in diese Planfeststellung sind die mit der Baumaßnahme verbundenen notwendigen Änderungen, Verlegungen und Wiederanpassungsmaßnahmen an vorhandenen Straßen und Wegen.

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

   Im Übrigen sind die vom Bundesminister für Verkehr am 29.08.2003 - S 28/38.34.00/4 BM 02 - herausgegebenen "Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen" maßgebend. Diese Grundsätze wurden in Rheinland-Pfalz mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 01.10.2003, Az.: 8708-10.1-3281/03 auch für den Bereich der Landes- und Kreisstraßen verbindlich eingeführt. Des Weiteren wurden mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz vom 07.10.2003, Az.: 8604-6-810 die „Ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege“, Stand September 2003, herausgegeben von der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft ArgeLandentwicklung, eingeführt. Die beiden v.g. Grundsätze für den ländlichen Wegebau sind bei der Planung, Förderung und Ausführung ländlicher Wege innerhalb und außerhalb der Ländlichen Bodenordnung, auch als Folgemaßnahmen beim Bau öffentlicher Straßen, zu beachten.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. Die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind auf Kosten des Straßenbaulastträgers nach Maßgabe des Fachbeitrages Naturschutz sowie der Fachgutachten zu vermeiden, auszugleichen bzw. zu ersetzen. Der Fachbeitrag Naturschutz ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (vgl. hierzu Kapitel A. Abschnitt XII. Nrn. 7 bis 25, 57 und 58).

   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 stehen dem nicht entgegen, soweit hierbei sichergestellt ist, dass die den Maßnahmen zugedachte naturschutzfachliche Funktion weiterhin gewahrt wird.

   Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen sind in einem Kompensationsverzeichnis zu erfassen. Der Straßenbaulastträger hat nach Abschluss der Baumaßnahme der Planfeststellungsbehörde einen Bericht bezüglich der vollständigen Umsetzung aller landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzulegen.

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

   Die „Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (Nutzungsrichtlinien) - ARS Nr. 3/2014 vom 04.02.2014, VkBl. Nr. 5/2014, S. 214 sowie das Schreiben des ISIM vom 28.03.2014, Az.: 48500-379, sind zu beachten.

9. 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.

10. 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.

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

C Besondere Bestimmungen und Auflagen

Träger der festgestellten Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung- unbeschadet einer Kostenbeteiligung Dritter.

Die Bauausführung obliegt dem Landesbetrieb Mobilität Worms, Schönauer Straße 5, 67547 Worms.

In Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen und Auflagen in Abschnitt B Nr. 1 bis 11 dieses Beschlusses und ergänzend zu den im Bauwerksverzeichnis getroffenen Regelungen werden der Ausbauunternehmerin (Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung-) gemäß § 1 LVwVfG i.V.m. § 74 Abs. 2 VwVfG die nachstehenden Verpflichtungen auferlegt und dabei Folgendes bestimmt:

I. Leitungen

I.1 Versorgungsleitungen/ -anlagen allgemein:

Durch die Straßenbaumaßnahme werden Änderungen bzw. Verlegungen an den Versorgungsleitungen und -anlagen

a) der **Creos Deutschland GmbH**
b) der **Telekom Deutschland GmbH**
c) der **Evonik Industries Fernleitungs-GmbH**
d) der **Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH**
e) der **PLEdoc GmbH**
f) der **Vodafone D2 GmbH**
g) des **Wasser- und Bodenverbandes zur Beregnung der Vorderpfalz**
h) des **Zweckverbandes für Wasserversorgung „Pfälzische Mittelrheingruppe“**
i) der **Amprion GmbH**
j) der **Pfalzwerke AG**

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

Zusatz zu a) Creos Deutschland GmbH:

Von dem Vorhaben werden folgende Gashochdruckleitungen des Leitungsträgers berührt:

- Speyer – Frankenthal, DN 500
- Rodenbach – Rhein, DN 500

- Kindsbach – Ludwigshafen, DN 300
- Frankenthal – Heßheim, DN 300

Parallel zu den Leitungen ist ein Steuerkabel verlegt. Die Leitungen sind durch einen Schutzstreifen gesichert, welcher in der Regel jeweils 4,0 m rechts und links der Leitungsachse misst.

Der Vorhabenträger hat im Rahmen des Bauvorhabens den sicheren und störungsfreien Betrieb der Versorgungsanlagen zu gewährleisten. Vor Beginn der Arbeiten sind die tatsächliche Lage und die Erddeckung der Leitungen durch Suchschlitze festzustellen. Bei Bodenabtrag muss während der Bauphase eine Mindestüberdeckung der Leitungen von 0,6 m erhalten bleiben. Vor der Aufnahme der Bauaktivität oder dem Befahren des parallel verlaufenden Wirtschaftsweges mit Schwerlastverkehr sind die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen abzustimmen. Bei der Planung und Bauausführung ist die "Anweisung zum Schutz von Gashochdruckleitungen" der Creos Deutschland GmbH zu beachten. Die Betriebsstelle Frankenthal (Im Spitzenbusch 11, 67227 Frankenthal, Tel. 06233/608-0) ist mindestens 3 Werktage vor Baubeginn vom Vorhabenträger zu unterrichten, damit ihm vor Ort der Leitungsverlauf angezeigt und eine Einweisung erfolgen kann.

Zusatz zu b) Telekom Deutschland GmbH:

Im Vorhabenbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Telekom Deutschland GmbH. Der Vorhabenträger hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit dem Planungsbüro PTI 21 Mannheim (Ansprechpartner: Herr Miltner, Tel. 0621/294-6144) in Verbindung zu setzen, damit die Betroffenheit der Telekommunikationsanlagen im Detail geklärt und in die Bauausführungsplanung übernommen werden kann. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationsanlagen vermieden werden und aus betrieblichen Gründen, z.B. im Falle von Störungen, der ungehinderte Zugang hierzu jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit frei gehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggfs. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Die Bauausführenden müssen sich vor Baubeginn über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationsanlagen der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Zusatz zu c) Evonik Industries Fernleitungs-GmbH:

Im Vorhabenbereich verlaufen Fernleitungen der BASF SE (FG 24 Propylen, DN 250, DN 100) und der Ethylen-Pipeline-Süd GmbH & Co. KG (FG 80 Ethylen, DN 250, DN 100). Die Evonik Industries Fernleitungs-GmbH (vormals: Infracor GmbH) ist mit der Betriebsführung der genannten Fernleitungen beauftragt. Nach der festgestellten Planung bestehen Berührungspunkte mit dem Schutzstreifen der Ethylenleitung im Bereich des zu erneuernden Überführungsbauwerkes der L 530 über die A 61. Die genaue Lage der Leitung ist vor Ort zu ermitteln. Eventuell erforderliche Anpassungsmaßnahmen sind von der Straßenbaubehörde mit dem Leitungsträger abzustimmen und in die Ausführungsplanung aufzunehmen.

Zusatz zu d) Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH:

Im Vorhabenbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens. Grundsätzlich sind die Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern und dürfen nicht überbaut werden. Ebenso dürfen vorhandene Überdeckungen grundsätzlich nicht verringert werden. Die konkrete Lage der Anlagen ist von der Straßenbaubehörde im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung zu ermitteln und eventuell erforderliche Verlegungs- oder Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Unternehmen abzustimmen.

Zusatz zu e) PLEdoc GmbH:

Von dem Ausbauvorhaben wird eine Kabelschutzrohranlage (2 HDPE DN 50) der GasLINE GmbH & Co. KG berührt. Die PLEdoc GmbH ist von dem Versorgungsunternehmen mit der Leitungsauskunft und der technischen Dokumentation beauftragt.

Die Straßenbaubehörde hat zugesagt, sich frühzeitig vor der Bauausführung zur Abstimmung projektbedingt erforderlich werdenden Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen an der Kabelschutzrohranlage mit dem zuständigen technischen Verwalter der GasLINE GmbH & Co. KG (Tel.: 0201/184-5066, E-Mail: mmc@eon-ruhrgas.com) in Verbindung zu setzen. Die Auflagen und Hinweise der "Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen der GasLINE GmbH & Co. KG" sind zu beachten.

Zusatz zu f) Vodafone D2 GmbH:

Im Auftrag der Vodafone D2 GmbH hat die intermetric GmbH auf die beabsichtigte Errichtung einer Richtfunksammler-Anbindung im Vorhabenbereich hingewiesen. Die Straßenbaubehörde hat zugesagt, sich diesbezüglich vor der Bauausführung nochmals mit der Vodafone D2 GmbH (Niederlassung Süd-West, Herr Schilling, Postfach 311565, 70475 Stuttgart, E-Mail: r.schilling@vodafone.com) in Verbindung zu setzen.

Zusatz zu g) Wasser- und Bodenverband zur Beregnung der Vorderpfalz:

Im Vorhabenbereich befinden sich zahlreiche Rohrleitungen (DN 80 bis DN 800) und Anlagenteile des Versorgungsträgers.

Aus Sicht des Versorgungsträgers sind voraussichtlich folgende Änderungen der Versorgungsanlagen erforderlich:

- Querung des Nebenzubringers DN 800 (Verlängerung des Schutzrohres auf der Ostseite) bei Bau-km 357+300
- Verlegung der Versorgungsleitung DN 200/DN 150/DN 100, Strang 5 von Bau-km 357+600 bis Bau-km 358+700
- Verlegung der Versorgungsleitung DN 250, Strang 31 von Bau-km 359+800 bis Bau-km 360+380

Der Straßenbaulastträger hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger in Verbindung zu setzen, um die konkrete Lage aller Versorgungseinrichtungen in der Örtlichkeit zu ermitteln und die erforderlichen Schutz- oder Umlegungsmaßnahmen abzustimmen.

Die Umbauarbeiten an dem Leitungsnetz können nur in der beregnungsfreien Zeit (Mitte November bis Februar) ausgeführt werden. Besondere Rücksicht ist auf die Kreuzungsstelle

des Nebenzubringers DN 800 mit zugehörigem Steuerkabel zu nehmen, da hierüber das gesamte Beregnungsgebiet Frankenthal versorgt wird.

Zusatz zu h) Zweckverband für Wasserversorgung „Pfälzische Mittelrheingruppe“:

Eine Trinkwasserleitung DN 300 GGG verläuft entlang der L 530 und kreuzt die A 61 südlich des Überführungsbauwerks der L 530 in einem Schutzrohr DN 600.

Eine Änderung der Leitungskreuzung wurde bereits im Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben zur Erweiterung des Mutterstadter Kreuzes durch Anbindung der L 530 (Planfeststellungsbeschluss vom 17.07.2008, Az. 02.1-1698-PF/19) geregelt. Die neue Leitungskreuzung einschließlich Schieber- und Hydrantenkappen muss allerdings aufgrund des gegenständlichen Ausbauvorhabens angepasst werden. Bei den Arbeiten an der Trinkwasserleitung sind die einschlägigen technischen Richtlinien einschließlich der Richtlinien des DVGW Regelwerkes, Arbeitsblatt GW 125 (Schutz unterirdischer Leitungen bei Baumpflanzungen) zu beachten. Entsprechend der Zusage der Straßenbaubehörde hat der Vorhabenträger die Gestaltung der neuen Leitungskreuzung und die Umsetzung der Arbeiten rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Leitungsträger abzustimmen.

Zusatz zu i) Amprion GmbH:

Von dem Vorhaben werden die 220-/380-kV-Hochspannungsfreileitung Pkt. Roxheim – Otterbach der Amprion GmbH und die 220-/380-kV-Gemeinschaftsleitung Pkt. Lambsheim – Abzweig Mutterstadt der Amprion GmbH und der Pfalzwerke AG tangiert.

Hinsichtlich Berührungspunkten der Gemeinschaftsleitung Pkt. Lambsheim – Abzweig Mutterstadt mit den naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahme 17A und 6A hat die Straßenbaubehörde zugesagt, im Bereich des Schutzstreifens der Gemeinschaftsleitung nur Anpflanzungen vorzunehmen, die eine Endwuchshöhe von maximal 10 m erreichen und um den Mast 27 eine Fläche mit einem Radius von 25 m von einer Bepflanzung freizuhalten.

Weiter hat die Straßenbaubehörde zu berücksichtigen, dass zur Vermeidung von eventuellen Baumbruchschäden an beiden Hochspannungsfreileitungen in den Randbereichen bzw. außerhalb der Leitungsschutzstreifen nur Gehölze zur Anpflanzungen kommen, die in den Endwuchshöhen gestaffelt sind. Sollten dennoch Anpflanzungen oder sonstiger Aufwuchs eine die Leitung gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den Grundstückseigentümer/ Bauherrn auf seine Kosten durchzuführen bzw. zu veranlassen. Kommt der Grundstückseigentümer/ Bauherr der vorgenannten Verpflichtung trotz schriftlicher Aufforderung innerhalb angemessener Frist nicht nach, so ist die Amprion GmbH berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt zu Lasten des Eigentümers/ Bauherrn durchführen zu lassen.

Der Beginn der Bauarbeiten ist mindestens 14 Tage vorher der Amprion GmbH (Betrieb Süd-Leitungen, Herrn Jürgen Lusmeier, Kugelberg 6, 71642 Ludwigsburg, Tel. 07141/502-215) anzuzeigen, um eine Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren. Die Einweisung erfolgt insbes. auf Grund des Merkheftes für Baufachleute (Herausgeber VDEW), dessen Regelungen einzuhalten sind. Ohne vorherige Einweisung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.

Die Leitungen und Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbes. ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. Dies gilt auch während der Bauphase. Alle die Hochspannungsfreileitung gefährdenden Maßnahmen sind untersagt.

Damit die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und Gefährdungen auf der Baustelle im Bereich der Freileitungen ausgeschlossen werden, muss sorgfältig darauf geachtet werden, dass immer ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitung eingehalten wird (siehe vorgenanntes Merkblatt). Der Bauherr hat die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten.

Hinsichtlich der 220/380-kV-Hochspannungsfreileitung Pkt. Roxheim – Otterbach wird ergänzend auf die nachfolgende Auflage I.2 verwiesen.

Zusatz zu j) Pfalzwerke AG:

Im Vorhabenbereich sind gemäß der Stellungnahme des Leitungsträgers folgende Versorgungsleitungen zu finden:

- 220/380-kV-Starkstromfreileitung (Pfalzwerke AG: Pos. VI-1/ Amprion GmbH: Bl. 4557)
- 110-kV-Starkstromfreileitung Pos. XX Leitungsabschnitt Mast Nr. 2508 - Nr. 2509
- 110-kV-Starkstromfreileitung Pos. XX Leitungsabschnitt Mast Nr. 0036 - Nr. 0037
- 20-kV-Starkstromfreileitung Pos. 144-00 Leitungsabschnitt Mast Nr. 500903 - Nr. 500904
- 20-kV-Starkstromfreileitung Pos. 660-00 Leitungsabschnitt Mast Nr. 500841 - Nr. 500843
- 20-kV-Starkstromfreileitung Pos. 660-01 Leitungsabschnitt Mast Nr. 500835 - Nr. 500895
- 20-kV-Starkstromfreileitung Pos. 250-00 Leitungsabschnitt Mast Nr. 500022 - Nr. 500024
- 20-kV-Starkstromkabelleitung Pos. 685-00
- 0,4-kV-Starkstromkabelleitung

Hinsichtlich der Betroffenheit der 220/380-kV-Starkstromfreileitung (Gemeinschaftsleitung mit der Amprion GmbH) wird auf den vorstehenden „Zusatz zu i) Amprion GmbH“ Bezug genommen. Betreffend die 110-kV-Starkstromfreileitung Pos. XX Leitungsabschnitt Mast Nr. 2508 - Nr. 2509 wird auf die nachfolgende Auflage I.2 verwiesen.

Im Übrigen hat die Straßenbaubehörde zu beachten, dass ggfs. bei zusätzlich erforderlich werdenden Änderungen der Leitungen für deren Umsetzung eine ausreichende Vorlaufzeit einzuplanen ist. Bei Anpflanzungen von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern im Bereich von unterirdischen Leitungen sind die geltenden technischen Regelwerke zu beachten. Demnach ist bei Pflanzungen ein Mindestabstand von 2,50 m zwischen Leitungs- und Baumachse einzuhalten. Andernfalls werden Schutzmaßnahmen (z.B. Schutzrohre, Trennwände) erforderlich, die mit der Pfalzwerke AG abzustimmen sind. Bei Anpflanzungen von Bäumen sind die Schutzstreifen der Freileitungen frei zu halten. Sträucher sind grundsätzlich zulässig, soweit ein zu dichtes Heranwachsen an die Leiterseile auszuschließen ist. Zur Abstimmung erforderlicher Änderungen oder Sicherungen der Versorgungsleitungen hat sich die Straßenbaubehörde rechtzeitig vor Baubeginn mit der Pfalzwerke AG, Netzservice Regionalnetze, Leitungsbau (Postfach 217246, 67072 Ludwigshafen, Herr Riehle, Telefon: 0621/5852551, Telefax: 0621/5852965, E-Mail: Bernhard Riehle@Pfalzwerke.de) und der

Pfalzwerke AG, Netzservice Ortsnetze, Netzteam Maxdorf (Voltastraße 1, 67133 Maxdorf, Telefon 06237/935211, Telefax: 06237/935253, E-Mail: NT-MAD@Pfalzwerke.de) in Verbindung zu setzen.

I.2 220/380-kV-Hochspannungsfreileitung Pkt. Roxheim – Otterbach und 110-kV-Starkstomleitung bei ca. Bau-km 352+700 bis 352+750

In Höhe des vorgenannten Abschnittes kreuzen die 220/380-kV-Hochspannungsfreileitung Roxheim-Otterbach der **Amprion GmbH** und eine 110-kV-Starkstromfreileitung der **Pfalzwerke AG** die Autobahntrasse. Gegenstand des Straßenbauvorhabens ist in diesem Bereich die Herstellung einer Lärmschutzwand für die Ortsgemeinde Heßheim angrenzend an die Autobahntrasse. Diese Lärmschutzwand mit einer Höhe von ca. 7,65 m führte nach der Ursprungsplanung zur Unterschreitung der Sicherheitsabstände zum Schutz vor elektrischen Überschlägen i.S.v. § 49 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG). Ein Verzicht oder eine Höhenreduzierung der Lärmschutzwand zur Wahrung der Sicherheitsabstände ist aus lärmschutztechnischen Gründen nicht möglich. Somit wurden seitens der Straßenbaubehörde die notwendigen Maßnahmen zur Wiederherstellung der Sicherheitsabstände durch Erhöhung der beiden Freileitungen in die Straßenbauplanung aufgenommen. Die Leitungserhöhungen werden durch den Austausch von insgesamt drei Leitungsmasten erzielt. Insofern wird auf die entsprechenden Deckblattunterlagen hingewiesen (vgl. Kapital A, Abschnitt XII. Nrn. 2, 58, 59 und 80 dieses Beschlusses). Die Deckblattplanungen wurden von der Straßenbaubehörde in Abstimmung mit den betroffenen Leitungsträgern (Amprion GmbH, Pfalzwerke AG) erstellt.

Die Errichtung oder die Änderung von Hochspannungsfreileitungen mit einer Nennspannung von 110 kV oder mehr bedarf nach § 43 Nr. 1 EnWG grundsätzlich der Planfeststellung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde. Dies ist gem. § 1 Nr. 1 der rheinland-pfälzischen Landesverordnung über die Zuständigkeiten nach dem EnWG die **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (SGD Nord)**. Da die Maßnahmen zur Leitungserhöhung eine Folgemaßnahme des Straßenbauvorhabens darstellen, erfolgt die erforderliche Zulassung der Änderungen der Hochspannungsfreileitungen im Wege der Konzentrationswirkung gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG im Rahmen des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens nach dem FStrG (vgl. Kapitel A Abschnitt V. dieses Beschlusses). Aufgrund der mit den Freileitungserhöhungen verbundenen Eingriffe in das Landschaftsbild wird mit dem Planfeststellungsbeschluss eine Ersatzzahlung im Sinne von § 15 Abs. 6 BNatSchG festgesetzt (vgl. Kapitel A Abschnitt VI.).

Die energiewirtschaftliche Planfeststellungsbehörde, **SGD Nord**, hat dem Vorhaben unter Verweis auf die folgenden Nebenbestimmungen zugestimmt, welche dem Vorhabenträger hiermit auferlegt werden:

(1.) Der Beginn der Bauarbeiten an den Hochspannungsfreileitungen ist der SGD Nord, Zentralreferat Gewerbeaufsicht, Stresemannstraße 3-5, 56068 Koblenz, unter Angabe der ausführenden Firmen und Benennung der jeweiligen Bauleiter mindestens eine Wo-

che vor Baubeginn schriftlich anzuzeigen. Das Ende der Bauarbeiten ist ebenfalls bei der SGD Nord anzuzeigen.

(2.) Die von den Arbeiten an den Hochspannungsfreileitungen betroffenen Grundstückseigentümer sind rechtzeitig (mindestens eine Woche vorher) über den Beginn und die voraussichtliche Dauer der Bauarbeiten, die auf ihren Grundstücken stattfinden, zu informieren.

(3.) Baubedingte Gefährdungen von Passanten oder des Straßenverkehrs sind während der gesamten Bauphase durch geeignete Maßnahmen auszuschließen (z.B. Absperren der Fundamentgruben mit Bauzäunen). Im Kreuzungsbereich der beiden Hochspannungsfreileitungen mit der A 61 sind während der Arbeiten an den Leitungen Gerüste zu errichten, die verhindern, dass Leiterseile auf die Fahrbahn stürzen können. Die Sicherungsmaßnahmen sind vor Baubeginn mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

(4.) Während der Arbeiten an den Hochspannungsfreileitungen sind die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschemissionen festgesetzten Immissionsrichtwerte für die betroffenen Gebiete entsprechend ihrer tatsächlichen Art der baulichen Nutzung während der Tag- und Nachtzeit einzuhalten. Die Vorschriften der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV – vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 08.11.2011 (BGBl. I S. 2178), sind einzuhalten.

(5.) Alle Arbeiten zum Ausbau der A 61 innerhalb der Leitungsschutzstreifen der 220/380-kV-Hochspannungsfreileitung Roxheim – Otterbach der Amprion GmbH sowie der 110-kV-Hochspannungsfreileitung „Abzweig Frankenthal“ der Pfalzwerke AG sind mit den vorgenannten Leitungsbetreiberinnen abzustimmen, damit sichergestellt ist, dass die Sicherheitsbestimmungen für Arbeiten in der Nähe von Hochspannungsfreileitungen eingehalten werden. Die ausführenden Baufirmen sind vor Aufnahme der Arbeiten in den Schutzstreifen auf diese Sicherheitsbestimmungen hinzuweisen.

(6.) Bei Erstellung der Bauausführungsplanung sind die endgültigen Schemazeichnungen der geplanten Tragmaste und Fundamente, sobald möglich, der SGD Nord, Zentralreferat Gewerbeaufsicht, Stresemannstraße 3-5, 56068 Koblenz nachzureichen.

Weiter ist im Vorfeld der Arbeiten zur Leitungserhöhung die Montage des Schutzgerüstes über die A 61 zwingend zuvor vom Vorhabenträger mit der zuständigen **Autobahnmeisterei Ruchheim** abzustimmen.

Einer Stellungnahme der **Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz** im Zusammenhang mit den Änderungen an den Hochspannungsleitungen folgend, werden dem Vorhabenträger zusätzlich folgende Punkte aufgegeben:

- Die Einrichtung der Baustraßen und Baulagerflächen für die Arbeiten an den Hochspannungsleitungen ist rechtzeitig vorher mit der örtlichen Landwirtschaftsvertretung (Herr Hubert Fink, Finkenhof, 67258 Heßheim, Tel. 06233/35038 o. 0170/3347040) abzustimmen.

- Vor der Benutzung von befestigten Wirtschaftswegen als Baustraßen ist eine Beweissicherung durchzuführen. Bei der Herstellung von Schotterstraßen als Baustraßen ist auf einen ebenerdigen Einbau zu den umliegenden Nutzflächen zu achten. Nach Bauabschluss ist der Zustand vor Baubeginn wiederherzustellen.
- Die ausgestemmten Standorte der Altfundamente sind möglichst mit horizontgerecht ausgebautem, unbelastetem Erdaushub wieder zu verfüllen und zu rekultivieren. Ebenso sind nach Abschluss der Bauarbeiten möglichst zeitnah die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen fachgerecht zu rekultivieren.
- Für die unterhalb des geplanten Stromkreisprovisoriums gelegenen landwirtschaftlichen Nutzflächen ist eine Flächenbewirtschaftung einschließlich Feldberegnung auch während des Betriebs des Stromkreisprovisoriums zu gewährleisten.

Im Rahmen des Tragmastaustauschs der 110-kV-Starkstromfreileitung der Pfalzwerke AG wird gemäß der Stellungnahme der Straßenbaubehörde die Herstellung des neuen Tragmastes TM2509neu so ausgeführt, dass eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme des Grundeigentums der **KSB AG** (Flurstücks Nr. 2640, Gemarkung Heßheim) nicht erforderlich ist.

Soweit die im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses als Folgemaßnahme des Straßenbauvorhabens genehmigten Arbeiten zur Erhöhung der Hochspannungsfreileitungen in Abstimmung mit dem Vorhabenträger von den betreffenden Versorgungsunternehmen selbst ausgeführt werden, hat der Vorhabenträger des Straßenbauvorhabens als Adressat des Planfeststellungsbeschlusses dafür Sorge zu tragen und zu gewährleisten, dass von den Versorgungsunternehmen alle im Zusammenhang mit der Folgemaßnahme planfestgestellten Bestandteile der Planunterlagen vollständig ausgeführt sowie die getroffenen Auflagenregelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses vollumfänglich berücksichtigt werden.

I.3 Produktenfernleitung Fürfeld-Bellheim

Bezüglich der im Vorhabenbereich verlaufenden Produktenfernleitung Fürfeld-Bellheim haben sich der **Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung -Niederlassung Landau-**, das **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr** (vormals: Wehrbereichsverwaltung West –Außenstelle Wiesbaden-) und die **Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH (FBG)** im Verfahren geäußert. Eigentümer und Betreiber der Fernleitungsanlage ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr. Die FBG ist mit der Durchführung von Aufgaben des Betriebes der Fernleitung beauftragt. In der Produktenfernleitung werden Kraftstoffe der höchsten Gefahrenklasse für militärische Zwecke transportiert.

Die Produktenfernleitung verläuft überwiegend parallel zur A 61 und kreuzt die Autobahntrasse an zwei Stellen (ca. Bau-km 358+708 und Bau-km 361+945). Der grobe Leitungsverlauf ist in den gegenständlichen Planunterlagen verzeichnet. Rechtzeitig vor Beginn der Straßenbauarbeiten hat die Straßenbaubehörde zur genauen Lagebestimmung durch

örtliche Einweisung in den Verlauf der Fernleitung und zur Abstimmung der Baumaßnahmen mit der zuständigen örtlichen Betriebsstelle der FBG, dem Tanklager Fürfeld (06703/961100), Kontakt aufzunehmen. Die exakte Lage der Schutzrohre (Verlauf und Tiefenlage) ist durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Suchschachtung) in Abstimmung und unter Aufsicht der örtlichen Betriebsstelle der FBG vor Ort zu ermitteln.

Die Fernleitung ist durch einen 10,0 m breiten Schutzstreifen dinglich gesichert (5,0 m beidseits der Rohrachse). Arbeiten im Schutzstreifenbereich dürfen grundsätzlich nur nach Rücksprache mit der FBG durchgeführt werden. Im Schutzstreifen dürfen keine Bauwerke errichtet oder Maßnahmen vorgenommen werden, die den Bestand, den Betrieb oder die Unterhaltung der Produktenfernleitung beeinträchtigen oder gefährden können. Nutzung sowie Inanspruchnahme des Schutzstreifens bedürfen der vorherigen Zustimmung und ggfs. einer vertraglichen Vereinbarung mit dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr. Der Vorhabenträger hat hierfür rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum Wiesbaden Kontakt aufzunehmen (Ansprechpartner: Herr Teichmann Tel. 0611/799-3521).

Die geplante Fernleitungsüberbauung stellt nach den für diese Anlage verbindlichen Vorschriften (TRfL/TRbF 301) eine prüfungsbedingte Änderung dar. Hierzu ist vom Straßenbaulastträger eine sicherheitstechnische Prüfung des Straßenbauvorhabens mit anschließender gutachterlicher Stellungnahme beim zuständigen Sachverständigen des TÜV Rheinland in Auftrag zu geben. Das Gutachten ist der FBG nach Fertigstellung im Original in 4-facher Ausfertigung zu übersenden. Die notwendigen Unterlagen für die Erstellung des Gutachtens sind mit der FBG und dem TÜV abzustimmen. Das Gutachten sollte auch Angaben über die einzuhaltenden Parameter (Walzengewicht, Überdeckung usw.) für die geplante Verdichtung im Bereich der Produktenfernleitung (Autobahnverbreiterung, Feldwegebau) enthalten.

Weiter sind seitens des Vorhabenträgers betreffend der beiden Kreuzungsbereiche mit der Autobahntrasse noch Detailpläne (Schnitt) mit eingetragener Rohrleitung und Schutzrohrenden der Leitung vorzulegen. Die sicherheitstechnischen Auflagen und Empfehlungen der TÜV-Stellungnahme sind für die Bauausführung bindend. Arbeiten im Schutzbereich der Leitung sind vor Fertigstellung des Gutachtens nicht gestattet. Ein Baubeginn ist erst nach Erstellung und Vorlage aller notwendigen Unterlagen sowie anschließender Anzeige der Baumaßnahme durch die FBG bei der zuständigen Aufsichtsbehörde möglich.

Im Hinblick auf die geplanten naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen ist zu beachten, dass im Schutzstreifenbereich das Anpflanzen von Bäumen und Hecken nicht gestattet ist. Der Schutzstreifen muss jederzeit begehbar und einsehbar sein. Die Straßenbaubehörde hat zugesagt, dies bei Ausführung der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen hinreichend zu berücksichtigen.

In sicherheitstechnischer Hinsicht sind zudem folgende Auflagen und Hinweise einzuhalten:

- Der vermessene Verlauf der Produktenfernleitung ist in die Bauausführungspläne zu übernehmen. Diese sind der FBG frühzeitig vor Baubeginn zur nochmaligen Prüfung vorzulegen.
- Zur Festlegung der exakten Eingriffe in den Schutzstreifen, insbesondere bei den Wirtschaftswegebaumaßnahmen, sind der FBG Lagepläne mit dem eingetragenen Leitungsverlauf und der geplanten Baumaßnahmen in einem Plan zu übersenden. Diese Pläne sind ebenso für die sicherheitstechnische Stellungnahme des TÜV notwendig.
- Alle Arbeiten im Schutzbereich dürfen nur unter sorgfältiger Beachtung der "Hinweise für Arbeiten im Bereich der Produktenfernleitungen der NATO und des Bundes in der Bundesrepublik Deutschland" durchgeführt werden. Der Empfang dieser Hinweise ist rechtzeitig vor Arbeitsbeginn zu bestätigen. Auf die besondere Beachtung der Hinweise, Ziffern 2.2 - 2.4, 2.10, 2.11 und 2.13 wird hingewiesen. Durch die vorgenannte Betriebsstelle muss örtlich entschieden werden, ob im Kreuzungsbereich weitere Sicherungsmaßnahmen für die Produktenfernleitung erforderlich sind.
- Der Beginn der Arbeiten im Schutzstreifenbereich der Fernleitung wird - nach Abstimmung - von der jeweils zuständigen Betriebsstelle durch Gegenzeichnung auf dem Formular "Freigabe zur Bauausführung" (Anlage 4 der Hinweise) vor Ort im Rahmen eines Ortstermins freigegeben.
- Für die Zeit der Baumaßnahme ist der Verlauf der Produktenfernleitung deutlich sichtbar und dauerhaft in der Örtlichkeit zu kennzeichnen.
- Zur Vermeidung eines Schadens der Produktenfernleitung muss sichergestellt werden, dass keine unzulässigen Beanspruchungen durch äußere Biegekräfte und Schwingungen auf die Leitung einwirken können. Der Schutzstreifenbereich ist daher an ungesicherten Stellen während der gesamten Baumaßnahme von zusätzlichen Belastungen, z.B. Be- und Überfahren mit schwerem Baugerät, Lagerung von Baumaterial oder Bodenaushub freizuhalten.
- Der Einsatz von dynamischen Verdichtungsverfahren (Rüttler, Vibrationswalze usw.) ist im Bereich der Produktenfernleitung nicht gestattet.
- Das Befahren und Überqueren des Schutzstreifens mit schweren Fahrzeugen, Arbeitsmaschinen und Geräten ist nur auf für solchen Verkehr zugelassenen Wegen erlaubt. Werden weitere Überfahrten benötigt, so sind diese vorab mit der Betriebsstelle abzustimmen und ggfs. durch konkrete Lastverteilungsmaßnahmen (z.B. Betonplatten Stahlplatten, Baggermatratzen) zu sichern. Ggfs. ist eine statische Berechnung zur Ermittlung der Verkehrslasten durchzuführen und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen mit dem zuständigen TÜV-Sachverständigen für Fernleitungen festzulegen.
- Während der Bauphase ist ab einer Überdeckung von weniger als 1 m die Überfahrt über die Produktenfernleitung mit Baggermatratzen o.ä. zu sichern (Dies ist besonders nach dem Auskoffern zu beachten).

- Ein versehentliches Befahren/ Überfahren des Schutzstreifens der Fernleitung ist durch geeignete Maßnahmen (z.B. Bauzaun, hohe Bordsteinkanten, Leitplanken oder große Steine usw.) zu verhindern.
- Die Enden der im Planungsbereich liegenden Schutzrohre dürfen durch die geplanten Ausbaumaßnahmen nicht überbaut werden. Gemäß den der FBG vorliegenden Lageplänen werden die Schutzrohrenden nicht durch die Autobahn überbaut. Die genaue Lage/Tiefe der Schutzrohrenden ist vor Ort mittels Suchschlitz frühzeitig festzustellen, in den Bauplänen maßstäblich darzustellen und der FBG vorzulegen. Der Suchschlitz ist durch den Veranlasser zu erstellen. Ggfs. sind die vorhandenen Schutzrohre zu verlängern oder es ist mittels Sachverständigengutachten nachzuweisen, dass im Überbauungsbereich keine weiteren Sicherungsmaßnahmen notwendig sind.
- Die bestehende Straßendecke darf nicht mittels Fallgewicht zerstört werden.
- Bei der Herstellung von Entwässerungsmulden oder Straßengräben im Bereich der Produktenfernleitung, soll der Abstand zwischen Grabensohle und Rohrscheitel 1 m nicht unterschreiten. Im Schutzstreifenbereich ist die Grabensohle mit geeigneten Mitteln gegen Ausspülen zu sichern.
- Das Lagern von Aushub und Baumaterialien sowie das Abstellen von Baufahrzeugen sind im Schutzstreifenbereich untersagt.
- Im Überbauungsbereich der Produktenfernleitung durch neue Wirtschaftswege ist vor Beginn der Bauarbeiten durch KKS-Messungen der Zustand der Rohrumhüllung festzustellen und zu bewerten. Sollten die Messergebnisse ggf. Schwachstellen an der Isolation der Fernleitung vermuten lassen, so ist die Fernleitung gem. den gültigen Vorschriften und technischen Regelwerken frühzeitig freizulegen und nachzuisolieren. Die dafür notwendigen Erdarbeiten sind durch den Veranlasser der geplanten Baumaßnahme durchzuführen. Die Messungen können gegen Kostenerstattung durch die Betriebsstelle der FBG durchgeführt werden. Der Veranlasser hat zwecks Absprache dieser Messungen frühzeitig mit der FBG Kontakt aufzunehmen.
- Etwaige vorhandene Messstelleneinrichtungen oder Markierungspfähle im Baufeld sind vor Beschädigungen zu schützen. Sollte ein Abbau notwendig werden, so ist dies nur in Absprache mit der Betriebsstelle der FBG möglich. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Pfähle funktionsfähig wieder zu errichten.
- Der jederzeitige und ungehinderte Zugang zur Rohrleitungstrasse für eventuelle Reparaturarbeiten, Wartungsarbeiten, Messungen sowie die uneingeschränkte Einsichtnahme des Schutzstreifens durch behördlich vorgeschriebene Kontrollgänge und Hubschrauberbefliegungen sind zu gewährleisten.
- Die gegenständlichen Auflagen und die "Hinweise für Arbeiten im Bereich der Produktenfernleitungen" sind den ausführenden Unternehmen frühzeitig bekannt zu geben und von diesen an der Baustelle jederzeit bereit zu halten.

Sofern weitere Teile der Produktenfernleitung insbesondere durch Wirtschaftswegebaumaßnahmen betroffen sind, gelten die vorgenannten Sicherheitsmaßnahmen auch für diese Bereiche.

Die Kostentragung für aus Anlass der Straßenbaumaßnahme notwendig werdende Leitungsarbeiten richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden vertraglichen Vereinbarungen.

II. Naturschutz

II.1 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzept des Fachbeitrags Naturschutz

In naturschutzfachlicher Hinsicht hat der Vorhabenträger bei der Umsetzung des Straßenbauvorhabens die im Fachbeitrag Naturschutz sowie in den Fachgutachten dargestellten Maßnahmen unter Berücksichtigung der Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses auf seine Kosten umzusetzen und alle dort beschriebenen Vorgaben zu beachten (vgl. auch Auflagenregelung Nr. 7 in Kapitel B). In diesem Zusammenhang ist namentlich Folgendes hervorzuheben.

Nach Maßgabe des Fachbeitrags Naturschutz sind zunächst **Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung** von Beeinträchtigungen vorgesehen:

Verzicht auf Einrichtung von Lagerflächen in ökologisch sensiblen Bereichen

Um erforderliche Eingriffe in den Naturhaushalt möglichst gering zu halten, werden eventuelle Baustellenlager auf versiegelten Flächen oder Ackerflächen eingerichtet.

Verbreiterung der Entwässerungsmulden entlang der Autobahn

Die Mulden entlang der Autobahn werden nahezu durchgängig auf 3 m verbreitert, die Böschungen werden abgeflacht. Hierdurch wird eine erhöhte Retention von anfallendem Oberflächenwasser erzielt, gleichzeitig weisen die Mulden eine naturnähere Form auf als bisher.

Schaffung eines Zusatzstreifens entlang des Böschungsfußes

Im Vergleich zur derzeitigen Situation wird im überwiegenden Teil des Ausbauabschnitts am Fuß der Böschungen ein zusätzlicher 2 m breiter Grünstreifen angelegt. Durch diese Maßnahme werden zusätzliche Flächen für eine Eingrünung der Autobahn bereitgestellt.

Beschränkung der Rodungs- und Räumarbeiten auf das Winterhalbjahr

Um während der Reproduktionsphasen der gemäß der artenschutzrechtlichen Betrachtung relevanten Artengruppen keine Eier, Nester zu zerstören oder Jungtiere zu töten, sind notwendige Rodungsarbeiten aber auch die Räumung der restlichen Vegetation auf das Winterhalbjahr zu beschränken. Diese Eingriffe sollten erst nach dem 30. September beginnen und vor dem 31. Januar beendet sein, um Nester bauende oder brütende Vogelarten sowie Fledermäuse in ihren Sommerquartieren nicht zu stören bzw. ihre Eier und Nester nicht zu zerstören. Diese Terminbeschränkung betrifft auch die durchzuführenden Kompensationsmaßnahmen sowie Eingriffe in die zu verändernden Grabenstrukturen.

Auch die Ei- und Larvenstadien der drei streng geschützten Ameisenbläulings-Arten, die potenziell an trassennahen Gräben zu finden sind, können auf diese Art und Weise geschützt werden.

Kontrolle von potenziellen Winterquartieren des Abendseglers

Die vorgeschlagene winterliche Räumung der Böschungsbereiche hat zur Folge, dass potenzielle Winterquartiere des Abendseglers (Nyctalus noctula) zerstört werden könnten und einzelne Tiere dabei getötet werden. Um dies zu vermeiden, sollten die zu entfernenden Höhlenbäume vor der winterlichen Rodung auf Winterquartiere des Abendseglers untersucht werden. Vorgefundene Baumhöhlen sind zu verschließen.

Kontrolle von Brücken und Unterführungen auf Fledermäuse im Falle baulicher Maßnahmen

Sollten bauliche Maßnahmen an Brücken oder Unterführungen notwendig werden, sind diese auf Quartiernutzungen durch Fledermäuse zu kontrollieren (Ausflugkontrolle mittels Bat-Detektor). Eingriffe in Brückenbauwerke oder Unterführungen während der Winterruhe von Fledermäusen (Anfang Oktober bis Ende März eines jeden Jahres) sind zu vermeiden. Durch die Maßnahme werden Individuenverluste und Störungen von Fledermäusen in möglichen Quartieren in Bauwerken entlang der A 61 vermieden.

Kontrolle der vorhabenbedingt beanspruchten Ackerflur auf Vorkommen des Feldhamsters vor der Flächeninanspruchnahme

Die Feldflur der MTB 6415 und 6515 ist Verbreitungsgebiet des Feldhamsters. Daher kann nicht vollkommen ausgeschlossen werden, dass die Art im Umfeld des Vorhabens vorkommen könnte. Zur Vermeidung von Individuenverlusten und der Zerstörung von Feldhamsterbauen ist eine Begehung der beanspruchten Fläche vor der eigentlichen Flächeninanspruchnahme vorzusehen. Im Falle festgestellter Vorkommen (aufgrund der randlichen Lage der Flächen zur bestehenden Autobahn unwahrscheinlich) sind die Flächen für die Art zeitig im Frühjahr unattraktiv zu gestalten (offener Boden). Durch die Maßnahmen wird eine Verdrängung des Feldhamsters erreicht. Es kommt nicht zu Individuenverlusten oder zur Zerstörung von genutzten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten.

Weiter hat der Vorhabenträger gemäß dem Fachbeitrag Naturschutz die folgende **Schutzmaßnahme** umzusetzen:

1S, Schutz von Vegetationsbeständen / Gewässern während der Bauarbeiten

Da das Untersuchungsgebiet relativ ausgeräumt und arm an Gehölzen oder anderen hochwertigen Biotopstrukturen ist, kommt dem Erhalt der an den Eingriffsraum angrenzenden höherwertigen Biotope eine besondere Bedeutung zu.

Dabei handelt es sich in erster Linie um gut eingewachsene Gehölzstrukturen, wie z.B. Ufergehölze, Hecken, Feldgehölze und Einzelbäume sowie um Gräben und Bäche mit ihrem Uferbewuchs. Die Schutzmaßnahmen sind so durchzuführen, dass während der Bauarbeiten Verdichtungen des Untergrundes, Befahren des Wurzelbereichs von Gehölzen oder Beschädigungen oberirdischer Pflanzenteile vermieden werden. Im Bereich von Gewässern sind Böschungsflächen zu schonen, ein Material- und Stoffeintrag in die Gewässer ist so weit wie möglich zu vermeiden.

Die Vorschriften gemäß DIN 18920 und RAS LP 4 sind einzuhalten.

