

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

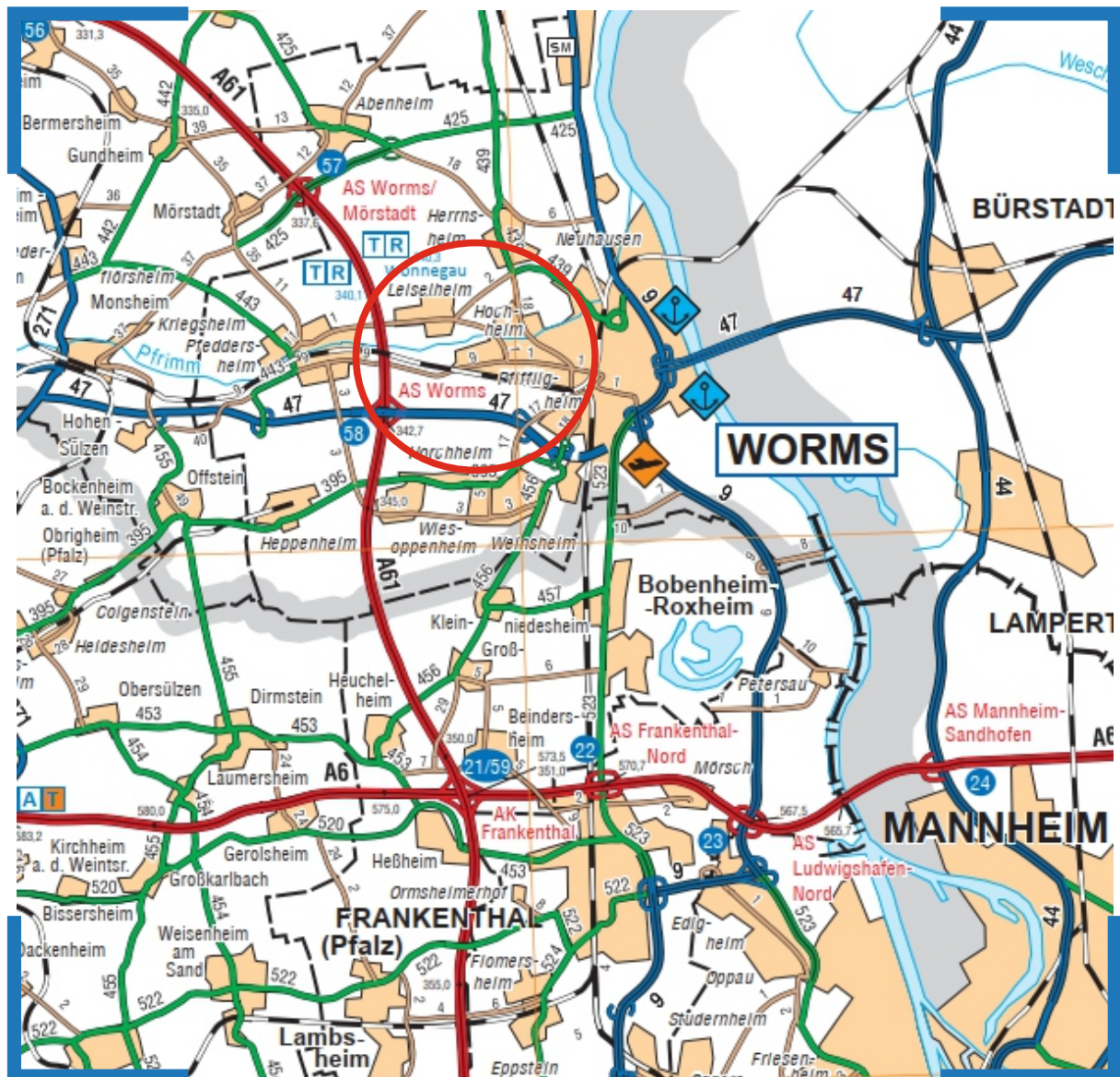
für den Neubau der K 2 - Äußerer Ring in Worms
zwischen der Nievergoldstraße (K 1) und
der Bundesstraße Nr. 47

LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

PLANFESTSTELLUNGS-
BEHÖRDE

Friedrich-Ebert-Ring 14 - 20
56068 KOBLENZ

Aktenzeichen: 02.4-1816-PF/39
Datum: 1. August 2024



Rheinland-Pfalz

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	A
Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen	C
A Verfügbarer Teil - Räumlicher und rechtlicher Umfang der Planfeststellung, Bestandteile und Anlagen des festgestellten Planes	1
I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung.....	1
II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung	1
III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung.....	2
IV. Wasserrechtliche Regelungen	2
V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens	3
VI. Genehmigung nach § 7 Abs. 2 der Rechtsverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Pfrimmaue Hochheim/Pffligheim“	3
VII. Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG.....	4
VIII. Entscheidung nach § 43 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)	5
IX. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren.....	6
X. Festgestellte Planunterlagen	6
XI. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses.....	8
XII. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses	9
XIII. Deckblattplanung	10
B Allgemeine Nebenbestimmungen	11
C Besondere Nebenbestimmungen.....	15
I. Leitungen	15
II. Naturschutz.....	18
III. Wasser.....	19
IV. Denkmalschutz	21
V. Lärm	22
VI. Weitere Bestimmungen und Auflagen	26
D Verfahrensbeteiligte	32
I. Träger öffentlicher Belange	32
II. Anerkannte Vereinigungen	34
III. Privatpersonen.....	35
E Begründung.....	36
I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens	36
II. Zuständigkeit.....	36
III. Verfahren	36
IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung	39
V. Entwässerung/ Gewässerschutz	47
VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe).....	54
1. Rechtsgrundlagen und Berechnungsgrundlagen.....	54
2. Lärmsituation der direkt betroffenen Siedlungsbereiche	56
3. Betrachtung der Verkehrsverlagerung im bestehenden Straßennetz (Verlagerungslärm).....	58

4.	Behandlung der Einwendungen zum Gesamtkomplex Lärmschutz	60
5.	Gesamtabwägung zum Thema Lärmschutz	66
2.1.	Rechtsgrundlagen und Bewertung der Luftschadstoffbelastung.....	67
VII.	Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes	69
VIII.	Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen	90
IX.	Erläuterungen zur Erforderlichkeit der in den Kapiteln B und C erlassenen Nebenbestimmungen.....	135
X.	Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde	135
F	Allgemeine Hinweise	138
I.	Allgemeine Hinweise.....	138
G	Rechtsbehelfsbelehrung.....	139

Abkürzungsverzeichnis der Rechtsgrundlagen

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

PIVereinHG	Planungsvereinheitlichungsgesetz
RE-RL	Richtlinien für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
REwS 21	Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (2021)
RiStWaG	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen
RLS 19	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
RLS 90	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
ROV	Raumordnungsverordnung
UmwRG	Umweltrechtsbehelfsgesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	UVP-Richtlinie
VLärmSchR 97	Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VS-RL	Vogelschutzrichtlinie
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie

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

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

I. Rechtlicher Umfang der Planfeststellung

Für den Neubau des Äußeren Ringes (K 2) in Worms zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der Bundesstraße Nr. 47 (B 47 neu) wird der Plan gemäß §§ 5 und 6 LStrG i.V.m. den §§ 1 - 7 LVwVfG und i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG mit den Änderungen und Ergänzungen festgestellt, die sich aus den Bestimmungen und Auflagen in den Kapiteln B und C dieses Beschlusses, den Deckblattplanunterlagen und den Blauzeichnungen in den Unterlagen ergeben.

II. Räumlicher Umfang der Planfeststellung

Der Planfeststellungsbereich erstreckt sich auf die Gemarkungen Hochheim, Leiselheim, Pfifflichheim und Horchheim in der Stadt Worms.