Die zu erhaltenden Biotopstrukturen sind in den Lageplänen gekennzeichnet (vgl. Kapitel A Abschnitt XII. Nrn. 7 bis 23).
Ein Schwerpunkt der Maßnahme erstreckt sich auf den Bereich des Belchgrabens sowie des Fuchsbaches. Hier sind die Gewässer und die angrenzenden Vegetationsstrukturen im dargestellten Umfang zu schützen und zu erhalten. Auch entlang des südöstlichen Ortsrands von Heßheim ist auf einem größeren Streckenabschnitt ein Schutz der angrenzenden Grabenstrukturen mit Ufergehölzen, Säumen und Röhrichtbeständen erforderlich. Wertvolle und schützenswerte Vegetationsstrukturen grenzen entlang der Ruchheimer Senke auf einem längeren Abschnitt an die A 61 an. Im Bereich der Autobahnkreuze Frankenthal, Ludwigshafen und Mutterstadt sind die z.T. recht gut ausgeprägten Gehölzstrukturen im Bereich der Autobahnohren vor Beschädigungen im Wurzel- und Kronenbereich zu schützen. Darüber hinaus sind die zahlreichen Unter- und Überführungen von Straßen, Wegen und Eisenbahnlinien in der Regel im Böschungsbereich mit gut ausgeprägten Baum- bzw. Strauchhecken bestockt. Diese Gehölzstrukturen sind ebenfalls vor einer Inanspruchnahme im dargestellten Umfang zu schützen.

Entsprechend den Vorgaben des Fachbeitrags Naturschutz hat der Vorhabenträger im Weiteren die folgenden **Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen** vorzunehmen:

2G, Wiederbegrünung der Autobahnböschung durch Anpflanzung einer Baumhecke / Strauchhecke

Überall dort, wo es die Böschungsbreite zulässt, sind entlang der Autobahn dichte Bepflanzungen aus Bäumen und Sträuchern zur optischen Einbindung der Straße sowie zur Abschirmung gegenüber der offenen Feldlandschaft vorgesehen.
Da im überwiegenden Teil des Ausbauabschnitts am Fuß der Böschungen ein zusätzlicher 2 m breiter Grünstreifen angelegt wird, werden hier zusätzliche Flächen für eine Eingrünung der Autobahn bereitgestellt
Breite Heckenstrukturen finden sich im Norden des Untersuchungsgebietes nahezu durchgängig beiderseits der A 61 bis südlich von Heßheim (Bau-km 353+000). Die Hecken weisen hier Breiten zwischen 5 und 10 m auf, sie sind mehrreihig, stufig aufgebaut und setzen sich aus Sträuchern und baumartigen Gehölzen zusammen. Zur optischen Auflockerung werden diese dichten Abpflanzungen nur auf einigen sehr kurzen Abschnitten unterbrochen. Neben einer Begrünung des Straßenraums wird hierdurch auch eine Eingrünung der Lärmschutzwand erreicht.
Südlich von Heßheim werden die Böschungen deutlich schmaler, entsprechend nimmt auch die Breite der Hecken auf bis zu 1 m Breite ab. Hier wird auf die Anpflanzung von baumartigen Gehölzen innerhalb der Hecke verzichtet. Da unterhalb des Böschungsfußes eine breite, flach ausgebildete Mulde verläuft, kann bis unmittelbar an den Muldenrand gepflanzt werden. Damit ist auch in denjenigen Abschnitten, in denen die Strauchhecken nur noch sehr schmal sind, eine mindestens zweireihige Bepflanzung möglich.
Südlich der Rastplätze „Auf dem Hahnen/ Auf dem Hirschen“ und im weiteren Verlauf entlang des Belchgrabens bis zu dessen Unterführung an der A 61 (Bau-km 367+612) werden die Böschungen wieder breiter, hier ist eine Anpflanzung von bis zu 10 m breiten Hecken aus Bäumen und Sträuchern vorgesehen. Eine Anpflanzung von Baumhecken ist weiterhin

innerhalb der Autobahnohren am Autobahnkreuz Ludwigshafen sowie am Autobahnkreuz Frankenthal vorgesehen.
Im übrigen Streckenabschnitt sind die Böschungen entlang der A 61 relativ schmal. Hier ist daher die Anpflanzung von Strauchhecken geplant.

3G, Anpflanzung einer Baumhecke oder Strauchhecke mit vorgelagerter Baumreihe

In denjenigen Bereichen, die Funktionen für die Naherholung im Untersuchungsgebiet übernehmen, wurde eine Bepflanzung gewählt, die neben einer dichten Abpflanzung zur Autobahn Fußwegeverbindungen optisch betont.
Dabei handelt es sich um Abschnitte entlang des Sees am Autobahnkreuz Frankenthal, am Ortsrand von Heßheim, zwischen dem Lambsheimer Baggersee und der Kläranlage an der Isenach sowie am Autobahnkreuz Mutterstadt. Hier verlaufen entlang des Böschungsfußes Wirtschaftswege, die Böschungen sind relativ breit und hoch.
In den oben genannten Abschnitten ist zur Autobahn hin eine dichte Abpflanzung aus Hecken mit Sträuchern und/ oder baumartigen Gehölzen vorgesehen. Zusätzlich werden am Böschungsfuß entlang des Weges Baumreihen aus großkronigen, hochstämmigen Laubbäumen gepflanzt.

4G, Anpflanzung einer Baumgruppe

Zur Auflockerung der dichten Abpflanzungen aus Hecken und um den Straßenraum abwechslungsreicher zu gestalten, ist an insgesamt 13 Stellen entlang der Trasse kleinflächig die Anpflanzung von Baumgruppen aus großkronigen, hochstämmigen Laubbäumen vorgesehen. Baumgruppen finden sich vor allem im nördlichen Teil der Trasse bis südlich der Unterführung des Belchgrabens. Sie tragen zur optischen Gliederung und Strukturierung des Straßenraums bei.
Einzelne Baumpflanzungen finden sich außerdem im Bereich der Autobahnkreuze. Hier wurde an Stellen, an denen Sichtbeziehungen freizuhalten sind, auf dichte Bepflanzungen verzichtet.

5A, Entwicklung von Ufersaum durch Sukzession

Maßnahmen, die entlang von Gräben und Bächen lediglich eine Entwicklung von Ufersaum durch Sukzession ohne Anpflanzung von Gehölzen vorsehen, beschränken sich auf kürzere Abschnitte entlang der Trasse, an denen im Böschungsbereich nicht ausreichend Platz für eine Anpflanzung von Gehölzen gegeben ist.
Die Entwicklung von Ufersaum durch Sukzession erfolgt insbesondere dort, wo Gräben oder Bäche die Autobahn queren. Hier sind infolge der Fahrbahnverbreiterung kleinflächig eine Überbauung sowie ein Eingriff in die angrenzenden Uferbereiche erforderlich. Nach Beendigung der Baumaßnahmen ist eine Entwicklung der Uferbereiche durch freie Sukzession möglich. Vorgesehen sind diese Maßnahmen an der Unterführung von Lachegraben und Fuchsbach und an der Unterführung des Belchgrabens. Weiterhin ist dort, wo die Gräben oder Bäche parallel zur A 61 verlaufen, aber nicht ausreichend Platz zur Anpflanzung von Gehölzen zur Verfügung steht, die Entwicklung von Ufersäumen durch Sukzession geplant. Dies betrifft einen Abschnitt des Fuchsbachs sowie einen namenlosen Graben südlich des Autobahnkreuzes Mutterstadt.

6A, Entsiegelung

Zu Entsiegelungen kommt es in größerem Umfang im Bereich der Autobahnkreuze Ludwigshafen und Mutterstadt, da hier im Bereich der Auf- und Abfahrten Fahrspuren verlegt werden. Weiterhin ist südlich der Kläranlage die Verlegung eines Wirtschaftsweges geplant, wodurch der bisherige Weg in einem Teilabschnitt zurückgebaut werden kann. An der Überführung der L 525 ist ebenfalls kleinflächig die Entsiegelung eines Wirtschaftsweges vorgesehen.

7A, Anpflanzung von Schwarz-Erlen und Entwicklung von Ufersaum durch Sukzession entlang von Gewässern

An der Unterführung der Isenach ist entlang des Bachufers eine Anpflanzung von Schwarz-Erlen vorgesehen, um das Gewässer ökologisch aufzuwerten und den Gewässerverlauf optisch zu betonen. Weiterhin ist im Böschungsbereich die Entwicklung von Ufersaum durch Sukzession geplant. Die Maßnahme ergänzt die Bepflanzungsmaßnahmen entlang des Belchgrabens (inkl. der Isenach) westlich der A 61 (vgl. Maßnahme 9A).

8A, Verlegung/ Verbreiterung des Belchgrabens

Das Bett des Belchgrabens wird im Abschnitt zwischen der K 4 (Lambsheim - Frankenthal) und der Isenach von 3,50 m auf 4,50 m aufgeweitet, die Uferböschungen werden abgeflacht. Durch die Sohlverbreiterung wird das Retentionsvermögen der Gräben verbessert. Die Abflachung und Verbreiterung der Uferbereiche schafft naturnähere Strukturen und bietet zudem die Voraussetzung für eine Bepflanzung der Uferbereiche mit Gehölzen.

Weiter südlich zwischen der Isenach und dem Grabenzulauf südlich der Kläranlage Lambsheim wird der Belchgraben verlegt. In diesem Abschnitt wird er nicht mehr unmittelbar entlang des Böschungsfußes, sondern durch eine Wiesenfläche geführt und naturnah gestaltet. Vorgesehen sind eine Sohlverbreiterung sowie die Abflachung der Uferbereiche.

9A, Anpflanzung von Ufergehölzen (Bäume und Sträucher) und Entwicklung von Ufersaum am Belchgraben

Zwischen der K 4 und der Kläranlage an der Isenach verläuft der Belchgraben entlang des Böschungsfußes der A 61. Unmittelbar westlich des Grabens verläuft ein befestigter Wirtschaftsweg. Daher ist in diesem Abschnitt zwischen dem Weg und dem Graben lediglich die Entwicklung von Ufersaum durch Sukzession vorgesehen. Auf der östlichen Grabenseite ist dagegen auch die Anlage von Ufergehölzen möglich. Hier ist im Böschungsbereich eine Anpflanzung von standortgerechten Sträuchern und Bäumen geplant, um den Graben geringfügig zu beschatten und in seiner ökologischen Bedeutung aufzuwerten. In Höhe der Kläranlage an der Isenach wird der Belchgraben verlegt und naturnäher gestaltet.

Hier ist eine lockere Bepflanzung mit Sträuchern und baumartigen Gehölzen vorgesehen, die von Abschnitten unterbrochen wird, in denen die Entwicklung von Ufersaum im Rahmen einer freien Sukzession angestrebt wird.

10A, Entwicklung einer extensiven Wiese am Belchgraben

In Höhe der Kläranlage an der Isenach verläuft der Belchgraben durch eine Wiesenbrache, die durch die Verlegung des Grabens nach Westen in Anspruch genommen wird. Im Bereich zwischen dem Belchgraben und dem Fuß der Autobahnböschung ist nach Beendigung der Bauarbeiten eine Wiederherstellung der Wiesenfläche vorgesehen. Hierzu ist eine tiefgrün-

dige Lockerung der Fläche erforderlich, anschließend erfolgt eine Initialeinsaat mit einer standortgerechten Gräser-/Kräuter-Mischung. Da angrenzend an den Belchgraben die bestehende Wiesenbrache erhalten bleibt, können sich von hier aus mittelfristig weitere Wiesenarten ansiedeln. Damit die Fläche ihre bisherige Bedeutung insbesondere als Habitat für wiesenbrütende Vogelarten mittelfristig zurückgewinnen kann, ist die Wiese extensiv zu bewirtschaften.

11A, Anlage von Extensivgrünland mit abschirmender Gehölzbepflanzung auf Ackerflächen

Südlich der Ruchheimer Senke wird zwischen der A 61 und dem Beingraben eine Ackerfläche aus der intensiven Bewirtschaftung genommen und in Grünland umgewandelt. Hierzu erfolgt eine Initialeinsaat mit einer standortgerechten Gräser-/Kräuter-Mischung. Die Fläche ist anlog zur angrenzenden Ruchheimer Senke durch eine extensive Pflege zu entwickeln.
Zur Abschirmung der Wiesenfläche und zur Eingrünung der Autobahn ist entlang der A 61 die Anlage einer dichten Gehölzpflanzung aus Bäumen und Sträuchern vorgesehen. Weiterhin werden entlang des Beingrabens großkronige Laubbäume gepflanzt, um das Gewässer naturnäher zu gestalten und ökologisch aufzuwerten.
Eine weitere Fläche, auf der die beschriebene Maßnahme durchgeführt werden soll, befindet sich in Höhe des Autobahnkreuzes Ludwigshafen unmittelbar südlich der Überführung der Rhein-Haardt-Bahn. Hier ist die Anlage einer abschirmenden dichten Bepflanzung aus Baum- und Strauchhecken entlang der Autobahn sowie zur östlich angrenzenden Ackerfläche vorgesehen. Zur Gliederung der Fläche ist weiterhin die Anpflanzung von vier hochstämmigen Laubbäumen geplant. Die übrige Fläche wird als extensives Grünland entwickelt.
Die Maßnahme am Beingraben steht in Zusammenhang mit der Renaturierung und Aufweitung des Beingrabens (vgl. Maßnahme 15A).

12A, Anlage einer gewässerbegleitenden Strauchpflanzung mit Entwicklung von Ufersaum durch Sukzession

Entlang des Fuchsbaches sowie auf einer Strecke von ca. 1,2 km entlang des Beingrabens ist die Anpflanzung eines gewässerbegleitenden Gehölzstreifens aus Sträuchern vorgesehen. Für eine Begrünung mit baumartigen Gehölzen steht nicht ausreichend Platz zur Verfügung.
Die Bepflanzungen sind jeweils auf der der Autobahn zugewandten Grabenseite vorgesehen, da auf der anderen Grabenseite in unmittelbarer Nähe ein Wirtschaftsweg verläuft. Zwischen Graben und Wirtschaftsweg ist jeweils eine Entwicklung von Ufersäumen durch Sukzession vorgesehen.

15A, Aufweitung des Beingrabens und Uferabflachung

Südlich der Ruchheimer Senke ist eine Renaturierung des Beingrabens geplant. Hierzu wird das Gewässerbett stellenweise aufgeweitet, darüber hinaus ist eine Abflachung der Uferbereiche vorgesehen. Durch die Sohlverbreiterung wird das Retentionsvermögen des Grabens verbessert, die Abflachung und Verbreiterung der Uferbereiche schafft naturnähere Strukturen.

17A, Anlage von Extensivgrünland mit Wildobst und abschirmender Gehölzbepflanzung auf Ackerflächen

Am Autobahnkreuz Mutterstadt wird eine weitere Ackerfläche aus der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung genommen. Vorgesehen sind hier die Anpflanzung von Wildobst-Hochstämmen und die Entwicklung einer extensiv zu pflegenden Grünlandfläche. Hierzu erfolgt eine Initialeinsaat mit einer standortgerechten Gräser-/Kräuter-Mischung. Zu der im Westen angrenzenden landwirtschaftlichen Ackerfläche erfolgt eine Abpflanzung mit einer Hecke aus Bäumen und Sträuchern. Der Hecke ist ein Saumstreifen aus Gräsern und Kräutern vorgelagert.

20A, Anlage von Gehölzen und Entwicklung von Extensivgrünland zur Kompensation der Flächenversiegelung

Südlich der Unterführung des Belchgrabens wird zwischen der A 61 und dem Belchgraben eine Ackerfläche aus der intensiven Bewirtschaftung genommen und in Grünland umgewandelt. Hierzu erfolgt eine Initialeinsaat mit einer standortgerechten Gräser-/Kräuter-Mischung. Die Fläche ist durch eine extensive Pflege zu entwickeln.
Zur Abschirmung der Wiesenfläche und zur Eingrünung der Autobahn ist entlang der A 61 die Anlage von mehreren Gehölzpflanzungen aus Bäumen und Sträuchern vorgesehen. Weiterhin werden auf der Wiesenfläche großkronige Laubbäume gepflanzt, um eine höhere Strukturvielfalt zu erzielen und die Fläche optisch aufzuwerten. Die Maßnahme dient vorrangig der Kompensation von Eingriffen in Zusammenhang mit der Bodenversiegelung entlang der A 61. Durch die Flächenextensivierung ist eine weitgehend ungestörte Bodenentwicklung möglich, das Bodenleben wird gefördert, die Rückhaltung von anfallendem Oberflächenwasser auf der Fläche steigt.

Des Weiteren hat der Vorhabenträger **Ersatzmaßnahmen** nach Maßgabe des Fachbeitrags Naturschutz abseits der A 61 in der Gemarkung Flomersheim und im Bereich der Ökopoolflächen Limburgerhof durchzuführen. Im Einzelnen handelt es sich um die folgenden Ersatzmaßnahmen:

13E, Ökopool Limburgerhof - Aufforstung, Sukzession und Anlage von Schluten am Rehbach auf Ackerflächen

Entlang der B 9 und des Rehbachs erfolgt die Anlage eines dichten Gehölzgürtels aus standortgerechten Bäumen und Sträuchern in einer Breite von bis zu 60 m. Zu verwenden sind ausschließlich standortgerechte einheimische Arten in Abhängigkeit vom Grad der Vernässung. Südlich angrenzend ist die Anlage einer Sukzessionsfläche mit temporär wasserführenden Schluten vorgesehen.

14E, Ökopool Limburgerhof - Einsaat, Anlage einer Blänke und Anpflanzung einer abschirmenden Hecke zur B 9 auf Ackerflächen

Im Bereich zwischen B 9 und dem Hungergraben ist die Extensivierung einer Ackerfläche durch Einsaat vorgesehen. Hier soll eine Grünlandfläche entstehen, die mit Rindern extensiv beweidet wird. Dieser Teil der Maßnahme ist schon umgesetzt worden. Nach Auskunft der Kreisverwaltung des Rhein-Pfalz-Kreises gegenüber dem Vorhabenträger wurde bereits ein Weidezaun errichtet und das Gelände von Highland-Cattle-Rindern beweidet.

Entlang der Westseite der Fläche ist zur B 9 hin eine dichte Abpflanzung vorgesehen. Hier ist eine Hecke in einer Breite von ca. 25 m aus standortgerechten Bäumen (Heistern) und Sträuchern anzulegen. Auf einen stufigen Aufbau ist zu achten, die Gehölze sind vor Verbiss zu schützen. Darüber hinaus ist auf der Wiesenfläche eine Blänke anzulegen.

19E, Anlage von Extensivgrünland mit Wildobst und abschirmender Gehölzbepflanzung auf Ackerflächen zur Kompensation der Flächenversiegelung

Nordwestlich von Flomersheim werden zwei kleinere Ackerflächen aus der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung genommen. Vorgesehen sind hier die Anpflanzung von Wildobst-Hochstämmen und die Entwicklung einer extensiv zu pflegenden Grünlandfläche. Hierzu erfolgt eine Initialeinsaat mit einer standortgerechten Gräser-/Kräuter-Mischung. Zu der im Westen angrenzenden landwirtschaftlichen Ackerfläche und dem im Osten angrenzenden Graben erfolgt eine Abpflanzung mit einer Hecke aus Bäumen und Sträuchern. Den Hecken ist ein Saumstreifen aus Gräsern und Kräutern vorgelagert.

Im Hinblick auf die im Verfahren ergänzten Folgemaßnahmen zur Erhöhung zwei bestehenden Hochspannungsfreileitungen aufgrund der Unterschreitung notwendiger Sicherheitsabstände zu der geplanten Lärmschutzwand (vgl. Auflagenregelung Nr. I.2 in diesem Kapitel) sind vom Vorhabenträger unter Berücksichtigung der diesbezüglich erfolgten „Ergänzenden naturschutzfachlichen Beurteilung“ (vgl. Kapitel A Abschnitt XII. Nr. 58 dieses Beschlusses) zusätzlich die folgenden **Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen** vorzusehen:

S 1, Schutz von angrenzenden Gehölzbeständen

Zum Schutz vor Beeinträchtigungen werden für die wegebegleitenden Gehölze und die an den Arbeitsbereich grenzenden Gehölzbestände während der Bauzeit Schutzmaßnahmen gemäß RAS LP 4 und DIN 18920 zu getroffen, wie z.B. Stammschutz für die Nussbäume und Anbringen von Flatterband.

S 2, Maßnahmen zum Bodenschutz

Zum Schutz des Oberbodens sind Maßnahmen gemäß DIN 18915 zu ergreifen, d. h. keine Überdeckung oder Vermischung des Oberbodens mit Erdaushub oder Baumaterial sowie keine Verdichtung des Oberbodens durch Baufahrzeuge.

Abgeschobener Oberboden ist zur Zwischenlagerung auf Mieten mit einer Höhe geringer 2 m aufzusetzen und bei einer Lagerung von mehr als 8 Wochen mit einer geeigneten Zwischenansaat zu begrünen.

Das vorgegebene Baufeld sowie die vorgesehene Wegenutzung sind zwingend einzuhalten.

V 1, Baufeldbegrenzung

Die vorgegebene Baufeldbegrenzung und die dargestellten Zufahrten sind zwingend einzuhalten.

V 2, Baubeginn vor der Brutzeit

Mit den Bauarbeiten ist vor dem Anfang der Vogelbrutzeit zu beginnen.

V 3, Kontrolle des Baufeldes

Vor Beginn der Bauarbeiten wird vorsorglich eine avifaunistische Kontrolle des Baufeldes ausgeführt.

V 4, Maßnahmen zum Schutz der Vögel und anderer Tiere

Im Vergleich zu Masten von Nieder- und Mittelspannungsleitungen sind Vögel an Masten von Hochspannungsleitungen, kaum durch Stromschlag gefährdet.

II.2 Änderungen des Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzeptes

Im Zusammenhang mit den Stellungnahmen des **Dienstleistungszentrums Ländlicher Raum Rheinpfalz**, des **Rhein-Pfalz-Kreises**, der **Oberen Naturschutzbehörde** (ONB) bei der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd** (SGD Süd), der **Stadt Frankenthal (Pfalz)**, der **Stadt Ludwigshafen**, der **Landwirtschaftskammer RLP,** des **Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.** und der Einwendungen mehrerer **Privatpersonen** hat die Straßenbaubehörde Änderungen des landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzeptes vorgesehen und diesbezüglich das Benehmen mit der ONB hergestellt.

Im Einzelnen werden die nachfolgenden Änderungen und Ergänzungen des vorstehend angeführten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzeptes des Straßenbauvorhabens festgestellt (vgl. Auflage Nr. II.1 in diesem Kapitel). Diese sind von der Straßenbaubehörde in die Ausführungsplanung zu übernehmen:

a) Im Bereich der Ausgleichsfläche 11A ist auf einer Teilfläche von ca. 2.500 m² eine landschaftspflegerische Doppelbelegung des Flurstücks Nr. 875/2 (Gemarkung Fußgönheim) im Zusammenhang mit einer Maßnahme des LBM Speyer erfolgt. Das hiermit verbundene Kompensationsdefizit wird durch den ergänzenden Rückbau und die anschließende Begrünung der Rastplätze „Sandberg“ (ca. Bau-km 361+150) und „Bobelach“ (ca. Bau-km 361+550) im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 61 wieder ausgeglichen.

b) Die Ausgleichsmaßnahmen 16A und 18A entfallen vollständig und werden durch eine zusammenhängende Kompensationsfläche von ca. 8.000 m² Größe ersetzt, welche im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens „Schauernheim“ angrenzend an ein Naturschutzgebiet ausgewiesen werden soll. Die konkrete Ausgestaltung der neuen Kompensationsmaßnahme wird von der Straßenbaubehörde im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung mit der Oberen Naturschutzbehörde abgestimmt.

c) Von der Straßenbaubehörde wurde zugesagt, bei ca. Bau-km 354+850 westlich der A 61 und südlich des Rastplatzes „Auf dem Hirschen“ ein nicht mehr benötigtes Brückenbauwerk über den parallel verlaufen Graben zu entfernen und bei ca. Bau-km 360+700 einen westlich an der A 61 gelegenen Lageplatz zu räumen und zu renaturieren.

d) Bezüglich eines entlang der Ersatzmaßnahmenfläche 19E verlaufenden Grabens und des im Bereich der Ausgleichsmaßnahme 20A verlaufenden „Belchgrabens“ hat die Straßenbaubehörde zugesagt, zusätzlich gewässerverbessernde Maßnahmen zur Aufwertung der wasserwirtschaftlichen und ökologischen Verhältnisse in diesen Bereichen vorzunehmen.

Für den Fall das eine Umsetzung der vorgenannten Änderungen des landespflegerischen Kompensationskonzeptes scheitern sollte, bleibt der Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vorbehalten.

In Höhe von ca. Bau-km 355+650 bis 355+780 und ca. Bau-km 361+650 bis 361+900 jeweils östlich der A 61 ist die Anlage von befestigten Wirtschaftswegen geplant. Auf Anregung der ONB hat die Straßenbaubehörde zugesagt, mit den betroffenen Gemeinden und der Landwirtschaftskammer RLP im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen, ob die betreffenden Wegeabschnitte unbefestigt hergestellt werden können. Sollte hierbei keine Einigung erzielt werden, verbleibt es bei der geplanten befestigten Herstellung der Wegeabschnitte.

II.3 Obere Naturschutzbehörde, SGD Süd (ONB)

Weiter werden der Straßenbaubehörde gemäß der Stellungnahme der ONB in naturschutzfachlicher Sicht die folgenden Punkte aufgegeben:

- Bei Ausweisung der Pflanzmaßnahmen zur Begrünung der wiederhergestellten Böschungen im Rahmen der Ausführungsplanung sind unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten (Größe der Pflanzfläche, Mindestabstände, Unterhaltung) möglichst Strauchpflanzungen höhengestuft mit einem Anteil von mindestens 10% Baumpflanzungen II. Ordnung in Heister-Qualität vorzusehen.
- Soweit möglich, hat die Straßenbaubehörde gebietsheimische Gehölze für entsprechende Pflanzungen zu verwenden. Bei der Anlage von Wiesenflächen im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird die Straßenbaubehörde Saatgut aus regionaler Herkunft verwendet, sofern hierfür ausreichend geeignete Spenderflächen zur Verfügung stehen.
- 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 sind zu beachten und ggfs. entsprechende Schutzmaßnahmen vorzusehen.
- Zur Sicherstellung der Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Anforderungen der festgestellten Planunterlagen und des Planfeststellungsbeschlusses ist vom Vorhabenträger eine im Artenschutz versierte Ökologische Baubegleitung zu bestellen.

II.4 Artenschutz

Vom Vorhabenträger sind insbesondere zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG entsprechend dem Fachbeitrag Artenschutz nach § 44 BNatSchG (vgl. Kapitel A Abschnitt XIII. Nr. 32) und der Stellungnahme der **ONB** über die in der Planung enthaltenen naturschutzfachlichen Maßnahmen hinaus die folgenden Vermeidungsmaßnahmen zu berücksichtigten:

- Verzicht auf Einrichtung von Lagerflächen in ökologisch sensiblen Bereichen:
  Die Einrichtung von eventuell nötigen Lagerflächen soll ausschließlich auf schon versiegelten Flächen oder auf Ackerflächen erfolgen, um eine Beeinträchtigung oder Zerstö-

rung ökologisch sensibler Bereiche zu vermeiden. Dabei sind überstaute Ackerflächen, die potenzielle Amphibienlaichhabitate darstellen, ebenfalls auszusparen.

- Bei einer Baufeldfreimachung bzw. beginnender Nutzung angrenzender Ackerflächen in der Zeit zwischen dem 1. März und dem 1. Oktober eines Jahres ist das betreffende Gelände vorher auf eine Nutzung durch Bodenbrüter des Offenlandes (z.B. Kiebitz, Feldlerche, Rebhuhn) hin zu untersuchen.
- Beschränkung der Rodungs- und Räumarbeiten auf das Winterhalbjahr:
  Um während der Reproduktionsphasen der relevanten Artengruppen keine Eier, Nester zu zerstören oder Jungtiere zu töten, sind notwendige Rodungsarbeiten, aber auch die Räumung der restlichen Vegetation, auf das Winterhalbjahr zu beschränken. Diese Eingriffe sollten erst nach dem 30. September beginnen und vor dem 31. Januar beendet sein, um Nester bauende oder brütende Vogelarten sowie Fledermäuse in ihren Sommerquartieren nicht zu stören bzw. ihre Eier und Nester nicht zu zerstören. Diese Terminbeschränkung betrifft auch die durchzuführenden Kompensationsmaßnahmen sowie Eingriffe in die zu verändernden Grabenstrukturen.
- Kontrolle von potenziellen Winterquartieren des Abendseglers -Nyctalus noctula-:
  Die winterliche Räumung der Böschungsbereiche hat zur Folge, dass potenzielle Winterquartiere des Abendseglers zerstört werden könnten und einzelne Tiere dabei getötet werden. Um dies zu vermeiden, sind die zu entfernenden Höhlenbäume vor der winterlichen Rodung auf Winterquartiere des Abendseglers zu untersuchen und vorgefundene Baumhöhlen zu verschließen.
- Kontrolle von Brücken und Unterführungen auf Fledermäuse im Falle baulicher Maßnahmen:
  Bei baulichen Maßnahmen an Brücken oder Unterführungen sind diese auf Quartiernutzungen durch Fledermäuse zu kontrollieren (Ausflugkontrolle mittels Bat-Detektor). Eingriffe in Brückenbauwerke oder Unterführungen während der Winterruhe von Fledermäusen (Anfang Oktober bis Ende März eines jeden Jahres) sind zu vermeiden.
- Kontrolle der vorhabenbedingt beanspruchten Ackerflur auf Vorkommen des Feldhamsters vor der Flächeninanspruchnahme:
  Die Feldflur der MTB 6415 und 6515 ist Verbreitungsgebiet des Feldhamsters. Zur Vermeidung von Individuenverlusten und der Zerstörung von Feldhamsterbauen ist eine Begehung der beanspruchten Fläche vor der eigentlichen Flächeninanspruchnahme vorzusehen. Im Falle festgestellter Vorkommen sind die Flächen für die Art zeitig im Frühjahr unattraktiv zu gestalten (offener Boden), um eine Verdrängung des Feldhamsters zu erreichen. Die angrenzenden Ackerflächen sind auf 10 m Breite ab Böschungsfuß (mindestens aber das Baufeld, eventuelle Lagerbereiche und Ähnliches umfassend) auf Bauten des Säugers hin zu untersuchen.
- Um Vorkommen von Eidechsen ausschließen zu können, sind rechtzeitig vor Baubeginn vorhandene grasbewachsene Böschungen und Muldenbereiche bei geeigneter Witterung auf Zauneidechsen hin abzusuchen.

- Für die potentiell vorkommenden Amphibien (Wechselkröte und Kreuzkröte) besteht bei entsprechenden Witterungsverhältnissen die Gefahr, dass Tiere im Frühjahr durch auftretende temporäre Flachgewässer (z.B. in Fahrspuren) im Baufeld angezogen werden. Im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung ist im entsprechenden Zeitraum zu prüfen und mit der ONB abzustimmen, ob Gegenmaßnahmen wie Ausweichgewässer oder Schutzeinrichtungen notwendig werden.
- Alle Erhebungen sind durch eine faunistisch versierte Fachkraft durchzuführen. Im Hinblick auf evtl. notwendig werdende Umsiedlungsmaßnahmen sind die Erhebungen möglichst früh im Jahr durchzuführen. Untersuchungs- und Eingriffszeitpunkt sollten unter Berücksichtigung des Baufortschrittes jedoch nicht zu weit auseinander liegen, um auch einwandernde Tiere erfassen zu können. Die Ergebnisse der Untersuchungen, einschließlich eventueller Fehlanzeigen, sind der ONB mitzuteilen. Weitere ggfs. notwendig werdende Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind mit der ONB abzustimmen.

II.5 Untere Naturschutzbehörde, Rhein-Pfalz-Kreis

Entsprechend der Stellungnahme der Straßenbaubehörde gegenüber der Unteren Naturschutzbehörde hat der Straßenbaulastträger im Zuge der Bauausführung zudem Folgendes zu beachten:

- Die Umsetzung der naturschutzfachlichen Ersatzmaßnahmen im Ökopool Limburgerhof (13E, 14E) ist in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Rhein-Pfalz-Kreises vorzunehmen.
- Im Hinblick auf eine schnelle Erosionssicherung sind die neuen Autobahnböschungen und Nebenflächen mit Landschaftsrasenmischungen, soweit möglich, unter Verwendung gebietsheimischen Saatgutes einzusäen. Zur Schaffung besserer Keim- und Wuchsbedingungen sind die Böschungen - je nach Verfügbarkeit – mit Oberboden in Stärken von 10 – 15 cm anzudecken.
- Anstelle einer geplanten Vegetationsentwicklung durch Sukzession ist bei den betreffenden Kompensationsmaßnahmen an Gewässerufern und auf Ackerflächen eine geeignete artenreiche Initialsaat vorzunehmen.

II.6 Stadt Ludwigshafen

Die Straßenbaubehörde hat zugesagt, die für den Zeitraum der Bauausführung geplanten Schutzmaßnahmen der sog. „Autobahnbiotopflächen“ in der Gemarkung Ruchheim östlich der A 61 (in Höhe von ca. Bau-km 360+750 bis Bau-km 361+720) rechtzeitig vorher mit der Stadtverwaltung Ludwigshafen abzustimmen.

III. Wasser

III.1 Überschwemmungsgebiete/ Retentionsraumverlust

Von dem Ausbauvorhaben werden die drei durch Rechtsverordnung festgesetzten Überschwemmungsgebiete „Eckbach und Nebengewässer“, „Isenach und Nebengewässer“ so-

wie „Floßbach und Nebengewässer“ berührt. Insgesamt ist hiermit ein vorhabenbedingter Retentionsraumverlust von ca. 7.300 m³ verbunden. In Abstimmung mit der **Oberen Wasserbehörde** bei der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Neustadt a.d.W.** wird dieser vorhabenbedingte Retentionsraumverlust zusammen mit dem Retentionsraumverlust der Umbaumaßnahme der A 61-Rastplätze „Auf dem Hahnen“ und „Auf dem Hirschen“ von 7.800 m³ ausgeglichen, so dass insgesamt ein Retentionsausgleich mit einem Volumen von 15.100 m³ vom Straßenbaulastträger zu erbringen ist. Die nach den offengelegten Planunterlagen ursprünglich beabsichtigten wasserwirtschaftlichen Projekte des Gewässerzweckverbandes Isenach-Eckbach (HWR westlich Rödersheim am Stechgraben und östlich Deidesheim im Bereich Marlachwiesen) stehen hierfür nicht mehr zur Verfügung. Die Straßenbaubehörde, die Obere Wasserbehörde und der **Gewässerzweckverband Isenach-Eckbach** haben abgestimmt, dass der erforderliche Retentionsraumausgleich im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Planung von Rückhaltemaßnahmen mit integrierter Renaturierung im Bereich des Schwabenbachtals zwischen Gönnheim und Fußgönheim erbracht werden kann. Im Schwabenbachtal können wasserwirtschaftliche Maßnahmen mit einem Ausgleichsvolumen von 20.500 m³ vom Straßenbaulastträger übernommen werden. Das über den gegenständlichen Bedarf hinaus erbrachte Retentionsraumvolumen kann sich dieser bei zukünftigen Vorhaben anrechnen lassen. Zur wasserrechtlichen Regelung des Vorhabens wird von der Oberen Wasserbehörde auf Antrag des Gewässerzweckband Isenach-Eckbach ein eigenständiges wasserrechtliches Plangenehmigungsverfahren durchgeführt.

Zwischen der Straßenbaubehörde und dem Gewässerzweckband Isenach-Eckbach ist noch eine schriftliche Vereinbarung über die Übernahme des wasserwirtschaftlichen Vorhabens zu schließen und der Oberen Wasserbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung des gegenständlichen Straßenbauvorhabens vorzulegen.

Der Retentionsraumausgleich ist vor Baubeginn des Straßenbauvorhabens abschließend zu regeln. Eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt insoweit vorbehalten.

Eventuell anfallendes Erd- bzw. Aushubmaterial ist nachweislich außerhalb von Überschwemmungsgebieten zu verbringen; die bodenschutzrechtlichen Vorgaben sind zu beachten. Die jeweiligen Grundstücksflächen im Überschwemmungsgebiet sind stets in einem sauberen Zustand zu halten, um eine Verunreinigung des Bodens, des Untergrundes und somit des Grundwassers und des Gewässers zu vermeiden.

Bei der Verlegung von Wirtschaftswegen im Überschwemmungsgebiet darf das Geländeniveau nicht erhöht werden. Ggfs. ist von der Straßenbaubehörde im Rahmen der Ausführungsplanung eine Geländevermessung von Bestand und Planung vorzunehmen und der OWB zur Prüfung vorzulegen.

III.2 Obere Wasserbehörde, SGD Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Neustadt a.d.W. (OWB)

Weiter werden dem Straßenbaulastträger aufgrund der Stellungnahme der **Oberen Wasserbehörde** (OWB) bei der SGD Süd die nachfolgenden Punkte auferlegt:

- Entsprechend den Angaben in den Planunterlagen ist vor Erstellung der Ausführungsplanung die Grundwassersituation nochmals gezielt zu untersuchen, da dies Auswirkungen auf die Niederschlagswasserbewirtschaftung und die Statik für die Bauwerke haben kann. Die Untersuchungsergebnisse mit der ggfs. erforderlichen Anpassung der Niederschlagswasserbewirtschaftung und einer Bewertung des Vorhabenträgers sind der OWB umgehend vorzulegen.
- Zur Optimierung der Abflussverhältnisse auf der Frankenthaler Terrasse sind vom Gewässerzweckverband Isenach-Eckbach Ausbaumaßnahmen im Gewässersystem vorgesehen, welche bei den vorgesehenen Gewässerkreuzungen und Aufweitungen zu berücksichtigen sind.
- Bei der hydraulisch erforderlichen Wahl der Querschnitte für die Bauwerke und Durchlässe ist die erforderliche Einbindung in die Sohle von 20 cm zu berücksichtigen, um die Bildung einer Sedimentationsschicht in der Verrohrung oder dem Bauwerk und damit die Durchwanderbarkeit für Klein-/ Kleinstlebewesen zu gewährleisten.
- Bei den geplanten Verbreiterungen der Gewässerbauwerke dürfen die Abflussquerschnitte grundsätzlich nicht eingeengt werden.
- Im Rahmen der Ausführungsplanung sind der OWB für jede Gewässerkreuzung die Detailplanungen (Bauwerkspläne, Draufsicht, Ansichten, Querschnitte, Längsprofile) von Bestand und Planung mit Vermassung (lichte Höhe und lichte Weite etc.) inklusive hydraulischem Nachweis zur Abstimmung vorzulegen.
- Auf der Böschungsoberkante des Nachtgrabens/ Talgraben dürfen keine baulichen Anlagen (auch keine Lärmschutzmaßnahmen) hergestellt werden.
- Für die im Entwurf vorgesehenen baulichen Anlagen sind die notwendigen statischen Nachweise zu führen. Die erforderliche Prüfung ist seitens des Maßnahmenträgers zu beauftragen und durch einen Prüfsachverständigen für Standsicherheit gemäß der entsprechenden Landesverordnung (PrüfSStBauVO) durchführen zu lassen. Der OWB 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.
- Bei den geplanten Renaturierungsmaßnahmen, Aufweitungen etc. ist die Linienführung der Ufer möglichst geschwungen zu gestalten. Die Uferlinie sollte buchtenreich mit einer kleinteiligen Verzahnung von Wasser- und Landflächen ausgebildet werden, damit der ökologisch wichtige Berührungsbereich zwischen Wasser- und Landfläche möglichst lang wird. Die Böschungsneigungen sind daher im Wechsel mit unterschiedlichen Neigungen in 1:3 bis 1:5 oder flacher herzustellen.

- Im Rahmen der Ausführungsplanung sind für die geplanten Gewässer- und Grabenaufweitungen sowie Verlegungen Detailplanungen (Lagepläne, Querschnitte, Längsprofile) von Bestand und Planung inklusive hydraulischem Nachweis zur Abstimmung vorzulegen. Hierbei sind auch die geplanten hydraulischen Verbesserungen im Rahmen der Studie zu den Abflussverhältnissen auf der Frankenthaler Terrasse zu berücksichtigen.
- Bei der Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, dass durch die sich im Einsatz befindlichen Maschinen und Geräte keine Verschmutzung des Gewässers, des Grundwassers sowie des Bodens verursacht werden. Eintrübungen des jeweiligen Gewässers, eine Erhöhung der Schwebstofffracht sowie der Eintrag von möglichen Schadstoffen während der Baumaßnahmen sind weitgehend zu vermeiden.
- Sollten sich infolge der Einleitung des Niederschlagswassers der Straße im Grundwasser oder bei Unterliegern nachteilige Auswirkungen ergeben, so bleibt der Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vorbehalten.
- Die Bauausführung und der Betrieb der Versickerungsanlagen (Mulden) haben nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Abweichungen vom genehmigten Entwurf bedürfen der Nachtragsgenehmigung der zuständigen Wasserbehörde, ansonsten genügt die Zustimmung der OWB.
- Alle baulichen Anlagen sind in Anlehnung an die DIN-Normen und an das DWA-Arbeitsblatt A 138 in der jeweils gültigen Fassung zu bemessen und auszuführen.
- Unter der jeweiligen Versickerungs-/Verdunstungsanlage muss eine ausreichende ungesättigte, unverletzte Bodenschicht über dem höchsten Grundwasserstand vorhanden sein, um das Reinigungsvermögen zu gewährleisten. Daher muss der höchste Grundwasserstand mindestens 1,0 m unter der jeweiligen Muldensohle liegen.
- In die jeweilige Versickerungsanlage darf nur nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser eingeleitet werden. Gelöste und ungelöste Bestandteile dürfen nur soweit enthalten sein, dass eine nachteilige Veränderung der Eigenschaften des Grundwassers nicht zu besorgen ist.
- Vorkommnisse, die eine Beeinträchtigung des Grundwassers zur Folge haben könnten, sind der OWB zu melden.
- Der Erlaubnisbescheid und die dazugehörigen Unterlagen sind sorgfältig aufzubewahren und bei behördlichen Kontrollen auf Verlangen vorzuzeigen.
- Die jeweilige Versickerungsanlage muss ständig frei und zugänglich sein. Sie ist in ordnungsgemäßem Zustand zu erhalten und zu betreiben; sie ist daraufhin zu überwachen.
- Um eine dauerhafte Durchlässigkeit der Bodenoberfläche durch Bodenaktivitäten zu gewährleisten, sind die Mulden mit Rasen zu begrünen. Durch regelmäßige Pflege und Wartung wird eine langfristige Funktion der Versickerungsanlage gewährleistet (z.B. Entfernen von Laub, Rasenpflege, keine Verwendung von Dünger, keine Verwendung von Tausalz auf Flächen, die in die Versickerungsmulde entwässern).

- Bei der Errichtung und der Unterhaltung der jeweiligen Versickerungsanlage ist sicherzustellen, dass eine weitergehende Bodenverdichtung unterbleibt und somit eine Minimierung der natürlichen Versickerungsfähigkeit nicht zu befürchten ist.
- Die Wasserbehörden sind berechtigt, jederzeit die Entwässerungsanlagen zu überprüfen.
- Fehlanschlüsse an Regenwasserleitungen sind zu vermeiden.
- Sollten bei der Bauausführung Altablagerungen festgestellt werden, so sind die zuständigen Behörden unverzüglich zu benachrichtigen und die weitere Vorgehensweise abzustimmen.
- Die Versickerungs- bzw. Verdunstungsanlagen sind für ein 20-jährliches Regenereignis zu bemessen und auszuführen. Die geplanten Stauhöhen müssen ggfs. erhöht oder die Muldenflächen vergrößert werden.
- Eine Direkteinleitung in die Gewässer ist nicht zulässig.
- Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die geplante Entwässerungsanlagen und die wassertechnischen Berechnungen im Hinblick auf die diesbezüglichen vorstehenden Auflagen (keine Direkteinleitung in Gewässer, Bemessung der Versickerungs-/ Verdunstungsanlagen) vom Vorhabenträger zu überprüfen. Das Prüfergebnis sowie zusätzliche Planunterlagen (Lagepläne) mit Darstellung der einzelnen Mulden (mit Bezeichnung Mulde 1 bis 36) gemäß wassertechnischer Berechnung sind der OWB vorzulegen und mit dieser abzustimmen.
- Zur Verhütung bzw. zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen, die bei der Erteilung der Erlaubnis nicht vorauszusehen waren, bleibt der Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vorbehalten.
- Das Vorhaben ist entsprechend dem genehmigten Entwurf auszuführen.
- Sollte bei der Ausführung des Vorhabens festgestellt werden, dass Änderungen der genehmigten Pläne oder weitere wasserwirtschaftliche Maßnahmen erforderlich sind, so sind diese vorher mit der OWB abzustimmen. Bei wesentlichen Änderungen bzw. Ergänzungen sind Tekturpläne einzureichen.
- Die jeweilige Anlage ist zu überwachen und in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten. Schadensersatzansprüche, die aufgrund des Baues und des Betriebes sämtlicher Anlagen entstehen, richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.
- Den Wasserbehörden oder deren Beauftragten ist jederzeit der Zutritt zu den Anlagen zu gestatten.
- Das Datum des Arbeitsbeginns ist der OWB mindestens 14 Tage vorher anzuzeigen.
- Der Abschluss der Arbeiten ist ebenfalls innerhalb von 14 Tagen anzuzeigen. Gleichzeitig ist die wasserbehördliche Abnahme entsprechend § 95 LWG zu beantragen (Entwässerungseinrichtungen, Gewässerausbau und Entwicklung).
- Während der Bauzeit ist auf der Baustelle ständig eine Kopie des genehmigten Entwurfs aufzubewahren und die Anwesenheit eines Verantwortlichen sicherzustellen.

- 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 dazugehörenden sonstigen Ausstattungen sind so zu wählen, dass sie sicher den zu erwartenden Beanspruchungen standhalten. Die §§ 18-26 LBauO gelten entsprechend.
- 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.
- Sollten temporäre Wasserhaltungen erforderlich sein, so sind diese vor Baubeginn mit der OWB abzustimmen. Ggfs. ist eine gesonderte Erlaubnis für die vorübergehende Entnahme und Ableitung des Grundwassers bei der zuständigen Unteren Wasserbehörde zu beantragen.
- Bei den landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen 13E, 14E sowie 19E ist zu beachten, dass anfallender Erdaushub mit Nachweis außerhalb der Überschwemmungsgebiete zu verbringen ist und Auffüllungen innerhalb des Überschwemmungsgebietes nicht zulässig sind.
- Schutzmaßnahmen an den Gewässern sind nach den Baumaßnahmen wieder zurückzunehmen und der ursprüngliche Zustand ist wieder herzustellen.
- Pflanzmaßnahmen an den Gewässern sind aus Unterhaltungsgründen mit dem Gewässerzweckverband Isenach-Eckbach abzustimmen.
- Vor der wasserbehördlichen Abnahme sind in Abstimmung mit der OWB Bestandspläne anzufertigen und dieser vorzulegen.

IV. Denkmalschutz

Gemäß der Stellungnahme der **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Speyer (GKER)** –Denkmalfachbehörde- und der **unteren Denkmalschutzbehörde** der **Stadt Frankenthal (Pfalz)** befinden sich im Vorhabenbereich mehrere Grabungsschutzgebiete. Die Straßenbaubehörde hat rechtzeitig vor Baubeginn im Rahmen der Bauausführungsplanung eine mögliche konkrete Betroffenheit von Grabungsschutzgebieten in Abstimmung mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde und der Denkmalfachbehörde zu ermitteln. Im Bereich der von dem Straßenbauvorhaben tatsächlich betroffenen Grabungsschutzgebiete ist die konkrete Ausführung des Bauvorhabens zuvor im Hinblick auf eine angemessene Berücksichtigung der denkmalschutzrechtlichen Belange eventuell verborgener Kulturdenkmäler mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde und der Denkmalfachbehörde abzustimmen. Soweit Grabungsschutzgebiete durch das Straßenbauvorhaben berührt werden und eine Genehmigung nach § 22 Abs. 3 DSchG

erforderlich ist, wird diese hiermit im Wege der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erteilt.

Da der gesamte Trassenverlauf überaus fundverdächtig ist und bei allen Erdarbeiten mit unerwarteten archäologischen Funden zu rechnen ist, sind vom Vorhabenträger, auch für die außerhalb der Grabungsschutzgebiete gelegenen Ausbaubereiche, zusätzlich die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- Bei der Vergabe der Erdarbeiten hat der Vorhabenträger die bauausführenden Firmen zu verpflichten, der GKER zur Ermöglichung einer Bauüberwachung den Baubeginn rechtzeitig vorher anzuzeigen.
- Die ausführenden Baufirmen sind bei Ausschreibung und Vergabe eindringlich auf die Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) hinzuweisen. Danach ist jeder zutage kommende archäologische Fund unverzüglich zu melden, die Fundstelle ist soweit als möglich unverändert zu lassen und eventuelle Fundgegenstände sind sorgfältig gegen Verlust zu sichern.
- Der Vorhabenträger wird hierdurch nicht von einer gesetzlichen Meldepflicht und Haftung gegenüber der GKER entbunden.
- Für den Fall archäologischer Funde ist der archäologischen Denkmalpflege ein angemessener Zeitraum einzuräumen, um evtl. Rettungsgrabungen in Absprache mit den ausführenden Firmen und entsprechend den Anforderungen der aktuellen archäologischen Forschung durchführen zu können. Im Einzelfall ist mit Bauverzögerungen zu rechnen.
- Die Meldepflicht gilt insbesondere auch für bauvorbereitende Maßnahmen (z.B. Mutterbodenabtrag). Die zuständigen Stellen des Straßenbaulastträgers sind hierauf hinzuweisen.
- Die vorgenannten Punkte sind unverändert in die Bauausführungspläne als Auflage zu übernehmen.

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

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass sich im Planungsgebiet bisher nicht bekannte Kleindenkmäler (wie historische Grenzsteine) befinden können. Diese sind zu berücksichtigen und dürfen von Planierungen o.ä. nicht berührt oder von ihrem angestammten historischen Standort nicht entfernt werden. Sollte ein Versetzen von Kleindenkmälern erforderlich sein, ist dies vorher mit der GKER abzustimmen und nur unter Aufsicht einer von ihr beauftragten Person zulässig.

V. Bodenschutz

Entlang des Ausbauabschnittes der A 61 sind die folgenden registrierten Altablagerungen und Altstandorte vorzufinden:

- 311 00 000 - 0247 / 000 - 00 Ablagerungsstelle Frankenthal, A 61 / Bahnlinie
- 314 00 000 - 0310 / 000 - 00 Ablagerungsstelle Ludwigshafen, An der A 61
- 314 00 000 - 0309 / 000 - 00 Ablagerungsstelle Ludwigshafen, Auf der Unterweide
- 311 00 000 - 0001 / 000 - 00 NATO-Hochdruckpumpstation Frankenthal

Der Vorhabenträger hat insoweit bei der Bauausführung die Vorgaben des Bodenschutzrechtes (BBodSchG, LBodSchG und BBodSchV) zu berücksichtigen.

Weiter findet sich im Vorhabenbereich gemäß dem Verdachtsflächenkataster der Stadt Ludwigshafen (Kataster potentieller Altstandorte und Altablagerungen im Stadtgebiet Ludwigshafen) die ungeordnete Ablagerung Nr. 5080U005-2 (Gemarkung Ruchheim, Flurstücke 1391/5, 1422/3, 1422/4, 1424/5, 1423/5). Der Stellungnahme der **Stadtverwaltung Ludwigshafen** hierzu folgend, wird der Vorhabenträger die nachfolgenden Punkte beachten:

- Treten bei Erdarbeiten, Bodenbewegungen oder ähnlichem gefahrverdächtige Umstände auf (z.B. Bodenverunreinigungen in nicht nur geringfügigem Umfang, belastetes Schicht- oder Grundwasser, Gerüche bzw. Gasaustritte oder Abfälle), ist die Untere Bodenschutzbehörde bei der Stadt Ludwigshafen (Tel. 0621/504-3461) unverzüglich zu verständigen.
- Werden konkrete Gefahren für den Einzelnen oder die Allgemeinheit (Umwelt) durch z.B. freigelegte oder austretende Schadstoffe, Austritt von giftigen oder explosiven Gasen o.ä. festgestellt, sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und die Baustelle zu sichern.
- Bei der Entsorgung von Aushubmassen ist das Verwertungsgebot nach § 5 Abs. 2 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz zu beachten. Nach § 5 Abs. 3 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz hat die Verwertung ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Dabei sind die Bestimmungen des Bodenschutz- und Abfallrechtes zu beachten.
- Baumaßnahmen sind so durchzuführen, dass die Erfordernisse des Arbeits- und Umgebungsschutzes eingehalten werden. Die einschlägigen Unfallverhütungs- und Arbeitsschutzbestimmungen sind zu beachten.

Sofern im weiteren Verfahrensablauf oder 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.

Weiter sind vom Vorhabenträger gemäß der Stellungnahme der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Neustadt a.d.W.** beim Einbringen notwendiger Erdmassen für die Gestaltung des seitlichen Anbaus der Straßentrasse im Hinblick auf die Qualität und Beschaffenheit des Erdmaterials die Anforderungen des BBodSchG für eine durchwurzelbare Bodenschicht zu beachten.

VI. Lärm

Der Straßenbaulastträger ist beim sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn Nr. 61 (A 61) im hier festgestellten Abschnitt grundsätzlich verpflichtet, nachteilige Auswirkungen durch von der ausgebauten Straße ausgehenden Lärmbelastungen auf die benachbarte Wohnbebauung zu vermeiden. Dieser Verpflichtung hat er zunächst durch die Wahl der Trasse nachzukommen. Wenn trotz der richtigen Wahl der Trasse nachteilige Lärmauswirkungen auf benachbarte Wohnbebauung zu erwarten sind, hat er diese durch aktive Lärmschutzmaßnahmen auf ein zumutbares Maß zu verringern; erst wenn danach noch immer unzumutbare Lärmauswirkungen auf die benachbarte Wohnbebauung übrig bleiben, ist den Eigentümern der betroffenen Häuser passiver Lärmschutz an den zum dauernden Aufenthalt bestimmten Wohnräumen zu gewähren.

Der Straßenbaulastträger hat die von der A 61 ausgehenden Lärmauswirkungen auf die der Straße benachbarte Wohnbebauung in einer Schalltechnischen Untersuchung überprüft. Nach dem Ergebnis der Untersuchung sind unzumutbare Lärmauswirkungen auf benachbarte Wohnbebauung zu erwarten.

Der Straßenbaulastträger ist daher zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet. Er wird nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen (siehe Kapitel A, Abschnitt XII. Nrn. 8, 9 und 53) aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer gekrümmten Lärmschutzwand (Höhe ca. 7,65 m, Länge ca. 2.850 m) von ca. Bau-km 351+000 bis Bau-km 353+134 durchführen. Dabei hat der Straßenbaulastträger auf Grund entsprechender Forderungen im Rahmen der Einwendungserhebung sein Lärmschutzkonzept im Hinblick auf den Umfang und die Ausgestaltung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen im weiteren Verfahrensgang in Gestalt der festgestellten Deckblattplanung nochmals optimiert (vgl. hierzu auch Ausführungen in Kapitel E. Abschnitt VII. Nr. 2.a. dieses Beschlusses).

Verschiedene Wohnhäuser entlang der gesamten Baustrecke können mit der Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen nicht vollständig vor unzumutbaren Verkehrsgeräuschen geschützt werden, da der dazu erforderliche aktive Lärmschutz aus Gründen des Landschaftsbildes, des Kleinklimas, bautechnischen Gesichtspunkten, den topographischen Gegebenheiten (Dammlage der A 61) und unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen dem Straßenbaulastträger nicht aufgegeben werden kann. Diesen Wohnhäusern steht daher ergänzend passiver Lärmschutz zu.

Es handelt sich im Einzelnen um die Häuser:

Wohngebäude *Ort, Straße Hausnummer*	*Etagen, Himmelsrichtung*
Heßheim, Beethovenstraße 1	1. OG, N 1. OG, O
Heßheim, Beethovenstraße 2	1. OG, N 1. OG, O
Heßheim, Beethovenstraße 4	1. OG, N

Heßheim, Beethovenstraße 6	1. OG, N 1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 1	1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 3	1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 5	EG + 1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 6	EG + 1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 6a	1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 7	1. OG, N 1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 8	EG, O
Heßheim, Birkenweg 9	1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 10	1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 11	EG + 1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 12	1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 13	EG + 1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 14	1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 15	1. OG, N EG + 1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 16	1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 17	1. OG, N EG + 1. OG, O 1. OG, S 1. OG, W
Heßheim, Birkenweg 19	1. OG, N EG + 1. OG, O EG + 1. OG, S 1. OG, W
Heßheim, Birkenweg 21	EG + 1. OG, O 1. OG, S
Heßheim, Birkenweg 23	EG + 1. OG, O 1. OG, S
Heßheim, Birkenweg 25	EG + 1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 27	EG + 1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 29	1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 31	1. OG, O
Heßheim, Birkenweg 33	1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 28	EG + 1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 30	EG + 1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 31	1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 32	EG + 1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 33	1. OG, O

Heßheim, Großniedesheimer Straße 34	1. OG, N EG + 1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 35	1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 36	EG + 1. OG, N EG, O 1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 37	1. OG, N 1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 38	EG + 1. OG, N EG + 1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 39	1. OG, N 1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 40	EG + 1. OG, N EG + 1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 41	1. OG, N 1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 42	1. OG, N EG + 1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 43	1. OG, N 1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 44a	1. OG, N
Heßheim, Großniedesheimer Straße 46	EG + 1. OG, N EG + 1. OG, O
Heßheim, Großniedesheimer Straße 48	EG + 1. OG, N EG + 1. OG, O
Heßheim, Riedstraße 1-7	1. OG, O
Heßheim, Riedstraße 2-12	EG + 1. OG, O
Heßheim, Riedstraße 14-26	EG + 1. OG, O
Heßheim, Riedstraße 15-17	1. OG, N EG + 1. OG, O 1. OG, S
Heßheim, Riedstraße 19-25	1. OG, O
Heßheim, Riedstraße 27-35	EG + 1. OG, O 1. OG, S
Heßheim, Riedstraße 28-40	1. OG, S 1. OG, SO
Heßheim, Riedstraße 37-39	1. OG, O
Heßheim, Riedstraße 41-43	1. OG, N EG + 1. OG, O

Heßheim, Riedstraße 45-47	1. OG, N EG + 1. OG, O (IO-Nr. 855) 1. OG, O (IO-Nr. 856) EG + 1. OG, S
Maxdorf, Im Steinböhl 1	1. OG, O
Maxdorf, Im Steinböhl 2	EG + 1. OG, O
Maxdorf, Im Steinböhl 3	1. OG, S (IO-Nr. 994) EG + 1. OG, N EG + 1. OG, O EG + 1. OG, S (IO-Nr. 997)
Maxdorf, Im Steinböhl 4	1. OG, O
Ludwigshafen-Ruchheim, Grenzhof	1. OG, O (IO-Nr. 981)
Ludwigshafen-Ruchheim, An der Bachfeg 7-9	EG + 1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, An der Bachfeg 15-19	EG + 1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, An der Bachfeg 21-47	EG + 1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, Fußgönheimer Straße 96	EG + 1. OG, SW
Ludwigshafen-Ruchheim, Fußgönheimer Straße 100	EG + 1. OG + 2. OG, SW
Ludwigshafen-Ruchheim, Fußgönheimer Straße 101	1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, Fußgönheimer Straße 103	1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, Fußgönheimer Straße 105	1. OG, N EG + 1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, Fußgönheimer Straße 107	1. OG, N EG + 1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, Fußgönheimer Straße 120	EG + 1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, Kreuzgraben 1	1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, Kreuzgraben 2	EG + 1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, Kreuzgraben 6	EG + 1. OG, SW
Ludwigshafen-Ruchheim, Paul-Münch-Straße 11	EG + 1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, Paul-Münch-Straße 22	EG + 1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, Rhein-Haardtbahn-Straße 10	1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, Rhein-Haardtbahn-Straße 12 - 13	EG + 1. OG, W
Ludwigshafen-Ruchheim, Strohgasse 21	EG + 1. OG, W EG + 1. OG, N
Ludwigshafen-Ruchheim, Strohgasse 8	EG+ 1. OG, W 1. OG, N
Ludwigshafen-Ruchheim, Wohnung im Vereinsgebäude des TV Ruchheim	Im Rahmen der Ausführungsplanung zu ermitteln

Der Straßenbaulastträger wird dem Grunde nach verpflichtet, den Eigentümern der vorgenannten Gebäude die notwendigen Aufwendungen in Geld auszugleichen, welche für die

erforderlichen Schutzmaßnahmen gegen den die Immissionsgrenzwerte überschreitenden Verkehrslärm aufgewendet werden müssen (sog. „passiver Lärmschutz“).

Es ist jedoch ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass passive Lärmschutzmaßnahmen nur insoweit durchgeführt werden können, als sich aus der Anwendung der Bestimmungen der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 (VLärmSchR 97) und aus der 24. BImSchV kein Ausschluss oder keine Einschränkung des Anspruches ergibt.

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

- Lärmschutzmaßnahmen sind nur insoweit notwendig, als nicht bereits ein ausreichender Lärmschutz vorhanden ist. Dabei sind die einschlägigen bauordnungsrechtlichen Bestimmungen (z.B. Wärmeschutzverordnung und Landesbauordnung in der jeweils geltenden Fassung, Auflagen im Bebauungsplan oder in der jeweiligen Baugenehmigung, u.ä.) zu berücksichtigen.

- Lärmschutzmaßnahmen werden nicht erstattet für bauliche Anlagen, die bei Auslegung der hier festgestellten Pläne noch nicht genehmigt waren.

- In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nacht-Immissionsgrenzwert überschritten ist. Danach wird passiver Lärmschutz für Wohnraum gewährt, soweit der Tagwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich.

- Der Umfang der Erstattung umfasst bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen der zu schützenden baulichen Anlagen, die geeignet sind, die Einwirkungen durch Verkehrslärm in dem erforderlichen Umfang zu mindern. Hierzu gehören auch Lüftungen, z.B. für Schlafräume, Kinderzimmer und Räume mit Ofenheizung. Umfassungsbauteile sind Fenster, Türen, Wände, Decken und Dächer, die die zu schützenden Räume unmittelbar nach außen abschließen, sowie Decken unter nicht ausgebauten Dächern. Zu den erstattungsfähigen Aufwendungen gehören bei Fenstern und Türen nur solche in gleicher Größe und Ausführung wie die bisher vorhandenen. Außerdem können erforderliche Anpassungsarbeiten (wie z.B. Verputz- und Malerarbeiten) im Fensterbereich erstattet werden. Ein Abzug "Neu für Alt" ist nicht vorzunehmen.

Der sich aus der Anwendung der VLärmSchR 97und der 24. BImSchV ergebende tatsächliche Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen wird im Rahmen der Bauausführung durch die zuständige Straßenbaubehörde ermittelt.

Soweit intensiv genutztes Wohnumfeld (Balkone, Terrassen, Hausgärten oder sonstiger Wohnaußenbereich) bei Überschreitung der Tagesgrenzwerte am maßgeblichen Immissionsort nicht aktiv geschützt werden kann, hat der Straßenbaulastträger auch dafür einen angemessenen Entschädigungsausgleich (Billigkeits- bzw. Enteignungsentschädigung) zu ge-

währen. Die Entschädigungsermittlung erfolgt ebenfalls durch die zuständige Straßenbaubehörde im Zuge der Bauabwicklung.

Im Übrigen wird auf die beigefügten schalltechnischen Untersuchungsunterlagen hingewiesen.

VII. Eisenbahn-Belange

VII.1 Gemäß der Stellungnahme der **DB Services Immobilien GmbH** wird von dem Straßenbauvorhaben die Bahnstrecke 3435 (Freinsheim – Frankenthal) berührt.

Insoweit darf durch die Straßenbaumaßnahme die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet werden. Auf oder im unmittelbaren Bereich von DB-Liegenschaften muss jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel und Leitungen gerechnet werden. Bei Erdarbeiten muss vorab durch eine ausreichende Anzahl von Schürfungen, die Lage von DB-Kabeln und Leitungen festgestellt werden. Ggfs. sind alle Erdarbeiten von Hand auszuführen. Evtl. vorhandene Kabel und Leitungen müssen entweder umgelegt oder gesichert werden.

Die Kabel der Leit- und Sicherungstechnik sollten im Kabelkanal links und rechts der Gleise verlegt sein. Hierzu ist eine Kabeleinweisung mit der DB Netz AG zu vereinbaren (Ansprechpartner: DB Netz AG, I.NP-SW-D-KAR(IL), Herr Jürgen Schuranski, Oskar-Vongerichten-Straße 7a, 67061 Ludwigshafen a.R.).

Hinsichtlich der Verbreiterung der Straßenüberführung in Bahn-km 8,594 (Bauwerks Nr. 6415 556 bei ca. Bau-km 355+773) ist bei Änderungen an dem Brückenbauwerk ggfs. der Abschluss einer neuen Kreuzungsvereinbarung erforderlich. Details sind mit der Anlagenplanung (DB Netz AG, I.NVR-SW-A, Herr Albrecht Götz, Schwarzwaldstraße 86, 76137 Karlsruhe) zu klären. Der Anlagenplanung ist neben den vorhandenen Plänen auch eine Bauausführungsplanung vorzulegen, in der Maßnahme und Bauverfahren beschrieben werden. Die Anlagenplanung ist möglichst zeitnah einzubinden, damit eine frühzeitige Abstimmung der Baudurchführung, von Terminen und fachlichen Vorgaben möglich ist. Weiter ist eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen. Das Brückenbauwerk sollte so gestaltet bleiben, dass eine Elektrifizierung der Strecke jederzeit möglich ist.

Zu dem in Betrieb befindlichen Gleis ist bei Arbeiten ein Mindestabstand von 6,0 m zur Gleisachse einzuhalten (Sicherheitsabstand). Bei Arbeiten zwischen dem Gefahrenbereich und den 6,0 m sind die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen mit dem Fachbereich Fahrbahn (DB Netz AG, Regionalnetz Rheinhessen Weinstraße, I.NP-SW-D-KAR(IF), Bahnhofsplatz 14, 67434 Neustadt a.d.W.) abzustimmen. Während der Arbeiten muss sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich der Gleise einschließlich des Luftraums nicht berührt wird. Kann dies nicht sichergestellt werden, ist eine Betriebs- und Bauanweisung erforderlich. Diese muss bei Bedarf mindestens 6 Wochen vor Baubeginn beim Regionalnetz beantragt werden und wird durch autorisierte Ingenieurbüros aufgestellt. Weiter ist sicherzustellen, dass keine Gegenstände unbeabsichtigt aus dem Arbeitsbereich der Brücke in den Gefahrenbereich herabfallen können. Das gewählte Sicherungsverfahren ist

mit der Anlagenplanung abzustimmen. Beim Einsatz von Kränen sind Besonderheiten wie der Kranschwenkbereich zu beachten (Krananweisung). Hierzu ist eine frühzeitige Abstimmung mit dem Fachbereich Konstruktiver Ingenieurbau erforderlich (Ansprechpartner: DB Netz AG, I.NP-SW-D-KAR(I), Frau Anna Wollenweber, Landauer Straße 71, 67434 Neustadt a.d.W.).

Grundstücke im Eigentum der DB AG sind von jeglicher Vegetation freizuhalten. Bei Neuanpflanzungen wird empfohlen, bahnseitig auf Hecken, wuchernde Gewächse und Bäume zu verzichten. Die Stabilität der Bahnanlagen darf durch den Straßenausbau nicht beeinträchtigt werden. Bei Erdauftrag ist darauf zu achten, dass sich keine Rutschungen ergeben. Oberflächen- und sonstige Abwasser dürfen dem Bahngelände nicht zugeleitet werden. Die Vorflutverhältnisse dürfen durch Baumaterialien, Erdaushub, etc. nicht zu Ungunsten der DB AG verändert werden. Es ist eine geeignete Entwässerung herzustellen.

Falls neue Bahnkreuzungen (z.B. Leitungen oder Durchlässe) außerhalb der Kreuzungsvereinbarung erforderlich werden, ist ein Gestattungsvertrag abzuschließen und die Unterlagen hierfür in 6-facher Ausfertigung bei der DB Services Immobilien GmbH, NL Frankfurt, Herr Raimund Frickel, Camberger Straße 10, 60327 Frankfurt am Main einzureichen.

Das Betreten und Verunreinigen der Bahnanlagen ist gem. der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) untersagt. Wo dies notwendig erscheint, müssen vom Anlieger oder dessen Rechtsnachfolger Schutzmaßnahmen entlang der Bahngrenze vorgesehen werden. Verunreinigungen, die nachweisbar von den Grundstücksbenutzern auf/an Bahnanlagen verursacht wurden, werden auf Kosten der Eigentümer oder ihrer Rechtsnachfolger entsorgt.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Immissionen (insbes. Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug). Dies gilt besonders während Baumaßnahmen auf dem Gleiskörper bei Arbeiten mit Gleisbaumaschinen. Hier werden zur Warnung des Personals gegen die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb Tyfone oder Signalhörner benutzt. Die Vornahme eventuell erforderlicher Schutzmaßnahmen obliegt den Anliegern.

Die Regelung der Kostentragung im Zusammenhang mit den vorstehenden Auflagen richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen oder bestehenden vertraglichen Vereinbarungen.

VII.2 Auf Hinweis des **Eisenbahn-Bundesamtes** sind bei der Verbreiterung des Bauwerks Nr. 6415 556 (Unterführung DB-Bahnstrecke bei ca. Bau-km 355+773) die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) einzuhalten.

VII.3 Gemäß dem Hinweis der **DB Kommunikationstechnik GmbH** (Bearbeitungs-Nr. 50 455 4259) und der **DB Services Immobilien GmbH** befindet sich im Vorhabenbereich ein Streckenfernmeldekabel F 4039 (20") zum Bahnübergang BÜ 2471 (BSH) sowie TK-Anlagen (z.B. Fernsprechkasten, Kabelsteine) der DB Netz AG. Vor Baubeginn ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig. Die Einweisung ist rechtzeitig (mind. 7 Arbeitstage vorher) und Angabe der Bearbeitungsnummer per Fax oder Mail abzustimmen (Fax: 0681/308-2160, E-Mail: Netzadministration-SW@deutschebahn.com). Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren. Die Baumaßnahme

erfordert umfangreiche Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz des Kabels und der Anlagen. Zur Einleitung der Vorarbeiten wird eine baldige Beauftragung der Arbeiten bei dem zuständigen, vertrieblichen Ansprechpartner empfohlen (DB Kommunikationstechnik GmbH, T.CV-S-K, Vertrieb, Herr Horst Leibküchler, Hohenzollernstr. 4, 71638 Ludwigsburg; Telefon: 0711/23045-200, Fax: 0711/23045-129, E-Mail: horst.leibkuechler@deutschebahn.com). Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft" sind einzuhalten. Eine Verpflichtungserklärung über den Erhalt der Merkblätter ist rechtzeitig vorher von der bauausführenden Firma unterzeichnet zurückzusenden. Die überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der DB Netz AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten. Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist umgehend die DB Kommunikationstechnik GmbH zu informieren. Im Falle von Ungenauigkeiten oder Zweifel an der Plangenauigkeit darf mit der Baumaßnahme nicht begonnen werden, bevor diese durch die DB Kommunikationstechnik GmbH ausgeräumt sind.

VII.4 Der Stellungnahme der **Eisenbahn-Unfallkasse** als Unfallversicherungsträger der Deutsche Bahn AG und hieraus ausgegliederter Unternehmen ist bei Arbeiten an den Eisenbahninfrastrukturanlagen folgendes zu beachten:

- Bei der Planung und Realisierung der gegenständlichen Maßnahme ist u.a. das geltende Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherungsträger (Unfallverhütungsvorschriften, Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz, Informationen) zu berücksichtigen.
- Nach § 5 der Unfallverhütungsvorschrift (UVV) "Grundsätze der Prävention" GUV-V A 1 hat der Auftraggeber (Unternehmer) bei der Vergabe von Aufträgen dem Auftragnehmer schriftlich aufzugeben, die erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie für eine wirksame Erste Hilfe zu treffen. Dabei hat der Unternehmer von den allgemeinen Grundsätzen nach § 4 des Arbeitsschutzgesetzes auszugehen und insbesondere das staatliche Regelwerk sowie das Regelwerk der Unfallversicherungsträger heranzuziehen. Weiterhin hat der Unternehmer dem Auftragnehmer die jeweiligen einschlägigen Anforderungen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz einzuhalten.
- Zum Schutz der Beschäftigen von den Gefahren aus dem Bahnbetrieb sind der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle Beginn, Änderungen und Ende von Arbeiten im Gleisbereich so rechtzeitig anzuzeigen, dass die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen angeordnet und durchgeführt werden können.
- Bezüglich der Gestaltung von Eisenbahnanlagen sowie der Durchführung des Eisenbahnbetriebes sind ergänzend zu den staatlichen Vorschriften insbesondere die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift "Eisenbahnen" GUV-V D30.1 zu beachten.
- Nach § 5 "Ausweichmöglichkeiten für Versicherte" der GUV-V D30.1 muss bei Neubauten in Abhängigkeit von der jeweils zulässigen Geschwindigkeit neben jedem Fahrbereich von Schienenfahrzeugen auf einer Seite ein ausreichender Mindestabstand von

Teilen der Umgebung zu Gleismitte vorhanden sein, damit Versicherte bzw. Beschäftige sich an jeder Stelle vor herannahenden Schienenfahrzeugen in Sicherheit bringen können. Diese Forderung gilt auch im Bereich von Bauwerken, z.B. Über- und Unterführungen, Bahnsteigen, bei Lärmschutzwänden und bei mehreren nebeneinander liegenden Gleisen. Dabei sind die Ausweichmöglichkeiten auch für die innen liegenden Gleise zu gewährleisten. Analog anzuwenden sind diese Bestimmungen auch wenn an vorhandenen Eisenbahnstrecken die zulässige Streckengeschwindigkeit erhöht wird.

- Nach den vorgelegten Unterlagen werden z.B. die Bauwerke Nr. 6415 556 (A710) und Nr. 6515 503 (A715) im Zuge der Maßnahme verbreitert. Informationen für die zulässigen Geschwindigkeiten auf den betreffenden Bahnstrecken sind in den Unterlagen nicht enthalten. Es wird daher auf die in der Tabelle zu § 5 Abs. 2 im Anhang 1 der GUV-V D30.1 genannten Mindestabstände von Teilen der Umgebung zu Gleismitte hingewiesen. In diesen Mindestabständen integriert ist der Sicherheitsraum.
- Die Sicherheitsräume müssen gem. § 5 Abs. 6 der GUV-V D30.1 erkennbar und leicht zu erreichen sein. Die sichere Erreichbarkeit ist gewährleistet, wenn keine Anlagen den Zugang erschweren, Maßnahmen zum sicheren Übersteigen von Hindernissen getroffen sind oder die Standflächen nicht um mehr als 0,5 m höher oder tiefer als die begehbare Fläche des Fahrbereiches liegen. Diese Forderungen sind insbes. im Bereich von Bauwerken, z.B. bei Stützwänden, Widerlagern, Pfeilern etc. zu beachten.
- Entsprechend § 6 "Seitlicher Sicherheitsabstand (in Arbeitsstätten)" der GUV-V D30.1 dürfen Einrichtungen neben oder zwischen Gleisen nur so eingebaut werden, dass zum Schutz der Beschäftigten vor Quetsch- und Anstoßverletzungen ein ausreichender Sicherheitsabstand zwischen Schienenfahrzeugen und den Teilen der Umgebung vorhanden ist. Diese Forderung gilt insbes. innerhalb von Arbeitsstätten während der Bauzeit.
- Des Weiteren sind die Gefährdungen bei der späteren Instandhaltung der Bahnanlagen bzw. der Bauwerke zu ermitteln und u.a. für die Ausführung von Instandhaltungsarbeiten einschließlich des Erreichens der Arbeitsstellen entsprechende Sicherheitsmaßnahmen festzulegen.
- Bei der weiteren Planung und Genehmigung sind die anerkannten Regeln der Technik sowie das geltende Regelwerk zu berücksichtigen.

VII.5 Durch das Ausbauvorhaben werden die Belange der **Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)** im Bereich der Überführung der Rhein-Haardt-Bahn über die A 61 (Bauwerk BW 6515 503 (A 715)) bei ca. Bau-km 359+200 berührt. Nach der gegenständlichen Planung wird das Brückenbauwerk unverändert beibehalten. Die Erweiterung der Straßentrasse unter dem Bauwerk wird von der RNV rechtlich als Änderung des Bauwerks angesehen. Der Stellungnahme der RNV folgend sind vom Vorhabenträger diesbezüglich die aktuellen Richtlinien für Eisenbahnbrücken insbesondere bzgl. Geometrie/ Abstände, Anprallschutz und lichter Höhe sowie die BGV D33 „Arbeiten im Bereich von Gleisanlagen“ einzuhalten. Die Straßenbaubehörde hat zugesagt, sich frühzeitig vor Baubeginn mit der RNV (Dr. Peter Raue, Du. -1369, p.raue@rnv-online.de) zur Abstimmung der Bauvorbereitung und notwendiger Schutzvorkehrungen (einschließlich Anprallschutz des Brückenbauwerkes gegen abkommende Stra-

ßenfahrzeuge) in Verbindung setzen. Falls seitens der RNV gewünscht, kann diese hierbei die Landeseisenbahnaufsicht einschalten. Im Rahmen des Ausbauvorhabens eventuell entstehende Kosten im Zusammenhang mit dem Kreuzungsbereich regulieren sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. bestehenden vertraglichen Vereinbarungen. Behinderungen des Bahnbetriebes werden aufgrund der geplanten Bauarbeiten nicht erwartet. Eventuelle unerwartete bauzeitliche Behinderungen des Bahnbetriebes wird die Straßenbaubehörde mit der RNV abstimmen.

VIII. Landwirtschaftliche Belange

VIII.1 Aufgrund von Einwendungen und Stellungnahmen der **Gemeinde Mutterstadt**, der **Stadt Ludwigshafen**, der **Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz** sowie mehrerer **Privatpersonen** insbesondere im Zusammenhang mit den Berührungspunkten des Straßenbauvorhabens mit landwirtschaftlichen Belangen hat die Straßenbaubehörde in ihrer schriftlichen Stellungnahme zu den erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen sowie der Erörterung im Rahmen des Erörterungstermin die Berücksichtigung der nachfolgenden Punkte zugesagt:

1. Beim Abriss und der Neuerrichtung des Überführungsbauwerks der L 530 über die A 61 (BW 6515 508 (A 720)) wird der Straßenbaulastträger die bauzeitlichen Einschränkungen für den laufenden Verkehr einschließlich der Erreichbarkeit der Pfalzmarkt eG in Mutterstadt auf ein notwendiges Minimum reduzieren. Die Straßenbaubehörde wird frühzeitig geeignete Umfahrungsmöglichkeiten für den landwirtschaftlichen Verkehr zur Erreichbarkeit des Pfalzmarktes mit der Pfalzmarkt eG, der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, der Gemeinde Mutterstadt und ggfs. weiteren betroffenen Kommunen abstimmen.

2. Hinsichtlich verkehrssicherheitstechnischer Bedenken aufgrund vermeintlich zu kurzer Ausfahrsichtweiten durch geplante Gehölzpflanzungen an Wirtschaftswegeeinmündungen, insbesondere bei ca. Bau-km 353+350 im Bereich des Unterführungsbauwerkes (BW 6415 522) und bei ca. Bau-km 355+650 an der K 4, wird die Straßenbaubehörde im Rahmen der Ausführungsplanung unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Sichtbeziehungen und zukünftige Unterhaltung die Abstände geplanter Gehölzpflanzungen an Wirtschaftswegeeinmündungen, insbesondere an den beiden vorgenannten Stellen, überprüfen und falls rechtlich erforderlich anpassen.

3. Zwischen ca. Bau-km 361+800 und 363+350 in einem Bereich mit vorhandenen Drainagen zur Feldentwässerung und ungünstigen Abflussverhältnissen wird der Straßenbaulastträger bei vorhabenbedingten Änderungen oder Verlagerungen von Grabenabschnitten die vorhandenen Sohlbefestigungen und Drainageauslässe in adäquater Weise anpassen und bei den Baumaßnahmen besondere Rücksicht nehmen.

4. Der Straßenbaulastträger wird dafür Sorge tragen, dass im Zusammenhang mit der Bauausführung eventuell entstehende Schäden an Wirtschaftswegen oder Bauwerken anschließend wieder behoben werden. Vor der Bauausführung wird eine Beweissiche-

rung durchgeführt und bei den betreffenden Wirtschaftswegen nach Bauabschluss der Zustand vor Baubeginn wiederhergestellt.

5. Bei der Befestigung von Wirtschaftswegen mit wassergebundener Decke (z.B. mittels Schotter) wird die Straßenbaubehörde im Rahmen der Bauausführung auf einen fachgerechten, ebenerdigen Einbau des Befestigungsmaterials zu umliegenden Nutzflächen hin achten.

6. Bei der Neuanlage von Wirtschaftswegen im Bereich parallel verlaufender Entwässerungsgräben bzw. Sickermulden sind die Wirtschaftswege im Sinne einer entsprechenden Oberflächenentwässerung mit einer Querneigung zum Entwässerungsgraben bzw. der Sickermulde hin herzustellen.

7. Geplante Anpflanzungen im Nahbereich der Entwässerungsgräben/-mulden oder der Wirtschaftswege sind vom Straßenbaulastträger zu pflegen und zu unterhalten, um eine unerwünschte Sukzession oder Behinderung des Lichtraumprofils zu vermeiden.

8. Bei vorhabenbedingt, unvermeidbaren Verlagerungen von Gewässern oder Gräben ist vom Straßenbaulastträger deren Funktionsfähigkeit wieder herzustellen, insbesondere sind ggfs. vorhandene Sohlbefestigungen, Durchlässe und Drainagen (einschl. deren Auslassbauwerke) in adäquater Weise zu ersetzen.

9. Bei erforderlichen Bauwasserhaltungen ist vom Vorhabenträger ein Aufspülen auf landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie eine Überlastung von Vorflutern zu vermeiden. Sollte dies unvermeidbar sein, so wird die Straßenbaubehörde die Maßnahme frühzeitig mit den betroffenen Grundstückseigentümern und Flächenbewirtschaftern abstimmen.

10. Da sich die Bauausführung des umfangreichen Straßenbauvorhabens nicht ausschließlich auf die vegetationsfreie Zeit beschränken lässt, können Einschränkungen oder Behinderungen der Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Aussiedlungen oder Nutzflächen sowie der Flächenbewirtschaftung nicht ausgeschlossen werden. Der Vorhabenträger wird jedoch entsprechende Einschränkungen, soweit möglich, vermeiden oder minimieren. Falls unvermeidbar wird sich der Vorhabenträger bemühen, betroffene landwirtschaftliche Betriebe frühzeitig über Bauzeiten und Inanspruchnahmen zu informieren. Die zuständige Straßenbaubehörde (Landesbetrieb Mobilität Worms) und das zuständige Baubüro stehen zu gegebener Zeit für diesbezügliche Rückfragen zur Verfügung.

11. Bei geplanten Gehölzpflanzungen im Bereich der landespflegerischen Kompensationsmaßnahmen abseits öffentlicher Straßen wird der Vorhabenträger die privatrechtlichen Abstandsvorschriften des Nachbarrechtsgesetzes, soweit möglich, einhalten. Unbeschadet dessen gelten im Bereich der öffentlichen Straßen ausschließlich die öffentlich-rechtlichen Abstandsvorschriften.

12. Soweit vorhabenbedingt vorhandene Grenzsteine beschädigt werden oder entfallen, werden diese vom Vorhabenträger wieder ersetzt.

13. Werden vorhabenbedingt Änderungen oder Verlegungen von landwirtschaftlichen Infrastruktureinrichtungen (wie z.B. Beregnungsleitungen, Drainagen oder Brunnenanlagen) erforderlich, so werden diese vom Vorhabenträger in Abstimmung mit dem Träger der Infrastruktureinrichtung ausgeführt. Die Kostentragung richtet sich nach eventuell bestehenden vertraglichen Vereinbarungen oder den gesetzlichen Bestimmungen.

14. Im Hinblick auf eine vorausschauende Anbauplanung der von dem Ausbauvorhaben betroffenen Flächenbewirtschafter wird die Straßenbaubehörde die betroffenen Grundstückseigentümer frühzeitig über den Baubeginn informieren.

15. Soweit Berührungspunkte mit ökologisch speziell bewirtschafteten Bio-Anbauflächen bestehen, wird der Straßenbaulastträger, soweit möglich, auf besondere Anforderungen der Bio-Anbauflächen im Rahmen der Bauausführung insbesondere die getrennte Lagerung von Erdaushub und eine Vermeidung von Kontaminationen des Bodens bzw. der Bio-Anbauflächen Rücksicht nehmen.

16. Der in Höhe von ca. Bau-km 353+780 bis Bau-km 354+200 westlich parallel der A 61 geplante unbefestigte Wirtschaftsweg wird entsprechend der befestigten Länge des bestehenden zu verlegenden Wirtschaftsweges auf dem Flurstück Nr. 1315 (Gemarkung Lambsheim) befestigt hergestellt.

VIII.2 Werden im Rahmen von gesonderten Bodenordnungsverfahren anderer Planungsträger Änderungen der mit diesem Beschluss festgestellten Wirtschaftswegekonzeption beabsichtigt, kann der Straßenbaulastträger über das Bodenordnungsverfahren Änderungen der Wirtschaftswegekonzeption gegenüber der planfestgestellten Unterlagen vornehmen, soweit hiermit keine wesentliche Verschlechterung der Erschließungssituation der betroffenen Anlieger verbunden ist und der jeweilige Baulastträger der Wirtschaftswege sein Einverständnis zu der Änderung erteilt hat. Andernfalls wird die gegenständlich planfestgestellte Wirtschaftswegekonzeption beibehalten.

IX. Weitere Bestimmungen und Auflagen

1. Unter dem Gesichtspunkt Ingenieurgeologie hat die Straßenbaubehörde ihrer Stellungnahme zum Vortrag des **Landesamt für Geologie und Bergbau RLP** folgend, für die Erstellung neuer Gründungsgutachten für betroffene Bauwerke sowie eine aktuelle geotechnische Untersuchung der Grundwassersituation Sorge zu tragen. Ebenso sind im Rahmen der Bauausführung die einschlägigen Regelwerke (z.B. DIN 1054, DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2 sowie DIN 4124) zu beachten.

2. Gemäß der Stellungnahme des **Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz** befinden sich an den Bauwerken im Ausbauabschnitt die folgenden Höhenfestpunkte (HFP):
   - Bauwerk BW 6415 520 - HFP 29 / 6415
   - Bauwerk BW 6415 522 - HFP 725 / 6415

- Bauwerk BW 6415 523 - HFP 728 / 6415
- Bauwerk BW 6415 555 - HFP 302 / 6415
- Bauwerk BW 6415 527 - HFP 350 / 6415
- Bauwerk BW 6515 508 - HFP 34 /6515

Die Höhenfestpunkte sind, soweit möglich, durch geeignete Maßnahmen zu schützen und zu erhalten. Die ausführenden Firmen sind bei der Baustelleneinweisung einsprechend einzuweisen. Ist ein Aufrechterhalten von Höhenfestpunkten nicht möglich, so können diese entfallen. In diesem Fall ist das Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation nach Abschluss der Baumaßnahme auf entfallene Höhenfestpunkte hinzuweisen und eine Ersatzbereitstellung zu ermöglichen.