Er umfasst den Neubau des Äußeren Ringes (K 2 neu) in Worms zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der Bundesstraße Nr. 47 (B 47 neu) auf einer Länge von ca. 2,0 km zwischen den Ortsteilen Leiselheim und Pfifflichheim.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung ist insbesondere:

- der Umbau der Einmündung der K 1 in die Nievergoltstraße / Winzerstraße zu einem Kreisverkehrsplatz (KVP 1),
- der Bau eines Kreisverkehrsplatzes (KVP 2) bei Bau-km ca. 0+482,50 (Anschluss der Landgrafenstraße an den Äußeren Ring),
- der Bau eines Kreisverkehrsplatzes (KVP 3) bei Bau-km ca. 0+849 (Anschluss der Alzeyer Straße, B 47 alt / jetzt K 9 an den Äußeren Ring),
- der Bau eines Kreisverkehrsplatzes (KVP 4) bei Bau-km ca. 1+211,79 (Anschluss der B 47 alt / jetzt K 9 an den Äußeren Ring),
- der Neubau eines Brückenbauwerkes zur Unterführung des Schlittweges (Bauwerk Nr. 2) bei Bau-km ca. 0+279,75,
- der Neubau eines Brückenbauwerkes über die Pfrimm (Bauwerk Nr. 3) bei Bau-km ca. 0+594,69,
- der Neubau eines Brückenbauwerkes zur Überführung der Bahn (Bauwerk Nr. 5) bei Bau-km ca. 0+994,76,
- der Neubau eines Brückenbauwerkes zur Unterführung der B 47 neu (Bauwerk Nr. 6) bei Bau-km ca. 1+953,26,
- die Herstellung eines Überflutungsdurchlasses (Bauwerk 7) bei ca. Bau-Km 0+422,00,
- der Bau einer Anschlussstelle des Äußeren Ringes an die B 47 neu bei Bau-km ca. 1+953,50,
- die Herstellung von Lärmschutzwänden- und wällen,
- die Herstellung, Verlegung und Rückbau von Wirtschaftswegen,
- die Durchführung wassertechnischer Maßnahmen,
- die Durchführung von landschaftspflegerischen Maßnahmen,

- die Verlegung von Versorgungsleitungen, insbesondere auch von Gasleitungen,

nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen.

III. Fragen der Widmung, Einziehung, Umstufung

Die mit der Durchführung der Straßenbaumaßnahme neu entstehenden Straßenteilflächen der Kreisstraße Nr. 2 (K 2) von ca. Bau-Km 0+180 bis ca. Bau-Km 1+699, einschließlich der im Zuge der K 2 neu hergestellten 4 Kreisverkehrsplätze, werden gemäß § 36 Abs. 4 LStrG mit der Verkehrsübergabe als Kreisstraße gewidmet.

Die mit der Durchführung der Straßenbaumaßnahme neu entstehenden Straßenteilflächen der K 9 (Anbindungen an den KVP 3 bzw. KVP 4), gelten gemäß § 36 Abs. 5 LStrG mit der Verkehrsübergabe als Kreisstraße gewidmet.

Die im Zuge dieser Straßenbaumaßnahme derzeitigen Straßenteile der Kreisstraße Nr. 9 (K 9 vormals B 47 alt), die künftig dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten gemäß § 37 Abs. 5 LStrG mit der Sperrung als eingezogen.

Die durch die Anbindung der K 2 an die Bundesstraße 47 (ab der Aufweitung der K 2 bei ca. Bau-Km 1+700) neu entstehenden Verbindungsarme, einschließlich der Abbiege- und Einfädelseifen, gelten gemäß § 2 Abs. 6 a FStrG mit der Verkehrsübergabe als Bundesstraße gewidmet.

Die durch die Anbindung an den Kreisverkehrsplatz 2 (KVP 2) neu entstehenden Straßenteilflächen der Landgrafenstraße, gelten mit der Verkehrsfreigabe gemäß § 36 Abs. 5 LStrG als Stadtstraße gewidmet.

Die im Zuge dieser Straßenbaumaßnahme derzeitigen Straßenteile der Landgrafenstraße, die künftig dem Verkehr auf Dauer entzogen werden, gelten gemäß § 37 Abs. 5 LStrG mit der Sperrung als eingezogen.

Des Weiteren wird die derzeitige Kreisstraße Nr. 1 (K 1) zwischen dem Knotenpunkt (KVP 1) K 1 / K 2 (neu) Netzknoten 6315062 am Baubaubeginn bis zur Einmündung in die K 9 Netzknoten 6315057 im Sinne von § 3 Nr. 3 a LStrG zur Stadtstraße abgestuft. Gemäß § 38, Absatz 5 LStrG wird die Umstufung mit Ablauf des Jahres wirksam, in dem die Verkehrsübergabe der neu herzustellenden K 2 (Äußerer Ring) erfolgt.

Soweit die in den Planunterlagen (Erläuterungsbericht, Anhang 6) enthaltenen Widmungsregelungen gegenteilige Aussagen zu den vorstehenden Widmungsregelungen treffen, sind diese überholt. Es gelten die vorstehend festgestellten Regelungen.

IV. Wasserrechtliche Regelungen

Die Planfeststellung erfasst im Einvernehmen mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd als Oberer Wasserbehörde nach § 68 WHG auch die der Planfeststellung unterliegenden, nachstehend aufgeführte wasserbauliche Maßnahme: Herstellung eines Regenrückhaltebeckens bei Bau-km ca. 0+775,00.

Der Stadt Worms wird gemäß §§ 8, 9, 10, 12, 13 und 19 WHG i.V.m. den Vorschriften des LWG im Einvernehmen mit der SGD Süd die unbefristete Erlaubnis erteilt, das im Bereich des Äußeren Ringes (K 2 neu) anfallende Oberflächenwasser nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen, breitflächig über Bankette, Dammböschungen und Mulden zur Versickerung zu bringen bzw. es teilweise über Mulden und Rohrleitungen in die Pfrimm (Gewässer 2. Ordnung) einzuleiten.

Diese Erlaubnis schließt die Genehmigung nach § 60 WHG i.V.m. § 62 LWG für den Betrieb des Regenrückhaltebeckens (als Abwasseranlage) mit ein.

Die Planfeststellung konzentriert im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde die für die Herstellung des Brückenbauwerkes (sowie den Rückbau des Bestandsbauwerkes) über die Pfrimm (Gewässer 2. Ordnung) erforderliche Genehmigung nach § 31 LWG i.V.m. § 36 WHG.

Die Planfeststellung beinhaltet die nach § 78 WHG i.V.m. den §§ 83, 84 LWG erforderliche wasserbehördliche Ausnahmegenehmigung für die nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen straßenbaubedingt ausgelösten Eingriffe (Herstellung des Äußeren Ringes (K 2 neu) mit Überführung der Pfrimm, Verringerung des Retentionsraumes) in das Überschwemmungsgebiet der Pfrimm (Gewässer 2. Ordnung).

V. Feststellungen zur UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens

Da es sich bei dem vorliegenden Verfahren um den Neubau einer Kreisstraße handelt, unterliegt es gem. § 5 Abs. 6 LStrG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 und § 4 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) und der dortigen Anlage 1 den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Grundsätzlich wäre für die geplante Straßenbaumaßnahme die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles erforderlich gewesen. Im Vorfeld war aber bereits erkennbar, dass durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, so dass von der Anhörungsbehörde das Entfallen einer UVP-Vorprüfung des Einzelfalles im Hinblick auf die erkennbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens für zweckmäßig erachtet wurde. In Abstimmung mit der Vorhabenträgerin wurde auf eine Vorprüfung des Einzelfalles zur Feststellung einer UVP-Pflicht verzichtet. Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass das Straßenbauvorhaben entsprechend den v.g. Bestimmungen uvp-pflichtig ist. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden in die Planfeststellung einbezogen. Sie sind in der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt erläutert.