3. Der **Landesbetrieb Mobilität Autobahnamt Montabaur** hat vorsorglich auf notwendige fernmeldetechnische Maßnahmen (Umlegung/Neuverlegung des Streckenfernmeldekabels, Neuverlegung von LWL, Einbau mehrerer Leerrohre sowie von Zählschleifen, Glättemeldeanlagen und Webcams) hingewiesen, die ihm Rahmen des Straßenbauvorhabens vorzunehmen sind. Im Hinblick auf die fernmeldetechnischen Angelegenheiten hat die Straßenbaubehörde rechtzeitig im Rahmen der Bauausführungsplanung mit der zuständigen **Fernmeldegruppe Wattenheim** Kontakt aufzunehmen.

   Im Bereich des Autobahnkreuzes Mutterstadt wurde in den Jahren 2008/2009 der Verbindungsast von der A 61 zur A 65 in Fahrtrichtung Neustadt a.d.W. umgebaut. Insofern sind bei der Bauausführungsplanung die Bestandsdaten zu überprüfen und ggfs. anzupassen.

4. Vorrangig ist für die Bauausführung vorgesehen, den Baustellenverkehr (insbes. den Materialtransport) über die Autobahn abzuwickeln. Im Übrigen hat die Straßenbaubehörde zugesagt, sofern eine Nutzung von Wirtschaftswegen oder Durchgangsstraßen in den Ortslagen der angrenzenden Gemeinden als Umleitungsstrecken, Baustraßen oder Baustellenzufahrten (z.B. für den Materialtransport) erforderlich ist, die Routenplanung vor Baubeginn im Rahmen der Bauausführungsplanung mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen.

5. Sofern in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange Haftungsregelungen angesprochen werden, bedarf es keiner gesonderten Auflagenregelungen im Planfeststellungsbeschluss. Es gelten die Haftungsbestimmungen kraft Gesetzes.

D Beteiligte

I. Träger öffentlicher Belange

1. **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**, **Rererat Infra I 3, Fontainengraben 200, 53123 Bonn** (vormals Wehrbereichsverwaltung West, Außenstelle Wiesbaden)
   - Schreiben vom 13.12.2011, Az. ASt 3-Az 45-60-00 RegNr. 164 B-2011-STR

   (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt I.3 des Beschlusses)

2. **Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Rheinpfalz**, **Abteilung Landentwicklung/ Ländliche Bodenordnung, Konrad-Adenauer-Str. 35, 67433 Neustadt a.d.W.**
   - Schreiben vom 29.11.2011, Az. GA08_910

   (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt II.2 b) des Beschlusses)

3. **Eisenbahn-Bundesamt**, **Außenstelle Frankfurt/ Saarbrücken, Mannheimer Straße 107-109, 60327 Frankfurt am Main**
   - Schreiben vom 26.10.2011, Az. 55141-551pt/433-8240#001

   (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VII. des Beschlusses)

4. **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Speyer, Kleine Pfaffengasse 10, 67346 Speyer**
   - Schreiben vom 08.12.2011, Az. 1063/2011 Dr.Sch

   (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt IV. des Beschlusses)

5. **Kreisverwaltung Rhein-Pfalz-Kreis, Europaplatz 5, 67063 Ludwigshafen**
   - Schreiben vom 09.12.2011, Az. 21/161-01 Hof

   (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt II. des Beschlusses)

   (siehe Ausführungen in Kapitel E Abschnitt XI. Nr. 1 des Beschlusses)

6. **Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz, Emy-Roeder-Str. 5, 55129 Mainz**
   - Schreiben vom 31.10.2011, Az. 3240-1258-11/V2 Dr. Ku/ir

   (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt IX. Nr. 1 des Beschlusses)

7. **Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz, Ferdinand-Sauerbruch-Str. 15, 56073 Koblenz**
   - Schreiben vom 08.12.2011, Az. 26 121-4

   (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt IX. Nr. 2 des Beschlusses)

8. **Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung**, **Niederlassung Landau, Untertorplatz 1, 76829 Landau**
   - Schreiben vom 12.12.2011, Az. 500 11 40111-08.07-YB/KIMI

   (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt I.3 des Beschlusses)

9. **Landesbetrieb Mobilität Autobahnamt Montabaur, Bahnhofsplatz 1, 56410 Montabaur**
   - E-Mail vom 05.01.2012
   - E-Mail vom 30.12.2012
   - Schreiben vom 28.02.2013, Az. PIF St-A61/352-364 IV/40

   (vgl. Auflagenregelungen in Kapitel C Abschnitt I. Punkt I.2 und Abschnitt IX. Nr. 3 des Beschlusses)

10. **Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord**, **Zentralreferat Gewerbeaufsicht, Stresemannstr. 3-5, 56068 Koblenz**
    - Schreiben vom 25.02.2013, Az. 21-70.0-004-2013
    - Schreiben vom 20.08.2013, Az. 21-70.0-004-2013

    (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt I.2 des Beschlusses)

11. **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd**, **Obere Naturschutzbehörde, Friedrich-Ebert-Straße 14, 67433 Neustadt a.d.W.**
    - Schreiben vom 20.12.2011, Az. 42/553-011
    - Schreiben vom 23.04.2012, Az. 42/553-011

    (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt II. des Beschlusses)

12. **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd**, **Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, Karl-Helfferich-Str. 22, 67433 Neustadt an der Weinstraße**
    - Schreiben vom 03.02.2012, Az. 34/2-03.01.02.07 289-Str-11

    (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt III. und V. des Beschlusses)

13. **Gemeinde Mutterstadt**, **Rathaus, Oggersheimer Straße 10, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 15.12.2011, Az. FB 2/Kl/Mgn

    (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VIII. sowie Abschnitt IX. Nr. 4 des Beschlusses)

    (siehe Ausführungen in Kapitel E Abschnitt VI. und XI. Nr. 2 des Beschlusses)

14. **Ortsgemeinde Beindersheim**, **d.d. Verbandsgemeindeverwaltung Lambsheim-Heßheim, Hauptstr. 14, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 14.12.2011, Az. 651-12 st

    (siehe Ausführungen in Kapitel E Abschnitt VII. Nr. 3. a. des Beschlusses)

15. **Ortsgemeinde Fußgönheim**, **d.d. Verbandsgemeindeverwaltung Maxdorf, Hauptstraße 79, 67133 Maxdorf**
    - Schreiben vom 13.12.2011, Az. 651-11-wm

    (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt IX. Nr. 4. des Beschlusses)

    (siehe Ausführungen in Kapitel E Abschnitt V. Nr. 3, Abschnitt VI., Abschnitt VII. und Abschnitt XI. Nr. 3 des Beschlusses)

16. **Ortsgemeinde Heßheim**, **d.d. Verbandsgemeindeverwaltung Lambsheim-Heßheim, Hauptstr. 14, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 15.12.2011, Az. 651-12 st

    (siehe Ausführungen in Kapitel E Abschnitt VII. und Abschnitt XI. Nr. 4 des Beschlusses)

17. **Ortsgemeinde Maxdorf**, **d.d. Verbandsgemeindeverwaltung Maxdorf, Hauptstraße 79, 67133 Maxdorf**
    - Schreiben vom 13.12.2011, Az. 651-11-wm

    (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VI., Abschnitt VII. und Abschnitt IX. Nr. 4 des Beschlusses)

18. **Stadt Frankenthal (Pfalz)**, **Stadtbauamt, Neumayerring 72, 67225 Frankenthal (Pfalz)**
    - Schreiben vom 15.12.2011, Az. 612/Lö
    - Schreiben vom 25.02.2013, Az. 612/Lö

    (vgl. Auflagenregelungen in Kapitel C Abschnitt II.2 und IV. des Beschlusses)

    (siehe Ausführungen in Kapitel E Abschnitt VII. und Abschnitt XI. Nr. 5 des Beschlusses)

19. **Stadt Ludwigshafen am Rhein**, **Baukoordinierung und Stadterneuerung, Postfach 21 12 25, 67012 Ludwigshafen**
    - Schreiben vom 12.12.2011, Az. 4-111Gf
    - Schreiben vom 18.11.2013, Az. 4-12H.Mag/4-15Rt

    (vgl. Auflagenregelungen in Kapitel C Punkt II.2c), II.6, V. und VIII.1 des Beschlusses)

    (siehe Ausführungen in Kapitel E Abschnitt VI., Abschnitt VII. Nr. 3. b., Abschnitt IX. Nr. 7 a. und Abschnitt XI. Nr. 6 des Beschlusses)

20. **Verbandsgemeinde Dannstadt-Schauernheim, Am Rathausplatz 1, 67125 Dannstadt-Schauernheim**
    - Schreiben vom 05.12.2011, Az. 661-02

21. **Verbandsgemeinde Lambsheim-Heßheim, Hauptstr. 14, 67258 Heßheim**
    - Schreiben der Verbandsgemeinde Heßheim vom 15.12.2011, Az. 651-12 st

    (siehe Ausführungen in Kapitel E Abschnitt VII. und Abschnitt XI. Nr. 4 des Beschlusses)

22. **Verbandsgemeinde Maxdorf**, **d.d. Verbandsgemeindeverwaltung Maxdorf, Hauptstraße 79, 67133 Maxdorf**
    - Schreiben vom 13.12.2011, Az. 651-11-wm

    (siehe Ausführungen in Kapitel E Abschnitt V. Nr. 3, Abschnitt VI. und Abschnitt VII. des Beschlusses)

23. **Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz**, **Dienststelle Neustadt, Chemnitzer Straße 3, 67433 Neustadt a.d.W.**
    - Schreiben vom 07.12.2011, Az. 14-06.11
    - Schreiben vom 22.02.2013, Az. 14-06.11

    (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt I.2 und VIII. des Beschlusses)

    (siehe Ausführungen in Kapitel E Abschnitt X. und Abschnitt XI. Nr. 8 des Beschlusses)

24. **DB Kommunikationstechnik GmbH, Region Süd, T.CV-S-STG-N, Am Hauptbahnhof 4, 66111 Saarbrücken**
    - Schreiben vom 26.10.2011, Az. T.CV-S-STG-N

    (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VII. des Beschlusses)

    (siehe Ausführungen in Kapitel E Abschnitt XI. Nr. 9 des Beschlusses)

25. **DB Services Immobilien GmbH**, **NL Frankfurt am Main, Camberger Straße 10, 60327 Frankfurt am Main**
    - Schreiben vom 21.12.2011, Az. FRI-Ffm-I Az. TÖB-FFM-11-7368

    (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VII. des Beschlusses)

26. Eisenbahn-Unfallkasse, **Außenbüro Südwest, Im Kaisemer 5, 70191 Stuttgart**

- Schreiben vom 11.11.2011, Az. 585

(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VII. des Beschlusses)

27. Gewässerzweckverband Isenach-Eckbach, Am Holzacker 1, 67245 Lambsheim

- Schreiben vom 06.12.2011, Az. Ho/Gb

(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt III.1 des Beschlusses)

28. RNV GmbH, Bereich Infrastruktur, Abteilung IS6, Möhlstraße 27, 68165 Mannheim

- Schreiben vom 22.11.2011, -ohne Zeichen-
- Schreiben vom 10.10.2013, -ohne Zeichen-

(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VII. des Beschlusses)

29. Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd, Bahnhofstr. 1, 67655 Kaiserslautern

- Schreiben vom 15.11.2011, -ohne Zeichen-

(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VII. des Beschlusses)

30. Amprion GmbH, **Betrieb/ Projektierung, Rheinlanddamm 24, 44139 Dortmund**

- Schreiben vom 01.12.2011, Az. GT-B-LB/4557//Da/77.214/NI
- Schreiben vom 04.06.2012, Az. B-LB/4532/Da/80.850/Be
- Schreiben vom 06.02.2013, Az. B-LB/4532/Da/86.775/Be

(vgl. Auflagenregelungen in Kapitel C Punkt I.1 und I.2 des Beschlusses)

31. Creos Deutschland GmbH, Am Halberg 4, 66121 Saarbrücken

- Schreiben vom 04.11.2011, Az. 2011-0462/DO-wh Anfrage RO-AF2011-0642 Baustellen-ID BS_OHNE

(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt I.1 des Beschlusses)

32. Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, **Technische Infrastruktur Niederlassung Südwest, Seckenheimer Landstraße 210-220, 68163 Mannheim**

- Schreiben vom 09.12.2011, -ohne Zeichen-

(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt I.1 des Beschlusses)

33. Evonik Industries Fernleitungs-GmbH (vormals: **Infracor GmbH), Logistik, Gas- und Flüssigkeitslogistik, Fernleitungsbetrieb, Im Pfaffenwinkel 6, 67547 Worms**

- Schreiben vom 06.12.2011, -ohne Zeichen-

(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt I.1 des Beschlusses)

34. Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH, Hohlstraße 12, 55743 Idar-Oberstein

- Schreiben vom 15.12.2011, Az. 6/25/1573B/11

(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt I.3 des Beschlusses)

35. Gemeinde Lambsheim, **Gemeindewerke, Mühltorstraße 25, 67245 Lambsheim**

- Schreiben vom 28.10.2011, Az. 825-34-P-BAB-Hirschen-04

36. Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH, Zurmaienerstraße 175, 54292 Trier

- Schreiben vom 24.10.2011, Az. Planung NE 3, Stellungn.-Nr. S14861

(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt I.1 des Beschlusses)

37. Pfalzwerke AG, **Netzservice Regionalnetz, Kurfürstenstraße 29, 67061 Ludwigshafen**

- Schreiben vom 05.12.2012, Az. STR01-2012-470-15143-01

(vgl. Auflagenregelungen in Kapitel C Punkt I.1 und I.2 des Beschlusses)

38. PLEdoc GmbH, Leitungsauskunft, Fremdplanungsbearbeitung, Schnieringshof 10-14, 45329 Essen

- Schreiben vom 07.12.2011, Az. 34091

(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt I.1 des Beschlusses)

39. Technische Werke Ludwigshafen AG, Industriestraße 3/3a, 67063 Ludwigshafen

- Schreiben vom 21.11.2011, Az. NDT-2
- Schreiben vom 09.10.2013- ohne Zeichen-

(vgl. Auflagenregelung in Kapitel B Punkt 10. des Beschlusses)

40. Verbandsgemeindewerke Lambsheim-Heßheim, Hauptstr. 14, 67258 Heßheim

- Schreiben vom 02.11.2011, Az. 651-12/ Hä-We

41. Vodafone D2 GmbH, **Niederlassung Süd-West, Postfach 311565, 70475 Stuttgart**

- Schreiben vom 07.12.2011, Mail v. intermetric GmbH, Hr. Gerhard Moessner, -ohne Zeichen-

(vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt I.1 des Beschlusses)

42. **Wasser- und Bodenverband, zur Beregnung der Vorpfalz, Neustadter Straße 100, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 07.12.2011, -ohne Zeichen-

    (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt I.1 des Beschlusses)

43. **Zweckverband für Wasserversorgung "Friedelsheimer Gruppe", Industriestraße 32, 67136 Fußgönheim**
    - Schreiben vom 25.10.2011, -ohne Zeichen-

44. **Zweckverband für Wasserversorgung "Pfälzische Mittelrheingruppe", Am Wasserturm 2, 67105 Schifferstadt**
    - Schreiben vom 24.10.2011, -ohne Zeichen-

    (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt I.1 des Beschlusses)

II. Private

1. **Alles, Petra, Am Oberen Weinberg 9, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 28.11.2011
2. **Alles, Rolf, Am Oberen Weinberg 9, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 28.11.2011
3. **Bauer, Jutta, Birkenweg 33, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 04.12.2011
4. **Bauer, Werner, Birkenweg 33, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 04.12.2011
5. **Becker, Karl, Ormsheimer Hof 6, 67227 Frankenthal**
    - Schreiben vom 12.12.2011
6. **Biebinger, Gerhard, Hillensheimer Hof, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 15.12.2011
7. **Biebinger, Gisela, Hillensheimer Hof 1, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 15.12.2011
8. **Biebinger, Wolfgang, Hillensheimer Hof 1, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 15.12.2011
9. **Bletscher, Andrea, Hinter der Horde 8, 67577 Alsheim**
    - Schreiben vom 20.02.2013, Az. ohne Zeichen, **vertreten durch Herrn Karlheinz Rech, Hauptstr. 32, 67258 Heßheim**
10. **Bonifer, Dieter, Lindenweg 5, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 23.11.2011
11. **Bonifer, Ulrike, Lindenweg 5, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 23.11.2011
12. **CDU-Kreisverband Ludwigshafen-Stadt, Ortsverband Ruchheim, CDU-Ortsbeiratsfraktion, Frau Eveline Teister-Loch, Gronauer Straße 33, 67071 Ludwigshafen**
    - Schreiben vom 12.12.2011
13. **Ceresol Bio GmbH, Finkenhof, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 09.12.2011
    - Schreiben vom 22.02.2013
14. **Erthal, Emil, Eppsteinerstraße 12, 67227 Frankenthal**
    - Schreiben vom 03.12.2011
    - Schreiben vom 07.12.2011
    - Schreiben vom 18.02.2013
15. **Fehmel Gemüseanbau, Im Grund, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 15.12.2011
16. **Fink, Hubert, Finkenhof, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 09.12.2011
    - Schreiben vom 22.02.2013
17. **Fruth, Wilma, Oppauer Straße 67, 67069 Ludwigshafen**
    - Schreiben vom 12.12.2011
18. **Gaschott, Jochen, Ormsheimer Hof 12, 67227 Frankenthal**
    - Schreiben vom 12.12.2011
19. **Herboth, Andreas, Flomersheimer Straße 1, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 25.11.2011
20. **Herboth, Maureen, Flomersheimer Straße 1, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 25.11.2011
21. **Holzwarth, Rainer, Ruchheimer Straße 30, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 15.12.2011
22. **Junginger, Lars, Beethovenring 41, 67245 Lambsheim**
    - Schreiben vom 30.11.2011
23. **Kegel, Elfriede, Speyerer Straße 13, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 14.12.2011
24. **Kegel, Hans, Speyerer Straße 13, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 14.12.2011
25. **Kegel, Hartmut, Oggersheimer Straße 20, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 14.12.2011
26. **Klotz, Rene, Birkenweg 14, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 05.12.2011

27. **Knoll**, **Wolfgang, Stadtgrabenstr. 27, 67245 Lambsheim**
    - Schreiben vom 13.12.2011
28. **Kreiselmaier**, **Armin, Fußgönheimer Straße 120, 67071 Ludwigshafen**
    - Schreiben vom 14.12.2011
29. **Kreiselmaier**, **Ullrich, Fußgönheimer Straße 101, 67071 Ludwigshafen-Ruchheim**
    - Schreiben vom 12.12.2011
30. **KSB Aktiengesellschaft, Johann-Klein-Straße 9, 67227 Frankenthal**
    - Schreiben vom 14.02.2013
31. **Latsch**, **Hilde, An den Pflanzgärten 14, 67227 Frankenthal**
    - Schreiben vom 13.12.2011
32. **Magin**, **Georg, Leiningerstraße 19, 67227 Frankenthal**
    - Schreiben vom 10.12.2011
33. **Magin**, **Hartmut, Oggersheimer Straße 7, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 15.12.2011
34. **Magin**, **Herbert, Oggersheimer Straße 7, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 15.12.2011
35. **Melchior**, **Richmut, Am Oberen Weinberg 7F, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 28.11.2011
36. **Melchior**, **Wolfgang, Am Oberen Weinberg 7F, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 28.11.2011
37. **Nippgen**, **Georg, Klauprechtstraße 33, 76137 Karlsruhe**
    - Schreiben vom 13.12.2011
38. **Peil**, **Benno, Hauptstraße 52, 67136 Fußgönheim**
    - Schreiben vom 14.12.2011
39. **Renner**, **Andreas, Neustadter Straße 95, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 15.12.2011
40. **Renner**, **Wolfgang, Neustadter Straße 95, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 15.12.2011
41. **Riekert**, **Ulrich, Berlinerstraße 17, 67245 Lambsheim**
    - Schreiben vom 13.12.2011
42. **Schick**, **Hartmut, Fußgönheimer Str. 70, 67071 Ludwigshafen**
    - Schreiben vom 28.11.2011
43. **Schwarz**, **Hein, Freinsheimer Straße 71, 67227 Frankenthal (Pfalz)**
    - Schreiben vom 12.12.2011
44. **Steig**, **Martin, Sülzerhof 2, 67112 Mutterstadt**
    - Schreiben vom 15.12.2011
45. **Ullrich**, **Albrecht, Bresslauer Straße 14, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 23.11.2011
46. **Wassner**, **Clemens, Bleichstraße 8, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 05.12.2011
47. **Wegener**, **Friedrich, Bleichstraße 10, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 23.11.2011
48. **Zelt**, **Gabriele, Birkenweg 27, 67258 Heßheim**
    - Schreiben vom 29.11.2011
49. **Zimmermann**, **Ralf, Hauptstraße 45, 67133 Maxdorf**
    - Schreiben vom 22.11.2011

III. Naturschutzvereine

1. **Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., Hindenburgplatz 3, 55118 Mainz**
   - Schreiben vom 12.12.2011, Az. 5960-RPS-55, Lfd.Nr. 30485
   - Schreiben BUND Rhein-Pfalz-Kreis (Alemannenstraße 7, 67112 Mutterstadt) vom 12.12.2011, -ohne Zeichen-

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). Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst kraft seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 VwVfG auch alle nach dem Bundesnaturschutzgesetz, dem Landesnaturschutzgesetz sowie nach sonstigen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen und Befreiungen.

II. Zuständigkeit

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz ist gemäß § 17 FStrG i.V.m. § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 6 Abs. 7 LStrG i.V.m § 49 Abs. 2 LStrG i.V.m. Art. 1, § 1 des Landesgesetzes zur Neuorganisation der Straßen- und Verkehrsverwaltung Rheinland-Pfalz vom 18.12.2001, GVBl. S. 303, i.V.m. Art. 1, Nr. 1 des Landesgesetzes zur Anpassung von Landesgesetzen an die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr in Landesbetrieb Mobilität vom 22.12.2008, GVBl. S. 317, i.V.m. der Organisationsverfügung über die Umbenennung des Landesbetriebes Straßen und Verkehr (LSV) vom 05.01.2007, veröffentlicht im Staatsanzeiger vom 15.01.2007, Seite 2, für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zuständig.

III. Verfahren

Die Planunterlagen für den sechsstreifigen Ausbau der A 61, Abschnitt A, zwischen dem Autobahnkreuz Frankenthal und dem Autobahnkreuz Mutterstadt wurden dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Worms vom 30.08.2011, Az. I 71 zur Durchführung des Anhörungsverfahrens und zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugeleitet.

Die in Kapitel A Abschnitt XII. bis XIV. genannten Unterlagen haben mit Ausnahme der angeführten Deckblattplanunterlagen (vgl. Kapitel A Abschnitt XII. Nrn. 2, 8, 9, 12, 53, 54, 56, 58 bis 61, 64, 68, 80 und Abschnitt XIII. Nrn. 35 bis 37) in der Zeit vom 02.11.2011 bis zum 01.12.2011 bei den Stadtverwaltungen Frankenthal (Pfalz) und Ludwigshafen am Rhein, den Gemeindeverwaltungen Lambsheim, Mutterstadt und Limburgerhof sowie den Verbandsgemeindeverwaltungen Heßheim und Maxdorf zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegen. Zeit und Ort der Planauslegung sind vorher rechtzeitig und ortsüblich bekannt gemacht worden. Am 20.10.2011 erfolgte die Bekanntmachung in den Amtsblättern der Gemeinden Limburgerhof, Lambsheim und Mutterstadt sowie in der Tageszeitung „Die Rheinpfalz“ (Ausgabe

Frankenthal). Am 21.10.2011 ist die Bekanntmachung in den Amtsblättern der Verbandsgemeinden Heßheim und Maxdorf sowie der Stadt Ludwigshafen am Rhein erfolgt. In der Bekanntmachung waren diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen Einwendungen schriftlich eingelegt oder mündlich zu Protokoll gegeben werden konnten. Diejenigen Grundstückseigentümer, die ihren Wohnsitz nicht in der von der Baumaßnahme betroffenen Gemarkung haben (Ausmärker) und deren Person und Aufenthaltsort bekannt waren, sind von der Planauslegung rechtzeitig unterrichtet worden. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 15.12.2011. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 21.10.2011 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Aufgrund entsprechender Einwendungen wurden von der Straßenbaubehörde im Rahmen des Anhörungsverfahrens mit Schreiben vom 22.05.2012 und 12.07.2012 Planänderungen beantragt und der Planfeststellungsbehörde hierzu Deckblattplanunterlagen vorgelegt (vgl. Kapitel A Abschnitt XII. Nrn. 2, 8, 9, 12, 60, 61, 64, 68 und 80 sowie Abschnitt XIII. Nrn. 35 bis 37). Die Planänderungen umfassten die Reduzierung von Böschungsflächen der A 61 in der Gemarkung Heßheim, Änderungen in der Ausgestaltung mehrerer Wirtschaftswege in den Gemarkungen Frankenthal und Heßheim, die Ergänzung fehlender Grunderwerbsflächen in den Grunderwerbsunterlagen in der Gemarkung Eppstein und die Erhöhung von zwei Hochspannungsfreileitungen (110 kV und 220 kV) durch den Austausch und die Versetzung vorhandener Tragmasten in der Gemarkung Heßheim. Die von diesen Planänderungen erstmals oder stärker Betroffenen wurden hierzu von der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 06.02.2013 ergänzend angehört und Ihnen die Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen gegen die Planänderungen gegeben. Weiter wurde vom Vorhabenträger im Nachgang eine ergänzende naturschutzfachliche Beurteilung und ein ergänzender Bestands- und Konfliktplan im Hinblick auf die geänderten Umweltauswirkungen der ergänzenden Maßnahmen an den Hochspannungsfreileitungen erstellt (vgl. Kapitel A Abschnitt XII. Nrn. 58 und 59), welche der zuständigen Planfeststellungsbehörde nach dem EnWG bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord zur abschließenden Beurteilung des geänderten Vorhabens aus energiewirtschaftlicher Sicht mit Schreiben der Anhörungsbehörde 12.07.2013 übersandt wurde.

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen waren am 23.10.2013 im Bürgerhaus Fußgönheim Gegenstand einer Erörterung, zu der nach vorheriger fristgerechter schriftlicher Benachrichtigung und rechtzeitiger ortsüblicher Bekanntmachung die Einsprecher sowie die beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange eingeladen worden sind. Das Ergebnis der Erörterung ergibt sich aus der Niederschrift der Anhörungsbehörde vom 31.10.2013.

Nach einer Überprüfung der Lärmschutzkonzeption des Ausbauvorhabens im Bereich der Ortsgemeinde Heßheim hat der Vorhabenträger eine weitere Planänderung durch eine Verlängerung der Lärmschutzwand mit Schreiben vom 20.05.2014 beantragt und der Planfeststellungsbehörde entsprechende Deckblattplanunterlagen vorgelegt (vgl. Kapitel A Abschnitt XII. Nrn. 53, 54 und 56). Da sich diese Planänderung ausschließlich begünstigend für die Betroffenen auswirkt, konnten die betreffenden Deckblattunterlagen ohne ergänzende Anhörung in das Planfeststellungsverfahren aufgenommen werden.

IV. Planrechtfertigung

Das planfestgestellte Vorhaben steht mit den Zielen des Bundesfernstraßengesetzes im Einklang und ist erforderlich. Es stimmt mit der Darstellung im aktuell gültigen Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen als Anlage zum 5. Gesetz zur Änderung des FStrAbG (FStrAbÄndG) vom 04.10.2004 überein. Nach § 1 Abs. 2 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG; die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG, für die Planfeststellung nach § 17 FStrG und auch im Falle einer gerichtlichen Überprüfung für ein angerufenes Gericht verbindlich.

Grundsätzlich sind beim Bau von Bundesfernstraßen die §§ 1 Abs. 1, 3 Abs. 1 FStrG zu beachten, wonach die Bundesfernstraßen öffentliche Straßen sind, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen müssen. Die hier festgestellte Straßenbaumaßnahme erfüllt diese Voraussetzungen. Bereits die bestehende A 61 besitzt internationale Bedeutung, da sie als Europastraße 31 (E 31) zum Netzwerk der Europastraßen im Sinne des „Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs“ vom 15.11.1975 zählt und Bestandteil des Gesamtnetzes des Transeuropäischen Verkehrsnetzes gemäß der „EU-Verordnung Nr. 1315/2013 über Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) vom 11.12.2013“ ist. Auf nationaler Ebene stellt sie eine großräumige Verbindung zwischen den Verdichtungsräumen Rhein-Ruhr, Rhein-Main und Rhein-Neckar dar. Sie verläuft ab der Grenze zu den Niederlanden in der Nähe von Venlo beginnend durch Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz bis nach Baden-Württemberg, wo sie bei Hockenheim an die A 6 angebunden ist. Insoweit weist sie offensichtlich schon im heutigen Zustand einen Netzzusammenhang auf, welche durch die gegenständliche Erweiterung auf sechs Fahrstreifen keine Veränderung erfährt. Der Ausbau führt zu einer Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem gegenständlichen Teilstück. Damit wird der Vorhabenträger seiner Verpflichtung aus § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG gerecht, wonach die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu erweitern oder in sonstiger Weise zu verbessern sind. Vor diesem Hintergrund ist das hier planfestgestellte konkrete Ausbauvorhaben im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts „vernünftigerweise geboten“.

Der gegenständliche Ausbauabschnitt A der A 61 zwischen dem Autobahnkreuz Frankenthal und dem Autobahnkreuz Mutterstadt ist der erste Teilabschnitt eines dreiteiligen Erweiterungsvorhabens der Bundesrepublik Deutschland zwischen dem Autobahnkreuz Frankenthal und dem Autobahndreieck Hockenheim. Der Ausbauabschnitt A weist dabei aber eine eigene Verkehrsbedeutung und einen eigenen Verkehrswert auf. Die Realisierung dieses Ausbauabschnittes führt im angeschlossenen Straßennetz, insbesondere im Bereich der weiteren Ausbauabschnitte der A 61, zu keinen verkehrlichen Auswirkungen.

1. Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplan)

Die Baumaßnahme ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 des FStrAbG, in der Fassung des 5. FStrAbÄndG vom 04.10.2004, BGBl. I 2574, dem „Vor-

dringlichen Bedarf“ zugeordnet. Damit entspricht das mit diesem Beschluss planfestgestellte Vorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan ist für die Planfeststellung gemäß § 17 Abs. 1 FStrG verbindlich (§ 1 Abs. 2 FStrAbG). Einer weiteren Begründung des Verkehrsbedarfs und damit auch der Erforderlichkeit der Maßnahme bedarf es daher grundsätzlich nicht. Das Vorhaben entspricht damit dem Wohl der Allgemeinheit im Sinne des Art. 14 Abs. 3 GG und ist somit grundsätzlich geeignet, die Inanspruchnahme privaten Eigentums zu rechtfertigen. Für die Planfeststellung ist hierdurch einerseits die Bedarfsfeststellung, andererseits aber auch die Netzverknüpfung sowie die Straßenklasse verbindlich vorgegeben, auch wenn dies nicht bedeutet, dass das Vorhaben im Rahmen der Abwägung auf Grund überwiegender konkreter öffentlicher oder privater Belange nicht doch noch eine Abänderung erfahren oder auf das Vorhaben nicht gänzlich verzichtet werden könnte.

Die im Anhörungsverfahren allgemein gegen die Notwendigkeit der Baumaßnahme erhobenen Einwendungen und Bedenken werden daher unter Hinweis auf die gesetzliche Bedarfsfeststellung des Vorhabens zurückgewiesen.

2. Erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes

Gemäß § 17e Abs. 1 FStrG i.V.m. § 50 Abs. 1 Nr. 6 der Verwaltungsgerichtsordnung i.V.m. der Anlage zu § 17e Abs. 1 FStrG entscheidet das Bundesverwaltungsgericht im ersten und letzten Rechtszug über sämtliche Streitigkeiten, die das Planfeststellungsverfahren des Ausbauvorhabens betreffen. Der planfestgestellte Ausbauabschnitt fällt in den Straßenabschnitt der A 61 „A 6 – Kreuz Frankenthal“ unter der lfd. Nr. 31 der vorgenannten Anlage (zu § 17e Abs. 1 FStrG).

In dieser Anlage werden Bundesfernstraßen wegen

- der Herstellung der Deutschen Einheit,
- der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,
- der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,
- ihres sonstigen internationalen Bezuges oder
- der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe

aufgeführt.

3. Vorgeschichte der Planung, Raumordnung und Landesplanung

Die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung in Form der überregionalen Raumordnungspläne und des Landesentwicklungsprogramms werden von dem Straßenbauvorhaben gewahrt. Im aktuellen Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV) des Landes Rheinland-Pfalz wird bei den Zielen und Grundsätzen im Abschnitt Infrastruktur angeführt, dass im Rahmen der Siedlungsentwicklung die Verbindungen zwischen den zentralen Orten und die dafür notwendigen Flächen für die funktional gegliederten Netze der Verkehrsträger gesichert werden sollen. Von wesentlicher Bedeutung sind hier neben anderem auch die großräumigen Autobahnverbindungen. Dem Ausbau, der Ergänzung und der Verbesserung vorhandener Verkehrsanlagen wird dabei ausdrücklich der Vorrang gegenüber dem Neubau

eingeräumt. Die Gestaltung der Infrastruktur hat sich am funktionalen Netz des öffentlichen Verkehrs und dem funktionalen Straßennetz (funktionales Verkehrsnetz) zu orientieren. Hierbei wird die A 61 im funktionalen Verkehrsnetz des LEP IV als großräumige Straßenverbindung (Kategorie I) dargestellt, welche die Zielvorgabe des LEP IV zum Gegenstand haben, einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen den Oberzentren und den Verdichtungsräumen sowie vergleichbaren Räumen außerhalb der Landesgrenzen zu ermöglichen. In den Begründungen und Erläuterungen wird dies unterstützend ausgeführt, dass die Autobahnen in Rheinland-Pfalz ein leistungsfähiges und sicheres Grundnetz bilden müssen. Die hohe Verkehrsbelastung, insbesondere der hohe Schwerverkehrsanteil, und die Anforderungen an die Verkehrssicherheit verlangen langfristig einen sechsstreifigen Ausbau von hoch belasteten Autobahnstrecken.

Gemäß dem gültigen Regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz 2004 (RROP 2004) zählt zu den Grundsätzen der Raumordnung, dass Unterhaltung und Ausbau des regionalen Straßennetzes unabhängig von der Straßenbaulast in der Gestalt erfolgen sollen, dass die Straßen ihre Verbindungs- und Versorgungsaufgaben im System der Zentralen Orte erfüllen können. Die A 61 wird im RROP 2004 als Großräumige Verbindung (Kategorie I) dargestellt und hierzu ausdrücklich ausgeführt, dass diese zur Erfüllung ihrer Funktion im Netz der großräumigen Straßenverbindungen im Abschnitt zwischen der rheinland-pfälzischen Landesgrenze bei Bad Neuenahr-Ahrweiler und dem Autobahndreieck Hockenheim (somit auch im Bereich des gegenständlichen Ausbauabschnittes) funktionsgerecht auszubauen ist.

Zur Frage der Notwendigkeit eines Raumordnungsverfahrens ist festzuhalten, dass das Vorhaben zwar raumbedeutsam und von überörtlicher Bedeutung ist. Da es sich jedoch nur um den Ausbau bzw. die Erweiterung einer bestehenden Autobahn handelt und keine Änderungen der Trassenführung beabsichtigt sind, erfordert das Vorhaben keine Entscheidung über die Linienführung im Sinne von § 16 FStrG. In der Folge muss nach § 15 Abs. 1 i.V.m. § 23 Abs. 1 ROG i.V.m. § 1 Nr. 8 ROV auch kein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden.

Bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens wurde dem Vorhabenträger seitens des Ministeriums des Innern und für Sport mit Schreiben vom 19.12.2002, Az. 44700-A61/3731;01 über das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau mit Schreiben vom 08.01.2003, Az. 8702/8708-13.11-A61 bestätigt, dass für das gegenständliche Straßenbauvorhaben keine Notwendigkeit zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens besteht und keine Abweichungszulassung von den verbindlichen Zielen des Landesentwicklungsprogramms erforderlich ist.

Die zuständige Obere Landesplanungsbehörde bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens ebenso übereinstimmend mitgeteilt, dass aus ihrer Sicht gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen, da das Ausbauvorhaben im gültigen RROP Rheinpfalz 2004 zeichnerisch und textlich aufgeführt sei.

4. Verkehrsbelastung

Gemäß der dem Vorhaben zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung[1] wird für die einzelnen Streckenabschnitte der bestehenden A 61 im Vorhabenbereich von der folgenden durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) und einem entsprechenden Schwerverkehrsanteil (SV) im Bestand ausgegangen:

DTV 2002

Nördlich AK Frankenthal	= 54.066 Kfz/24h mit SV von 11.341 Fz/24h (~21 %)
AK Frankenthal – AK Ludwigshafen	= 68.961 Kfz/24h mit SV von 13.606 Fz/24h (~20 %)
AK Ludwigshafen – AK Mutterstadt	= 63.278 Kfz/24h mit SV von 13.392 Fz/24h (~21 %)
Südlich AK Mutterstadt	= 47.617 Kfz/24h mit SV von 10.768 Fz/24h (~23%)

Die DTV-Werte (DTV 2002) wurden maßgeblich auf der Grundlage der Vorabauswertung 2002 der Langzeitzählstellen (LZZ) des Landes Rheinland-Pfalz ermittelt. Diese Daten wurden zusätzlich durch die Erkenntnisse aus der Straßenverkehrszählung 2000 und der Schleifenauswertungen in sämtlichen Rampen der Anschlussstellen und Autobahnknoten in Rheinland-Pfalz von Mai 2000, insbesondere zur Ermittlung der Schwerverkehrsanteile und der Einzelknotenströme, ergänzt. Zum Schwerverkehr werden hier Lkw mit einem Gewicht von über 3,5 t, Busse, Lastzüge und Sattelfahrzeuge gezählt.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ist ursprünglich eine Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2020 erfolgt. Nach Abstimmung mit der zuständigen Fachgruppe Verkehrs- und Bedarfsplanung des LBM Rheinland-Pfalz wird hierzu festgestellt, dass die in der Verkehrsuntersuchung angeführten Prognosewerte zur Gewährleistung eines ausreichenden Prognosehorizontes ohne Änderungen auch bezogen auf das Prognosejahr 2025 dem Straßenbauvorhaben zugrunde gelegt werden können. Dies begründet sich grundsätzlich durch mehrere allgemeine Entwicklungen. Zunächst ist sowohl deutschlandweit als auch in Rheinland-Pfalz langfristig gesehen von einem Bevölkerungsrückgang auszugehen. Trotzdem wird aufgrund von Faktoren wie der Motorisierungsentwicklung und der zunehmenden Frauen- und Altersmobilität die Verkehrsentwicklung aktuell noch weiter ansteigen, wenngleich auch in geringerem Maße als bislang prognostiziert wurde und zu beobachten war. Die Bevölkerungsentwicklung schlägt hier erst nach und nach durch und die allgemeine Verkehrszunahme wird langsam geringer. Der Scheitelpunkt dieses Verkehrszuwachses wird voraussichtlich im Zeitraum zwischen 2020 bis 2030 liegen. Danach wird die Verkehrsbelastung allmählich abnehmen. Insoweit kann bei Verkehrsprognosen für den Zeitraum von 2020 bis 2030 von einer relativ gleich bleibenden Verkehrsbelastung ausgegangen werden. Der Prognosehorizont der gegenständlichen Verkehrsuntersuchung kann mithin von 2020 auf 2025 ausgeweitet werden, ohne dass sich hierdurch Änderungen für die ermittelten Prognosewerte ergeben.

[1] „Stufenweiser Ausbau der A 61 auf 3 Fahrstreifen, Planungsdaten 2020 AK Frankenthal bis AD Hockenheim“, Vertec GmbH, Juni 2003

Nach der Verkehrsuntersuchung werden mithin im Bereich der vorhabengegenständlichen Streckenabschnitte der A 61 die folgenden Verkehrswerte (DTV/ SV) für das Jahr 2025 erwartet:

DTV 2025

Nördlich AK Frankenthal	= 67.582 Kfz/24h mit SV von 14.177 Fz/24h (~21 %)
AK Frankenthal – AK Ludwigshafen	= 86.202 Kfz/24h mit SV von 17.008 Fz/24h (~20 %)
AK Ludwigshafen – AK Mutterstadt	= 79.109 Kfz/24h mit SV von 16.741 Fz/24h (~21 %)
Südlich AK Mutterstadt	= 59.522 Kfz/24h mit SV von 13.462 Fz/24h (~23%)

Die Verkehrswerte wurden dabei mittels einer Trendprognose ermittelt, welche das allgemeine Verkehrswachstum auf der A 61 analysiert und prognostiziert. Die Grundlage bildete hierbei die „Prognose des Pkw-Bestandes und der Verkehrsentwicklung auf Außerortsstraßen des Landes Rheinland-Pfalz“ (Eckzifferprognosen Rheinland-Pfalz), herausgeben vom Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz (heute: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz), laufende Fortschreibung, Stand August 2002. Die Trendprognose wurde als Kombination aus Modell- und Trendprognose erstellt und dabei so angelegt, dass die dort gewonnen Zusammenhänge mit der Verkehrsentwicklung der A 61 und ihren Nebenstrecken korreliert werden.

Da im Verfahren keine Hinweise vorgetragen wurden, die begründete Zweifel an der Verlässlichkeit der erfolgen Verkehrsprognose aufkommen lassen würden und auch sonst keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, werden die angeführten Verkehrszahlen von der Planfeststellungsbehörde als hinreichend aktuelle und belastbare Planungsgrundlage angesehen.

5. Variantenauswahl

Gemäß den Ausführungen in den Planunterlagen wurde vom Vorhabenträger im Vorfeld der Erstellung der Ausbauplanung im Jahr 2002 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Im Rahmen dessen ist die Frage der symmetrischen Erweiterung oder eines einseitigen bzw. abschnittsweise wechselseitigen Ausbau der A 61 untersucht worden. Hierbei zeigte sich, dass eine durchgehend symmetrische Erweiterung mit den geringsten Eingriffen in die vorhandenen Strukturen insbesondere das angrenzende Entwässerungs- und Grabensystem sowie die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen verbunden ist. Auch im Hinblick auf die bestehenden Ingenieurbauwerke, insbesondere im Bereich der drei Autobahnkreuze, stellten sich hier die geringsten Änderungserfordernisse. Die symmetrische Verbreiterung erwies sich mithin aus wirtschaftlichen und bautechnischen Gesichtspunkten als geeignetste Variante. Da entlang des Ausbauabschnitts in naturschutzfachlicher Hinsicht weder europäische Schutzgebiete noch national gesetzlich geschützte Gebiete betroffen sind, der Untersuchungsraum sich als überwiegend intensiv genutzter Agrarraum darstellt und vorhandene Biotopstrukturen sich mehr oder weniger gleichmäßig auf beiden Seiten der A 61 verteilen, ergab sich im Rahmen der Machbarkeitsstudie auch hiernach keine Notwendigkeit für einen einseitigen oder wechselseitigen Anbau. Ebenso sprachen bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens keine Gründe gegen eine symmetrische Verbreiterung.

V. Verkehrliche Aspekte, Ausbaustandard und nachgeordnetes Straßennetz

1. Straßenquerschnitt

Das Straßenbauvorhaben ist hinsichtlich seiner Dimensionierung und Ausgestaltung als sachgerecht anzusehen. Die Beurteilung orientiert sich dabei am technischen Regelwerk. Bei der Erstellung der Planung wurde seinerzeit der Sonderquerschnitt SQ 36 der „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte“ (RAS-Q 96) mit einer Gesamtbreite von 36,0 m zugrunde gelegt. Die bestehende Straßentrasse besitzt den Sonderquerschnitt SQ 30, welcher gegenüber dem Regelquerschnitt RQ 29,5 der RAS-Q 96 einen breiteren Mittelstreifen von 4,0 m (statt 3,5 m) aufweist. Bei dem für das Ausbauvorhaben gewählten Sonderquerschnitt SQ 36 wird dieser 4,0 m breite Mittelstreifen beibehalten. Die innen liegenden Randstreifen erhalten jeweils eine Breite von 0,75 m. Der linke und der mittlere Fahrstreifen werden jeweils 3,50 m breit und der rechte Fahrstreifen 3,75 m breit angelegt. Der äußere Randstreifen wird mit einer Breite von 0,50 m und der Standstreifen mit einer Breite von 2,50 m hergestellt. Die Regelbreite der Bankette beträgt 1,50 m.

Zwischenzeitlich wurden seitens des zuständigen Bundesministeriums (zu diesem Zeitpunkt der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) für alle Planungen für den Neubau, die Erweiterung sowie für den Um- und Ausbau von Autobahnen die „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ (RAA) durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 7/2009 vom 23.06.2009 eingeführt. Der gewählte Ausbauquerschnitt kann hiernach beibehalten werden. Der Sonderquerschnitt SQ 36 der RAS-Q 96 entspricht exakt dem Regelquerschnitt RQ 36 der RAA, welcher für das gegenständliche Straßenbauvorhaben hiernach als einschlägig heranzuziehen wäre. In diesem Sinne wurde für das gegenständliche Straßenbauvorhaben der Anwendung des gewählten Ausbauquerschnitts seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 18.11.2009, Az. S 22/72116.11/0/1089127 ausdrücklich zugestimmt.

2. Straßennetz/ Knotenpunkte

Die A 61 ist Bestandteil der europäisch bedeutsamen Rheinachse. Wie einleitend im Abschnitt IV. „Planrechtfertigung“ bereits dargelegt, zählt sie auf internationaler Ebene als E 31 zum Europastraßennetz und zum Gesamtnetz des Transeuropäischen Straßennetzes. Daneben dient sie als großräumige Verbindung zwischen den Verdichtungsräumen Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Rhein-Neckar und Karlsruhe sowie weiteren Wirtschaftsstandorten des Rheintals. Durch die A 61 werden die rheinland-pfälzischen Oberzentren Koblenz, Mainz und Ludwigshafen sowie auf baden-württembergischer Seite Hockenheim und Karlsruhe unmittelbar miteinander verbunden. Weiter stellt sie eine attraktive Nord-Südverbindung sowohl für den weiträumigen und internationalen Wirtschaftsverkehr als auch den Regional- und Reiseverkehr dar.

Der gegenständliche Ausbauabschnitt der A 61 beginnt südlich des Autobahnkreuzes Frankenthal (A 61/ A 6) und verläuft in südliche Richtung. Bei ca. Bau-km 352+193 wird die L 453 höhenungleich gekreuzt und unterführt. Dann folgt in Höhe von ca. Bau-km 354+178 ein höhenfreier Knotenpunkt mit der Überführung der L 522. Bei ca. Bau-km 355+657 werden

die K 4 und bei ca. Bau-km 355+773 die DB-Bahnstrecke 3435 (Freinsheim – Frankenthal) höhenfrei unterführt. Die nächsten Kreuzungen folgen mit der Überführung der L 527 bei ca. Bau-km 358+769 und der Überführung der Strecke der Rhein-Haardt-Bahn bei ca. Bau-km 359+200. In Höhe von ca. Bau-km 359+600 befindet sich der Knotenpunkt mit der A 650, das Autobahnkreuz Ludwigshafen, mit einer kreuzungsfreien Anbindung aller Fahrbeziehungen. Dem weiteren Verlauf der A 61 folgend, wird bei ca. Bau-km 360+635 die L 525 höhenungleich überführt und in Höhe von ca. Bau-km 363+550 findet sich der Knotenpunkt mit der A 65, das Autobahnkreuz Mutterstadt, mit einer kreuzungsfreien Anbindung aller Fahrbeziehungen. Weiter wird in Höhe von ca. Bau-km 364+158 die L 530 überführt und kreuzungsfrei an die A 61 angebunden. Schließlich endet der Ausbauabschnitt bei ca. Bau-km 364+800 im Übergang zum nächsten Ausbauabschnitt der A 61 (Abschnitt B, zwischen Mutterstadt und der Landesgrenze RLP/BW). Alle bestehenden Knotenpunkte werden im Rahmen des Ausbauvorhabens in der entsprechenden Form wieder an die Ausbaustrecke angepasst.

3. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen

Bezüglich Forderungen nach der Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Überholverboten (Lkw-Verkehr) sowie dauerhaften Geschwindigkeitsüberwachungen auf der A 61 ist darauf zu verweisen, dass es sich hierbei um verkehrsbehördliche Maßnahmen handelt, die grundsätzlich nicht Regelungsgegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sind. Diese unterliegen der Anordnung durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden in einem gesonderten verkehrsbehördlichen Verfahren.

VI. Wasser

Die Oberflächenentwässerung der A 61 im gegenständlichen Abschnitt erfolgt derzeit überwiegend breitflächig über den äußeren Fahrbahnrand in parallel verlaufende Mulden und Entwässerungsgräben oder in das angrenzende Gelände, in kurzen Abschnitten auch in parallel verlaufende oder kreuzende Gewässer. Das bestehende System der Oberflächenentwässerung wird nach dem Ausbau beibehalten. Das anfallende Fahrbahnoberflächenwasser wird überwiegend breitflächig über den äußeren Fahrbahnrand parallel verlaufenden Entwässerungsgräben und Sickermulden zugeführt, teilweise erfolgt auch eine breitflächige Entwässerung frei in das angrenzende Gelände. Vorhandene Entwässerungsmulden am Böschungsfuß der A 61 mit Anschluss an vorhandene Oberflächengewässer werden durch Sickermulden ersetzt. Die Sickermulden werden grundsätzlich mit einer größeren Breite von 3,0 m zwischen den Muldenrändern und einer maximalen Tiefe von 0,5 m ausgebildet. Das gesammelte Niederschlagswasser wird hier rückgehalten und zur Verdunstung sowie zur Versickerung gebracht und mithin verzögert dem Grundwasser zugeleitet. Die Sickermulden werden nicht unmittelbar an Oberflächengewässer angeschlossen, sondern können über ein Sickerfenster im Muldendamm am jeweiligen Muldenende in die Fläche zu angrenzenden Oberflächengewässern entleeren. Etwa alle 150 bis 200 m werden Zwischendämme aus Steinschüttung angeordnet, so dass einzelne Speicherbecken zur Schaffung des notwendigen Stauvolumens entstehen. Bei Volleinstau können die Sickermulden breitflächig über den der A 61 abgewandten Muldenrand entwässern. Durch die Verbreiterung der Mulden/ Grä-

ben wird ein größeres Rückhaltevolumen geschaffen. Die Oberflächenentwässerung der Brückenbauwerke bleibt unverändert. Gegenüber der bestehenden angespannten Entwässerungssituation lassen sich insgesamt leichte Reduzierungen der Einleitmengen erzielen. Für die mit dem Vorhaben verbundene Mehrversiegelung und den erhöhten Oberflächenwasserabfluss ist ein Ausgleich der Wasserführung gem. §§ 61, 62 LWG erfolgt. Bei der vorhabenbedingten Neuanlage von Wirtschaftswegen im Bereich parallel verlaufender Entwässerungsgräben oder Sickermulden werden die Wirtschaftswege zur Oberflächenentwässerung mit einer Querneigung zu dem Graben oder der Mulde hin hergestellt (vgl. Auflagenregelung Kapitel C Abschnitt VIII. Punkt VIII.1 Nr. 6). Das Entwässerungskonzept des Ausbauvorhabens wurde im Rahmen der Planerstellung mit der Oberen Wasserbehörde bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd abgestimmt. Die Obere Wasserbehörde hat unter Berücksichtigung der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses ihr Einverständnis zu dem Straßenbauvorhaben erteilt. Insofern wurde dem Vorhabenträger auferlegt, dass die Versickerungs- und Verdunstungsanlagen für ein 20-jähriges Regenereignis zu bemessen und auszuführen sind. Die Bemessung dieser Anlagen hat der Vorhabenträger bei der Erstellung der Ausführungsplanung zu überprüfen. Ebenso wird der Vorhabenträger die vorherrschende Grundwassersituation im Vorfeld der Ausführungsplanung nochmals untersuchen.

Wasserschutzgebiete werden von dem Ausbauvorhaben nicht berührt.

Mit dem Ausbauvorhaben gehen Auswirkungen im Bereich der drei durch Rechtsverordnung festgesetzten Überschwemmungsgebiete „Eckbach und Nebengewässer“, „Isenach und Nebengewässer“ sowie „Floßbach und Nebengewässer“ einher. Insgesamt ist hiermit ein Retentionsraumverlust von ca. 7.300 m³ verbunden, welche in Abstimmung mit der Oberen Wasserbehörde gemeinsam mit dem Retentionsraumverlust der Umbaumaßnahme der A 61-Rastplätze „Auf dem Hahnen“ und „Auf dem Hirschen“ im Rahmen einer wasserwirtschaftlichen Planung von Rückhaltemaßnahmen mit integrierter Renaturierung des Gewässerzweckverbandes Isenach-Eckbach im Bereich des Schwabenbachtals zwischen Gönnheim und Fußgönheim auszugleichen ist. Die nach den offengelegten Planunterlagen ursprünglich beabsichtigten wasserwirtschaftlichen Projekte (HWR westlich Rödersheim am Stechgraben und östlich Deidesheim im Bereich Marlachwiesen) standen hierfür nicht mehr zur Verfügung. Zur Regelung der wasserwirtschaftlichen Planung wird von der Oberen Wasserbehörde auf Antrag des Gewässerzweckband Isenach-Eckbach ein eigenständiges wasserrechtliches Plangenehmigungsverfahren durchgeführt und die Übernahme des wasserwirtschaftlichen Vorhabens zwischen der Straßenbaubehörde und dem Gewässerzweckband Isenach-Eckbach in einer gesonderten Vereinbarung geregelt. Ergänzend wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt III. Punkt III.1 verwiesen.

Die in den Planunterlagen dargestellten wassertechnischen Maßnahmen in Höhe des Knotenpunktes der A 61 mit der L 530 und der neuen Autobahnanschlussstelle A 61/ L 530 Mutterstadt/ Dannstadt von ca. Bau-km 364+150 bis Bau-km 364+800 (Verrohrung 2. Triebgraben, Renaturierung Kümmelgraben, Errichtung verschiedener Entwässerungsmaßnahmen) sind bereits Regelungsgegenstand des „Planfeststellungsbeschlusses für den Ausbau der A

61 Erweiterung des Mutterstadter Kreuzes durch Anbindung der L 530 im Bereich Mutterstadt/ Dannstadt“ vom 17.07.2008, Az. 02.1-1698-PF/19, und einer gesonderten wasserrechtlichen Plangenehmigung der Unteren Wasserbehörde, Rhein-Pfalz-Kreis, vom 25.08.2011, Az. 64/661-02.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde von der Stadt Ludwigshafen betreffend der Gewässerdurchlassbauwerke im Ausbauabschnitt pauschal ohne nähere Konkretisierung auf Abweichungen bei den Höhenangaben der Planunterlagen gegenüber den tatsächlichen Verhältnissen hingewiesen und deutlicher Anpassungsbedarf gesehen. Insoweit bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde allerdings keine begründeten Anhaltspunkte dafür, die Höhenangaben anzuzweifeln. Die Obere Wasserbehörde hat ihr wasserrechtliches Einverständnis zu der Straßenplanung und dem Entwässerungskonzept erteilt. Insofern werden diesbezüglich keine gesonderten Veranlassungen für erforderlich erachtet und die Bedenken der Stadt Ludwigshafen zurückgewiesen.

VII. Auswirkungen auf Belange des Lärmschutzes

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

1. Rechtsgrundlagen und Berechnungsgrundlagen

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

schutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der Anlage als zumutbar anzusehen ist.

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

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

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

Weiterhin hat der Verordnungsgeber in § 3 der 16. BImSchV auch das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die hier zu treffende Entscheidung herangezogen werden, sind nach dieser Berechnungsmethode ermittelt worden. Maßgebend für die von dem Vorhaben zu erwartenden Lärmbelästigungen ist u.a., welche Verkehrsmengen die A 61 künftig aufweisen wird.

2. Lärmsituation der direkt betroffenen Siedlungsbereiche

Schalltechnisch untersucht wurden die dem Wohnen dienenden Gebiete im immissionsschutzrechtlich relevanten Auswirkungsbereich der A 61 in Heßheim, Frankenthal, Lambsheim, Maxdorf, Fußgönheim, Ludwigshafen-Ruchheim und Dannstadt-Schauernheim/ Mutterstadt. Dabei wurden die betroffenen Gebäude an Hand von Bebauungsplänen oder hilfsweise auf der Grundlage von Flächennutzungsplänen bzw. der tatsächlich vorhandenen Bebauung in eine Gebietskategorie eingestuft.

Die Gebiete werden hinsichtlich der Verkehrslärmauswirkungen des Ausbauvorhabens im Folgenden jeweils gesondert beurteilt. Dabei gilt allerdings übergreifend für alle Gebiete, dass es sich gegenständlich um ein Ausbauvorhaben und keine Neubaumaßnahme handelt. Mithin ist schon heute von einer deutlichen Vorbelastung der anliegenden Wohngebiete durch die bestehende A 61 auszugehen. Die prognostizierte Zunahme der Verkehrsbelastung auf der A 61 und eine hiermit einhergehende Zunahme der Verkehrslärmimmissionen würden grundsätzlich auch ohne das gegenständliche Ausbauvorhaben eintreten. Durch das Ausbauvorhaben rückt die Autobahntrasse lediglich ca. 3 m näher an die Bebauung heran.

a. Ortsgemeinde Heßheim

Die Wohnbebauung der Ortsgemeinde Heßheim reicht bis ca. 70 m an die A 61 heran. Heute wird die Ortsgemeinde Heßheim bereits durch eine Lärmschutzwand von ca. 2,0 km Länge und 2,5-3,0 m Höhe beginnend an der A 6 und über das Autobahnkreuz Frankenthal hinaus entlang der A 61 geschützt. Die immissionsschutzrechtliche Bewertung der Wohnbebauung erfolgt je nach Gebietsausweisung als Wohngebiet, als Kern-/Dorf-/Mischgebiet oder als Gewerbegebiet. Ohne die Vornahme von aktiven Lärmschutzmaßnahmen würden die Immissionsgrenzwerte an 227 Gebäudefronten am Tag um bis zu 5 dB(A) und 679 Gebäudefronten in der Nacht um bis zu 11 dB(A) überschritten. Zunächst war vom Vorhabenträger nach den offen gelegten Planunterlagen die Errichtung einer neuen gekrümmten Lärmschutzwand von ca. 7,65 m Höhe und mit einer Länge von ca. 2.650 m vorgesehen (Variante „PLF“). Aufgrund der erhobenen Einwendungen hat der Vorhabenträger weitere Lärmschutzvarianten betrachtet, eine neue Verhältnismäßigkeitsbetrachtung der Lärmschutzvarianten vorgenommen und die Lärmschutzkonzeption des Ausbauvorhabens optimiert.

Hierbei wurde zunächst untersucht, was für eine Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre, um eine vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch aktiven Lärmschutz zu erreichen (Variante „Vollschutz“). Dafür müsste eine Lärmschutzwand von ca. 2,5 km Länge und mit einer Höhe von über 13 m über der Gradiente der A 61 errichtet werden. Diese Vollschutz-Variante wäre jedoch mit erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, des Kleinklimas sowie bautechnischen Schwierigkeiten verbunden, so dass der Vorhabenträger diese Variante aufgrund der Beeinträchtigungen der genannten öffentlichen Belange aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zulässigerweise ausgeschlossen hat. Neben der reinen Wandhöhe einer Lärmschutzwand ist insofern zu beachten, dass die A 61 im betreffenden Teilabschnitt auf einem im südlichen Verlauf der A 61 leicht abfallenden Damm von 7 bis 4 m Höhe verläuft, dessen Maße zu der Höhenabmessung einer Lärmschutzwand jeweils hinzutritt. In die weitere Variantenuntersuchung wurde insoweit eine gekrümmte Lärmschutzwand eingestellt, welcher bei gleicher Wandhöhe gegenüber einer geraden Lärmschutzwand eine deutliche höhere Schutzwirkung erzielt. Als Wandhöhe einer gekrümmten Lärmschutzwand wurde bei allen Varianten eine Höhe von 7,65 m zugrunde gelegt. Bei einer Überschreitung dieser Wandhöhe ist zu erwarten, dass man unter Berücksichtigung der angeführten Dammlage der A 61 im Hinblick auf die möglichen Auswirkungen einer Lärmschutzwand auf die Gesichtspunkte Landschaftsbild und Kleinklima sowie die bautechnischen Anforderungen den problematischen Bereich erreicht. Die weiteren untersuchten Lärmschutzvariantenuntersuchung unterscheiden sich mithin nur in ihrer Länge (Verlängerung um 100 m „PLF+100“, 200 m „PLF+200“ und 500 m „PLF+500“ gegenüber der offengelegten Planung).

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsbetrachtung der weiteren Varianten zeigt sich zunächst, dass bei allen Varianten die Immissionsgrenzwerte am Tag vollständig eingehalten werden und alle gegenüber der offengelegten Planung (Variante „PLF“ mit 518 geschützten Gebäudefronten in der Nacht) verlängerten Varianten einen größeren Anteil an Grenzwertüberschreitungen in der Nacht erfassen. Bei der Betrachtung der Kosten je Schutzfall weist die

Variante „PLF+200“ das günstigste Kosten-Nutzen-Verhältnis mit 21.792 € auf. Gegenüber der Variante „PLF“ erhöhen sich die absoluten Kosten um 910.000 € und es werden zusätzlich 68 Fälle durch aktiven Lärmschutz geschützt. Die Kosten je Schutzfall sinken um rund 1.100 € und der Anteil der geschützten Fälle wird um 10 % auf 86 % erhöht. Bei einer weiteren Verlängerung der Lärmschutzwand um 300 m (Variante „PLF+500“) würden die Kosten je Schutzfall wieder deutlich um rund 1.700 € je Schutzfall auf 23.449 € ansteigen, jedoch nur zusätzlich 17 Fälle aktiv geschützt. Zusätzlich wurde vom Vorhabenträger festgehalten, dass eine von den Einwendern geforderte weitere massive Verlängerung der Lärmschutzwand bis zum Überführungsbauwerk der L 522 (um ca. 1.250 m) keine signifikante Verbesserung der Lärmsituation vor Ort mehr bewirken würde. Die verbliebenen Überschreitungen der Nachtgrenzwerte sind an den autobahnnahen Wohngebäuden zu verzeichnen, für welche durch eine weitere Verlängerung der Lärmschutzwand nach Süden hin keine zusätzliche Schutzwirkung zu erwarten ist.

Unter Beachtung aller Kriterien des Schutzzwecks, insbesondere der eingeschränkten Schutzwürdigkeit des Gebietes aufgrund der hohen Vorbelastung, der relativ niedrigen verbliebenen Nachtgrenzwertüberschreitung um maximal 2 dB(A) (auf 51 dB(A) in der Nacht) und der erfolgten Kosten-Nutzen-Analyse erweist sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsbetrachtung der aktive Lärmschutz nach der Variante „PLF+200“ als die unter verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation. Der Aufwand für weitergehenden aktiven Lärmschutz wird als unverhältnismäßig angesehen. Für die verbliebenen Gebäudefronten mit einer Grenzwertüberschreitung ist passiver Lärmschutz nach § 42 BImSchG zu gewähren.

Der Vorhabenträger wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss zur Vornahme von aktiven Lärmschutzmaßnahmen gemäß der Variante „PLF+200“ verpflichtet (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VI.).

Bezüglich der Einwendungen, welche den geplanten Lärmschutz als unzureichend für das Wohngebiet „Am Oberen Weinberg“ ansehen, wurde bereits von der Straßenbaubehörde in ihrer Stellungnahme zu den erhobenen Einwendungen ausgeführt, dass sich die Straße „Am Oberen Weinberg“ außerhalb des von der Schalltechnischen Untersuchung erfassten Bereiches befindet. Die Straße befindet sich in einer Entfernung von über 700 m zur A 61. Bei einer Beurteilung der Lärmsituation in diesem Bereich anhand der großräumigen Rasterlärmkarte ist hier mit dem Erreichen von Lärmwerten von etwa 40 dB(A) in der Nacht zu rechnen. Die Lärmauswirkungen des Vorhabens bewegen sich hier somit deutlich unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte, so dass die Vornahme ergänzender fachlicher Detailbetrachtungen des Wohngebietes „Am Oberen Weinberg“ für entbehrlich erachtet wird und ein Lärmschutzanspruch offenkundig ausgeschlossen werden kann.

b. Stadt Frankenthal

Schalltechnisch wurden die nächstgelegenen Ortsteile bzw. Wohngebäude der Stadt Frankenthal untersucht (Stadtklinik Frankenthal, die Aussiedlungen bzw. Aussiedlerhöfe Ormersheimer Hof, Hahnenhof und Gänsbühl sowie die Ortsteile Flomersheim und Eppstein). Bei

der Stadtklinik Frankenthal in ca. 1,0 km Entfernung zur A 61 wurden entsprechend ihrer besonderen Schutzwürdigkeit die Sondergebietsgrenzwerte zugrunde gelegt. Die Aussiedlung Ormersheimer Hof wird entsprechend der Ausweisung in den städtischen Bauleitplänen in die Kategorie Dorfgebiet eingestuft. Die Aussiedlerhöfe Hahnenhof und Gänsbühl liegen im Außenbereich und werden entsprechend Punkt 10.2 Abs. 4 der VLärmSchR 97 als Mischgebiet bewertet. Die Wohnbebauung der Ortsteile Flomersheim und Eppstein in ca. 850 bis 950 m Entfernung zur A 61 wurden in die Kategorie „reines/allgemeines Wohngebiet“ eingestuft und repräsentativ die nächstgelegenen Wohngebäude betrachtet. Insgesamt sind ausweislich der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung für den Bereich der Stadt Frankenthal keine Überschreitungen der jeweils maßgeblichen Immissionsgrenzwerte zu erwarten. Die Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen oder die Gewährung von passivem Lärmschutz ist nach den immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen nicht erforderlich.

c. Ortsgemeinde Lambsheim

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden für den Bereich Lambsheim zwei Aussiedlerhöfe in der Kategorie Mischgebiet sowie die jeweils zur A 61 am nächsten gelegenen Wohngebäude der zusammenhängenden Bebauung in der Gebietskategorie Mischgebiet und Wohngebiet untersucht. Die Immissionsgrenzwerte werden an allen berechneten Beurteilungspegeln eingehalten. Nach den immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen besteht keine Notwendigkeit zur Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen oder zur Gewährung von passivem Lärmschutz.

Zu dem Einwand, dass in der schalltechnischen Untersuchung das Neubaugebiet „Im Feldchen“ der Ortsgemeinde Lambsheim keine Berücksichtigung gefunden hat, ist anzumerken, dass dieses Neubaugebiet mit über 1,3 km Entfernung deutlich weiter von der A 61 entfernt liegt wie die zuvor beschriebenen repräsentativen betrachteten Immissionsorte. Das Auftreten vorhabenbedingter Verkehrslärmauswirkungen, die einen Lärmschutzanspruch im Bereich dieses Neubaugebietes begründen würden, kann daher aufbauend auf den vorstehenden Feststellungen ausgeschlossen werden.

d. Ortsgemeinde Maxdorf

Für die Ortsgemeine Maxdorf wurden schalltechnisch als zur A 61 nächstgelegene Wohngebäude der Aussiedlerhof „Im Steinböhl“, ein Gewerbegebiet mit zwei Wohngebäuden sowie repräsentative Gebäude der geschlossenen Wohnbebauung der Ortslage Maxdorf betrachtet. Zudem wurde hier der Aussiedlerhof „Grenzhof“ mit eingestellt, welcher sich zwar im Nahbereich der Ortsgemeinde Maxdorf befindet, allerdings bereits zur Gemarkung Ruchheim zählt. Die Bewertung des Gewerbegebietes und der geschlossenen Wohnbebauung erfolgte mit dem der jeweiligen Gebietsnutzung zugehörigen Grenzwert und ergab eine deutliche Grenzwertunterschreitung.

Die im Außenbereich befindlichen Aussiedlerhöfe „Im Steinböhl“ und „Grenzhof“ werden entsprechend Punkt 10.2 Abs. 4 der VLärmSchR 97 als Mischgebiet eingestuft. Die Untersuchung ergab, dass die Taggrenzwerte eingehalten, jedoch in der Nacht an 7 Gebäudefron-

ten „Im Steinböhl“ und einer Gebäudefront des „Grenzhofes“ Grenzwertüberschreitungen um bis zu 4 dB(A) zu verzeichnen sind. Für eine vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch aktiven Lärmschutz (Vollschutz) an beiden Aussiedlungen wäre die Errichtung einer Lärmschutzwand von 1.500 m Länge und 5 m Höhe bei Herstellungskosten von 3.000.000 € erforderlich. Die Kosten je Schutzfall würden sich auf 375.000 € belaufen. Ein aktiver Lärmschutz isoliert nur für die Aussiedlung „Im Steinböhl“ würde gemäß einer ergänzenden Stellungnahme der Straßenbaubehörde eine Lärmschutzwand von ca. 600 m Länge und 5 m Höhe erfordern. Die Herstellungskosten hierfür sind mit ca. 1.200.000 € zu beziffern und würden somit ca. 171.428 € je Schutzfall betragen. Angesichts der geringen Zahl von betroffenen Wohneinheiten erübrigte sich hier eine weitere gestaffelte Betrachtung aktiver Schallschutzvarianten unterhalb des Vollschutzes. Für beide Varianten ist festzustellen, dass sich unter Beachtung des eingeschränkten Schutzzwecks des betroffenen Gebietes aufgrund der hohen Vorbelastung, der geringen Anzahl der zu schützenden Gebäude, der ausschließlichen Nachtgrenzwertüberschreitung sowie der Lage im Außenbereich und der Bewertung als Mischgebiet der Aufwand für einen aktiven Lärmschutz offensichtlich als unverhältnismäßig erweist und unterbleiben kann. Für die betroffenen Wohneinheiten ist eine Entschädigung zur Vornahme von passivem Lärmschutz gemäß § 42 BImSchG zu gewähren.

e. Ortsgemeinde Fußgönheim

Der Bereich der Ortsgemeinde Fußgönheim war zunächst nicht Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung. Aufgrund entsprechender Einwendungen hat die Straßenbaubehörde die Notwendigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen für Fußgönheim ergänzend untersucht und in ihrer Stellungnahme zu den erhobenen Einwendungen mitgeteilt, dass sich am nächstgelegenen Bebauungsrand der Ortsgemeinde Fußgönheim in mehr als 1.100 m Entfernung von der A 61 autobahnbedingte Lärmpegel von 49,7 dB(A) tags und 45,9 dB(A) nachts einstellen würden. Die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV werden mithin sowohl am Tag wie in der Nacht deutlich unterschritten und es besteht aus immissionsschutzrechtlicher Sicht kein Anspruch auf die Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen oder die Gewährung von passivem Lärmschutz.

f. Stadt Ludwigshafen

Die Verkehrslärmauswirkungen des Ausbauvorhabens auf dem Gebiet der Stadt Ludwigshafen betreffend wurden die nächstgelegenen Teile der geschlossenen Wohnbebauung im Ortsteil Ruchheim für die der städtischen Flächennutzungsplanung entsprechenden Gebietskategorie Mischgebiet und allgemeines/reines Wohngebiet untersucht. Zudem sind verteilt entlang der A 61 in diesem Bereich 4 Aussiedlerhöfe und eine Wohnung in den Vereinsgebäuden des TV Ruchheim in ca. 60 m Entfernung von der A 61 zu finden, welche mithin dem weniger schutzwürdigen Außenbereich zuzuordnen sind und entsprechend Punkt 10.2 Abs. 5 und 10.4 Abs. 2 der VLärmSchR 97 als Misch-/Dorfgebiet bewertet werden.

Gemäß der schalltechnischen Untersuchung, dem Deckblatt der Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen und der Stellungnahme der Straßenbaubehörde zu den erhobenen Einwendungen der Stadt Ludwigshafen wird im Bereich der geschlossenen Wohnbebauung

der Immissionsgrenzwert im Bereich des allgemeinen/reinen Wohngebietes an 11 Gebäudefronten um bis zu 3 dB(A) in der Nacht überschritten. An den als Mischgebiet eingestuften Immissionsorten der geschlossenen Wohnbebauung und bei den Aussiedlerhöfen sind an 12 Gebäudefronten Grenzwertüberschreitung bis zu 2 dB(A) in der Nacht zu verzeichnen. An der Wohnung im Vereinsgebäude des TV Ruchheim wird der Nachtgrenzwert an 2 Gebäudefronten um bis zu 4 dB(A) überschritten. Die Taggrenzwerte werden an allen Immissionsorten eingehalten. Vom Vorhabenträger wurde ermittelt, dass für eine vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch aktiven Lärmschutz (Vollschutz) die Errichtung einer Lärmschutzwand von ca. 700 m Länge und 5 m Höhe bei Herstellungskosten von ca. 1.400.000 € erforderlich wäre. Im Hinblick auf die 25 betroffenen Gebäudefronten würden die Kosten je Schutzfall 56.000 € betragen. Demgegenüber sind passive Lärmschutzkosten mit ca. 3.500 € je Schutzfall bzw. Gebäudefront anzusetzen. Weiter kann als Orientierungswert für die Frage der Verhältnismäßigkeit auf die vorstehende Abwägung zur deutlich stärker lärmbetroffenen Gemeinde Heßheim Bezug genommen werden, bei welcher ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 21.792 € je Schutzfall als verhältnismäßig bewertet wurde. Angesichts der geringen Zahl von betroffenen Wohneinheiten in Ruchheim erübrigt sich eine gestaffelte Betrachtung weiterer aktiver Schallschutzvarianten unterhalb des Vollschutzes. Bei der Gewichtung des Schutzzwecks des betroffenen Gebietes ist nun miteinzustellen, dass der Ortsteil Ruchheim bereits eine hohe Vorbelastung aufweist, eine vergleichsweise nur geringe Anzahl an Gebäuden zu schützen ist, ausschließlich der Nachtgrenzwert überschritten wird und das Maß der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen relativ niedrig ist. Zudem befinden sich einige der Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitungen im weniger schützenswerten Außenbereich. Insgesamt wird daher auch unter Orientierung am Kosten-Nutzen-Verhältnis des aktiven Lärmschutzes für die Gemeinde Heßheim bei der Verhältnismäßigkeitsbetrachtung der Aufwand für den aktiven Lärmschutz des Stadtteil Ruchheim i.S.v. § 41 Abs. 2 BImSchG als außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehend angesehen. Für die betroffenen Gebäudefronten ist eine Entschädigung zur Vornahme von passivem Lärmschutz gemäß § 42 BImSchG zu gewähren.

g. Ortsgemeinde Dannstadt-Schauernheim/ Gemeinde Mutterstadt

Im Bereich Dannstadt-Schauernheim/ Mutterstadt wurden schalltechnisch westlich der A 61 das ca. 500 m entfernt gelegene Bürogebäude der Pfalzmarkt eG (Gemarkung Mutterstadt) mit einer Einstufung als Mischgebiet sowie die jeweils zur A 61 am nächsten gelegenen Wohngebäude der Gebietskategorie Mischgebiet und Wohngebiet auf der Gemarkung Dannstadt untersucht. Die Immissionsgrenzwerte werden an allen Beurteilungspegeln eingehalten. Die Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen oder die Gewährung von passivem Lärmschutz ist nach den immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen nicht erforderlich.

3. Behandlung der Einwendungen zum Gesamtkomplex Lärmschutz

a. Lärmschutzbereich

Beim Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm nach den vorgenannten gesetzlichen Bestimmungen des BImSchG ist nur auf die Lärmimmissionen des geänderten Verkehrs-

wegs bzw. in diesem Fall den konkreten Ausbauabschnitt der A 61 abzustellen. Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen kann sich aber durch ein Ausstrahlen des Verkehrslärms über den Bauabschnitt hinaus auch für abseits liegende schützenswerte Gebiete ergeben.

Soweit die **Ortsgemeinde Beindersheim** die Berücksichtigung von schallschutztechnischen Belangen im gegenständlichen Verfahren begehrt, ist jedoch festzustellen, dass sich die relevante Wohnbebauung der Gemeinde Beindersheim deutlich abseits des Beginns des Ausbauabschnitts befindet. Lärmschutzrechtlich relevante Auswirkungen des Ausbauvorhabens können insoweit ausgeschlossen werden.

b. Lärmschutz für geplante Wohnbauflächen des Flächennutzungsplan 1999 (FNP `99) der Stadt Ludwigshafen

Die Stadt Ludwigshafen hat die Vornahme aktiver Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Ruchheim gefordert. Die in den Planunterlagen dargelegte Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes aktiver Lärmschutzmaßnahmen für Ruchheim wird bestritten. In den schalltechnischen Unterlagen des nach Erlass des FNP `99 der Stadt Ludwigshafen eingeleiteten Straßenbauvorhabens würden fälschlicherweise die im FNP dargestellten geplanten Wohnbauflächen "Ruchheim Nord-West" und "Ruchheim Süd-West" außer Acht gelassen und in der Folge von einer zu geringen Anzahl an anspruchsberechtigten Wohngebäuden ausgegangen. Bei Berücksichtigung dieser geplanten Wohnbauflächen sind für rund 250 weitere Wohneinheiten Immissionsgrenzwertüberschreitungen zu erwarten, welche in die erfolgte Kosten-Nutzen-Betrachtung aktiver Schallschutzmaßnahmen mit einzustellen seien, so dass in Folge die Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen für Ruchheim nicht mehr als unverhältnismäßig angesehen werden könnte. Im Hinblick auf den FNP '99 habe der öffentliche Planungsträger gemäß § 7 BauGB seine Planungen dem FNP der Gemeinde insoweit anzupassen, als er diesem Plan im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nicht widersprochen habe. Die Straßenbaubehörde sei bei der Aufstellung des FNP in den Jahren 1998 zweimal beteiligt worden; in ihren Stellungnahmen wurden Hinweise, Bedingungen und Auflagen mitgeteilt, sowie ausgeführt, dass keine grundsätzlichen Einwände und Bedenken seitens der Straßenbaubehörde bestehen. Im Hinblick auf den 6-streifigen Ausbau der A 61 wurde auf den Bedarfsplan des Bundes "Weiterer Bedarf" sowie auf die zu berücksichtigende Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszone im Abstand von ca. 45 m bzw. 105 m hingewiesen, welche mit den im FNP dargestellten, neuen Wohnbauflächen eingehalten werden. Ein Widerspruch durch die Straßenbaubehörde sei nicht erfolgt. Deshalb sind bei den schalltechnischen Untersuchungen neben den Bestandsgebäuden auch die im gültigen FNP '99 dargestellten neuen Wohnbauflächen im Westen Ruchheims zu berücksichtigen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist hier zunächst zwischen der Geltendmachung von (aktiven) Lärmschutzansprüchen nach dem Immissionsschutzrecht und einer Verletzung der kommunalen Planungshoheit der Stadt Ludwigshafen evtl. durch Verstoß gegen das Anpassungsgebot nach § 7 BauGB zu unterscheiden.

Lärmschutzansprüche nach §§ 41 ff BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV bestehen nur für zum

Zeitpunkt des Beginns der Planoffenlage genehmigte bauliche Anlagen (vgl. Nr. 25 der VLärmSchR 97). Der FNP regelt aber keine baurechtliche Zulassung, sondern stellt nur den unverbindlichen Bauleitplan dar. Erst mit Erlass des Bebauungsplans bzw. im unbeplanten Innenbereich oder dem Außenbereich mit Erteilung einer Baugenehmigung ist von einer „genehmigten baulichen Anlage“ im Sinne des Immissionsschutzrechtes auszugehen. Des Weiteren kann die Stadt Ludwigshafen grundsätzlich auch nicht „stellvertretend“ für alle privatbetroffenen Eigentümer der Grundstücke Lärmschutzansprüche geltend machen. Ihr stehen insoweit keine eigenen „wehrfähigen“ Rechte zu. Allenfalls soweit städtische Eigentumsflächen berührt werden, kann sie isoliert für genehmigte bauliche Anlagen auf diesen Flächen Lärmschutzforderungen erheben. Einen Anhaltspunkt für eine entsprechende Lärmbeeinträchtigung städtischen Eigentums wurde vorliegend jedoch nicht gegeben. Insofern kann die Stadt Ludwigshafen keine Lärmschutzansprüche nach §§ 41 ff BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV für den Stadtteil Ruchheim geltend machen.

Auf der anderen Seite stellt sich die Frage, ob das Straßenbauvorhaben und die hiermit verbundenen Lärmauswirkungen einen Eingriff in die kommunale Planungshoheit darstellen. Von einer Verletzung der kommunalen Planungshoheit durch die überörtliche Fachplanung ist auszugehen, soweit hinreichend konkret verfestigte kommunale Planungen vorliegen, welche nachhaltig gestört werden, oder falls durch die Fachplanung wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung der Gemeinde entzogen werden. Dabei spielt auch der Prioritätsgrundsatz eine Rolle (welche Planung zeitlich früher einen hinreichenden Verfestigungsgrad erreicht hat). Dieser Verfestigungsgrad der konkurrierenden Planungen ist aber nur Ausgangspunkt der Überlegungen. Maßgeblich ist hier darauf abzustellen, in welchem Ausmaß die nachfolgende Planung eine frühere stört.

In zeitlicher Hinsicht ist zunächst feststellen, dass das Planfeststellungsverfahren nach dem FNP '99 eingeleitet wurde. Sind öffentliche Planungsträger nach § 4 oder § 13 BauGB im FNP-Verfahren beteiligt wurden, haben diese ihre Planungen dem FNP anzupassen, soweit sie diesem nicht widersprochen haben. Allerdings wurde von der Stadt Ludwigshafen bei der geschilderten Beteiligung der Straßenbaubehörde im FNP-Verfahren 1998 deren seinerzeitige Stellungnahme nur unvollständig wiedergegeben. Neben dem Hinweis der Straßenbaubehörde auf die damalige Einstufung des Straßenbauvorhabens in den „Weiteren Bedarf“ des Bedarfsplans des Bundes und auf die Einhaltung der neuen Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszone durch zu berücksichtigende Abstände von 45 m bzw. 105 m hat der zuständige Landesbetrieb Mobilität Speyer mit Schreiben vom 06.02.1998 unter Punkt 7) mit folgendem Wortlaut auf mögliche Berührungspunkte von geplanten Wohnbauflächen des FNP mit Verkehrsimmissionen der A 61 und daher ggfs. seitens des kommunalen Planungsträgers vorzusehende Schutzvorkehrungen hingewiesen:

> *„Mehrere geplante Wohnbauflächen liegen aus bauplanungsrechtlicher Sicht im abwägungsrelevanten Einwirkungsbereich der Verkehrsimmissionen, die von den Bundesautobahnen bzw. Bundes- oder Landesstraßen ausgehen. In den vorgelegten Unterlagen wurde die Lärmsituation im wesentlichen nur qualitativ beurteilt. Der Planungsträger hat durch entsprechende Festsetzungen in der Planurkunde bzw. in den*

textlichen Festsetzungen zu nachfolgenden Bebauungsplänen den Erfordernissen des § 1 Abs. 5 Nr. 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung bzw. Minderung solcher Einwirkungen für die zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen im Innen- und Außenwohnbereich in ausreichendem Maß Rechnung zu tragen. Die hierzu erforderlichen Nachweise sind durch den Träger der Bauleitplanung zu erbringen. Es ist somit sicherzustellen, dass der Straßenbaulastträger Bund/Land von jeglichen Ansprüchen Dritter bezüglich Lärmschutz freigestellt wird."

Mithin kann sich die Stadt Ludwigshafen nicht darauf berufen, dass der Straßenbaulastträger hinsichtlich eventuell erforderlich werdender Schutzmaßnahmen aufgrund von Verkehrslärmimmissionen der A 61 im Bereich der geplanten Wohnbauflächen dem FNP nicht i.S.v. § 7 BauGB „widersprochen" habe. Zudem hat die Fernstraßenplanung durch die gesetzliche Bedarfsfeststellung im Fernstraßenausbaugesetz auch schon vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eine hinreichende Verfestigung erlangt, was der Stadt Ludwigshafen somit schon vor Erlass des Flächennutzungsplanes bekannt war. Unabhängig von der Frage, ob der FNP überhaupt schon eine hinreichend konkretisierte Planung darstellt, kann die Stadt Ludwigshafen daher zumindest keinen Vorrang ihrer Planung mit Verweis auf eine zeitliche Priorität geltend machen. Zudem wusste die Stadt Ludwigshafen seinerzeit bereits, um den sie treffenden planerischen Anpassungsbedarf ihrer Bauleitplanung im Hinblick auf die geplanten Wohnbauflächen im Auswirkungsbereich der schon konkretisierten und verfestigten Fachplanung an der A 61.

Weiter geht mit dem Straßenbauvorhaben keine nachhaltige Störung der kommunalen Planung einher. Eine eventuelle Störung in diesem Sinne wird man allenfalls in äußerst geringem Ausmaß belegen können. Denn das Planfeststellungsverfahren ist zwar nach dem FNP `99 eingeleitet worden. Die (4-streifige) Autobahntrasse der A 61 war jedoch schon vor Durchführung der Flächennutzungsplanung vorhanden. Somit würde die Stadt Ludwigshafen auch ohne Straßenausbau im Hinblick auf die bestehende A 61 ohnehin die Verpflichtung treffen, bei einer rechtmäßigen Ausweisung der angeführten Wohngebiete im Wege eines Bebauungsplans auf ihre Kosten oder die Kosten erschließungsbeitragspflichtigter Anlieger Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Da mit dem 6-streifigen Ausbau der A 61 nach den fachgutachterlichen Bewertungen keine zusätzliche vorhabenbedingte Verkehrszunahme verbunden ist, hat die Straßenbaubehörde abgeschätzt, dass sich eine isolierte vorhabenbedingte Lärmerhöhung infolge des geplanten 6-streifigen Ausbaus rein rechnerisch (durch das Heranrücken der fahrstreifenbezogenen Emissionsbänder um 3 m bei einer Entfernung zum Ortsrand von rund 400 m) gerade einmal in einer Höhe von 0,05 dB(A) bewegt und mithin akustisch nicht wahrnehmbar ist (Wahrnehmbarkeitsschwelle bei 2-3 dB(A)). Somit wird hier eindeutig auch nicht von einer nachhaltigen Störung kommunaler Planungen oder Planungsabsichten durch das 6-streifige Ausbauvorhaben auszugehen sein. Ebenso kann hiernach ausgeschlossen werden, dass durch das 6-streifige Ausbauvorhaben der A 61 oder die hiermit verbundene „Erhöhung" der Verkehrsemissionen wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer Realisierung kommunaler Planungsvorstellungen entzogen werden. Die Stadt

Ludwigshafen kann und muss zu gegebener Zeit ggfs. mit eigenen bauleitplanerischen Mitteln auf relevante Verkehrslärmbeeinträchtigungen der in Rede stehenden geplanten Wohnbauflächen in Ruchheim reagieren und Lärmschutzmaßnahmen vorsehen. Die Forderungen werden insoweit zurückgewiesen.