VI. Genehmigung nach § 7 Abs. 2 der Rechtsverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Pfrimmaue Hochheim/Pffligheim“

Der Stadt Worms wird gemäß § 7 Abs. 2 der Rechtsverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Pfrimmaue Hochheim/Pffligheim“ im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde die Genehmigung erteilt, die hier festgestellte Straßenbaumaßnahme im Landschaftsschutzgebiet „Pfrimmaue Hochheim/Pffligheim“ durchzuführen.

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

Der Stadt Worms werden gemäß § 45 Abs. 7 S. 1 Nrn. 4 und 5 und S. 2 BNatSchG folgende Ausnahmen von den artenschutzrechtlichen Verboten nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG (Zugriffsverbote) und - vorsorglich - auch § 44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG (Besitzverbote) erteilt:

- Abweichend von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nrn. 2 und 3 BNatSchG werden gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG Ausnahmegenehmigungen für erhebliche Störungen der **Feldlerche** während ihrer Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten sowie eine Entnahme, Beschädigung und Zerstörung ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten beim Neubau der K 2 erteilt.

Ferner wird für den Fall, dass einzelne Tiere nach Baubeginn in den Eingriffsbereich einwandern und ggfs. getötet werden, vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG vom Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt.

- Abweichend von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nrn. 2 und 3 BNatSchG werden gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG Ausnahmegenehmigungen für erhebliche Störungen des **Rebhuhns** während seiner Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten sowie eine Entnahme, Beschädigung und Zerstörung seiner Fortpflanzungs- und Ruhestätten beim Neubau der K 2 erteilt.

Ferner wird für den Fall, dass einzelne Tiere nach Baubeginn in den Eingriffsbereich einwandern und ggfs. getötet werden, vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG vom Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt.

- Abweichend von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nrn. 2 und 3 BNatSchG werden gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG Ausnahmegenehmigungen für erhebliche Störungen der **Schafstelze** während ihrer Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten sowie eine Entnahme, Beschädigung und Zerstörung ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten beim Neubau der K 2 erteilt.

Ferner wird für den Fall, dass einzelne Tiere nach Baubeginn in den Eingriffsbereich einwandern und ggfs. getötet werden, vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG vom Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt.

- Für das ggfs. erforderliche Fangen (§ 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG) und das Inbesitz- und Ingewahrsamnehmen (§44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG) des **Feldhamsters** wird vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG erteilt.

- Für das ggfs. erforderliche Fangen (§ 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG) und das Inbesitz- und Ingewahrsamnehmen (§44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG) der **Mauereidechse** wird vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG erteilt.
- Für das ggfs. erforderliche Fangen (§ 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG) und das Inbesitz- und Ingewahrsamnehmen (§44 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG) der **Zauneidechse** wird vorsorglich eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und Satz 2 BNatSchG erteilt.

Darüber hinaus wird der Stadt Worms für den Fall, dass entgegen den der festgestellten Planung zu Grunde liegenden naturschutzfachlichen Bewertungen der Sachverständigen der Vorhabenträgerin von der Erfüllung weiterer Artenschutzverbote nach § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG auszugehen wäre, vorsorglich gem. § 45 Abs. 7 S. 1 Nrn. 4 und 5 und S. 2 BNatSchG eine Ausnahme sowie höchst vorsorglich nach § 67 BNatSchG eine Befreiung von diesen Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG für folgende, in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten sowie nach Art. 1 der VS-Richtlinie geschützten Vogelarten erteilt:

Arten gem. Anhang IV der FFH-RL:

Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Kleine Bartfledermaus, Zwergfledermaus, Europäischer Feldhamster, Haselmaus, Mauereidechse, Zauneidechse.

Arten nach Art. 1 der VS-RL:

Amsel, Blaumeise, Bluthänfling, Buchfink, Buntspecht, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Eisvogel, Elster, Fasan, Feldlerche, Fitis, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Girlitz, Goldammer, Grauammer, Grauschnäpper, Grünfink, Grünspecht, Hausrotschwanz, Haussperling, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke, Kleiber, Kohlmeise, Misteldrossel, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Pirol, Rebhuhn, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schafstelze, Schwanzmeise, Singdrossel, Star, Stieglitz, Sumpfrohrsänger, Teichhuhn, Türkentaube, Turteltaube, Zaunkönig, Zilpzalp.

VIII. Entscheidung nach § 43 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG in Verbindung mit § 4 LVwVfG in Verbindung mit § 43 Absatz 1 Nr. 5 EnWG wird der Plan zur Umverlegung der Ferngasleitung Nr. 41 Frankenthal-Bischofsheim, DN 500, DP 64, westlich der Ortslage Worms-Pfifflicheim an zwei Orten (ca. Bau-Km 0+085 und 1+600) zwischen der Alzeyer Straße und der B 47 sowie der Neubau einer Schiebergruppe unter den in Kapitel C, Nr. I dieses Beschlusses enthaltenen Nebenbestimmungen als Folgemaßnahme zum Neubau der K 2 (Äußerer Ring Worms) 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.

IX. Entscheidung über Anträge im Planfeststellungsverfahren

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

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

X. Festgestellte Planunterlagen

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

1. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, mit Anhang 1 bis 6, aufgestellt am 04.06.2013
2. Deckblatt Ergänzung zum Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1, mit Anhang 3.1 „Berechnung der Kapazitäten – KVP 1 – KVP 4“, Anhang 7 „2 D – Strömungsberechnung HW Schutz Worms“ und Anhang 8 „Verkehrsgutachten Habermehl & Follmann
3. Regelquerschnitt, Unterlage 6, Blatt Nr. 1, Achse 21, M.: 1:50, aufgestellt am 04.06.2013
4. Regelquerschnitt, Unterlage 6, Blatt Nr. 2, Achse 21, M.: 1:50, aufgestellt am 04.06.2013
5. Deckblatt Regelquerschnitt, Unterlage 6, Blatt Nr. 3.1, Regelquerschnitt KVP 1-4, M.: 1:50, aufgestellt am 10.03.2023
6. Regelquerschnitt, Unterlage 6, Blatt Nr. 4, RQ „Landgrafenstraße“, M.: 1:50, aufgestellt am 04.06.2013
7. Regelquerschnitt, Unterlage 6, Blatt Nr. 5, RQ „Alzeyer Straße“, M.: 1:50, aufgestellt am 04.06.2013
8. Regelquerschnitt, Unterlage 6, Blatt Nr. 6, RQ „B 47 alt“, M.: 1:50, aufgestellt am 04.06.2013
9. Deckblatt Lageplan integrierte Darstellung, Unterlage 7, Blatt 1.1 (Ergänzung BW 7 – Überflutungsdurchlass), M.: 1:1.000, aufgestellt am 10.03.2023
10. Deckblatt Lageplan integrierte Darstellung, Unterlage 7, Blatt 2.1 (KVP 4 geändert), M.: 1:1.000, aufgestellt am 10.03.2023
11. Deckblatt Lageplan integrierte Darstellung, Unterlage 7, Blatt 3.1 (Ergänzung Leiteinrichtungen und Kleintierdurchlass), M.: 1:1.000, aufgestellt am 10.03.2023
12. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 1, Achse 21 Äußerer Ring, M.: 1:1.000/100, aufgestellt am 04.06.2013