Die Berücksichtigung der Verkehrslärmauswirkungen des Ausbauvorhabens auf Ludwigshafen-Ruchheim im Rahmen der gegenständlich festgestellten Planung ist aus immissionsschutzrechtlicher Sicht nicht zu beanstanden. Auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt VII. Punkt 2. „Lärmsituation der direkt betroffenen Siedlungsbereiche“ Unterpunkt f. „Stadt Ludwigshafen“ wird Bezug genommen.

c. Ausgestaltung des aktiven Lärmschutzes

Bezüglich der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurde die gewählte bautechnische Lösung einer gekrümmten Lärmschutzwand von einem Privateinwender als nicht dem Stand der Technik entsprechend abgelehnt und die Errichtung einer „Lärmschutzwand“ aus Strohballen gefordert. Eine Strohballen-Wand sei kostengünstiger, ökologischer, einfach zu installieren sowie ggfs. wieder zu entsorgen und würde sich als besonders effizient schallabsorbierend erweisen.

Der Stellungnahme der Straßenbaubehörde hierzu folgend, ist anzumerken, dass sich derzeit zwar Lärmschutzsysteme auf dem Markt befinden, bei denen Gebinde aus stark gepresstem Stroh Verwendung finden, welche in Holzrahmenkonstruktionen gestapelt werden, und deren grundsätzliche technische Eignung nachgewiesen wurde. Dennoch konnten diese Systeme sich aufgrund des höheren Platzbedarfs, bedingt durch eine größere erforderliche Bautiefe/Bauteildicke und einer eingeschränkten Eignung für höhere Wände, derzeit noch nicht am Markt behaupten. Die Verwendung von Lärmschutzwänden nach diesem Baumuster wird nicht grundsätzlich durch den Straßenbaulastträger ausgeschlossen, sofern diese wirtschaftlich im Bieterverfahren zur Bauausführung angeboten werden. Die Verwendung von "normalen" gestapelten Strohballen befindet sich nach dessen Kenntnis derzeit noch deutlich im Versuchsstadium. Zahlreiche Probleme, wie der Witterungsschutz, speziell die Durchfeuchtung der oberen und unteren Ballenlage und der damit einhergehenden Verrottung, sowie der Brandschutz sind noch nicht hinreichend gelöst, um eine dauerhafte Verwendung sicherzustellen. Strohballen haben zwar grundsätzlich gute Schalldämmeigenschaften, erfordern allerdings eine deutlich größere Dicke/Wandstärke, um die gleichen Lärmdämmung- und Absorptionseigenschaften wie konventionelle Lärmschutzwände zur erreichen. "Strohballenwände" können daher nur dort zum Einsatz kommen, wo ausreichende Flächen zur Verfügung stehen, da sie gegenüber herkömmlichen Wänden einen deutlich höheren Platzbedarf haben, wenn sie dieselbe Höhe erreichen sollen. Aus Sicht des Straßenbaulastträgers schließt sich vorliegend die Verwendung einer "Strohballenwand" bzw. eines Holzrahmensystems mit gepressten Strohgebinden in Heßheim aufgrund der speziellen, technischen Anforderungen aus. Durch die vorgesehene Krümmung der Wand zur Fahrbahn hin wird eine deutlich bessere Abschirmung des Straßenlärms erreicht als es bei einer gleichhohen geraden Wand möglich wäre, bzw. eine gerade Wand müsste deutlich höher sein, um dieselbe abschirmende Wirkung zu erreichen. Im Hinblick auf die gewählte

Höhe der geplanten Lärmschutzwand in Heßheim wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen unter Punkt 2. a. „Ortsgemeinde Heßheim“ Bezug genommen. Die hier erforderlichen technischen Eigenschaften lassen sich nach derzeitigem Stand der Technik nur mit Stahlbeton- oder Stahl-Aluminium-Lärmschutzwänden erreichen.

Ergänzend wird von der Planfeststellungsbehörde bezüglich der geforderten „Lärmschutzwand aus Strohballen“ sowie einer angeregten „solaren Lärmschutzwand“ festgestellt, dass der Vorhabenträger grundsätzlich eigenständig über die konkrete Ausgestaltung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen entscheiden kann. In dieser Hinsicht trifft ihn nur die rechtliche Verpflichtung, dass die seinerseits gewählten Lärmschutzmaßnahmen das entsprechend der planfestgestellten schalltechnischen Untersuchung erforderliche Lärmdämmmaß erbringen.

d. Verlässlichkeit der Lärmberechnungen

Soweit in den Einwendungen die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung aufgrund des angewandten Berechnungsverfahrens angezweifelt und die diesem zugrundeliegenden Vorgaben der RLS-90 als ungeeignet angesehen werden, die Objektivität des Gutachters in Frage gestellt sowie die Vornahme von Lärmmessungen gefordert wird, erweisen sich diese Einwendungen nach Prüfung seitens der Planfeststellungsbehörde als unbegründet und sind unter Hinweis auf die nachfolgenden Ausführungen zurückzuweisen.

Die Beurteilungspegel wurden nach der RLS-90 ermittelt, welche die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nach § 3 Satz 1 als verbindliches und gerichtlich anerkanntes Verfahren zur Beurteilung von Lärmimmissionen von Straßen festlegt. In dieses Berechnungsverfahren werden alle maßgeblichen Faktoren einbezogen; hierzu gehören u.a. die prognostizierte Verkehrsbelastung einschließlich der LKW-Anteile, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, die jeweilige Topographie, meteorologische Faktoren sowie die umgebende Bebauung. Im Hinblick auf Windrichtung bzw. Windstärke ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde darauf hinzuweisen, dass zu Gunsten der Betroffenen unterstellt wird, es läge ständig eine Mitwindlage vor; dies bedeutet, dass in den Berechnungen jeweils davon ausgegangen wird, dass der Wind das ganze Jahr über aus Richtung der Lärmquelle kommt, was in der Realität nicht der Fall ist. Durch die Anwendung eines Berechnungsverfahrens anstelle von Lärmmessungen wird sichergestellt, dass alle die Schallausbreitung beeinflussende Faktoren angemessen berücksichtigt werden. Die Rechenmethoden basieren auf langfristigen empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit – im Gegensatz zu Messungen – imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse zu liefern. Die Ergebnisse unterliegen nicht Zufälligkeiten, welche bei einer Messung immer auftreten können (z.B. Witterungs-/ Windverhältnisse oder betrieblichen Besonderheiten in Form einer geringeren Verkehrsbelastung am Tag einer Messung). Insbesondere erlauben Berechnungen aber auch Prognosen der Verkehrs- bzw. Geräuschsituation für den Prognosehorizont, also für einen zukünftigen Zeitpunkt unter Berücksichtigung einer prognostizierten Verkehrsbelastung und geänderten Ausgestaltung des jeweiligen Verkehrsweges, wie sich diese nach Realisierung eines Straßenbauvorhabens präsentieren würde. Entsprechende Prognosen sind mittels Messungen nicht möglich.

Ziel der Verkehrslärmschutzverordnung und der RLS-90 ist es ein Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastungen von Straßenbauvorhaben zur Verfügung zu stellen, welches die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzt auf Grund einheitlicher, auf Erfahrungswerten beruhender Verfahrensvorgaben Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes sowie zu der Frage einer den rechtlichen Anforderungen entsprechenden Bemessung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen zu treffen. Einzelfallbezogene Modifikationen der Berechnungsverfahren sind weder in der Richtlinie noch in der Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehen.

Sofern die Objektivität des mit der Durchführung der Schalltechnischen Untersuchung vom Vorhabenträger beauftragten Privatunternehmens in Frage gestellt wurde, ist hierzu festzustellen, dass auch der vorliegend beauftrage, öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige für Verkehrslärm bei der Durchführung der Schalltechnischen Untersuchung an die vorgenannten einheitlichen, rechtlichen Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung und der RLS-90 gebunden ist.

Insgesamt wurden nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde keinerlei Anhaltspunkte vorgetragen, welche ausreichende Rechtfertigungsgründe erkennen lassen, dass die Ergebnisse der Schalltechnische Untersuchung aufgrund des angewandten Berechnungsverfahrens oder der Objektivität des Gutachters in rechtlicher Sicht anzuzweifeln wären oder hierdurch in lärmschutzfachlicher Sicht einer Schlechterstellung der Betroffenen zu erwarten wäre.

e. Wertminderung

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sind aufgrund des Ausbauvorhabens mit den im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses festgesetzten Schutzmaßnahmen im direkten Ausbaubereich keinerlei unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen auf die angrenzenden Grundstücke zu erwarten. Sofern im Außenwohnbereich unzumutbare Lärmeinwirkungen durch Überschreiten der Taggrenzwerte entstehen, ist der Baulastträger zur Zahlung entsprechender Entschädigungen verpflichtet (siehe Nr. 23 der VLärmSchR 97). Auch der entstehende Lärm unterhalb der Grenzwerte wurde in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde eingestellt, kann aber zu keinem anderen Ergebnis im Hinblick auf die Zulassung des Ausbauvorhabens in der gegenständlich planfeststellten Form führen.

f. Fehlerhafte Berechnungsunterlage

Zu dem Einwand, dass in der offengelegten Berechnungstabelle „Berechnung der $L_{m,E}$-Werte“ (vgl. Kapitel A. Abschnitt XIII. Nr. 8) die Angabe des Wertes „PN“ (Lkw-Anteil, nachts) fehlt, wird ausweislich der Stellungnahme der Straßenbaubehörde und nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde festgestellt, dass die betreffenden Werte in der Berechnungstabelle enthalten sind, jedoch die Spaltenüberschriften vertauscht wurden. Die Werte sind korrekt in die schalltechnischen Berechnungen eingeflossen. Es handelt es sich hierbei um einen redaktionellen Fehler, der keinerlei rechnerische oder rechtserhebliche Auswirkung auf das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung hat.

4. Gesamtabwägung zum Bereich Lärmschutz

Dem Gebot der Lärmvermeidung konnte ausweislich der Ausführungen in den Planunterlagen vorliegend nicht näher Rechnung getragen werden. Die Wahl einer anderen Trasse kam nicht in Betracht, da es sich hier um ein Ausbauvorhaben an einer bestehenden Autobahn handelt. Die Frage der einseitigen, abschnittsweise wechselseitigen oder symmetrisch beidseitigen Erweiterung der bestehenden Straße wurde vom Vorhabenträger im Vorfeld der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen untersucht. Hierbei zeigte sich, dass eine durchgehend symmetrische Erweiterung mit den geringsten Eingriffen in das angrenzende Entwässerungssystem und die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie im Hinblick auf bestehende Ingenieurbauwerke, insbesondere im Bereich der drei Autobahnkreuze, mit den geringsten Änderungserfordernissen verbunden ist. Somit wurde sich aus wirtschaftlichen und bautechnischen Gründen für einen symmetrischen beidseitigen Anbau der dritten Fahrstreifen entschieden. Eventuell zu erzielende Verringerungen der Lärmauswirkungen durch einen einseitigen oder wechselseitigen Anbau stehen demgegenüber außer Verhältnis und mussten zurücktreten.

Da im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV der gegenständliche Ausbau auf 6 Fahrstreifen aufgrund der durchgehenden Fahrstreifenerweiterungen eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße darstellt, ist der Straßenbaulastträger zur Berücksichtigung der einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen verpflichtet und die 16. BImSchV kommt zur Anwendung. Mithin hat der Vorhabenträger nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sicherzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche aufgrund des Straßenbauvorhabens nicht überschritten werden.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen und nach erfolgter Abwägung seitens der Planfeststellungsbehörde kommt der Vorhabenträger mit der mit diesem Beschluss festgestellten Lärmschutzkonzeption seiner vorrangigen gesetzlichen Verpflichtung zur Vornahme aktiver Lärmschutzmaßnahmen nach. Soweit unter Berücksichtigung der planfestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen an den Immissionsorten weiterhin Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte verbleiben und ein gesetzlicher Lärmschutzanspruch besteht, stehen die Kosten einer aktiven Schutzmaßnahme hierfür im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Den Eigentümern der betroffenen Wohngebäude wird dem Grunde nach passiver Lärmschutz an den zum dauernden Aufenthalt bestimmten Wohnräumen nach § 42 BImSchG gewährt. Einwendungen, welche die Vornahme weitergehender aktiver Lärmschutzmaßnahmen zum Ziel haben, werden seitens der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

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 weitergehende Lärmschutzmaßnahmen aufzuerlegen oder gar gänzlich von der Planung Abstand zu nehmen.

VIII. Luftschadstoffbelastung

1. Rechtsgrundlagen und Bewertung der Luftschadstoffbelastung

Nach § 50 BImSchG sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit als möglich zu vermeiden. Dies gilt nicht nur für Belastungen durch Verkehrslärm, sondern auch für Belastungen durch straßenverkehrsbedingte Luftschadstoffe.

Diesbezüglich sind, basierend auf der Umsetzung EU-rechtlicher Vorschriften, mit der 39. BImSchV (Nachfolgeregelung zur 22. BImSchV) Grenz- und Leitwerte zum Schutz insbesondere der menschlichen Gesundheit und der Umwelt festgesetzt worden.

Die Frist der Umsetzung der „Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa“ (RL 2008/50/EG) ist am 11.06.2010 ausgelaufen. Die Vorgaben der Richtlinien sind inzwischen in der 39. BImSchV in nationales Recht umgesetzt worden; die 39. BImSchV ist am 06.08.2010 in Kraft getreten und findet somit auch auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren Anwendung. In der Richtlinie und darauf aufbauend der 39. BImSchV wird erstmals auch ein neuer Grenzwert für Feinstaubpartikel $PM_{2,5}$ festgelegt, der ab 01.01.2015 einzuhalten ist.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den sechsstreifigen Ausbau der 61 im Abschnitt A zwischen dem Autobahnkreuz Frankenthal und dem Autobahnkreuz Mutterstadt wurden die zu erwartenden Schadstoffbelastungen unter Zugrundelegung der aktuellen Rechtsentwicklungen im Rahmen einer Schadstoffuntersuchung[2] überprüft.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Luftschadstoffgutachtens war die 39. BImSchV noch nicht in Kraft getreten und es wurden die seinerzeit geltenden Grenzwerte der 22. BImSchV und der vorgenannten EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG angehalten. Zwischenzeitlich wurde nun zwar die 22. BImSchV mit Inkrafttreten der 39. BImSchV am 06.08.2010 aufgehoben. Aber die im Gutachten ebenso berücksichtigten Grenzwerte der EU-Richtlinie 2008/50/EG entsprechen exakt den aktuell gültigen Grenzwerten der 39. BImSchV, so dass de facto eine Beurteilung nach den Grenzwerten der 39. BImSchV erfolgt ist. Hierbei wurde der Grenzwert für Feinstaubpartikel $PM_{2,5}$ berücksichtigt.

Die Immissionsberechnungen wurden mit dem Straßennetzmodell PROKAS unter Einbeziehung der lokalen Wind- und Ausbreitungsklassenstatistik, der berechneten Emissionen des Verkehrs auf den Straßen sowie der aus Messdaten abgeleiteten Hintergrundbelastung durchgeführt.

Das Luftschadstoffgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im Ist-Zustand, im Prognosenullfall und im Planfall an den der Trasse nächstgelegenen Gebäude keine Grenzwertüberschreitungen der Luftschadstoffkomponenten NO_2, PM_{10} und $PM_{2,5}$ zu erwarten sind. Für

[2] Luftschadstoffgutachten für den 6-streifigen Ausbau der A 61 zwischen dem AK Frankenthal und dem AK Mutterstadt, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, April 2010

den Planfall werden im Vergleich sogar durch Verringerungen der Stauhäufigkeiten die geringsten Immissionswerte errechnet.

In allen beurteilungsrelevanten Bereichen straßennaher Wohnbebauung werden die nach der 39. BImSchV geltenden Grenzwerte nach dem Ausbau der A 61 eingehalten; dem Straßenbaulastträger mussten insoweit keine speziellen Schutzmaßnahmen aufgegeben werden.

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

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

IX. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes

Beim sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn Nr. 61 (A 61), Abschnitt A, zwischen dem Autobahnkreuz Frankenthal und dem Autobahnkreuz Mutterstadt sind die einschlägigen naturschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Dabei ergibt sich folgendes Prüfungssystem:

- Die Eingriffsregelung in §§ 14 – 17 BNatSchG i.V.m. §§ 9 ff. LNatSchG. Die Eingriffsregelung gilt für naturschutzrechtliche Eingriffe vor allem des Fachplanungsrechts.
- Sonderregelungen ergeben sich für Vorhaben, die nach den Bestimmungen des Bundes- bzw. des Landesnaturschutzgesetzes Auswirkungen auf Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und europäische Vogelschutzgebiete haben können (Habitat- und Vogelgebietsschutz).
- 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 ergeben (Artenschutz).
- Gemäß § 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung müssen ferner die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden.

- Für besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft (z. B. Naturparke, Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, Biosphärenreservate, etc.) sehen die gesetzlichen Bestimmungen in §§ 20 ff. BNatSchG besondere Zulassungsanforderungen vor.

1. Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung beinhaltet ein fünfstufiges Prüfungssystem:

- Das gesetzliche Anforderungsprofil in §§ 14, 15 BNatSchG i.V.m §§ 9 ff LNatSchG bezieht sich auf Eingriffe i.S.d. § 14 Abs. 1 BNatSchG.
- Es besteht die primäre Verpflichtung des Eingriffsverursachers, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 10 Abs. 1 LNatSchG) (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 i.V.m. § 10 Abs. 2 S. 1 LNatSchG). 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)

Nach den Bestimmungen des Landesnaturschutzgesetzes ist der Straßenbaulastträger zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (sog. „Vermeidungsgebot“). Dadurch sollen die Schutzgüter Natur und Landschaft so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden. Es ist jedoch offensichtlich, dass ein Projekt wie der sechsstreifige Ausbau der 61 im Abschnitt A zwischen dem Autobahnkreuz Frankenthal und dem Autobahnkreuz Mutterstadt nicht ohne Eingriff in Natur und Landschaft verwirklicht werden kann.

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind in angemessener Frist auszugleichen (durch sog. „Ausgleichsmaßnahmen“) oder zu ersetzen („Ersatzmaßnahmen“). Die Ausgleichsmaßnahmen sollen nah am Eingriff erfolgen. Bei den Ausgleichsmaßnahmen müssen die örtlich beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes bestehen bleiben. Dies bedingt regelmäßig eine gewisse Nähe zum Eingriffsort. Neben Ausgleichsmaßnahmen können auch Ersatzmaßnahmen durchgeführt werden, die geeignet sind, die durch den Eingriff gestörten Funktionen der Landschaft an einer anderen Stelle des betroffenen Naturraumes zu gewährleisten. Diese räumliche Lockerung wurde bewusst dazu genutzt, um die Maßnahmen 13E und

14E mit einem Flächenumfang von insgesamt ca. 6,76 ha zur Kompensation der Flächenversiegelung des Straßenausbaus auf einer zusammenhängenden Ökopoolfläche in der Gemarkung Limburgerhof durchzuführen.

Die oben dargestellte Reihenfolge ist zwingend vorgegeben und steht nicht zur Disposition der planenden Behörde oder der Planfeststellungsbehörde.

Der Straßenbaulastträger hat diese gesetzlichen Vorgaben eingehalten. Er hat streng darauf geachtet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden werden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung auf die entsprechenden Ausführungen im Fachbeitrag Naturschutz unter Punkt 4.2.1 „Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen“ (vgl. Kapitel A Abschnitt XII. Nr. 57) hingewiesen.

Bei der Wahl der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurde im Sinne vom § 15 Abs. 3 BNatSchG auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen. Der Vorhabenträger hat in Zusammenarbeit mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde ein landespflegerisches Kompensationskonzept erarbeitet, welches auch dem vorgenannten Gebot Rechnung trägt. Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Flächen werden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Soweit es aus naturschutzfachlichen Erwägungen möglich war, wurden gerade unter besonderer Berücksichtigung der agrarstrukturellen Interessen in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde zusätzlich die auf landwirtschaftlichen Nutzflächen ursprünglich geplanten Ausgleichsmaßnahmen 16A und 18A (Flurstücke Gemarkung Flomersheim Nr. 1375/1 sowie Gemarkung Ruchheim Nr. 1090/2 und 920/4) im Rahmen eines Flurbereinigungsverfahrens in den Bereich agrarstrukturell geringwertigerer Flächen unmittelbar angrenzend an ein Naturschutzgebiet verlegt und sich ergebende zusätzliche Möglichkeiten für Entsiegelungsmaßnahmen in die Planung aufgenommen (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C Punkt II.2). Insgesamt ist jedoch aus naturschutzfachlicher Sicht auch ein gewisses Mindestmaß an naturschutzfachlichem Ausgleich am Ort des Eingriffs zu erbringen, was in einem derart intensiv bewirtschaftetem Raum fast zwangsläufig dazu führt, dass sich die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen für landespflegerische Kompensationsmaßnahmen nicht vollständig vermeiden lässt. Die verbliebenen Inanspruchnahmen landwirtschaftlicher Nutzflächen sind daher aufgrund der naturschutzfachlichen Anforderungen im Rahmen der Eingriffsregelung dringend geboten. Die verbliebenen berührten landwirtschaftlichen Interessen müssen daher im Rahmen der Abwägung gegenüber den naturschutzfachlichen Belangen zurücktreten. Weitergehende Forderungen nach einer Reduzierung der Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen für Kompensationsmaßnahmen werden zurückgewiesen.

Nach erfolgter Prüfung seitens der Planfeststellungsbehörde sind die vorgesehenen landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der festgestellten Planung unter Berücksichtigung der Regelungen dieses Beschlusses konkret erforderlich, um die durch den sechsstreifige Ausbau der 61 im Abschnitt A zwischen dem Autobahnkreuz Frankenthal und dem Autobahnkreuz Mutterstadt verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft, soweit wie möglich, zu kompensieren. Die einzelnen geplanten Maßnahmen sind geeignet, die mit dem landschaftspflegerischen 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. Das vorliegende Konzept stellt sicher, dass die vorhabenbedingten Eingriffe nicht zu erheblichen Nachteilen für den Naturhaushalt führen und das Landschaftsbild, soweit wie möglich, wieder hergestellt oder neu gestaltet wird.

Insoweit ist von Bedeutung, dass aus immissionsschutzrechtlichen Gründen im Bereich der Ortsgemeinde Heßheim die Anlage einer Lärmschutzwand erforderlich ist (vgl. Kapitel E Abschnitt VII. Nr. 2. des Beschlusses). Aufgrund der Unterschreitung der notwendigen Sicherheitsabstände zu zwei bestehenden Hochspannungsfreileitungen durch die geplante Lärmschutzwand wurden zusätzlich Maßnahmen zur Erhöhungen der beiden Stromleitungen (vgl. Kapitel A Punkt V. dieses Beschlusses) als notwendige Folgemaßnahme des Straßenbauvorhabens in die Planung aufgenommen. Hiermit sind erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verbunden, welche mithin vorhabenbedingt aus Lärmschutzgesichtspunkten nicht vermeidbar sind. Da es sich hierbei um die (weitere) Erhöhung von Masten von über 20 m Höhe handelt, gelten diese Beeinträchtigungen als nicht durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensierbar. Unter Abwägung der beeinträchtigen Belange von Naturschutz und Landschaftspflege, insbesondere des Landschaftsbildes, im Sinne von § 15 Abs. 5 BNatSchG mit den vorbeschriebenen immissionsschutzrechtlichen Anforderungen der berührten Belangen der angrenzenden Wohnbebauung der Ortsgemeinde Heßheim müssen die naturschutzfachlichen Belange im Range zurücktreten. Der Eingriff wird von der Planfeststellungsbehörde zugelassen und der Vorhabenträger gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG zur Leistung einer Ersatzzahlung verpflichtet. Da die Höhe der Ersatzzahlung vorliegend nicht über durchschnittliche Kosten nicht durchführbarer Kompensationsmaßnahmen errechnet werden kann, wird diese nach Dauer und Schwere des Eingriffs bemessen und hilfsweise hierzu die Regelung des § 2 Abs. 2 c) der „Landesverordnung über die Ausgleichszahlung nach § 5a des Landespflegegesetzes“ herangezogen. In Kapitel A Punkt VI. des Planfeststellungsbeschlusses wird eine Ersatzzahlung in Höhe von 10.225,80 € festgesetzt.

Selbst wenn mit dem der Planung zu Grunde liegenden Kompensationskonzept eine Kompensation sonstiger mit der Planung verbundener Eingriffe nicht möglich wäre, würden die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechenden Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege diesen gegenüber jedoch vorgehen. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden mit der ihnen zukommenden Gewichtung in der Planung berücksichtigt. Der Fachbeitrag Naturschutz wurde mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde abgestimmt und hinsichtlich der naturschutzfachlichen Planunterlagen das Benehmen hergestellt. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde entspricht das planfestgestellte Vorhaben nach Maßgabe der Planunterlagen sowie der im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen in seiner Gesamtheit den Maßgaben der Eingriffsregelung.

2. Habitat- und Vogelschutz (Gebietsschutz)

Neben der Eingriffsregelung in den §§ 14 – 17 BNatSchG und den entsprechenden landesrechtlichen Regelungen in den §§ 9 ff LNatSchG müssen die naturschutzrechtlichen Anforderungen beachtet werden, die sich aus der Vogelschutz-RL und der FFH-RL sowie den hierzu ergangenen nationalen Umsetzungsbestimmungen des BNatSchG und des LNatSchG ergeben.

Vorliegend befinden sich im Auswirkungsbereich des Vorhabens weder FFH- noch Vogelschutzgebiete. Die nächstgelegenen Gebiete sind das Vogelschutzgebiet Nr. 6514-401 „Haardtrand“ in einer Entfernung von ca. 1,7 km und das FFH-Gebiet Nr. 6515-301 „Dürkheimer Bruch“ in einer Entfernung von ca. 2,7 km. Negative Auswirkungen des Vorhabens auf Natura 2000-Gebiete können somit ausgeschlossen werden.

3. Artenschutz

Das Vorhaben genügt auch den Anforderungen des Artenschutzes. Dabei ist folgendes Prüfsystem zu beachten.

a. Allgemeines

Artenschutzrechtliche Aspekte sind zunächst in § 10 Abs. 2 Satz 2 LNatSchG angesprochen. Im Rahmen der Eingriffsreglung ist zu prüfen, ob Eingriffe in Natur und Landschaft durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden können. Ist dies nicht der Fall, ist das Vorhaben nur zulässig, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range nicht vorgehen. Werden als Folge des Eingriffs Biotope zerstört, die für dort wild lebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten im Sinne der Legaldefinition gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG nicht ersetzbar sind, ist der „Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist“. Insoweit baut § 10 Abs. 2 S. 2 LNatSchG im Rahmen der Eingriffsregelung eine höhere Zulassungshürde auf.

Weiterhin sind die geschützten Arten gemäß den §§ 44 ff BNatSchG zu prüfen.

Auf Grund der Vorgaben des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) im Urteil vom 10.01.2006 (C-98/03) wurde das Bundesnaturschutzgesetz zum 12.12.2007 (BGBl. I S. 2873), in Kraft getreten am 18.12.2007, geändert. Durch diese Neufassung des Bundesnaturschutzgesetzes hat der Bundesgesetzgeber die europarechtlichen Regelungen zum 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 21.05.1992, ABl. EG Nr. L 206/7) sowie der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten vom 02.04.1979, ABl. EG Nr. L 103) ergeben, umgesetzt. Auch die am 01.03.2010 in Kraft getretene Neufassung des Bundesnaturschutzgesetzes (BGBl I, Nr. 51 vom 06.08.2009, S.2542) enthält entsprechende Bestimmungen zum besonderen Artenschutz.

Demnach ist es gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG 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.“

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 zulässigen Eingriffen 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.

Werden Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten erfüllt, müssen für eine Projektzulassung die Ausnahmevoraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen. Hierbei sind Art. 16 Abs. 1 und 3 FFH-Richtlinie und Art. 9 Abs. 2 Vogelschutzrichtlinie zu beachten.

Damit muss zur Durchführung eines Straßenbauvorhabens unter den artenschutzrechtlichen Bestimmungen nachgewiesen werden, dass:

- zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, vorliegen,
- zumutbare Alternativen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen, nicht gegeben sind,
- keine Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes der Population einer Art zu erwarten ist bzw. bei derzeitigem schlechten Erhaltungszustand eine Verbesserung nicht behindert wird.

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

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

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

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

Der Straßenbaulastträger hat die möglichen Auswirkungen auf die geschützten Arten im Lichte der vorgenannten artenschutzrechtlichen Vorgaben durch das sachverständige Planungsbüro Gesellschaft für Landschaftsanalyse und Umweltbewertung mbH (L.A.U.B.) im Juni 2011 ermitteln und darstellen lassen. Diese Untersuchungen[3] waren Bestandteil der offen gelegten Planunterlagen im November 2011. Weiter hat der Straßenbaulastträger im Nachgang ergänzend zu artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten Stellung genommen.

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

b. Untersuchung zu möglichen Lebensraumverlusten streng geschützter Arten im Rahmen der Eingriffsregelung (§ 10 Abs. 2 S. 2 LNatSchG)

Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf streng geschützte Arten wurden im Zuge der landespflegerischen Begleitplanung überprüft. Bezüglich der Einzelheiten wird auf den Fachbeitrag Artenschutz nach § 10 Abs. 2 Satz 2 LNatSchG - Vorkommen und Betroffenheit streng geschützter Arten - verwiesen.

Danach ist festzustellen, dass im Planungsraum verschiedene streng geschützte Arten i.S.v. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG vorkommen. Die Untersuchungen kommen aber zu dem Ergebnis, dass es zwar bei nachgewiesenen bzw. potentiell vorkommenden Arten zu projektbedingten Beeinträchtigungen kommen kann. Die möglichen Beeinträchtigungen führen aber unter Berücksichtigung des Vorhandenseins qualitativ und quantitativ ausreichender Ausweichlebensräume und unter Durchführung der im Fachbetrag Artenschutz beschriebenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht dazu, dass als Folge des Eingriffs im Sinne von § 10 Abs. 2 S. 2 LNatSchG Biotope zerstört werden, die für die vorkommenden wild lebenden Tiere und wild wachsenden Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind. Insoweit müssen für die Feststellung der Zulässigkeit des Eingriffs keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne von § 10 Abs. 2 S. 2 LNatSchG vorliegen. Selbst wenn man aber unterstellen würde, dass der durch das Projekt ausgelöste Eingriff nicht vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt werden könnte, und wenn man weiterhin annehmen müsste, dass durch den straßenbaubedingten Eingriff tatsächlich Biotope zerstört würden, die für die dort wild lebenden Tiere und wild wachsenden Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar wären, könnte das Projekt den-

[3] Fachbeitrag Artenschutz nach § 10 Abs. 2 Satz 2 LNatSchG Vorkommen und Betroffenheit streng geschützter Arten, aufgestellt 15.08.2011 (vgl. Kapitel A Abschnitt XIII. Nr. 31) und Fachbeitrag Artenschutz nach § 44 BNatSchG Vorkommen und Betroffenheit besonders geschützter Arten, aufgestellt 15.08.2011 (vgl. Kapitel A Abschnitt XIII. Nr. 32.)

noch zugelassen werden. Bei dieser unterstellten Fallkonstellation würden zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, die den Straßenbau rechtfertigen würden. Diesbezüglich kann auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung in Kapitel E, Punkt IV. dieses Beschlusses verwiesen werden.

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

Die Zulässigkeit des Vorhabens wurde am Maßstab des § 44 BNatSchG dahingehend überprüft, ob im Hinblick auf die geschützten Tier- und Pflanzenarten im Sinne von Anhang IV der FFH-RL und die europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL Verbotstatbestände erfüllt werden. Der Straßenbaulastträger hat hierzu Art und Umfang der Betroffenheit für alle im Auswirkungsbereich des Vorhabens vorkommenden maßgeblichen Tier- und Pflanzenarten gutachterlich ermitteln lassen.

Als Ergebnis der Prüfung war festzustellen, dass unter Berücksichtigung der konkreten Ausgestaltung der Baumaßnahme, der in der Planung enthaltenen naturschutzfachlichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, der naturfachlichen Bewertungen der Sachverständigen sowie der in diesem Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen (vgl. Auflagen in Kapitel C. Abschnitt II. Nr. II.4 „Artenschutz“) weder für Arten des Anhangs IV der FFH-RL noch für Europäische Vogelarten gem. Art. 1 der VS-RL einer der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt wird. Es treten weder bau-, anlage- noch betriebsbedingte Auswirkungen auf, die für eine oder mehrere der dort genannten Arten solche Verbotstatbestände zur Folge haben würden. Durch das Vorhaben werden keine Ruhe- und Fortpflanzungsstätten der relevanten Arten beschädigt oder zerstört, deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang nicht gewahrt wird (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Auch werden keine erheblichen Störungen i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verursacht. Schließlich werden auch keine Tötungen i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgelöst. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf den „Fachbeitrag Artenschutz nach § 44 BNatSchG Vorkommen und Betroffenheit besonders geschützter Arten, aufgestellt 15.08.2011“ verwiesen (vgl. hierzu Kapitel A, Abschnitt XIII. Nr. 32. des Beschlusses). Daraus ist abzuleiten, dass gegen das Vorhaben bereits aus diesem Grunde keine artenschutzrechtlichen Bedenken im Hinblick auf die Regelung in § 44 ff. BNatSchG bestehen.

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

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

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

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

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

im Falle betroffener europäischer Vogelarten:

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

Weiterhin müssen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art für das Vorhaben sprechen.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art

Um eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zulassen zu können, müssen „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ die Befreiung erfordern.

Vorliegend ergeben sich die zwingenden Gründe bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst. In den offen gelegten Planunterlagen sowie im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss sind die Gründe für die Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme ausführlich dargelegt. Namentlich ist hier die Ausweisung des Vorhabens im Bedarfsplan als Anlage zum FStrAusbG zu erwähnen, die deutlich macht, dass auch der Gesetzgeber dem Bauvorhaben eine besondere Wertigkeit und Dringlichkeit beigemessen hat. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass den für die Maßnahme sprechenden Gründen des öffentlichen Interesses vergleichsweise geringfügige Beeinträchtigungen unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes entgegen stehen würden, denen in der Gesamtbetrachtung keinesfalls ein überwiegendes Gewicht beizumessen wäre.

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.

Hinsichtlich der relevanten Arten wurde im vorzitierten Fachbeitrag Artenschutz dargelegt, dass trotz der Annahme möglicher Verluste von einzelnen Fortpflanzungs- und Ruhestätten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG nicht erfüllt werden, weil geeignete Ausweichlebensräume im Umfeld des Vorhabens zur Verfügung stehen und die ökologische Funktion der Gesamtheit der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen

Zusammenhang weiterhin gewahrt wird. Ungeachtet dessen wurden weitergehend vorsorglich die Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG mit dem Ergebnis überprüft, dass hinsichtlich der relevanten Arten des Anhangs IV der FFH-RL und der relevanten europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL auch keine Verschlechterungen der jeweiligen Population im Hinblick auf deren jeweiligen Erhaltungszustand im Verbreitungsgebiet zu erwarten sind. Gleichzeitig sind auch dahingehend die europarechtlichen Ausnahmevoraussetzungen gem. Art 16 FFH-RL und gem. Art 9 Vogelschutz-RL erfüllt.

Keine zumutbare Alternative

Außerdem kann gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG nur dann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind.

Da die Maßnahme im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans als Anlage zum FStrAusbG enthalten ist und keine anderweitigen vorrangigen Gesichtspunkte und Belange dem Vorhaben entgegenstehen, stellt die Nullvariante in Form eines Verzichts auf das Ausbauvorhaben aufgrund der dokumentierten besonderen verkehrlichen Bedeutung der Maßnahme hier keine gangbare Alternative dar. Weiter wurde hierzu im Fachbeitrag Artenschutz entsprechend dargelegt, dass es keine zumutbare Alternative zu der gewählten Ausbauvariante gibt, die mit keinen oder geringeren Beeinträchtigungen für die relevanten Arten verbunden wäre. Der Gutachter führt aus, dass vom Vorhabenträger im Jahre 2002 eine Machbarkeitsstudie erarbeitet wurde, im Rahmen derer neben einem symmetrischen auch ein wechselseitiger Ausbau der A 61 überprüft wurde. Die Machbarkeitsstudie kam zu dem Ergebnis, dass keine Notwendigkeit besteht, zur Schonung hochwertiger Biotope einen wechselseitigen Ausbau vorzunehmen. Auch die Kartierungen im Rahmen der Erarbeitung des Fachbeitrags Naturschutz ergaben keine Anhaltspunkte für eine aus artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten günstigere Alternative.

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 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, dem Straßenbaulastträger auf dessen entsprechenden Antrag hin, 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 und die demgegenüber vergleichsweise geringfügigen Beeinträchtigungen unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes. Die Planfeststellungsbehörde hat daher in Kapitel A Abschnitt VIII. vorsorglich eine entsprechende Ausnahmegenehmigung für sämtliche im Planbereich vorkommenden besonders geschützten Arten ausgesprochen.

Letztendlich wäre aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch die Erteilung einer Befreiung gemäß § 67 BNatSchG von den Verboten des § 44 BNatSchG als sachgerecht anzusehen, sollte sie entgegen dem bislang Dargestellten davon ausgehen müssen, dass die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG für einzelne oder auch alle Tier- und Vogelarten erfüllt wären und auch keine Ausnahme im Sinne des § 45 BNatSchG zugelassen werden könnte. Auf Grund der nachgewiesenen hohen Bedeutung des Straßenbauvorhabens mit Blick auf die mit ihm verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen würde es für das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens eine unzumutbare Härte im Sinne des § 67 BNatSchG darstellen, wenn auf das Vorhaben aus artenschutzrechtlichen Erwägungen verzichtet werden müsste.

4. Erläuterungen zur UVP-Pflichtigkeit des Verfahrens

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Ausbau einer Bundesfernstraße handelt, unterliegt es den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG); siehe auch Kapitel A Abschnitt VII. auf Seite 4. Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung handelt es sich um einen unselbständigen Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen. Sie umfasst gemäß § 2 UVPG die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen. Gemäß § 11 UVPG ergibt sich danach folgende

Zusammenfassende Darstellung der bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Umwelt (§ 11 UVPG) unter Berücksichtigung von Vermeidungs-, Ausgleichs-, Ersatz- und Schutzmaßnahmen

Der Straßenbaulastträger hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter geprüft. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden ermittelt, beschrieben und entsprechend gewertet. Gegenstand der offen gelegten Planunterlagen war u.a. eine „Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG“. Weiter wurde vom Straßenbaulastträger aufgrund der erfolgten Planänderungen im laufenden Verfahren, insbesondere den ergänzenden Maßnahmen zur Erhöhung von zwei Hochspannungsfreileitungen, eine „Ergänzende naturschutzfachliche Beurteilung in Anlehnung an die Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG“ im Hinblick auf die geänderten Umweltauswirkungen eingeholt. Insoweit wird auf die festgestellten Planunterlagen unter Kapitel A Abschnitt XII. Nr. 3 und Nr. 58 verwiesen. Diese allgemeinverständliche Zusammenfassung in Verbindung mit der ergänzenden naturschutzfachlichen Beurteilung stellen zugleich auch die „Zusammenfassende Darstellung“ nach § 11 UVPG dar. Im Anhörungsverfahren sind darüber hinaus keine neuen umweltrelevanten Gesichtspunkte in Bezug auf die Einschätzung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens vorgebracht worden, so dass an den Ergebnissen der „Allgemeinverständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG“ und

der genannten ergänzenden naturschutzfachlichen Beurteilung uneingeschränkt festgehalten werden kann.

5. Geschützte Landschaftsbestandteile gem. § 29 BNatSchG

Das Straßenbauvorhaben berührt den i.S.v. § 29 BNatSchG mit Rechtsverordnung der kreisfreien Stadt Frankenthal (Pfalz) vom 14.12.1981 (RVO) geschützten Landschaftsbestandteil „Belchgraben/ Neugraben“. Gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 9 der RVO sind ohne Ausnahmegenehmigung in den geschützten Landschaftsteilen u.a. Neu- oder Ausbaumaßnahmen im Straßen- und Wegebau verboten. Die Ausnahmegenehmigung ist gemäß § 4 Abs. 1 der RVO zu versagen, wenn Beeinträchtigungen des Schutzzwecks nicht durch Bedingungen oder Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden können. Die Beeinträchtigungen des geschützten Landschaftsbestandteils wurden im Fachbeitrag Naturschutz als Konflikt erfasst (KW3 Überbauung von Gewässern und Heranrücken der Autobahnböschung an die Gewässer) und werden vollständig durch Kompensationsmaßnahmen (Maßnahmen 7A, 9A und 15A) ausgeglichen. Die Ausnahmegenehmigung wird mithin im Wege der Konzentrationswirkung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses erteilt (vgl. Kapitel A Abschnitt X. dieses Beschlusses).

6. Gesetzlich geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG

Berührungspunkte des Straßenbauvorhabens mit gesetzlich geschützten Biotopen i.S.v. § 30 BNatSchG wurden im Rahmen der Bilanzierung des Fachbeitrags Naturschutz erfasst und werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung vollständig ausgeglichen. Soweit hierdurch Verbotstatbestände nach § 30 Abs. 2 BNatSchG erfüllt werden, kann für das Straßenbauvorhaben nach § 30 Abs. 3 BNatSchG eine Ausnahme von den vorgenannten Verbotstatbeständen erteilt werden (vgl. Kapitel A Abschnitt IX. dieses Beschlusses).

7. Behandlung der Detailforderungen bzw. der Einwendungen zum Natur- und Landschaftsschutz

Der überwiegende Teil der Forderungen bzw. Einwendungen zu den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes bezog sich auf Punkte, die bereits in den vorgenannten Erläuterungen unter 1. bis 6. abgehandelt wurden. Nachfolgend werden nur noch diejenigen Forderungen und Einwendungen aufgelistet, die darüber hinausgehen.

a. Beeinträchtigung der „Autobahnbiotopflächen“ Ruchheim

Die Stadt Ludwigshafen und die CDU-Ortsbeiratsfraktion Ruchheim haben sich gegen die gewählte Ausbauvariante ausgesprochen, da hiermit im Bereich der sog. „Autobahnbiotopflächen“ in der Gemarkung Ruchheim östlich der A 61 (in Höhe von ca. Bau-km 360+750 bis Bau-km 361+720) erhebliche Flächeninanspruchnahmen von ca. 2 ha Umfang einhergingen. Die „Autobahnbiotopflächen“ stellten die größte Biotopfläche in Ruchheim dar. Sie enthalte eine Reihe gesetzlich geschützter Biotopbereiche und habe eine sehr hohe Bedeutung für die Naherholung in der ansonsten intensiv landwirtschaftlich genutzten Gemarkung.

Zudem seien diese Bestandteil des geplanten Landschaftsschutzgebietes „An der Vogelwiese“. Die auf Ruchheimer Gemarkung geplanten Ausgleichsmaßnahmen werden von der Stadt Ludwigshafen grundsätzlich begrüßt, können die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion des Naherholungsgebietes aber nicht kompensieren. Primär wird eine Änderung der Trassenführung in diesem Bereich gefordert, so dass die „Autobahnbiotopflächen“ nicht berührt werden. Hilfsweise wird ein Ausgleich der beeinträchtigten Naherholungsfunktion durch die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang des Autobahnbiotops, die ergänzende Ausweisung von Naherholungsflächen als Ausgleichsmaßnahme angrenzend an das bestehende Autobahnbiotop in der Nähe der Ortslage Ruchheim und die Vornahme geeigneter Schutzmaßnahmen während der Bauzeit gefordert. Weiter sollen die als lineare Biotope kartierten Gräben, Affengraben und Beingraben, in ihrer wasserwirtschaftlichen Funktion und mit biotopvernetzenden Bedeutung naturnah einschließlich entsprechender Bepflanzung der Grabenränder wieder hergestellt werden. Ebenso ist ein im Bereich des Lagerplatzes der Autobahnmeisterei Ruchheim verfüllter Grabenabschnitt wiederherzustellen.

Soweit die geforderte Änderung der Trassenführung zur Vermeidung eines Eingriffs in das „Autobahnbiotop“ auf das Vermeidungsgebot im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung abzielt, wird hierzu festgestellt, dass nach der ständigen Rechtsprechung die Variantenwahl allein am fachplanerischen Abwägungsgebot aufzuhängen ist. Bei der Prüfung des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebotes ist selbst keine Alternativenprüfung vorzunehmen, da diese nur auf der im Rahmen des Abwägungsgebotes getroffenen Ausbauvariante aufbaut. Hier ist nur zu prüfen, ob der Eingriff bei der konkreten Ausgestaltung der im Rahmen der Abwägung gefundenen Linie so gering wie möglich gehalten wurde. Eine Änderung der Trassenführung aus rein naturschutzrechtlichen Gründen im Sinne des Vermeidungsgebotes ist nicht gerechtfertigt. Hinsichtlich der im Rahmen des fachplanerischen Abwägungsgebotes getroffenen Variantenauswahl wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt IV. „Planrechtfertigung“ unter Punkt 5. „Variantenauswahl“ Bezug genommen. Die geltend gemachten naturfachlichen Belange müssen insoweit zurücktreten und reichen nicht aus um eine Änderung der Trassenführung zu rechtfertigen.

Da betreffend des angeführten geplanten Landschaftsschutzgebietes „An der Vogelwiese“ noch keine rechtsverbindliche Festsetzung erfolgt ist, entfaltet dieser Bereich als „Landschaftsschutzgebiet“ für die gegenständliche Zulassungsentscheidung keine gesonderte rechtserhebliche Wirkung.

Naturschutzrechtlich ist im weiteren festzustellen, dass der genannte Biotopkomplex einschließlich der gemäß § 30 BNatSchG pauschal geschützten Biotopbestandteile im Fachbeitrag Naturschutz der gegenständlichen Straßenplanung mit der ihm zustehenden Wertigkeit auch unter Anrechnung dessen Bedeutung für die Naherholung berücksichtigt wurde. Die mit dem Ausbauvorhaben einhergehenden Eingriffe wurden als Konflikt KV Verlust von Böden durch Versiegelung und Verringerung der Grundwasserneubildungsrate, KB1 Verlust von Strauchhecke/ Gebüsch, KB2 Verlust von Baumhecke, KB3 Verlust von Bäumen, KB7 Randlicher Verlust eines naturnahen Biotopkomplexes, KB11 Gefährdung von Biotopstruktu-

ren durch Bauarbeiten, KF5 Beeinträchtigung angrenzender Bruthabitate während der Bauarbeiten, KL1 Randlicher Verlust von Flächen mittlerer Wertigkeit für die Naherholung und KL2 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes bilanziert (vgl. hierzu Kapitel A, Abschnitt XII. Nr. 57 des Beschlusses). Der Stellungnahme der Straßenbaubehörde im Hinblick auf geforderten Ausgleichsmaßnahmen folgend, gehen entgegen den erhobenen Einwendungen (Verlust von bis zu 2 ha) durch das Ausbauvorhaben nur ca. 3.873 m² der Biotopfläche verloren, welche wiederum unmittelbar südlich angrenzend auf einer ehemaligen Ackerfläche durch die Anlage von Extensivgrünland mit abschirmender Gehölzbepflanzung zur A 61 mit einem Flächenanteil von 5.257 m² (Ausgleichsmaßnahme 11A) wieder ausgeglichen werden. Die Vornahme einer Gewässerrenaturierungsmaßnahme des Beingrabens (Maßnahme 15A, ca. Bau-km 361+646 bis 361+908) sowie weiterer gewässerverbessernder Maßnahmen mittels der Entwicklung von Ufersaum durch Sukzession (Maßnahme 5A, ca. Bau-km 360+716 – 361+139) sind bereits Bestandteil der Planung. Zusätzlich hat die Straßenbaubehörde eine Räumung und Renaturierung des Lagerplatzes an der Straßenmeisterei Ruchheim zugesagt (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C. Punkt II.2 c)). Zudem sind nach der Planung während der Bauausführung vom Vorhabenträger Schutzmaßnahmen zu ergreifen, um weitere Flächenverluste oder Beeinträchtigungen des Biotopkomplexes zu vermeiden (Schutzmaßnahme S1 von ca. Bau-km 360+786 – 361+704). Die Planfeststellungsbehörde schließt sich nach erfolgter eigener Prüfung der Stellungnahme der Straßenbaubehörde auch insoweit an, dass aufgrund der bestehenden hohen Vorbelastung des Naherholungsgebietes durch Verkehrslärm der A 61 und dessen diesbezüglich relativ geringen zusätzlichen Beeinträchtigung durch das Ausbauvorhaben die Errichtung einer Lärmschutzwand für nicht gerechtfertigt erachtet wird. Im Übrigen wird im Zusammenhang mit dem „Autobahnbiotop“ insgesamt seitens der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde (SGD Süd) kein Kompensationsdefizit der Straßenbauplanung gesehen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entspricht die Behandlung der Berührungspunkte des Straßenbauvorhabens mit dem „Autobahnbiotop“ im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung daher den gesetzlichen Anforderungen und es besteht keine Notwendigkeit dem Vorhabenträger diesbezüglich die Vornahme zusätzlicher naturschutzfachlicher Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen aufzuerlegen. Die Einwendungen der Stadt Ludwigshafen und der CDU-Ortsbeiratsfraktion Ruchheim müssen insoweit zurückgewiesen werden.

b. Zerschneidungswirkung/ Barriereeffekt der A 61 – Aufweitung von Gewässerdurchlassbauwerken

In den Einwendungen wurde auch auf die hohe Trennwirkung der Autobahntrasse innerhalb des Naturraums gerade im Hinblick auf die Möglichkeit des Austauschs von Populationen oder die Durchwanderung des Naturraums für bodengebundene Tierarten hingewiesen. Insoweit werde infolge der Erweiterung der A 61 eine Verstärkung der Zerschneidungswirkung bzw. des Barriereeffektes der Autobahntrasse befürchtet, welche den ohnehin gestörten Austausch von Populationen bodengebundener Tierarten weiter verschlechtern werde. Als Ausgleich wurde für eine dem Arten- und Biotopschutzes dienende verbesserte Durchgängigkeit der Autobahntrasse die Aufweitung vorhandener Gewässerdurchlassbauwerke unter der A 61 und deren Ausstattung mit Leitsystemen gefordert. In diesem Sinne wurde auch in

Zusammenhang mit geplanten Gewässerrenaturierungsmaßnahmen die Erweiterung eines Gewässerdurchlasses im Verlauf des Belchgrabens ersucht.

Nach erfolgter Prüfung der Planfeststellungsbehörde kann vorliegend nicht von einer relevanten Verstärkung der Zerschneidungswirkung aufgrund dieses Ausbauvorhabens ausgegangen werden. Der gegenständliche Ausbauabschnitt der A 61 liegt in einem Naturraum, welcher sich ausweislich der Planunterlagen und fachgutachterlichen Bewertungen insbesondere aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung und der Vorbelastung durch die vorhandene Autobahn naturschutzfachlich überwiegend als nicht besonders hochwertig erweist. Insofern finden sich im Vorhabenbereich beispielsweise auch keine naturschutzrechtlichen Schutzgebiete. Im von dem gegenständlichen Ausbauabschnitt der A 61 tangierten Naturraum ist eine Trennwirkung bzw. ein Barriereeffekt der A 61 hinsichtlich der Möglichkeit des Austauschs von Populationen oder den Verlauf von Wanderbeziehungen von Tierarten auf die erhebliche Vorbelastung aus der bestehenden A 61 zurückzuführen. Aufgrund des Ausbauvorhabens kann im gegenständlichen Ausbauabschnitt der A 61 daher keine Notwendigkeit zur Kompensation der Trennwirkung im Rahmen der Eingriffsregelung abgeleitet und der Vorhabenträger insoweit naturschutzrechtlich nicht zur Vornahme von Bauwerksaufweitungen verpflichtet werden. Diese grundsätzliche Einschätzung wurde auch von der Oberen Naturschutzbehörde bestätigt. Entsprechende Einwendungen müssen daher zurückgewiesen werden.

Vorstehendes trifft vollumfänglich auch für das vorhandene Durchlassbauwerk des Gewässers 3. Ordnung, Belchgraben, bei ca. Bau-km 357+612 zu. Hier treffen im Verlauf des Belchgrabens eigenständige Gewässerrenaturierungsplanungen des Gewässerzweckverbandes Isenach-Eckbach westlich der A 61 und vom Straßenbaulastträger zugesagte gewässerverbessernde Maßnahmen im Bereich der Ausgleichsmaßnahme 20A östlich der A 61 aufeinander. Für eine geforderte Aufweitung des Durchlassbauwerkes des Belchgrabens zur Unterstützung der beidseitigen Gewässerrenaturierungsmaßnahmen ergibt sich aufgrund des Ausbauvorhabens der A 61 aber keine fachliche Notwendigkeit. Gleichwohl würden aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken dagegen bestehen, wenn über das zwingende, vorhabenbedingte Erfordernis hinaus der Vorhabenträger im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung eine zur Unterstützung der beidseitigen Gewässerrenaturierungen geeignete Aufweitung des Bauwerks mit dem Gewässerzweckverband Isenach-Eckbach als Vorhabenträger der Gewässerrenaturierungen westlich der A 61, der Stadt Frankenthal, welche die gewässerverbessernden Maßnahmen östlich der A 61 gefordert hat, und der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd als Obere Naturschutzbehörde und Obere Wasserbehörde abstimmen würde. Voraussetzung hierfür wäre jedoch, dass sich der Gewässerzweckverband Isenach-Eckbach und die Stadt Frankenthal bereit erklären würden, die mit dieser Bauwerksaufweitung verbundenen zusätzlichen Kosten (welche über die Herstellungskosten der vorhabenbedingt notwendigen Bauwerksverbreiterung hinausgehen) zu übernehmen, und die Obere Wasserbehörde sowie die Obere Naturschutzbehörde ihre Zustimmung zu der Bauwerksaufweitung erteilen.

X. Landwirtschaftliche Belange

Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 61 im gegenständlichen Abschnitt einschließlich der erforderlichen landespflegerischen Kompensationsmaßnahmen sind auch nicht unerhebliche Inanspruchnahmen von landwirtschaftlichen Nutzflächen und bestehenden Wirtschaftswegen verbunden. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die landwirtschaftlichen Belange sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Mittels der erfolgten Planänderungen im laufenden Verfahren und den in Kapitel C. Abschnitt VIII. dieses Beschlusses formulierten Nebenbestimmungen wurden die Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Belange auf ein notwendiges Mindestmaß reduziert. Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgetragenen Einwendungen zu diesem Themenkomplex ausführlich betrachtet und mit den weiteren Belangen, die durch die Straßenplanung berührt werden, sowie den Gesichtspunkten, die für den Ausbau der A 61 im gegenständlichen Abschnitt sprechen, abgewogen. Im Ergebnis werden nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde die Belange der Landwirtschaft bei der Planung in ausreichendem Umfang berücksichtigt. Sofern den Einwendungen und Bedenken nicht entsprochen wurde, müssen die verbliebenen Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Belange gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Durchführung des Straßenbauvorhabens zurücktreten und werden daher zurückgewiesen.

Weiter ist konkret zu verschiedenen Forderungen, Hinweisen und Anregungen im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen Belangen ergänzend nachfolgendes festzustellen:

1. Bezüglich der Einwendungen, welche aufgrund von Berührungspunkten mit landwirtschaftlichen Nutzflächen eine Forderung nach der Verlegung von landespflegerischen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zum Gegenstand haben, wird zur Vermeidung von Wiederholungen ergänzend auf die vorstehenden Ausführungen über die Berücksichtigung der agrarstrukturellen Belange bei der Festlegung der naturschutzfachlich notwendigen Kompensationsmaßnahmen in diesem Kapitel in Abschnitt IX. „Belange des Natur- und Landschaftsschutzes“ unter Nr. 1 „Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht“ hingewiesen.

   Konkret ist eine Verlegung der beanstandeten landespflegerischen Kompensationsmaßnahmen im Bereich der Flurstücke Nr. 1375/1, Gemarkung Flomersheim (Maßnahme 16A), Nr. 1090/2, Gemarkung Ruchheim (Maßnahme 16A) und Nr. 920/4, Gemarkung Ruchheim (Maßnahme 18A) im Rahmen der Ausführungsplanung vorgesehen (vgl. Auflagenregelung in Kapitel C. Abschnitt II. Nr. II.2). Der geforderten Verlegung der landespflegerischen Ersatzmaßnahme 19E auf den Flurstücken 1265 und 1270 in der Gemarkung Frankenthal kann dagegen nicht entsprochen werden. Es handelt sich hierbei um Flurstücke im Eigentum der Stadt Frankenthal, welche insbesondere aufgrund von Forderungen der Stadt Frankenthal nach Vornahme naturschutzfachlicher Kompensationsmaßnahmen innerhalb der städtischen Gemarkung in die Planung aufgenommen wurden und aufgrund der begünstigenden Lage angrenzend an ein Gewässer ebenfalls unter Berücksichtigung entsprechender Forderungen im Verfahren durch ergänzende gewässerverbessernde Maßnahmen zusätzlich aufgewertet werden. Auch die Ausgleichsmaßnahme 11A auf dem Flurstück Nr. 1045/1, Gemarkung Ruchheim, wird bei-

behalten. Es handelt sich hierbei um ein Flurstück im Eigentum des Straßenbaulastträgers im unmittelbaren Nahbereich der Autobahntrasse. Zum einen ist der Vorhabenträger gerade angehalten, zunächst eigene öffentliche Flächen für landespflegerische Maßnahmen heranzuziehen, bevor der Grundeigentum Privater beansprucht wird. Zum anderen besteht das naturschutzfachliche Erfordernis auch Ausgleichsmaßnahmen möglichst am Ort des Eingriffs zu ergreifen.

2. Generell wurde bei der Neubefestigung von Wirtschaftswegen eine Kronenbreite von 5,0 m Breite, bei einem 3,5 m breiten Asphaltband und beiderseitigem 0,75 m breitem, befahrbarem Bankett in den Einwendungen gefordert. Unter Verweis auf die Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW) entspreche die geplante grundsätzliche Ausbaubreite von lediglich 3,0 m Asphaltband nicht mehr dem Stand der Technik bzw. den Anforderungen der heutzutage in der Landwirtschaft mit bis zu 3,5 m Breite eingesetzten Fahrzeugen.

   Die Straßenbaubehörde hat sich hierzu in ihrer Stellungnahme geäußert. Diese wurde den Einwendern mit der Einladung zum Erörterungstermin zur Kenntnis gegeben. Demgemäß sei es Ziel der Planung die vorhandenen Wirtschaftswegebeziehungen zu erhalten. Mit der Verbreiterung der Autobahn sind jedoch zwangsläufig Verschiebungen der Wirtschaftswege verbunden. Entsprechend der "Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen" bestehe hierbei lediglich ein Anspruch darauf, den ursprünglichen oder gleichwertigen Zustand der betroffenen Wege hinsichtlich Abmessung und Beschaffenheit wieder herzustellen. Vorhandene Wirtschaftswege mit einer befestigten Ausgangsbreite von 3,0 m zuzüglich der beidseitigen Bankette würden entsprechend auch wieder in ihrer ursprünglichen Dimensionierung hergestellt. Maßnahmen, die darüber hinausgehen, habe der Träger der Baulast der Wege zu tragen. Hierbei wäre auch ein entsprechender Mehrbedarf an Grunderwerb und naturschutzfachlichem Ausgleich zu berücksichtigen.

   Seitens der Planfeststellungsbehörde wird hierzu festgestellt, dass vor dem Hintergrund einer Vielzahl vom Vorhabenträger zu berücksichtigender planungs- und baurechtlicher Vorgaben und Regelwerken unter Einbeziehung des geltenden Stands der Technik gerade in Bezug auf die Gestaltung ländlicher Wege im Zusammenhang mit Straßenbauvorhaben an Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen vom zuständigen Bundesministerium entsprechende Richtlinien bzw. Empfehlungen herausgegeben wurden und die Dimensionierung ländlicher Wege im Rahmen von Straßenbauvorhaben grundsätzlich in Anlehnung an diese Empfehlungen erfolgen soll. Entsprechend wurde dem Vorhabenträger über die Auflagenregelung Nr. 3 in Kapitel B auferlegt, bei der Neuanlage oder der Änderung von ländlichen Wegen im Zuge des vorliegenden Ausbaus der A 61 die „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen (2003)“ und die „Ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege“ zu beachten. Diese „Grundsätze“ wurden von der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Landentwicklung erarbeitet und stützen sich auf die Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999) sowie auf die Zusätzlichen Technischen Ver-

tragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege (ZTV LW 99). In diesen Planungsgrundsätzen ist festgelegt, dass soweit eine Änderung vorhandener ländlicher Wege im Zusammenhang mit dem Um- oder Neubau von Bundesfernstraßen erforderlich ist, der Baulastträger oder Eigentümer dieses Weges nur einen Anspruch darauf hat, dass diese in dem ursprünglichen oder einem gleichwertigen Zustand wiederhergestellt werden. In Übereinstimmung mit der Stellungnahme der Straßenbaubehörde ist der Vorhabenträger mithin nur verpflichtet, die berührten Wirtschaftswege in ihrer ursprünglichen Ausgestaltung und Dimensionierung wiederherzustellen. Die geforderte grundsätzliche Dimensionierung (3,5 m breite Befestigung mit jeweils 0,75 m breiten Banketten) übersteigt dabei selbst den in den vorgenannten Gestaltungsgrundsätzen vorgegebenen Regel-Ausbauquerschnitt für den Fall des Neubaus von „Wirtschaftswegen“ (3,0 m Befestigung mit jeweils 0,5 m breiten Banketten). Sämtliche Maßnahmen an den Wirtschaftswegen, die über die Dimensionierung der bestehenden Wirtschaftswege hinausgehen, könnten nur zu Lasten des Baulastträgers des jeweiligen Wirtschaftsweges erfolgen. Zudem wäre eine breitere Bemessung der Wirtschaftswege mit hoher Wahrscheinlichkeit auch mit zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen landwirtschaftlicher Nutzfläche verbunden, welche zum einen unmittelbar mit einer Wirtschaftswegeverbreiterung selbst zum anderen ggfs. aber auch mittelbar durch einen zusätzlichen naturschutzfachlichen Kompensationsbedarf verursacht werden könnte. Dies würde wiederum dem im Verfahren mehrfach geäußerten Ansinnen von betroffenen landwirtschaftlichen Nutzflächenbewirtschafter sowie deren Interessenvertretern entgegenstehen, die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen im Rahmen des Vorhabens möglichst gering zu halten oder gar zu reduzieren. Die Planfeststellungsbehörde sieht mithin keine Notwendigkeit, den Vorhabenträger zu einer über die beschriebene Dimensionierung hinausgehende höhere Regelwegebreite bei der Wiederherstellung der Wirtschaftswegebeziehungen zu verpflichten.

3. Soweit eine Ausführung des Straßenbauvorhabens ausschließlich oder überwiegend in der vegetationsfreien Zeit gefordert wurde, liegt es in der Natur der Sache, dass sich die Umsetzung eines entsprechend umfangreichen Straßenbauvorhabens nicht ausschließlich auf die vegetationsfreie Zeit beschränken lässt und in diesen Zusammenhang befürchtete Einschränkungen oder Behinderungen der Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Aussiedlungen oder Nutzflächen sowie der Flächenbewirtschaftung im Rahmen der Bauausführung ebenso nicht vollumfänglich zu vermeiden sein werden. Die Straßenbaubehörde hat jedoch zugesagt, entsprechende Einschränkungen, soweit wie möglich, zu vermeiden oder zu minimieren, und falls unvermeidbar, betroffene landwirtschaftliche Betriebe frühzeitig hierüber zu informieren (vgl. Auflagenregelung in Kapitel Nr. C Abschnitt VIII. Nr. 10). Die Einrichtung einer gesonderten zentralen Anlaufstelle zur Meldung und Koordination von evtl. auftretenden Problemlagen während der Bauausführung wird von der Straßenbaubehörde nicht für erforderlich erachtet. Die Straßenbaubehörde hat zugesagt, dass diese oder das zuständige Baubüro zu gegebener Zeit hierfür selbst zur Verfügung stehen.

4. Betreffend der Forderung bei geplanten Baumpflanzungen auf die vermeintlich nicht

mehltauresistenten Baumarten „Feldahorn“ und „Spitzahorn“ zu verzichten, hat die Straßenbaubehörde in ihrer Stellungnahme ausgeführt, dass diese Baumarten wesentlicher Bestandteil der geplanten Pflanzmaßnahmen des gegenständlichen Fachbeitrags Naturschutz sind. Diese Gehölzarten sind heute bereits im Vorhabenraum in der Landschaft sowie entlang der Autobahntrasse anzutreffen und Verträglichkeitsprobleme mit Landwirtschaft und Gemüseanbau seien nicht bekannt. Da nach Rücksprache der Straßenbaubehörde mit dem Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Neustadt a.d.W. insoweit auch im Hinblick auf die aufgeworfene Mehltauproblematik keine Bedenken bestehen, die genannten Gehölzarten wie geplant zu verwenden, wird von der Planfeststellungshörde keine Notwendigkeit für eine entsprechende Planänderung oder Auflagenregelung gesehen.

5. Im Hinblick auf aufgezeigte mögliche Berührungspunkte des Vorhabens mit Anlagen und Leitungen zur Feldberegnung ist eine geforderte Einbindung des Wasser- und Bodenverbandes für die Beregnung der Vorderpfalz im Rahmen des Anhörungsverfahrens erfolgt. Ergänzend wird auf die im Zusammenhang mit der Stellungnahme des Wasser- und Bodenverbandes erfolgte Auflagenregelung in Kapitel C im Abschnitt I.1 unter „Zusatz zu g)“ hingewiesen.

6. Soweit Einwendungen betreffend die Ermittlung und Entschädigung von vorhabenbedingten Schäden an landwirtschaftlich genutzten Grundstücken und landwirtschaftlichen Kulturen oder von wirtschaftlichen Einbußen und Vermögensnachteilen aufgrund veränderter Prämienrechte oder privatrechtlicher Vereinbarungen erhoben werden sowie die Bereitstellung von Ersatzland bzw. Tauschflächen gefordert wird, handelt es sich um bürgerlich-rechtliche Forderungen bzw. Ansprüche. Diesbezüglich können keine Regelungen im Rahmen der gegenständlichen öffentlich-rechtlichen Entscheidung getroffen werden. Bürgerlich-rechtliche Forderungen und Ansprüche sind Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren. Auf die Auflage Nr. 10 in Kapitel B wird ergänzend hingewiesen.

7. Die geforderte Anpassung einer Wirtschaftswegeanbindung an das geänderte Wirtschaftswegenetz in Höhe von ca. Bau-km 351+500 (Flurstück 361/1, Gemarkung Heßheim, Untere Lache) hat dadurch Erledigung gefunden, dass im Wege einer Planänderung im laufenden Verfahren durch ein steileres Anstellen der Straßenböschung in diesem Bereich die erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen für die Verbreiterung der Autobahn reduziert wurden und eine Verschiebung vorhandener Wirtschaftswege hier nicht mehr erforderlich ist. Die bestehenden Wirtschaftswegeverbindungen werden in diesem Bereich unverändert beibehalten.

8. Für einen zwischen ca. Bau-km 352+420 bis Bau-km 352+615 westlich der A 61 geplanten unbefestigten Wirtschaftsweg wurden aufgrund seiner Lage zwischen der am Böschungsfuß der A 61 verlaufenden Entwässerungsmulde und dem parallel verlaufende Nachtweidgraben verkehrssicherheitstechnische Bedenken geäußert und ein Verzicht auf die Mulde angeregt. Gemäß der Stellungnahme der Straßenbaubehörde kann aus entwässerungstechnischen Gesichtspunkten nicht auf die Anlage der Entwässerungs-

mulde verzichtet werden. Gerade auch um im Interesse der Landwirtschaft Überflutungen des genannten Wirtschaftsweges bei Starkregenereignissen möglichst zu vermeiden. Besondere Gefahrenquellen werden von der Straßenbaubehörde aufgrund des geraden und übersichtlichen Verlaufs des Wirtschaftsweges im betreffenden Abschnitt nicht gesehen. Unabhängig davon hat diese zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung eine Vergrößerung der Abstandsfläche durch Änderungen im Bereich der Straßenböschung oder der Entwässerungsmulde zu prüfen.

9. Einer geforderten Anpassung des Kurvenradius eines abzweigenden befestigten Wirtschaftsweges nördlich der Überführung der L 522 (Bauwerk BW 6415 523) bei ca. Bau-km 354+160 östlich der A 61 wurde durch entsprechende Planergänzung im laufenden Verfahren abgeholfen (vgl. Kapitel A. Abschnitt XII. Nr. 12 des Beschlusses).

10. Im Bereich des Überführungsbauwerkes der L 522 über die A 61 (BW 6415 523) bei ca. Bau-km 354+178 wurde in den Einwendungen auf Probleme bei der Rampenentwässerung hingewiesen und eine Umgestaltung der Entwässerungskonzeption der Brückenrampen angeregt. Das Überführungsbauwerk der L 522 sowie die zuführenden Rampen sind jedoch nicht Bestandteil dieser Ausbauplanung und werden im Rahmen des Ausbauvorhabens der A 61 unverändert beibehalten. Eventuell bestehende Entwässerungsprobleme der L 522, welche nicht unmittelbar im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der A 61 stehen, können nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens geregelt werden.

11. Betreffend des Überführungsbauwerks (BW 6415 523) wurde weiter die Bestätigung begehrt, dass im Verlauf der parallel beidseits der A 61 unterführten Wirtschaftswege eine Durchfahrtsbreite für landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge bis 3,5 m Breite gegeben ist. Entsprechend der Stellungnahme der Straßenbaubehörde hierzu und ausweislich der Planunterlagen ist beidseits der A 61 unter dem Bauwerk hindurch die Anlage unbefestigter Wirtschaftswege von 5,0 m Breite vorgesehen und die geforderte Durchfahrtsbreite für landwirtschaftliche Fahrzeuge gewährleistet.

12. In den Einwendungen sowie seitens der LWK im Rahmen des Erörterungstermins wurden Änderungen der Wirtschaftswegeführungen westlich der A 61 zwischen ca. Bau-km 356+380 und Bau-km 356+840 im Verlauf des Belchgrabens, insbesondere zur Reduzierung der mit den geplanten Wegeverläufen verbundenen Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen, angeregt. Die angeregten Änderungen wurden von der Straßenbaubehörde mit dem Ergebnis überprüft, dass eine Wegeführung im Bereich der Flurstücke Nrn. 8949 und 8949/1 (Gemarkung Lambsheim) zwischen Bau-km 356+380 und Bau-km 356+600 nicht möglich ist, da die vorhabenbedingt beanspruchten Flächen in diesem Bereich vollumfänglich für geplante naturschutzfachliche und wasserwirtschaftliche Kompensations- und Renaturierungsmaßnahmen benötigt werden. Die gewünschte alternative Wegeführung unmittelbar entlang des Belchgrabens ab ca. Bau-km 356+600 wird seitens der zuständigen Oberen Wasserbehörde abgelehnt. Bei einer Herstellung des Weges unter Einhaltung eines ggfs. wasserrechtlich erforderlichen Abstandes von 10 m Breite zur Vermeidung von Berührungspunkten mit dem Gewässer

würde hiermit gegenüber der bestehenden Planung eine größere Grundstücksinanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen einhergehen. Die betreffenden Wirtschaftswegeführungen werden somit auch im landwirtschaftlichen Interesse, wie geplant, beibehalten.

13. Betreffend der Mündung des verlegten Belchgrabens in die Isenach bei ca. Bau-km 356+380 hat die Straßenbaubehörde zugesagt, diese bei der Ausführung der Gewässerverlegungsarbeiten wasserwirtschaftlich günstiger zu gestalten.

14. Unterhalb des Überführungsbauwerkes der Rhein-Haardt-Bahn (BW 6515 503) bei ca. Bau-km 359+200 wurde für den parallel der A 61 unterführten Wirtschaftsweg eine Breite von 3,5 m zuzüglich Sicherheitsabstand zur Fahrbahnbeplankung der A 61 und dem Brückenwiderlager gefordert. Gemäß der Stellungnahme der Straßenbaubehörde und ausweislich der feststellten Planunterlagen ist die Unterführung eines Wirtschaftsweges mit einer Gesamtbreite von 5,0 m (bei einer befestigten Breite von 3,0 m zuzüglich beidseitigem Bankett von jeweils 1,0 m) in Übereinstimmung mit den Abmessungen des Wirtschaftsweges vor und hinter dem Bauwerk vorgesehen. Die geplanten Abmessungen des unterführten Wirtschaftsweges werden mithin für ausreichend erachtet.

XI. Sonstige Forderungen von Trägern öffentlicher Belange

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

1. Kreisverwaltung Rhein-Pfalz-Kreis

Die Stellungnahme der Unteren Boden- und Wasserbehörde des Rhein-Pfalz-Kreises betreffend wird auf die Ausführungen zum Thema „Wasser“ in diesem Kapitel im Abschnitt VI., die wasserrechtlichen Regelungen dieses Beschlusses in Kapitel A im Abschnitt IV. und die Auflagen in Kapitel C im Abschnitt III. verwiesen. Die Obere Wasserbehörde (SGD Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt a.d.W.) hat aus wasserwirtschaftlicher Sicht ihr Einverständnis zu dem Vorhaben erteilt. Die Bewertung der bodenschutzrechtlichen Belange des Vorhabens erfolgt gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 2 LBodSchG seitens des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz in eigener Zuständigkeit.

Die Untere Naturschutzbehörde des Rhein-Pfalz-Kreises regte u.a. an, dass zumindest teilweise eine Umsetzung des erforderlichen wasserwirtschaftlichen Retentionsraumausgleiches in Trassennähe erfolgen sollte. Nach der Stellungnahme der Straßenbaubehörde bestand vorliegend insbesondere aufgrund der intensiv bewirtschafteten Nutzlandschaft keine Möglichkeit den notwendigen Retentionsraumausgleich vor Ort zu realisieren. In Abstimmung mit der zuständigen Oberen Wasserbehörde und dem Gewässerzweckverband Isenach-Eckbach wird der wasserwirtschaftliche Retentionsraumausgleich nun durch Maßnahmen im Bereich des Schwabenbachtals zwischen Gönnheim und Fußgönheim erbracht (vgl. die Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt VI. und die Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt III. Nr. III.1).

Für den Fall der „Umwandlung“ bestehender unbefestigter Wirtschaftswege zu Baustraßen, forderte die Untere Naturschutzbehörde den anschließenden Rückbau der Baustraßen. Von der Straßenbaubehörde wurde in ihrer Stellungnahme hierzu ausgeführt, dass vorhandene Wirtschaftswege im Falle der temporären Nutzung als Baustraßen nach Abschluss der Bauarbeiten entsprechend ihrer vorherigen Nutzung und Befestigung wiederhergestellt werden.

Im Abschnitt zwischen dem Baubeginn bei ca. Bau-km 351+300 bis Bau-km 351+600 westlich der A 61 hat die Untere Naturschutzbehörde zur Reduzierung des Eingriffs in ein angrenzendes Weiherbiotop den reduzierten Ausbau eines aufgrund der Autobahnverbreiterung (ursprünglich) zu verlegenden Wirtschaftsweges gefordert. Hierzu ist auf die erfolgten Planänderungen im Laufe des Verfahrens zu verweisen, wonach u.a. die erforderlichen Grundflächen für die Verbreiterung der Autobahn in diesem Bereich durch ein steileres Anstellen der Straßenböschung erzielt werden, so dass der bestehende Wirtschaftsweg unverändert beibehalten werden kann und mit dem Vorhaben keine Flächeninanspruchnahme des in Rede stehenden Biotopes mehr verbunden ist.

Im Hinblick auf die von der Unteren Naturschutzbehörde angesprochenen wasserrechtlichen Regelungserfordernisse im Zusammenhang mit den naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen im Ökopool Limburgerhof wird auf die gegenständlichen wasserrechtlichen Regelungen dieses Beschlusses in Kapitel A im Abschnitt IV. hingewiesen.

Weiter hat die Untere Naturschutzbehörde auf die ihrer Ansicht nach unzureichende Kompensationseignung der im unmittelbaren Trassenbereich der A 61 gelegenen landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen hingewiesen. Die Straßenbaubehörde hat in ihrer Stellungnahme hierzu ausgeführt, dass das Kompensationskonzept in Abstimmung mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde erstellt wurde und hierbei neben der Verwendung der Ökopoolflächen in Limburgerhof primär bundeseigene Flächen herangezogen wurden, welche unter Berücksichtigung der Vorbelastung des Raumes, der Biotopausstattung und der Eingriffserheblichkeit als vertretbar ansehen werden.

Die Stellungnahme der Straßenbaubehörde wurde der Kreisverwaltung des Rhein-Pfalz-Kreises mit der Einladung zum Erörterungstermin zugesandt. Da die Untere Naturschutzbehörde sich hierzu nicht weiter geäußert hat und auf eine Teilnahme am Erörterungstermin verzichtet wurde, geht die Planfeststellungsbehörde insgesamt von einer Erledigung der seitens der Unteren Naturschutzbehörde vorgetragenen Punkte aus.

Im Übrigen bleibt festzustellen, dass bezüglich der naturschutzrechtlichen Vorgaben des BNatSchG hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 17 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG i.V.m. § 13 Abs. 1 LNatSchG von der Planfeststellungsbehörde die zur Durchführung des § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Rahmen der Zulassungsentscheidung des Straßenbauvorhabens in Form des Planfeststellungsbeschlusses im Benehmen mit der gleichgeordneten Naturschutzbehörde zu treffen sind. Dementsprechend wurde vorliegend von der Planfeststellungsbehörde mit der Oberen Naturschutzbehörde bei der Struktur- und Genehmigungsdi-

rektion Süd das Benehmen hergestellt, welche ausdrücklich ihre Zustimmung zu dem Vorhaben erteilt hat.

2. Gemeinde Mutterstadt

Bezüglich der geforderten Erreichbarkeit der Pfalzmarkt eG für den landwirtschaftlichen Verkehr während der Bauausführung, die Regelung der Nutzung von Wirtschaftswegen für die Bauausführung und die Entwässerungskonzeption von neuen bzw. verlegten Wirtschaftswege wird auf die Auflagenregelungen in Kapitel C im Abschnitt VIII. „Landwirtschaftliche Belange“ unter Nr. VIII.1 hingewiesen. Die gemäß dem Vortrag der Gemeinde Mutterstadt in ihrem Flächennutzungsplan ausgewiesene und zu beachtende Erweiterungsfläche der Pfalzmarkt eG wurde laut Stellungnahme der Straßenbaubehörde bei der Erstellung der Straßenbauplanung berücksichtigt. Ausweislich eines Abgleichs des „Flächennutzungsplan Fortschreibung 1“ der Gemeinde Mutterstadt über „Geoportal.rlp.de“ (Internetplattform des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz) ist keine Überschneidung des Straßenbauvorhabens mit der Erweiterungsfläche der Pfalzmarkt eG gegeben. Weiter hat die Straßenbauhörde zugesagt, wie von der Gemeinde Mutterstadt gefordert, ausbaubedingt entlang der A 61 in der Gemarkung Mutterstadt entfallende Gehölze innerhalb deren Gemarkung wieder zu ersetzen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde haben die von der Gemeinde Mutterstadt geltend gemachten Punkte mithin ihre Erledigung gefunden.

3. Ortsgemeinde Fußgönheim

Im Hinblick auf die Anfrage der Ortsgemeinde Fußgönheim nach der geplanten Realisierung des Erdmassenbedarfs des Vorhabens hat die Straßenbaubehörde in ihrer Stellungnahme hierzu ausgeführt, dass der gegenständliche Massenbedarf mit ca. 100.000 m³ angesetzt wird. Schon aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist der Vorhabenträger bemüht, die Transportwege für Baumaterialien so kurz wie möglich zu halten und diese nach Möglichkeit vor Ort zu gewinnen. Geeignete Möglichkeiten zur Materialbeschaffung werden entsprechend bei der Ausschreibung berücksichtigt. Als Transportweg ist beabsichtigt, vorrangig die Autobahn zu nutzen, um das umliegende nachgeordnete Straßennetz hiervon zu entlasten. Betreffend die Nutzung von Ortsdurchgangsstraßen bei der Bauausführung ist eine Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt IX. Nr. 4 erfolgt. Die Lärmschutzforderungen der Ortsgemeinde Fußgönheim wurden in diesem Kapitel unter dem Punkt „Auswirkungen auf Belange des Lärmschutzes“ im Abschnitt VII. Nr. 2 behandelt und hinsichtlich der geforderten straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen wird auf den Punkt „Verkehrliche Aspekte“ in Abschnitt V. Nr. 3. verwiesen. Weiter wird zur Vermeidung von Wiederholungen zum Thema Entwässerung auf die vorstehenden Erläuterungen in diesem Kapitel in Abschnitt VI. „Wasser“ Bezug genommen. Im Hinblick auf die geforderte Bemessung und Ausgestaltung landwirtschaftlicher Wege wird auf die Ausführungen in diesem Kapitel in Abschnitt X. „Landwirtschaftliche Belange“ unter Punkt 2. verwiesen. Seitens der Planfeststellungsbehörde wird davon ausgegangen, dass den geltend gemachten Punkten, soweit dies verhältnismäßig und gerechtfertigt war, mit den Regelungen des Beschlusses entsprochen wurde und

die Interessen der Ortsgemeinde Fußgönheim im Planfeststellungsbeschluss angemessen gewürdigt wurden. Gegebenenfalls verbleibende Beeinträchtigungen der Belange der Ortsgemeinde Fußgönheim, die mit dem Straßenbauvorhaben nicht vereinbar sind, müssen nach Abwägung aller Belange durch die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung der Planung zurücktreten und werden zurückgewiesen.

4. Ortsgemeinde Heßheim und Verbandsgemeinde Lambsheim-Heßheim

Die Bedenken der Ortsgemeinde Heßheim und der Verbandsgemeinde Lambsheim-Heßheim (seinerzeit: Verbandsgemeinde Heßheim) betreffend möglicher Überschneidungen des gegenständlichen Ausbauvorhaben der A 61 mit der bestandskräftig planfestgestellten Straßenplanung zum Neubau der Ortsumgehung Heßheim (L 453/ L 520) können insoweit verworfen werden. Die Straßenbaubehörde hat die gegenständliche Ausbauplanung der A 61 mit der vorhergehenden Neubauplanung der Ortsumgehung Heßheim planerisch abgestimmt. Die Neubautrasse der Ortsumgehung Heßheim ist nachrichtlich in den Lageplänen der gegenständlichen Ausbauplanung dargestellt. Weiter wurden zunächst bestehende Überschneidungen mit kombinierten landespflegerischen und wasserwirtschaftlichen Maßnahmen der Ortsumgehungsplanung in Höhe von ca. Bau-km 351+600 bis Bau-km 351+850 westlich der A 61 über eine Planänderung im laufenden Verfahren durch ein steileres Anstellen der Autobahnböschung und einen in der Folge reduzierten Flächenbedarf behoben. Im Hinblick auf die begehrte Sicherung bestehender Wirtschaftswegeverbindungen wird auf die Ausführungen in diesem Kapitel in Abschnitt X. „Landwirtschaftliche Belange“ unter Punkt 2. verwiesen. Die Einwendungen zum Thema „Lärmschutz“ wurden inhaltlich vorstehend in diesem Kapitel im Abschnitt VII. „Auswirkungen auf Belange des Lärmschutzes“ berücksichtigt.

5. Stadt Frankenthal (Pfalz)

Da sich die Untere Wasserbehörde der Stadt Frankenthal der fachtechnischen Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde (SGD Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz Neustadt a.d.W.) angeschlossen hat, wird insofern auf die Ausführungen zum Thema „Wasser“ in diesem Kapitel im Abschnitt VI., die wasserrechtlichen Regelungen dieses Beschlusses in Kapitel A im Abschnitt IV. und die Auflagen in Kapitel C im Abschnitt III. verwiesen. Die Obere Wasserbehörde hat aus wasserwirtschaftlicher Sicht ihr Einverständnis zu dem Vorhaben erteilt. Die kommunalen Abwasseranlagen der Stadt Frankenthal werden von dem Ausbauvorhaben nicht berührt. Im Hinblick auf das geforderte anzuhaltende Regelwerk bei der Dimensionierung der Wirtschaftswege wird auf die Ausführungen in diesem Kapitel in Abschnitt X. „Landwirtschaftliche Belange“ unter Punkt 2. verwiesen.

6. Stadt Ludwigshafen

Betreffend der unter der „Thematik Tiefbau“ von der Stadt Ludwigshafen angeregten Entwässerungskonzeption neuer Wirtschaftswege wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Erläuterungen in diesem Kapitel im Abschnitt VI. „Wasser“ und die Auflagen unter Nr. VIII.1 in Kapitel C verwiesen. Die naturschutzfachlichen Einwendungen im

Zusammenhang mit den „Autobahnbiotopflächen“ wurden vorstehend in diesem Kapitel im Abschnitt IX. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, Punkt 7. Behandlung der Detailforderungen bzw. der Einwendungen zum Natur- und Landschaftsschutz, Unterpunkt a. behandelt. Ergänzend sind hierzu auch die Auflagen in Kapitel C. Punkt II.2c) und II.6 zu beachten.

Bei dem geltend gemachten „Vermögensschaden“ für vorhabenbedingte Aufwuchsverluste im Bereich des geplanten Landschaftsschutzgebietes handelt es sich um eine Entschädigungsforderung. Über entsprechende Entschädigungsansprüche wird jedoch nicht im gegenständlichen Planfeststellungsbeschluss sondern in einem sich anschließenden Entschädigungsverfahren entschieden. Insoweit wird ergänzend auf die Auflagenregelung in Kapitel B Nr. 10 dieses Beschlusses hingewiesen.