13. Deckblatt Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 2.1, Achse 21 Äußerer Ring, M.:
1:1.000/100, aufgestellt am 10.03.2023
14. Deckblatt Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 3.1, Achse 21 Äußerer Ring, M.:
1:1.000/100, aufgestellt am 10.03.2023
15. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 4, Achse 134 „Landgrafenstraße“, M.: 1:1.000/100,
aufgestellt am 04.06.2013
16. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 5, Achse 135 „Alzeyer Straße“, M.: 1:1.000/100, auf-
gestellt am 04.06.2013
17. Deckblatt Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 6.1, Achse 136 „B 47 alt“, M.: 1:1.000/100,
aufgestellt am 10.03.2023
18. Deckblatt Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 7.1, Achse 220 Tangentialrampe, M.:
1:1.000/100, aufgestellt am 10.03.2023
19. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 8, Achse 104 Rampe 1, M.: 1:1.000/100, aufgestellt
am 04.06.2013
20. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 9, Achse 105 Rampe 2, M.: 1:1.000/100, aufgestellt
am 04.06.2013
21. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 10, Achse 106 Rampe 3, M.: 1:1.000/100, aufgestellt
am 04.06.2013
22. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 11, Achse 107 Rampe 4, M.: 1:1.000/100, aufgestellt
am 04.06.2013
23. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 12, Achse 132 Unterführung „Schlittweg“, M.:
1:1.000/100, aufgestellt am 04.06.2013
24. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 13, Achsen 31, 503, 504, 505, KVP 1 und Anschluss-
achsen, M.: 1:500/50, aufgestellt am 04.06.2013
25. Deckblatt Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 14.1, Achsen 141, 151, 209, KVP 2, KVP 3
und KVP 4, M.: 1:500/50, aufgestellt am 10.03.2023
26. Deckblatt Verzeichnis der Bauwerke, Wege, Gewässer und sonstigen Anlagen (Bau-
werksverzeichnis), Unterlage 10.1.1, aufgestellt am 10.03.2023
27. Deckblatt Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Unterlage 11.1.1, mit Anhang 1,
Tabellen 1 – 3 (07.05.2020), aufgestellt am 10.03.2023
28. Deckblatt Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG, Unterlage
12.5.1, aufgestellt am 10.03.2023
29. Grunderwerbsplan, Unterlage 14.1, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 04.06.2013
30. Deckblatt Grunderwerbsplan, Unterlage 14.1, Blatt Nr. 2.1, M.: 1:1.000, aufgestellt am
10.03.2023
31. Deckblatt Grunderwerbsplan, Unterlage 14.1, Blatt Nr. 3.1, M.: 1:1.000, aufgestellt am
10.03.2023

32. Grunderwerbsplan, Unterlage 14.1, Blatt Nr. 4, M.: 1:1.000, aufgestellt am 04.06.2013
33. Grunderwerbsplan, Unterlage 14.1, Blatt Nr. 5, M.: 1:1.000, aufgestellt am 04.06.2013

XI. Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses sind ferner die nachstehend aufgeführten Unterlagen:

1. Übersichtskarte, Unterlage 2, M.: 1:200.000, Stand 28.03.2012
2. Deckblatt Übersichtslageplan, Unterlage 3, Blatt Nr. 1.1, M.: 1:2500, aufgestellt am 10.03.2023
3. Deckblatt Übersichtshöhenplan, Unterlage 4, Achse 21, Blatt Nr. 1.1, M.: 1:2500/500, aufgestellt am 10.03.2023
4. Deckblatt Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen, Unterlage 11.2, Blatt Nr. 1.1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 10.03.2023
5. Deckblatt Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen, Unterlage 11.2, Blatt Nr. 2.1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 10.03.2023
6. Deckblatt Schalltechnische Berechnungen erweiterter Bereich mit Anhang 1 und 2, Unterlage 11.3.1, aufgestellt am 10.03.2023
7. Deckblatt Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen mit Anhang 1 und 2, Unterlage 11.4.1, aufgestellt am 10.03.2023
8. Deckblatt Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 12.1, Blatt Nr. 1.1, M.: 1:2.500, aufgestellt am 10.03.2023
9. Lageplan der externen landespflegerischen Maßnahmen, Unterlage 12.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 04.06.2013
10. Lageplan der externen landespflegerischen Maßnahmen, Unterlage 12.2, Blatt Nr. 2, M.: 1:1.000, aufgestellt am 04.06.2013
11. Deckblatt Lageplan Ausgleichsflächen Feldhamster, Unterlage 12.2, Blatt Nr. 3, M.: 1:5.000, aufgestellt am 10.03.2023
12. Sondergutachten Avifauna mit Anlage 1, Unterlage 12.3.1, aufgestellt am 04.06.2013
13. Sondergutachten Avifauna mit Anlage Nachkartierung (Aktualisierung Juli 2016), Unterlage 12.3.1, Aktualisierung 2016
14. Sondergutachten Fledermäuse, Unterlage 12.3.2, aufgestellt am 04.06.2013
15. Deckblatt Fachbeitrag Artenschutz, Unterlage 12.4.1, aufgestellt am 10.03.2023
16. Klimabeitrag, Unterlage 12.6, aufgestellt am 10.03.2023
17. Deckblatt Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen, Unterlage 13.1.1, aufgestellt am 10.03.2023
18. Deckblatt Übersichtslageplan Entwässerung, Unterlage 13.2, Blatt Nr. 1.1, M.: 1:2.500, aufgestellt am 10.03.2023

19. Längsschnitt RRB, Unterlage 13.3, M.: 1:100, aufgestellt am 04.06.2013
20. Deckblatt Grunderwerbsverzeichnis (anonym), Unterlage 14.2.1, aufgestellt am 10.03.2023
21. Querprofil 1+2, Unterlage 15.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:100, aufgestellt am 04.06.2013
22. Querprofil 3+4, Unterlage 15.2, Blatt Nr. 2, M.: 1:100, aufgestellt am 04.06.2013
23. Querprofil 5+6, Unterlage 15.2, Blatt Nr. 3, M.: 1:100, aufgestellt am 04.06.2013
24. Querprofil 7+8, Unterlage 15.2, Blatt Nr. 4, M.: 1:100, aufgestellt am 04.06.2013
25. Querprofil 9+10, Unterlage 15.2, Blatt Nr. 5, M.: 1:100, aufgestellt am 04.06.2013
26. Fachbeitrag Gewässerschutz mit Anhang 1 (Berechnung Tausalzeintrag in Fließgewässer), aufgestellt am 10.03.2023
27. Umverlegung der Ferngasleitung Nr. 41 Frankenthal – Bischofsheim, Unterlage 19, (Erläuterungsbericht, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Übersichtskarte, standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls, Grundstücksverzeichnis, Lagepläne, Informationen zu KKS Arbeiten (Pos. 01 -03)

XII. Nachrichtliche Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses

1. Übersichtslageplan, Unterlage 3, M.: 1:2500, aufgestellt am 04.06.2013
2. Übersichtshöhenplan, Unterlage 4, Achse 21, M.: 1:2500/250, aufgestellt am 04.06.2013
3. Regelquerschnitt, Unterlage 6, Blatt Nr. 3, Regelquerschnitt KVP 1-4, M.: 1:50, aufgestellt am 04.06.2013
4. Lageplan integrierte Darstellung, Unterlage 7, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 04.06.2013
5. Lageplan integrierte Darstellung, Unterlage 7, Blatt Nr. 2, M.: 1:1.000, aufgestellt am 04.06.2013
6. Lageplan integrierte Darstellung, Unterlage 7, Blatt Nr. 3, M.: 1:1.000, aufgestellt am 04.06.2013
7. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 2, Achse 21 Äußerer Ring, M.: 1:1.000/100, aufgestellt am 04.06.2013
8. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 3, Achse 21 Äußerer Ring, M.: 1:1.000/100, aufgestellt am 04.06.2013
9. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 6, Achse 136 B 47 alt, M.: 1:1.000/100, aufgestellt am 04.06.2013
10. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 7, Achse 110 Tangentialrampe, M.: 1:1.000/100, aufgestellt am 04.06.2013
11. Höhenplan, Unterlage 8, Blatt Nr. 14, Achsen 141, 151, 81, KVP 2, KVP 3 und KVP 4, M.: 1:1.500/50, aufgestellt am 04.06.2013

12. Verzeichnis der Bauwerke, Wege, Gewässer und sonstigen Anlagen (Bauwerksverzeichnis, Unterlage 10.1, aufgestellt am 04.06.2013
13. Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen mit Anhang und Tabellen, Unterlage 11.1, aufgestellt am 04.06.2013
14. Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen, Unterlage 11.2, Blatt Nr. 1, M.: 1:1.000, aufgestellt am 04.06.2013
15. Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen, Unterlage 11.2, Blatt Nr. 2, M.: 1:1.000, aufgestellt am 04.06.2013
16. Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 12.1, M.: 1:2.500, aufgestellt am 04.06.2013
17. Fachbeitrag Artenschutz (streng geschützte Arten), Unterlage 12.4.1, Dezember 2012
18. Fachbeitrag Artenschutz (besonders geschützte Arten), Unterlage 12.4.2, Mai 2011
19. Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG, Unterlage 12.5, aufgestellt am 04.06.2013
20. Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen, Unterlage 13.1, aufgestellt am 04.06.2013
21. Übersichtslageplan Entwässerung, Unterlage 13.2, M.: 1:2.500, aufgestellt am 04.06.2013
22. Grunderwerbsplan, Unterlage 14.1, Blatt Nr. 2, M.: 1:1.000, aufgestellt am 04.06.2013
23. Grunderwerbsplan, Unterlage 14.1, Blatt Nr. 3, M.: 1:1.000, aufgestellt am 04.06.2013
24. Grunderwerbsverzeichnis (anonym), Unterlage 14.2, aufgestellt am 04.06.2013

XIII. Deckblattplanung

Unter anderem auf Grund der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens für den Bereich der Stadt Worms und der damit verbundenen Erhöhung des prognostizierten Verkehrsaufkommens, wurden durch die Vorhabenträgerin Planänderungen bzw. Ergänzungen der Planunterlagen vorgenommen, die Gegenstand einer Deckblattplanung sind. Die Deckblattplanung beinhaltet insbesondere die aktualisierte Verkehrsuntersuchung, eine Erweiterung des Kreisverkehrsplatzes 4 (KVP 4), Schalltechnische Berechnungen für den unmittelbaren Planungsbereich und den erweiterten Bereich, Luftschadstoffberechnungen, einen Klimabeitrag und einen Fachbeitrag Gewässerschutz.

Soweit die mit Aufstellungsdatum 04.06.2013 genannten Planunterlagen gegenteilige Angaben gegenüber den festgestellten Deckblattplanunterlagen mit Aufstellungsdatum 10.03.2023 enthalten, sind diese überholt. Es gelten die Angaben bzw. Darstellungen in den festgestellten Deckblattplanunterlagen bzw. den Blauzeichnungen.

B Allgemeine Nebenbestimmungen

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

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

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

Eine Ausnahme stellt die wasserrechtliche Erlaubnis bzw. Bewilligung gem. § 8 WHG dar, die nicht der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses unterliegt, sondern als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung tritt, auch wenn diese Entscheidung im Rahmen dieser Planfeststellungsentscheidung mit erteilt wird.

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

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

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

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

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

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

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

7. Änderungen und Verlegungen von Versorgungsleitungen und sonstigen Leitungen sowie deren Kostentragung richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den zwischen den Beteiligten bestehenden Verträgen. Den Eigentümern der vorgenannten Leitungen ist der Baubeginn rechtzeitig mitzuteilen.
8. Die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind auf Kosten des Straßenbaulastträgers nach Maßgabe des Fachbeitrages Naturschutz sowie der Fachgutachten zu vermeiden, auszugleichen bzw. zu ersetzen. Der Fachbeitrag Naturschutz ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (vgl. hierzu Kapitel AX Nr. 1 und AXI Nr. 8 bis 15).

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

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

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

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

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

Die „Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (Nutzungsrichtlinien) - ARS Nr. 07/2020 vom 14.03.2020, VkBf. Nr. 8/2020, S. 238, sowie das Schreiben des MWVLW vom 18.03.2020 sind zu beachten. Das MWVLW hat mit vorgenanntem Schreiben die Nutzungsrichtlinien eingeführt und gleichzeitig ihre Anwendung für die Landes- und Kreisstraßen angeordnet, soweit die Vorschriften des LStrG nicht entgegenstehen.

10. Soweit durch Planergänzungen größere Geländeinanspruchnahmen notwendig werden, als es die festgestellten Grunderwerbspläne ausweisen, oder soweit Rechte Dritter in sonstiger Weise über den festgestellten Plan hinaus berührt werden, ist vor Baubeginn die Zustimmung der neu oder stärker Betroffenen herbeizuführen. Eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt vorbehalten.
11. Über bürgerlich-rechtliche Ansprüche (Entschädigungsforderungen) kann im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden, da hier entsprechend den straßengesetzlichen Vorschriften nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden. Die Regelung

von Entschädigungsfragen erfolgt gesondert durch die Straßenbaudienststellen (oder - falls keine Einigung erzielt werden kann - durch die Enteignungsbehörde). Zu der Entschädigungsregelung ist zu bemerken, dass die durch die Baumaßnahme Betroffenen für die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke und Gebäude nach den Grundsätzen des Entschädigungsrechts (Landesenteignungsgesetz) entschädigt werden, wobei neben der Grundstücks- und Gebäudeentschädigung unter bestimmten Voraussetzungen auch Ersatz für sonstige Vermögensnachteile (wie Wertminderung der Restgrundstücke, Verlust von Aufwuchs u.a.) infrage kommt.

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

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

C Besondere Nebenbestimmungen

Träger der festgestellten Baumaßnahme ist gemäß § 12 Abs. 2 und Abs. 3 LStrG die Stadt Worms, vertreten durch die Stadtverwaltung Worms, Marktplatz 2, 67547 Worms unbeschadet einer Kostenbeteiligung etwaiger Dritter nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen.

Die Bauausführung obliegt der Stadt Worms.

In Ergänzung der allgemeinen Nebenbestimmungen in Kapitel B Nr. 1 bis 14 dieses Beschlusses und ergänzend zu den im Bauwerksverzeichnis getroffenen Regelungen werden der Vorhabenträgerin (Stadt Worms) gemäß § 1 LVwVfG i.V.m. § 36 VwVfG i.V.m. § 74 Abs. 2 VwVfG als besondere Nebenbestimmungen die nachstehenden Verpflichtungen auferlegt:

I. Leitungen

Durch die Straßenbaumaßnahme werden Änderungen bzw. Verlegungen an den Versorgungsleitungen der nachfolgend genannten Versorgungsunternehmen erforderlich:

- **Terranets bw GmbH (vormals Netz der Gas-Union Transport GmbH)**
- **Vodafone GmbH/Vodafone Deutschland GmbH**
- **Deutsche Telekom Technik GmbH**
- **EWR Netz GmbH**
- **Pledoc GmbH**
- **Creos Deutschland GmbH**

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

Ergänzung zu Terranets bw GmbH (vormals Netz der Gas-Union Transport GmbH) und Pledoc GmbH, Umverlegung bei Bau-Km 0+085 und Bau-Km 1+600