7. Verbandsgemeinde Maxdorf

Soweit sich die Verbandsgemeinde Maxdorf den Einwendungen der Ortsgemeinde Fußgönheim angeschlossen hat, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen in diesem Abschnitt unter Nr. 3 Bezug genommen. Im Hinblick auf den Anschluss der Verbandsgemeinde Maxdorf an die Einwendungen der Ortsgemeinde Maxdorf ist betreffend des geforderten „Verkehrskonzeptes“ des Baustellenverkehrs eine Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt IX. Nr. 4 erfolgt. Hinsichtlich der geforderten Anordnung eines Überholverbotes für LKW wird auf den Punkt „Verkehrliche Aspekte“ in Abschnitt V. Nr. 3 verwiesen. Im Weiteren hat die Verbandsgemeinde Maxdorf eine durchgehende Begrünung des Ausbauabschnitts der A 61 als Lärm- und Staubschutz gefordert. Die Straßenbaubehörde hat eine Stellungnahme hierzu abgegeben, welcher sich die Planfeststellungsbehörde nach erfolgter Prüfung anschließt. Eine umfassende Wiederbegrünung des gegenständlichen Autobahnabschnittes ist nach der Verbreiterung auf allen verfügbaren Flächen, insbesondere den Böschungsbereichen, beiderseits der A 61 angestrebt. Insofern sind auch zusätzliche Pflanzstreifen und breitere Entwässerungsmulden Gegenstand der Planung. Unter Berücksichtigung der verschiedenen Anforderungen an das Vorhaben, wie z.B. auch Abstandsregelungen oder landwirtschaftliche Belange ist es allerdings nicht immer möglich, durchgehend beidseits der A 61 einen Gehölzstreifen anzulegen. Dies gilt insbesondere für die Streckenabschnitte der A 61 ohne Böschungen, in welchem sich diese auf gleicher Höhenlage wie das umgebende Gelände bewegen. Für einen sinnvollen und funktionsfähigen Pflanzstreifen ist eine mindestens 2-reihige Gehölzpflanzung erforderlich, welche unter Beachtung der Abstandsregelungen zur Autobahntrasse und den Wirtschaftswegen eine Fläche von mindestens 7,50 m Breite erfordert. Somit ist in allen Bereichen, welche die fachlichen Voraussetzungen erfüllen, grundsätzlich eine Bepflanzung vorgesehen, mit welcher auch eine gewisse Staubschutzwirkung verbunden ist. Eine lärmmindernde Wirkung geht von der Straßenrandbegrünung allerdings nicht aus. Diese wirken allenfalls als „optischer“ Lärmschutz durch einen Sichtschutz auf den Autobahnverkehr.

Im Hinblick auf die geforderte Bemessung landwirtschaftlicher Wege wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in diesem Kapitel in Abschnitt X. „Landwirtschaftliche Belange“ unter Punkt 2. Bezug genommen. Betreffend die allgemeinen

Forderungen der Verbandsgemeinde Maxdorf zur Vermeidung der Entwässerung in landwirtschaftliche Nutzflächen und der grundsätzlichen Dimensionierung der Entwässerungsanlagen wird auf die vorstehenden Erläuterungen in diesem Kapitel in Abschnitt VI. „Wasser“ verwiesen. Zu den konkret angesprochenen Entwässerungsmaßnahmen hat sich die Straßenbaubehörde bereits in ihrer Stellungnahme geäußert. Insofern wird nach erfolgter Prüfung Folgendes festgestellt. Der Entwässerungsgraben zwischen Bau-km 357+600 und 358+750 westlich der A 61 wird entsprechend der grundsätzlichen Planung für die längs am Fuß der Autobahnböschungen verlaufenden Mulden mit sehr flacher Längsneigung hergestellt. Diese Mulden fungieren als Sickermulden, in denen etwa alle 150 bis 200 m Zwischendämme aus Steinschüttungen angeordnet werden, so dass einzelne "Sickerbecken" entstehen. Dort wo ableitende Oberflächengewässer zur Verfügung stehen, werden die Mulden an ihren Enden durch "Sickerfenster" an die Gewässer angeschlossen. Für den angesprochenen Muldenabschnitt ist dies bei ca. Bau-km 357+600 der Belchgraben. Sollte temporär die Versickerungsleistung in Muldenabschnitten nicht ausreichen, wird das überschüssige Wasser zeitverzögert an die Oberflächengewässer abgegeben. Bei der Ausführungsplanung wird der Vorhabenträger grundsätzlich auf eine ausreichende Längsneigung achten. Der angesprochene weiterführende Muldenabschnitt ab ca. Bau-km 358+800 wird unter dem kreuzenden Brückenbauwerk Nr. 6515 502 (L 527) hindurch mit dem vorstehenden Abschnitt verbunden, so dass Oberflächenwasser, welches nicht zur Versickerung gebracht werden kann, wiederum zeitverzögert in den Belchgraben abgeführt wird. Bei dem beanstandeten „Gehölzsteifen“ zwischen Bau-km 359+900 und 362+100, welcher zu schmal ausgestaltet sei und nicht die Entwässerungsfunktion der parallel verlaufende Mulde beeinträchtigen dürfe, handelt es sich „lediglich“ um einen Grünstreifen. Der Straßenbaulastträger beabsichtigt grundsätzlich, alle verfügbaren Nebenflächen, insbesondere die Böschungen beiderseits der A 61, möglichst durchgehend nach dem Ausbau wieder zu bepflanzen. Die ausgewiesenen Grünstreifen wurden dabei zusätzlich eingefügt. Gemeinsam mit den Böschungsflächen bilden sie durchgehend einen Pflanzstreifen von über 2,0 m Breite. In den Abschnitten, welche zu schmal ausgestaltet sind, wird bei der Eingrünung auf die Anpflanzung von baumartigen Gehölzen verzichtet. Da die entlang des Böschungsfußes angeordneten Mulden in erster Linie eine Versickerungs- und keine Ableitungsfunktion erfüllen, würde selbst eine unbeabsichtigte Ausbreitung des Bewuchses, deren Funktion nicht beeinträchtigen. Im Übrigen ist an dieser Stelle aus Sicht der Planstellungsbehörde nochmals zu erwähnen, dass zu dem gegenständlichen Entwässerungskonzept des Ausbauabschnittes der A 61 aus wasserwirtschaftlicher Sicht das Einverständnis der zuständigen Oberen Wasserbehörde (SGD Süd) erteilt wurde.

8. Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz (LWK)

Die vorgebrachten „Allgemeinen Anforderungen aus agrarstruktureller Sicht“ sowie weitere geltend gemachte Berührungspunkte von landwirtschaftlichen Belangen, die in gleichgelagerter Weise auch seitens anderer Träger öffentlicher Belange oder Privatpersonen vorgetragen wurden, sind einschließlich der im Zusammenhang mit den berührten landwirtschaftlichen Belangen erfolgten Gesamtabwägung vorstehend in diesem Kapitel im Abschnitt X.

„Landwirtschaftliche Belange“ behandelt worden. Insoweit wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf diese Ausführungen und die betreffenden Auflagenregelungen in Kapitel C. Abschnitt VIII. „Landwirtschaftliche Belange“ verwiesen.

Zum geforderten vollständigen Rückbau der Altfundamente der drei zu ersetzenden Stromleitungsmasten in Höhe von ca. Bau-km 352+750 hat die Straßenbaubehörde in ihrer Stellungnahme ausgeführt, dass allgemein bereits ein Rückbau bis 1,20 m unter Geländeoberkante als ausreichend angesehen wird, um nachhaltige Störungen des Wasserhaltevermögens und eventuelle Ertragsausfälle zu vermeiden. Gegenständlich ist ausweislich der festgestellten Planunterlagen vorgesehen, die vorhandenen Fundamente der zu ersetzenden Masten bis 1,50 m unter Geländeoberkante zu entfernen, was mit Blick auf die Eröffnung der Möglichkeit einer zukünftigen Flächenbewirtschaftung der Altstandorte auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für ausreichend erachtet wird. Die betroffenen Grundstückseigentümer wurden im Zusammenhang mit den ergänzenden Planungen zum Austausch der Stromleitungsmasten bereits im laufenden Anhörungsverfahren ergänzend angehört. Im Übrigen wird ergänzend auf die Auflagenregelung unter Nr. I.2 in Kapitel C, Abschnitt I. „Leitungen“ Bezug genommen. Bei dem von der LWK im Zusammenhang mit den Arbeiten zum Austausch der Stromleitungsmasten und eventuellen Folgeschäden geforderten Abschluss eines Rahmenvertrages zur Entschädigungsregelung handelt es sich um eine bürgerlich-rechtliche Forderung. Über die Regelung bürgerlich-rechtlicher Ansprüche oder Forderungen z.B. aufgrund von Flächenverlusten, Nutzungseinschränkungen, Entschädigungen für eventuelle Folgeschäden oder Ertragsminderungen im Zusammenhang mit der Folgemaßnahme kann keine Entscheidung im Planfeststellungsverfahren getroffen werden. Diese sind Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren (vgl. Auflageregelung Nr. 10 in Kapitel B).

9. DB Kommunikationstechnik GmbH

Die geforderten Nebenbestimmungen betreffend wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C im Abschnitt VII. „Eisenbahn-Belange“ Nr. VII.3 verwiesen. Der zeitlichen Bindung der Zustimmung der DB Kommunikationstechnik GmbH konnte allerdings nicht gefolgt werden. Mit dem Planfeststellungsbeschluss werden die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Regelungen und die Zulässigkeit des Vorhabens festgestellt. Gleichwohl geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass mit den erteilten Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses den Belangen der DB Kommunikationstechnik ausreichend Rechnung getragen wurde.

XII. Sonstige Privateinwendungen

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden viele Einwendungen mit im wesentlichen gleichen Inhalt vorgetragen. Vor diesem Hintergrund wurden die verschiedenen Punkte in den vorstehenden Themenblöcken behandelt. Sofern darüber hinaus noch weitere Einwendungen, Anregungen und Bedenken vorgetragen wurden, die aus Sicht der Planfeststellungsbe-

hörde einer ergänzenden Beantwortung bedürfen, ist auf die nachfolgenden Ausführungen hinzuweisen.

1. Jutta Bauer und Werner Bauer, Heßheim

Von den Einwendern werden neben anderen Punkten die in den Planunterlagen angeführten Verkehrsprognosezahlen und die Auswertung der Unfallstatistik des Ausbauabschnittes der A 61 einschließlich der Angaben von Unfalldichte und Unfallrate ohne nähere, nachprüfbare Erklärung „mit Nichtwissen bestritten".

Insoweit wird von der Planfeststellungsbehörde allerdings kein ausreichender Anhaltspunkt dafür gesehen, die Ausführungen zu den Verkehrszahlen und der bestehenden Unfallsituation in den Planunterlagen anzuzweifeln. Die Einwendungen sind insofern unbegründet und werden zurückgewiesen.

Soweit die Einwender bei den Unterlagen der Schalltechnischen Untersuchung das Fehlen von Angaben über Langzeit-/Permanentmessungen, verwendete Messgeräte und Messstandorte bemängelt haben, wird darauf hingewiesen, dass die zu erwartenden Lärmauswirkungen des Vorhabens durch Berechnungen ermittelt wurden und insoweit keine Lärmmessungen erfolgt sind. Diesbezüglich sowie betreffend der angezweifelten „Unparteilichkeit" des Gutachters und der in Frage gestellten Geeignetheit der RLS-90 als Berechnungsgrundlage wird zur Vermeidung von Wiederholungen ergänzend auf die Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt VII. „Auswirkungen auf Belange des Lärmschutzes" unter Punkt 3. d. „Verlässlichkeit der Lärmberechnungen" Bezug genommen.

Weiter wurden von den Einwendern die schalltechnischen Berechnungen auf Grundlage der im Jahr 1990 erlassenen RLS-90 als veraltet angesehen, da diese zwischenzeitlichen Veränderungen in der Verkehrsentwicklung nicht ausreichend Rechnung würde. Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die RLS-90 nur das Berechnungsverfahren regeln. Dabei fließen als Berechnungsfaktor in die Schalltechnische Untersuchung jedoch unter anderem aktuelle Verkehrszahlen bzw. Prognosewerte einer Verkehrsuntersuchung ein (vgl. hierzu Kapitel E. Abschnitt IV. Punkt 4. „Verkehrsbelastung"), so dass sichergestellt ist, dass unter Lärmschutzgesichtspunkten relevante Änderungen der Verkehrsentwicklung im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung Berücksichtigung finden.

2. Andrea Bletscher, Alsheim vertreten durch **Karlheinz Reich, Heßheim**

Zum geforderten vollständigen Rückbau des Fundamentes des zu ersetzenden Stromleitungsmastes auf dem Flurstück Nr. 2582/2 (Gemarkung Heßheim) in Höhe von ca. Bau-km 352+750 hat die Straßenbaubehörde in ihrer Stellungnahme ausgeführt, dass allgemein bereits ein Rückbau bis 1,20 m unter Geländeoberkante als ausreichend angesehen wird, um nachhaltige Störungen des Wasserhaltevermögens und eventuelle Ertragsausfälle zu vermeiden. Gegenständlich ist ausweislich der festgestellten Planunterlagen vorgesehen, die vorhandenen Fundamente der zu ersetzenden Masten bis 1,50 m unter Geländeoberkante zu entfernen, was mit Blick auf die Eröffnung der Möglichkeit einer zukünftigen Flächenbewirtschaftung der Altstandorte auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für ausreichend erachtet wird. Hinsichtlich der Forderungen betreffend die Wiederherstellung des Maststan-

dortes, der vorübergehend beanspruchten Teilflächen und die Ausgestaltung der Baustraßen wird im Übrigen ergänzend auf die Auflagenregelung unter Nr. I.2 in Kapitel C, Abschnitt I. „Leitungen“) Bezug genommen. Über die Regelung bürgerlich-rechtlicher Ansprüche oder Forderungen z.B. aufgrund von Flächenverlusten, Nutzungseinschränkungen, vorübergehende Flächeninanspruchnahmen, Entschädigungen für eventuelle Folgeschäden oder Ertragsminderungen im Zusammenhang mit der Folgemaßnahme kann keine Entscheidung in diesem Planfeststellungsverfahren getroffen werden. Diese sind Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren (vgl. Auflageregelung Nr. 10 in Kapitel B).

Sollte hiernach den Forderungen der Einwenderin nicht vollumfänglich entsprochen worden sein und Beeinträchtigungen deren Belange verbleiben, so müssen die Belange der Einwenderin im Rahmen der Abwägung aller Belange seitens der Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung des Vorhabens in der planfestgestellten Form zurücktreten und die verbliebenen Forderungen werden zurückgewiesen.

3. Ceresol Bio GmbH und Hubert Fink, Finkenhof, Heßheim

Die Einwendungen im Hinblick auf mögliche Berührungspunkte des Straßenbauvorhabens mit ökologisch speziell bewirtschafteten Bio-Anbauflächen betreffend hat die Straßenbauhörde in ihrer Stellungnahme die Rücksichtnahme auf die diesbezüglichen besonderen Anforderungen im Rahmen der Bauausführung zugesagt (vgl. hierzu die Auflagenregelung in Kapitel C Abschnitt VIII. „Landwirtschaftliche Belange“ Nr. 15). Soweit im Zusammenhang mit den Bio-Anbauflächen eine Entschädigung für eventuelle vorhabenbedingte „Kontaminationen“ des Bodens, Bewirtschaftungserschwernisse, Ertragsminderungen oder Folgeschäden geltend gemacht werden, handelt es sich hierbei um bürgerlich-rechtlicher Ansprüche oder Forderungen, welche nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahren geregelt werden können. Diese sind Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren (vgl. Auflageregelung Nr. 10 in Kapitel B).

4. Emil Erthal, Frankenthal

Herr Erthal führt im Vorhabenbereich einen landwirtschaftlichen Betrieb und wird durch die Straßenbaumaßnahme unmittelbar in seinem Grundeigentum sowie als Grundstückspächter berührt. Im Rahmen seiner Einwendungen hat Herr Erthal um die Darlegung seiner konkreten persönlichen Grundstücksbetroffenheit gebeten und mehrfach die Verbreiterung eines bestehenden Unterführungsbauwerkes im Verlauf der A 61 in Höhe des Neugrabens gefordert. Die Brücke sei seinerzeit beim Bau der A 61 mit einer Breite von 3,0 m und einer Höhe von 2,75 m zu schmal für den landwirtschaftlichen Verkehr errichtet worden. Im Sinne einer Verkürzung der örtlichen landwirtschaftlichen Wegeverbindungen soll das vorhandene Bauwerk soweit verbreitert werden, dass eine Nutzung mit landwirtschaftlichen Maschinen und Schleppern möglich ist. Einer Inanspruchnahme seines Grundeigentums stimmt Herr Erthal nur zu, soweit ihm bestimmte im Eigentum der Stadt Frankenthal befindliche Flurstücke, die er derzeit als Pächter bewirtschaftet, als Tauchflächen zur Verfügung gestellt werden. Weiter

wird von Herrn Erthal betreffend eines in Höhe des Unterführungsbauwerkes parallel zur A 61 auf der Ostseite geplanten unbefestigten Wirtschaftsweges, dessen Verlängerung und befestigte Herstellung bis zum Gewässer Isenach angeregt.

Ausweislich der planfestgestellten Unterlagen wird im Rahmen des Vorhabens vom Grundeigentum des Herrn Erthal (Flurstück Nr. 903, Gemarkung Eppstein, Gesamtgröße von 4.543 qm) eine Teilfläche von 195 qm dauerhaft für die Anlage eines zu verlegenden, unbefestigten Wirtschaftswege in Anspruch genommen. Gemäß eigenen Angaben sind weiter die folgenden Teilflächen von im Eigentum der Stadt Frankenthal stehenden Pachtflächen des Einwenders zum Erwerb vorgesehen:

Flurstücks-Nr.	Gemarkung	Gesamtgröße	benötigte Fläche
1622/1	Flomersheim	2.402 qm	61 qm
1623/1	Flomersheim	2.414 qm	62 qm
1624/1	Flomersheim	1.203 qm	29 qm

Diese Pachtflächen werden ebenfalls für die Anlegung eines zu verlegenden, unbefestigten Wirtschaftsweges und die Herstellung einer Entwässerungsmulde dauerhaft beansprucht.

Soweit Herr Erthal Änderungen in der Ausgestaltung der geplanten Wirtschaftswegekonzeption anregt, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die betreffenden vorstehenden Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt X. „Landwirtschaftliche Belange“ unter Punkt 2 hingewiesen.

Bei dem in Rede stehenden Unterführungsbauwerk im Verlauf der A 61 handelt es sich um das Bauwerk Nr. BW 6515 500 (A 712) in Höhe von ca. Bau-km 357+304, welches gemäß den Planunterlagen die bestehende Unterführung einer Fußwegeverbindung darstellt. Im Rahmen des Vorhabens ist lediglich eine beidseitige Verlängerung um jeweils 3 m entsprechend der Verbreiterung der A 61 erforderlich. Die vorhandene Querungsmöglichkeit bleibt mit den bestehenden Breiten und Höhenverhältnissen vollständig erhalten. Nach Auskunft des Straßenbaulastträgers ist das Bauwerk entsprechend als Rad- und Fußwegeunterführung im Bauwerksbuch ausgewiesen und stellt formell keine Wirtschaftswegeunterführung dar. Weder seitens des Baulasttägers des unterführten Weges, der Stadt Frankenthal, noch seitens der Straßenbaudienststelle ist eine gesonderte Erlaubnis zur Nutzung des Unterführungsbauwerkes mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen erteilt worden. Grundsätzlich besteht mithin im Rahmen des gegenständlichen Straßenbauvorhabens kein Anspruch auf eine Verbreiterung des Bauwerks zur Gewährleistung einer Nutzung als Querungsbauwerk für den landwirtschaftlichen Verkehr. Entsprechend der Erläuterungen der Straßenbaubehörde im Rahmen des Erörterungstermins würde eine Bauwerksverbreiterung aufgrund des bestehenden Zwangspunktes mit der Höhenlage der A 61 in diesem Bereich eine Anpassung in die Tiefe erfordern und es wäre im Hinblick auf die vorherrschenden Grundwasserverhältnisse voraussichtlich eine aufwändige, kostenintensive Ausgestaltung mit einer Grundwasserwanne erforderlich. Für den landwirtschaftlichen Verkehr bieten sich die nächstgelegenen Querungsmöglichkeiten an der Wirtschaftswegeunterführung bei ca. Bau-km 356+380 und der Überführung der L 527 bei ca. Bau-km 358+770, mithin in ungefähr 920 m bzw. 1.470 m Entfernung, so dass hiermit verbundene „Umwege“ maximal ca. 1,8 km bzw. 2,9 km betra-

gen. Da das in Rede stehende Unterführungsbauwerk allerdings heute bereits nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden kann bzw. darf und mit der bestehenden Ausbaubreite erhalten bleibt, erfahren die bestehenden Wegeverbindungen in diesem Bereich durch das Ausbauvorhaben auch keine Verschlechterung. Gegebenenfalls erforderliche „Umwege“ des örtlichen landwirtschaftlichen Verkehrs zur Querung der A 61 sind heute bereits zu leisten. Insgesamt wird von der Straßenbaubehörde der Aufwand für eine Verbreiterung des Bauwerks zur Nutzung als Unterführung für den landwirtschaftlichen Verkehr insbesondere mangels einer entsprechenden vorhabenbedingten Notwendigkeit und Rechtfertigungsgrundlage als unverhältnismäßig angesehen. Die Planfeststellungshörde schließt sich nach erfolgter Prüfung den Ausführungen der Straßenbaubehörde an. Nach Abwägung aller Belange muss das Interesse von Herrn Erthal an einer Bauwerksverbreiterung mit entsprechender Begründung zurückgewiesen werden.

Soweit von Herr Erthal die Bereitstellung von Tauschflächen gefordert wurde, handelt es sich um bürgerlich-rechtliche Forderungen, über welche keine Entscheidung im Rahmen des öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsverfahrens getroffen werden kann. Diese sind Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren. Auf die Auflage Nr. 10 in Kapitel B wird ergänzend hingewiesen.

5. Elfriede Kegel und Hans Kegel, Mutterstadt

Zur Vermeidung einer Beeinträchtigung durch Schattenwurf wurde von den Einwendern entlang ihrer berührten Eigentumsflächen eine Höhenbegrenzung für Begrünungsmaßnahmen von 3 m gefordert. Diesbezüglich wird festgestellt, dass entlang der von dem Vorhaben berührten Eigentumsflächen der Einwender keine Begrünungsmaßnahmen vorgesehen sind. Der Einwendungspunkt wird von der Planfeststellungsbehörde als erledigt angesehen.

Bei dem von den Einwendern für vorhabenbedingte Flächenverlust geforderten Ausgleich durch die Bereitstellung von Ersatzland handelt es sich um eine bürgerlich-rechtliche Forderung, über welche keine Entscheidung im Rahmen des öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsverfahrens getroffen werden kann. Dies ist Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren. Auf die Auflage Nr. 10 in Kapitel B wird ergänzend hingewiesen.

6. Wolfgang Knoll, Lambsheim

Herr Knoll ist Miteigentümer des Flurstücks Nr. 8823, Gemarkung Lambsheim, mit einer Gesamtgröße von 3.930 qm. Von dem Flurstück wird eine Teilfläche von 553 qm dauerhaft für die Verlegung eines befestigten Wirtschaftsweges und die Vornahme von naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Gewässerrenaturierungsmaßnahmen (8A, 10A) beansprucht.

Die Grundstücksinanspruchnahme wird von Herrn Knoll ablehnt und mit Verweis auf einen Alternativvorschlag der landwirtschaftlichen Interessenvertretung eine andere Wirtschaftswegeführung zur Vermeidung der Grundstücksinanspruchnahme gefordert. Die Änderung der Wirtschaftsführung wurde von der Straßenbaubehörde überprüft und aufgrund wasserwirtschaftlicher Berührungspunkte sowie einer in der Summe vergrößerte landwirtschaftliche

Nutzflächeninanspruchnahme ablehnt. Ergänzend wird diesbezüglich auf die Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt X. „Landwirtschaftliche Belange“ Nr. 12 hingewiesen. Die Belange von Herrn Knoll müssen im Rahmen der Abwägung aller Belange insoweit zurücktreten. Der Einwand wird von der Planfeststellungsbehörde daher zurückgewiesen.

7. Ullrich Kreiselmaier, Ludwigshafen-Ruchheim

Herr Kreiselmaier ist durch das Vorhaben unmittelbar grundstücksbetroffen. Vom Vorhabenträger ist in der Gemarkung Ruchheim bei dem Flurstück Nr. 825/5 (Gesamtgröße 9.030 qm) eine Teilfläche von 363 qm und bei dem Flurstück Nr. 825/6 (Gesamtgröße 10.416 qm) eine Teilfläche von 84 qm zum Erwerb für die Anlage eine unbefestigten Wirtschaftsweges östlich parallel der A 61 vorgesehen. Nach dem Einwand von Herr Kreiselmaier könne aus Sicht der Landwirtschaft auf diesen Wirtschaftsweg verzichtet werden.

Die Anlage des in Rede stehenden Wirtschaftsweges erfolgt jedoch als Ersatz für einen vorhandenen Wirtschaftsweg, welcher durch die Verbreiterung der A 61 überplant wird. Der Straßenbaulastträger ist insoweit verpflichtet, einen gleichwertigen Zustand betroffener Wirtschaftswege wiederherzustellen. Das Interesse von Herrn Kreiselmaier an einer Vermeidung der Inanspruchnahme seines Grundeigentums muss von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung aller Belange gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Aufrechterhaltung des bestehenden Wirtschaftswegenetzes zurücktreten. Im Übrigen wurde seitens der Interessenvertretungen der Landwirtschaft im gegenständlichen Verfahren nicht offiziell geäußert, dass eine Wiederherstellung des betreffenden Wirtschaftsweges nicht mehr erforderlich sei. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

8. Hartmut Magin und Herbert Magin, Mutterstadt

Die beiden Einwender sind eigenen Angaben nach durch das Vorhaben als Grundeigentümer und Pächter unmittelbar betroffen. Die Einwender fordern entlang der betroffenen Grundstücke die Anlage eines Wirtschaftsweges, welcher am zukünftigen Höhenniveau auszurichten und mit entsprechenden Neigungsverhältnissen herzustellen ist, so dass ein Ansammeln von Oberflächenwasser auf dem Weg vermieden wird.

Von dem als Eigentumsfläche angeführten Flurstück Nr. 7064 (Gemarkung Mutterstadt, Gesamtgröße 7.379 qm) ist eine Teilfläche von 460 qm zum Erwerb vorgesehen. Das Grundstück befindet sich gemäß den Grunderwerbsunterlagen im Gemeinschaftseigentum von Frau Iris Sahler und Frau Elke Schäffer. Laut Stellungnahme der Straßenbehörde ist im Grundbuch jedoch ein Verfügungsverbot zugunsten der Einwender eingetragen und es wird von einer noch folgenden Eigentumsübertragung im Rahmen eines laufenden Flurbereinigungsverfahrens ausgegangen. Die von den Einwendern angeführten Pachtflächen werden, wie folgt, dauerhaft beansprucht:

Flurstücks-Nr.	Gemarkung	Gesamtgröße	benötigte Fläche
7062	Mutterstadt	7.921 qm	500 qm
7063	Mutterstadt	8.956 qm	580 qm
8382	Mutterstadt	8.134 qm	425 qm
8383	Mutterstadt	7.664 qm	270 qm

Die Eigentumsfläche sowie die Pachtflächen werden für die Anlage parallel zur A 61 verlaufender befestigter Wirtschaftswege und Entwässerungsmulden in Anspruch genommen. Insofern ist die Herstellung von niveaugleichen Wirtschaftswegen entlang der genannten Flurstücke bereits Gegenstand des geplanten Vorhabens. Die Wege werden zudem mit einer entsprechenden Querneigung hergestellt, womit eine ordnungsgemäße Entwässerung ohne Anstauung von Oberflächenwasser auf den Wegen gewährleistet ist. Dem Einwand wird mithin bereits durch die bestehende Straßenbauplanung entsprochen.

Bei der seitens der Einwender im Weiteren geforderten Bereitstellung von Tauschflächen für eventuelle vorhabenbedingte Flächenverluste handelt es sich um eine bürgerlich-rechtliche Forderung, über welche keine Entscheidung im Rahmen dieses öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsverfahrens getroffen werden kann. Dies ist Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren. Auf die Auflage Nr. 10 in Kapitel B wird ergänzend hingewiesen.

9. Georg Nippgen, Karlsruhe

Herr Nippgen ist durch das Straßenbauvorhaben unmittelbar grundstücksbetroffen. In seinem Einwand hat er sich ausdrücklich nicht gegen das Ausbauvorhaben ausgesprochen, sondern ergänzende Angaben über die Höhe und Zahlungsform angebotener Grundstückspreise und die Frage der Entschädigung weiterer Grundstücksteile und Nutzungen sowie die Möglichkeit der Tauschflächenbereitstellung gefordert.

Insofern wird von der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass diese Einwendungen bzw. Fragen ausschließlich bürgerlich-rechtliche Forderungen bzw. Ansprüche betreffen. Diesbezüglich können aber im Rahmen der gegenständlichen öffentlich-rechtlichen Entscheidung keine Auskünfte erteilt und keine Regelungen getroffen werden. Bürgerlich-rechtliche Forderungen und Ansprüche sind Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren. Auf die Auflage Nr. 10 in Kapitel B wird ergänzend hingewiesen.

10. Benno Peil, Fußgönheim

Herr Peil ist Betriebsführer eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes und wird durch das Vorhaben, wie folgt, unmittelbar in seinem Grundeigentum berührt:

Flurstücks-Nr.	Gemarkung	Gesamtgröße	benötigte Fläche
874/1	Fußgönheim	24.509 qm	859 qm
878/1	Fußgönheim	8.513 qm	307 qm
880/1	Fußgönheim	17.813 qm	563 qm
886/1	Fußgönheim	6.284 qm	196 qm
890/1	Fußgönheim	2.617 qm	95 qm

Die angeführten Teilflächen sind zum Erwerb vorgesehen und werden vom Vorhabenträger für die Verlegung eines parallel westlich der A 61 verlaufenden, unbefestigten Wirtschaftsweges benötigt.

Herr Peil wies daraufhin, dass sein landwirtschaftlicher Betrieb besonders auf den Produktionsfaktor Boden angewiesen ist. Der vorhabenbedingte Flächenverlust von hochproduktivem Boden mit Zentralberegnungsanschluss sei nicht tragbar. Die in Rede stehenden Flurstücke würden zusätzlich westseitig im Rahmen eines Flurbereinigungsverfahrens zur Trassierung eines Hauptwirtschaftsweges beansprucht. Die Flächenverluste würden insgesamt die Flurstücke so weit verkürzen, dass sich eine maschinelle Bearbeitung aus betriebswirtschaftlicher Sicht als grenzwertig darstellen würde. Der geplante Wirtschaftsweg wird als überdimensioniert angesehen und die Grundstücksinanspruchnahmen insgesamt abgelehnt.

Unter Bezugnahme auf die Stellungnahme der Straßenbaubehörde und nach erfolgter Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde ist festzustellen, dass die betreffenden Flurstücke ausweislich der Planunterlagen heute eine Länge von ca. 140 bis 170 m Länge aufweisen, welche durch die vorhabenbedingte Inanspruchnahme um lediglich ca. 5 m verkürzt wird. Insofern wird von der Planfeststellungsbehörde bezüglich dieser vorhabenbedingten Flurstückslängenverkürzung von nur ca. 3 bis 4 % nicht erwartet, dass eine wirtschaftliche maschinelle Bearbeitung der Flurstücke aufgrund dessen nicht mehr möglich ist. Im Hinblick auf den geplanten Wirtschaftsweg ist der Vorhabenträger grundsätzlich verpflichtet, vorhandene Wirtschaftswegebeziehungen aufrecht zu erhalten und betroffene Wirtschaftswege gleichwertig zu ersetzen. Auf die Ausführungen in diesem Kapitel in Abschnitt X. „Landwirtschaftliche Belange“ unter Punkt 2. wird zur Vermeidung von Wiederholungen ergänzend Bezug genommen. Im Übrigen wurde zudem seitens einer Vielzahl von Einwendern einschließlich der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz unabhängig von dem konkret in Rede stehenden Wirtschaftsweg eine grundsätzlich erweiterte Dimensionierung zu ersetzender Wirtschaftswege gefordert.

Das Interesse von Herrn Peil an der unveränderten Beibehaltung seiner Flurstücke und Bewirtschaftungsmöglichkeiten wird von der Planfeststellungsbehörde gesehen. Im Rahmen der Abwägung aller Belange müssen allerdings die Belange von Herr Peil gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Aufrechterhaltung der bestehenden Wirtschaftswegebeziehungen und der Durchführung des Vorhabens in der geplanten Form zurücktreten. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

11. Hein Schwarz, Frankenthal (Pfalz)

Herr Schwarz ist durch das Vorhaben in seiner Tätigkeit als Landwirt sowie als Grundstückseigentümer unmittelbar betroffen und hat besonders die naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahme auf dem Flurstück Nr. 1375/1 (Gemarkung Flomersheim) bemängelt, da diese eine für ihn zusammenhängende Bewirtschaftungseinheit im Bereich seiner Pachtflächen zerschneide.

Hierzu kann darauf verwiesen werden, dass die betreffende naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahme verlegt wird und diesem Einwendungspunkt mithin abgeholfen wurde (vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel E Abschnitt X. „Landwirtschaftliche Belange“ unter Nr. 1 sowie die Auflagenregelung in Kapitel C Punkt II.2 „Änderungen des Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzeptes“).

12. Ralf Zimmermann, Maxdorf

Herr Zimmermann ist durch das Vorhaben unmittelbar grundstücksbetroffen und befürchtet aufgrund der Flächenverluste finanzielle Einbußen, da zu erwarten sei, dass der Pächter seiner Grundstücke bei einer Anbauflächenverringerung aus dem Pachtvertrag austreten werde. Es wird die Bereitstellung von gleichwertigen Tauschflächen gefordert.

Gemäß den Planunterlagen ist Herr Zimmermann Eigentümer des Flurstücks Nr. 1575 (Gemarkung Maxdorf, Gesamtgröße 2.471 qm), welches auf einer Teilfläche von 113 qm dauerhaft beansprucht wird. Zwei weitere Flurstücke (Nrn. 1578 und 1579, Gemarkung Maxdorf), welche von Herr Zimmermann im Einwand als betroffene Eigentumsflächen angeführt werden, befinden sich gemäß den Unterlagen im Gemeinschaftseigentum von Ingeborg Zimmermann und Philipp Zimmermann. Bei Flurstück Nr. 1578 (Gesamtgröße 4.558 qm) ist eine Fläche von 235 qm und bei Flurstück Nr. 1579 (Gesamtgröße 3.197 qm) eine Fläche von 161 qm zum Erwerb vorgesehen. Alle drei Grundstücksinanspruchnahmen sind für die Anlage eines parallel westlich der A 61 verlaufenden befestigten Wirtschaftsweges erforderlich. Dieser wird als Ersatz für einen durch die Verbreiterung der Autobahntrasse überplanten Wirtschaftsweg hergestellt. Der Vorhabenträger ist grundsätzlich verpflichtet, vorhandene Wirtschaftswegebeziehungen aufrecht zu erhalten und betroffene Wirtschaftswege gleichwertig zu ersetzen, so dass auf den betreffenden Wirtschaftsweg nicht verzichtet werden kann. Auf die Ausführungen in diesem Kapitel in Abschnitt X. „Landwirtschaftliche Belange“ unter Punkt 2. wird zur Vermeidung von Wiederholungen ergänzend Bezug genommen. Die Belange von Herrn Zimmermann werden von der Planfeststellungsbehörde gesehen, müssen aber im Rahmen der Abwägung aller Belange gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Aufrechterhaltung der bestehenden Wirtschaftswegebeziehungen und der Durchführung des Vorhabens in der geplanten Form zurücktreten. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Bei der geforderten Bereitstellung von gleichwertigen Tauschflächen handelt es sich um eine bürgerlich-rechtliche Forderung, über welche keine Entscheidung im Rahmen dieses öffentlich-rechtlichen Planfeststellungsverfahrens getroffen werden kann. Dies ist Gegenstand eines gesonderten Entschädigungsverfahrens im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren. Auf die Auflage Nr. 10 in Kapitel B wird ergänzend hingewiesen.

XIII. Sonstige Einwendungen anerkannter Naturschutzvereinigungen

1. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V. und BUND Rhein-Pfalz-Kreis

Die Kreisgruppe Rhein-Pfalz-Kreis des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V. (BUND e.V.) hat im Verfahren eine Stellungnahme abgegeben, welcher sich die Landesgeschäftsstelle vollumfänglich angeschlossen hat.

Betreffend der vom BUND e.V. infrage gestellten Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der 6-streifigen Erweiterung der A 61 wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorste-

henden Ausführungen in diesem Kapitel in Abschnitt IV. „Planrechtfertigung“ Bezug genommen.

Der BUND e.V. verwies in seinem Einwand weiter auf die heute bereits bestehende Trennwirkung der A 61 für den landwirtschaftlich intensiv genutzten Naturraum und den hiermit verbundenen massiv gestörten Austausch der Populationen von bodengebundenen Tierarten hin. Dieser negative Zerschneidungseffekt werde sich durch die Verbreiterung der A 61 weiter verschärfen, da noch rudimentär vorhandene potentielle Querungsmöglichkeiten sich hierdurch in ihrer Attraktivität weiter verschlechtern. Zur Erhaltung und Verbesserung bestehender Biotopstrukturen und zur Abmilderung der Trennwirkung fordert der BUND e.V. daher sämtliche Gewässerunterführungsbauwerke im Ausbauabschnitt aufzuweiten und mit entsprechenden Leitsystemen im Sinne einer dem Arten- und Biotopschutzes dienenden verbesserten Durchgängigkeit der Autobahntrasse auszustatten. Der Einwendungspunkt wurde vorstehend in diesem Kapitel im Abschnitt IX. „Belange des Natur- und Landschaftsschutzes“ unter Punkt 7. b. behandelt, auf welchen zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen wird. Im Übrigen ist zu den vom BUND e.V. in diesem Zusammenhang geäußerten vermeintlichen Widersprüchen bei der naturschutzfachlichen Bewertung der Zerschneidungswirkung des Ausbauvorhaben im gegenständlichen Abschnitt gegenüber der Beurteilung dieses Gesichtspunktes im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahren für den 6-streifigen Ausbau der A 61 im Abschnitt B zwischen Mutterstadt und der Landesgrenze RLP/ BW festzustellen, dass eine Bewertung der Zerschneidungswirkung des Ausbauabschnittes B nicht Gegenstand der diesem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Planunterlagen oder gutachterlichen Bewertungen ist. Eine Bewertung der Zerschneidungswirkung des Ausbauabschnittes B im Rahmen der gegenständlichen Zulassungsentscheidung ist mithin weder sachdienlich noch zulässig. Ungeachtet dessen würde die Vornahme eines fachlich belastbaren und aussagekräftigen unmittelbaren Vergleichs der Zerschneidungswirkungen der beiden Ausbauabschnitte bereits an den jeweils vorherrschenden unterschiedlichen naturräumlichen Gegebenheiten scheitern.

Zu der Forderung der Verwendung von Pflanz- und Saatgut aus heimischer, regionaler Herkunft bei der Umsetzung der landespflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird auf die Auflagenregelung in Kapitel C. Abschnitt II. Nr. II.3 hingewiesen.

Zu den für notwendig erachteten Lärmschutzmaßnahmen für die Einwohner der Gemeinde Heßheim wird auf die Ausführungen in diesem Kapitel im Abschnitt VII. „Auswirkungen auf Belange des Lärmschutzes“ Bezug genommen.

Soweit den Einwendungen des BUND e.V. im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses nicht entsprochen wurde, müssen diese nach erfolgter Abwägung der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen werden.

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

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

XV. Gesamtabwägung, Zulassungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde

Eingriffe in Privateigentum konnten im Rahmen der vorliegenden Planung nicht vollständig vermieden werden; sie wurden jedoch auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß reduziert. Die noch verbleibenden Inanspruchnahmen von privaten Grundstücksflächen sind zur Realisierung der Planungszielsetzung unvermeidbar und daher von den Betroffenen angesichts des übergeordneten Interesses an der Durchführung der Planung gegen Zahlung einer entsprechenden Entschädigung hinzunehmen. Auf die Regelung Nr. 10 in Kapitel B des Planfeststellungsbeschlusses wird ergänzend hingewiesen.

Die mit diesem Beschluss festgestellte Planung wird unter Berücksichtigung der in den Kapiteln B und C verbindlich auferlegten Bestimmungen und Auflagen von der Planfeststellungsbehörde als erforderlich und geeignet erachtet, die im Planungsbereich bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnisse zu beseitigen. Der vorgesehene Ausbau der A 61 wird zu einer Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beitragen und das Straßennetz an die sich zukünftig ergebenden Verkehrsansprüche anpassen. Der 6-streifige Ausbau der A 61 im Abschnitt A zwischen dem AK Frankenthal und dem AK Mutterstadt ist nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange als vernünftigerweise geboten anzusehen und stellt sich als abwägungsfehlerfrei dar. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst kraft seiner Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 VwVfG auch alle nach dem Bundesnaturschutzgesetz, dem Landesnaturschutzgesetz sowie nach sonstigen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen und Befreiungen insbesondere auch im Hinblick auf die im Planungsbereich vorkommenden Tier- und Pflanzenarten.

F Allgemeine Hinweise

I. Allgemeine Hinweise

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist der Landesbetrieb Mobilität Worms, Schönauer Straße 5, 67547 Worms.

2. Zuständige Obere Wasserbehörde, wasserwirtschaftliche Fachbehörde, Obere Naturschutzbehörde und Enteignungsbehörde ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd.

3. Zuständige Behörde für die Ausführung des Gesetzes zum Schutz des Bodens (BBodSchG) sowie des Landesbodenschutzgesetzes (LBodSchG) ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz.

4. Die straßengesetzlichen Voraussetzungen im Sinne von Abschnitt B, Nr. 8 ergeben sich aus § 8 a Abs. 4 FStrG.

II. Hinweis auf Auslegung und Zustellung

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

Weitere Ausfertigungen dieses Beschlusses und die in Kapitel A, Abschnitt XII. bis XIV. genannten Unterlagen werden darüber hinaus nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei den Stadtverwaltungen Frankenthal (Pfalz) und Ludwigshafen am Rhein, den Gemeindeverwaltungen Mutterstadt und Limburgerhof sowie den Verbandsgemeindeverwaltungen Lambsheim-Heßheim und Maxdorf 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 Bundesverwaltungsgericht in 04107 Leipzig, Simsonplatz 1, schriftlich oder in elektronischer Form erhoben werden.

Die elektronische Form wird nur durch Einreichung eines qualifiziert signierten elektronischen Dokumentes in den elektronischen Gerichtsbriefkasten des Bundesverwaltungsgerichtes gewahrt, welches nach den Maßgaben der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesverwaltungsgericht und beim Bundesfinanzhof vom 26.11.2004 (BGBl. I S. 3091) in der jeweils geltenden Fassung zu übermitteln ist.

Die Klage muss den Beklagten (das Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, dieser vertreten durch die Geschäftsführer, Friedrich-Ebert-Ring 14-20, 56068 Koblenz), die Klägerin oder den Kläger und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen. Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigefügt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können.

Bei schriftlicher Klageerhebung ist die Klagefrist (Absatz 1) nur dann gewahrt, wenn die Klageschrift noch vor dem Ablauf dieser Frist bei Gericht eingegangen ist.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte und Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Eine etwaige Anfechtungsklage hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses bei dem o.g. Gericht gestellt und begründet werden. Im Übrigen gelten die vorstehenden Absätze 1 - 5 sinngemäß.

Beglaubigt

(Martin Gellert)
Regierungsamtmann

Der Leiter der Planfeststellungsbehörde

gez.
(Dr. Markus Rieder)
Ltd. Regierungsdirektor