Die Errichtung oder die Änderung von Gasversorgungsleitungen mit einem Durchmesser von mehr als 300 Millimetern 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 Umverlegung der Ferngasleitung Nr. 41 Frankenthal – Bischofsheim, DN 500, eine Folgemaßnahme des Straßenbauvorhabens darstellt, erfolgt die erforderliche Zulassung im Wege der Konzentrationswirkung gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG im Rahmen des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens nach dem LStrG (vgl. Kapitel A, Nr. AVIII dieses Beschlusses). Die energiewirtschaftliche Planfeststellungsbehörde, SGD Nord, hat dem Vorhaben unter Verweis auf die folgenden Nebenbestimmungen zugestimmt, welche der Vorhabenträgerin hiermit auferlegt werden:

- Der Versorgungsträger hat den Beginn der Bauarbeiten zur Umlegung der v.g. Ferngasleitung sowie den Neubau einer Schiebergruppe der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Referat 21a, Stresemannstr. 3-5, 56068 Koblenz, unter Angabe der ausführenden Firmen und Benennung der jeweiligen Bauleiter mindestens eine Woche vor Baubeginn anzuzeigen. Das Ende der Bauarbeiten ist durch die Terranets bw GmbH ebenfalls bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord anzuzeigen.
- Während der Bauzeit ist auf der Baustelle ständig eine Kopie des Planfeststellungsbeschlusses sowie der Bauunterlagen aufzubewahren und die Anwesenheit einer verantwortlichen Person sicherzustellen.
- Die von der Baumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer (Gemarkung Pfifflichheim, Flur 3 und 4, Flurstücke 54, 55, 68/4, 95, 161 und 174/4) sind rechtzeitig (mindestens zwei Wochen vorher) über den Beginn und die voraussichtliche Dauer der Bauarbeiten auf ihren Grundstücken zu informieren. Dies gilt auch für die Inanspruchnahme notwendiger Lagerflächen für die Zwischenlagerung von Mutterboden und für Baumaterialien etc.
- Während der Bauzeit hat der Versorgungsträger zu gewährleisten, dass die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschemissionen festgesetzten Immissionsrichtwerte für die betroffenen Gebiete entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans oder entsprechend ihrer tatsächlichen Art der baulichen Nutzung während der Tag- und Nachtzeit eingehalten werden. Zudem sind die Vorschriften der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung einzuhalten.
- Die Bauarbeiten sowie die Umsetzung der naturschutzfachlichen Maßnahmen sind von ökologisch geschultem und faunistisch versiertem Fachpersonal zu begleiten (Umweltbaubegleitung). Der hierfür verantwortliche Ansprechpartner ist der Zulassungsbehörde und der Oberen Naturschutzbehörde rechtzeitig vor Baubeginn zu benennen. Die sach- und fachgerechte Durchführung der Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen sowie die artenschutzrechtlichen Vorgaben des § 44 Abs. 1 BNatSchG ist durch die Umweltbaubegleitung zu gewährleisten. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist durch die Umweltbaubegleitung ein entsprechender Bericht zu erstellen und der Zulassungsbehörde sowie der Oberen Naturschutzbehörde vorzulegen.
- Die Rodung der Hecke ist im Zeitraum vom 01.10. bis spätestens 28.02. durchzuführen.
- Vor Baubeginn ist das Baufeld hinsichtlich des Feldhamsters von einer qualifizierten Person zu prüfen und anschließend die Baumaßnahme durch diese freizugeben.

Ergänzung zu Creos Deutschland GmbH, Umverlegung bei Bau-Km 0+085 und Bau-Km 1+600

Bei Bau-km 0+085 und Bau-km 1+600 kreuzt, parallel zu der Ferngasleitung (DN 500) der Terranets bw GmbH, eine Gashochdruckleitung (DN 200) der Creos Deutschland GmbH die

Straßenbaumaßnahme. Erforderlich werdende Sicherungs- und/oder Anpassungsarbeiten an der Gashochdruckleitung bzw. die Verlegungsarbeiten sind im Vorfeld der Baumaßnahme rechtzeitig mit dem Versorgungsträger und dem Versorgungsträger der Ferngasleitung (DN 500) abzustimmen, da beide Leitungen koordiniert verlegt werden müssen. Zudem sind bei der Planung und der Bauausführung die „Anweisung zum Schutz von Gashochdruckleitungen“ zu beachten.

Ergänzung zu Vodafone GmbH/Vodafone Deutschland GmbH

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens, die bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Da der Versorgungsträger beabsichtigt, im Zuge der Straßenbaumaßnahme eigene Arbeiten im Ausbaubereich ausführen zu lassen, wird sich die Vorhabenträgerin rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsunternehmen in Verbindung setzen, um eine Koordinierung der Planung und Bauvorbereitung vorzunehmen, als auch dem Versorgungsträger die Möglichkeit einzuräumen, die Planung und Bauvorbereitung für eine ggf. durch die Baumaßnahme erforderlich werdende Umverlegung der bestehenden Telekommunikationsanlagen veranlassen zu können.

Ergänzung zu Deutsche Telekom Technik GmbH

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom, die in Folge der Baumaßnahmen ggfs. verlegt oder gesichert werden müssen. Die Vorhabenträgerin wird sich daher möglichst frühzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsunternehmen in Verbindung setzen und dieses über den Bauablauf und die ausführenden Baufirmen informieren, damit die Deutsche Telekom GmbH eigene erforderliche Planungsschritte einleiten kann. Mitteilungen oder Planunterlagen sind an das Funktionspostfach Pti12-Bauleitplanung@telekom.de, zu richten.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse so weit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten vom zuständigen PTI 34, Alter Rückinger Weg 55, 63452 Hanau, Mail an: planauskunft.suedwest@telekom.de aktuelle Bestandspläne einholen. In gesonderten Einzelfällen können auch Einweisungen vor Ort durchgeführt werden. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Ergänzung zu EWR Netz GmbH

Im Planungs-/Baubereich sind Versorgungsanlagen des Unternehmens vorhanden, auf die entsprechende Rücksicht zu nehmen ist. Die genaue Lage der Leitungen ist durch Hand-schachtung festzustellen. Schutzstreifen oder Mindestabstände sind durch die Vorhabenträgerin zu beachten. Die Schutzstreifen sind von jeglicher Bebauung und Bepflanzung mit Bäumen oder tiefwurzelnden Sträuchern freizuhalten. Tätigkeiten innerhalb der Schutzstreifen

sind der EWR Netz GmbH anzuzeigen, sowie Schutzmaßnahmen mit der EWR Netz GmbH abzustimmen.

Es dürfen keine Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand, den Betrieb oder die Unterhaltung der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden.

Der Versorgungsträger beabsichtigt im Zuge der Baumaßnahme eigene Leitungen zu verlegen und regt an, die Arbeiten zu koordinieren und gemeinsam auszuführen. Die Vorhabenträgerin wird sich daher rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Versorgungsträger zwecks Koordination der Baumaßnahmen in Verbindung setzen.

II. Naturschutz

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

1. Beim Rückbau eines Teilstückes der B 47 alt (Maßnahme E 7) ist darauf zu achten, dass die Fläche nicht mit nährstoffreichem Oberboden angedeckt wird, sondern mit nährstoffarmen Bodenmaterial. Ziel ist die Entwicklung blütenreicher Säume mit „geleukter Sukzession“. Eventuell wäre eine Initialeinsaat mit Heumulch vorteilhaft, um in den ersten Jahren eine zu starke Entwicklung von Ackerwildkräutern, welche die angrenzende landwirtschaftliche Nutzung stört, zu unterbinden. Die Fläche ist gut sichtbar und nachhaltig zu markieren, und somit vor der angrenzenden ackerbaulichen Nutzung zu schützen.
2. Bei den Kompensationsflächen E 1 bis E 6 sind die großflächig zu entwickelnden Grünlandflächen nicht mit einer Regelsaatgutmischung anzulegen, sondern mittels Heudrusch/Heumulchverfahren zu initiieren. Insbesondere die Kompensationsflächen innerhalb der Ackerflur sind mit gut sichtbaren Markierungen und weiteren wirksamen Maßnahmen langfristig vor der angrenzenden ackerbaulichen Bewirtschaftung zu sichern.
3. Das Straßenbegleitgrün ist mit zertifiziertem Regio-Saatgut aus dem entsprechenden Naturraum (Herkunftsregion 9) einzusäen.
4. Die Kompensationsfläche E 5 am Ortsrand von Pfiffliğheim ist nachhaltig als Fläche für den Arten- und Biotopschutz zu sichern.
5. Die Kompensationsfläche E 4 soll längerfristig die Funktionen der alten Kleingartenanlage übernehmen. Es sind deswegen Vorgaben für die Gestaltung und Nutzung der Parzellen (Begrenzung Gebäudegröße und Ausführung, Vorgaben für Obstbaumpflanzungen und sonstigen Gehölzpflanzungen etc.) vorzugeben.
6. Die neue Brücke über die Pfrimm muss mindestens eine lichte Weite von 30 m besitzen, damit neben der aquatischen auch die terrestrische Durchgängigkeit gewährleistet ist. Im Rückbaubereich sind die Ufer naturnah zu gestalten. Auf der Pfrimmbrücke sind auf beiden Geländerseiten Schutzwände in Form einer transparenten

Gitterkonstruktion (Höhe ca. 3,50 m) als Kollisionsschutz für Fledermäuse, zu installieren. Die Konstruktion ist durch Strauch- und Baumpflanzungen im Brückenbereich (detaillierte Festlegungen in der Ausführungsplanung, Wahl einer besseren Gehölzqualität), zu ergänzen.

7. Vor Abbruch der alten Pfrimmbrücke ist zu einem geeigneten Zeitpunkt das Bauwerk auf einen eventuellen Fledermausbesatz zu untersuchen. Bei einem positiven Ergebnis sind in Abstimmung mit der Oberen Naturschutzbehörde entsprechende artenschutzfachliche Maßnahmen festzulegen. Die Abbrucharbeiten sollen außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten der Vogelarten stattfinden.
8. Eine ökologische Baubegleitung ist zu beauftragen, welche die korrekte Umsetzung der Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahmen, der Kompensationsmaßnahmen sowie die artenschutzrechtlichen Vorgaben gewährleistet. Die beauftragte Firma/Person ist der Oberen und Unteren Naturschutzbehörde vor Baubeginn zu benennen.
9. Die Rodungsmaßnahmen sind außerhalb des Zeitraumes vom 01.03. bis 30.09. durchzuführen.
10. Auf allen durch die Baumaßnahme in Anspruch genommenen Flächen mit Bodenschäden (Scher- bzw. Verdichtungsschäden) sind unmittelbar im Anschluss an die Bauarbeiten durch geeignete Bodenbearbeitungsmaßnahmen günstige Bodenverhältnisse als Voraussetzung für die weitere Vegetationsentwicklung herzustellen.
11. Materiallagerplätze, Mutterbodenmieten und sonstige Baustelleneinrichtungen sind außerhalb ökologisch bedeutsamer Flächen anzulegen und vor Baubeginn in Absprache mit der Umweltbaubegleitung in der Örtlichkeit auszuweisen. Die DIN 18920 "Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen" und die RAS-LP 4 sind während des Baubetriebes umfassend einzuhalten.

III. Wasser

Die Stellungnahme der **Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz** berücksichtigend, hat die Vorhabenträgerin Folgendes zu beachten:

- Östlich der neu geplanten Brücke über die Pfrimm ist eine Einleitungsstelle (DN 500) vorgesehen, deren Gestaltung rechtzeitig vor Baubeginn mit der Oberen Wasserbehörde abzustimmen ist. Die Sicherung dieser Einleitungsstelle in die Pfrimm ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Der Auslauf ist möglichst naturnah zu gestalten.
- Bei der Bauausführung sind die einschlägigen Bestimmungen und technischen Vorschriften, insbesondere die DIN-Vorschriften, für die Ausführung von Bauleistungen zu beachten.
- Die Vorhabenträgerin hat sich selbst rechtzeitig über eintretende Hochwasserstände regelmäßig zu informieren und erforderliche Sicherungsmaßnahmen einzuleiten.

- Der Gewässerunterhaltungspflichtige darf in der Ausübung seiner Tätigkeit nicht behindert werden.
- Während der Bauphase ist dafür Sorge zu tragen, dass im und am Gewässer sorgsam gearbeitet wird und eine Verschmutzung bzw. Verunreinigung des Rheins nicht zu befürchten ist.
- Die Anlagen am Gewässer sind vom Antragsteller so zu unterhalten und zu betreiben, dass nachteilige Einwirkungen auf den vom Gewässerunterhaltungspflichtigen zu erhaltenden Zustand ausgeschlossen sind. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass, die Einleitwassermengen zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf das Gewässer und dessen Umfeld führt. Sollten sich durch die Einleitung Auskolkungen oder sonstige nachteilige Veränderungen oder Beeinträchtigungen ergeben, so ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, dem Unterhaltungspflichtigen des Gewässers die vermehrten Kosten der Gewässerunterhaltung zu ersetzen, soweit diese durch die Einleitung bedingt sind.
- Schäden, die im Bereich der Einleitstelle bzw. dem Anlagegrundstück durch Hochwasser oder Eisgang bzw. deren Folgeerscheinungen entstehen, gehen nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen zu Lasten der Vorhabenträgerin.
- Die Bauausführung hat zügig und mit großer Sorgfalt zu erfolgen. Während der Bauzeit muss ein schadloser Hochwasserabfluss gewährleistet werden.
- Ausbau Geh-/Radweg entlang der Pfrimm. Zwischen der Böschungsoberkante der Pfrimm und dem Geh-/Radweg entlang der Pfrimm ist ein Mindestabstand von 1 m einzuhalten.
- Die Ausgleichsmaßnahme A 3 sieht den vollständigen Rückbau der bestehenden Brücke und eine naturnahe Ufergestaltung vor. Die naturnahe Umgestaltung des Ufers ist mit der SGD Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Mainz rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen.
- Im Bereich der Kleingärten befinden sich einige private Brunnen. Sofern diese im Bereich der Strecke bzw. des Streckenbereichs liegen und entfernt werden müssen, so ist der Rückbau der Anlagen mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde (Stadtverwaltung Worms), unter Einbindung der jeweiligen Eigentümer, abzustimmen.
- Sollte im Zuge der Errichtung der Bahnunterführung eine bauzeitliche Wasserhaltung erforderlich werden, ist bei der Unteren Wasserbehörde (Stadt Worms) eine wasserrechtliche Erlaubnis einzuholen.
- Im Zuge der Bauausführung für das Regenrückhaltebecken hat die Vorhabenträgerin darauf zu achten, dass
 - a) bei Regenwetter höchstens 51 l/s Niederschlagswasser im Bemessungsfall in die Pfrimm eingeleitet werden dürfen.
 - b) für die Weiterleitung des Niederschlagswassers aus dem Regenrückhaltebecken eine wasserstandunabhängige Drossel einzubauen ist.

- c) bei der Drossel (Regenrückhaltebecken) sicherzustellen ist, dass die Drossel entsprechend der geplanten Einleitmenge (51 l/s) eingestellt ist.
- d) für die geplante Einleitung in die Pfrimm ein Ausgleich der Wasserführung nach § 28 LWG für ein 20-jährliches Regenereignis zu erbringen ist. Die erfolgte Planung und Umsetzung des Ausgleiches ist mit der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen und abschließend vorzulegen.
- e) das Regenrückhaltebecken mit geeignetem Rasen anzusäen ist und keine Bäume oder Sträucher eingepflanzt werden. Das Regenrückhaltebecken ist in regelmäßigen Abständen zu bewirtschaften. Dabei ist auch der Wildwuchs von Sträuchern und Bäumen zu entfernen.
- f) dafür zu sorgen ist, dass keine Gewässergefährdung eintritt. Die Einleitung von potenziell verunreinigtem Niederschlagswasser ist zu unterbinden (z. B. Ölunfall, Löschwasser im Brandfall, etc.). Es darf nur unverschmutztes Niederschlagswasser eingeleitet werden.
- g) keine nachteiligen Auswirkungen durch die Niederschlagswassereinleitung auf die umliegenden Grundstücke erfolgen.
- h) die Anlagen in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten sind; sie sind daraufhin zu überwachen.
- i) eine vorübergehende Außerbetriebnahme der Anlagen oder von Anlagenteilen sowie die vorübergehende wesentliche Änderung der Betriebsweise vorab der Oberen Wasserbehörde anzuzeigen ist. Eine nachträgliche Verständigung ist nur in Notfällen zulässig.
- j) wenn hochanstehendes Grundwasser zu erwarten ist, ist das Regenrückhaltebecken im Bereich der Beckensohle mittels einer Folie oder einem undurchlässigen bindigen Boden abzudichten. Das Grundwasser ist zu schützen, daher wird eine direkte Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers von den Verkehrsflächen mit dem Grundwasser nicht erlaubt.
- k) der Beginn und die Beendigung der Baumaßnahme der Oberen Wasserbehörde anzuzeigen sind. Es ist ein entsprechender Nachweis vorzulegen, dass die Ausführung der Baumaßnahme gemäß der genehmigten Unterlagen erfolgt ist.

IV. Denkmalschutz

Die Straßenbaudienststelle hat bei der Ausschreibung und Vergabe der Straßenbauarbeiten die bauausführenden Firmen auf die Beachtung der Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes – DSchG - hinzuweisen. Danach ist jeder zu Tage kommende archäologische Fund unverzüglich zu melden und die Fundstelle soweit als möglich unverändert zu lassen. Fund-

gegenstände sind gegen Verlust zu sichern. Der Beginn der Bauarbeiten ist der **Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Speyer** rechtzeitig anzuzeigen.

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

V. Lärm

V.1 Lärmschutz wegen Verkehrslärm, der von der neu zu bauenden Straße selbst ausgeht

Der Straßenbaulastträger ist beim Neubau der K 2 „Äußerer Ring – Krankenhaustangente“ im hier festgestellten Abschnitt grundsätzlich verpflichtet, nachteilige Auswirkungen durch von der neuen Straße ausgehenden Lärmbelastungen auf die benachbarte Wohnbebauung zu vermeiden. Dieser Verpflichtung hat er zunächst durch die Wahl der Trasse nachzukommen. Wenn trotz der richtigen Wahl der Trasse nachteilige Lärmauswirkungen auf benachbarte Wohnbebauung zu erwarten sind, hat er diese durch aktive Lärmschutzmaßnahmen auf ein zumutbares Maß zu verringern; erst wenn danach noch immer unzumutbare Lärmauswirkungen auf die benachbarte Wohnbebauung verbleiben, ist den Eigentümern der betroffenen Häuser passiver Lärmschutz an den zum dauernden Aufenthalt bestimmten Wohnräumen zu gewähren.

Der Straßenbaulastträger hat die von der K 2 „Äußerer Ring – Krankenhaustangente“ ausgehenden Lärmauswirkungen auf die der Straße benachbarte Wohnbebauung in einer Schalltechnischen Untersuchung überprüft. Nach dem Ergebnis der Untersuchung sind Lärmauswirkungen auf benachbarte Wohnbebauung zu erwarten.

Der Straßenbaulastträger ist daher zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet. Er wird nach Maßgabe der festgestellten Pläne aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden/-wällen durchführen.

Einige Wohnhäuser entlang der gesamten Baustrecke können mit der Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen nicht vollständig vor unzumutbaren Verkehrsgeräuschen geschützt werden, da der dazu erforderliche aktive Lärmschutz auf Grund gegebener Zwangspunkte (u.a. bestehende Bebauung, Geometrie der Knotenpunkte) nicht realisiert werden kann. Diesen Wohnhäusern steht daher ergänzend passiver Lärmschutz zu.

Es handelt sich um folgende Häuser:

<i>Wohngebäude Straße, Hausnummer</i>	<i>Etagen, Himmelsrichtung</i>
Obere Winzerstraße 80	EG und 1. OG,(Ost), EG und 1. OG (Süd)
Obere Winzerstraße 78	1. OG (Süd)
Obere Winzerstraße 76	1.OG (Süd), EG (Ost), 1. OG (Ost)
Obere Winzerstraße 74	1. OG (Süd)
Winzerstraße 65	EG (Ost), 1. OG (Ost), EG (Nord), 1. OG (Nord)
Winzerstraße 63	EG (Ost), 1. OG (Ost), EG (Nord), 1. OG (Nord)
Winzerstraße 61	1. OG (Nord)
Winzerstraße 59	1. OG (Nord)
Winzerstraße 57	1 OG (Ost)
Albert-Schweitzer-Straße 4e	2. OG (Ost)
Heppenheimer Straße 10	1. OG (West), EG (Süd), 1. OG (Süd)
Heppenheimer Straße 13	EG (West), 1. OG (West), EG (Ost), 1.OG (Ost), EG (Süd)
Alzeyer Straße 323	EG (Nord), 1. OG (Nord), EG (Ost), 1. OG (Ost), EG (West), 1. OG (West)
Alzeyer Straße 325	EG (Nord), 1. OG (Nord), EG (West), 1. OG (West)
Alzeyer Straße 327	EG (Nord), 1. OG (Nord), EG (Ost), 1. OG (Ost), EG (West), 1. OG (West)
Alzeyer Straße 329	EG (Nord), 1. OG (Nord), EG (Nord), 1. OG (Nord), EG (Ost), 1. OG (Ost)

Alzeyer Straße 331	EG (Nord), 1. OG (Nord), EG (West), 1. OG (West)
Alzeyer Straße 333	EG (Nord), 1. OG (Nord), EG (Ost), 1. OG (Ost), EG (West), 1. OG (West)
Alzeyer Straße 333a	EG (Nord), 1. OG (Nord),
Alzeyer Straße 335	EG (Nord), 1. OG (Nord), EG (Ost), 1. OG (Ost), EG (West), 1. OG (West)
Alzeyer Straße 337	EG (Nord), 1. OG (Nord), 1. OG (West), EG (West), 1. OG (West)
Alzeyer Straße 339	EG (Nord), 1. OG (Nord), 1. OG (West)
Alzeyer Straße 345	2. OG (West)

Der Straßenbaulastträger wird dem Grunde nach verpflichtet, den Eigentümern der vorgeannten 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 und aus der 24. Bundesimmissionsschutzverordnung kein Ausschluss oder keine Einschränkung des Anspruches ergibt.

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

- Lärmschutzmaßnahmen sind nur insoweit notwendig, als nicht bereits ein ausreichender Lärmschutz vorhanden ist. Dabei sind die einschlägigen bauordnungsrechtlichen Bestimmungen (z.B. Wärmeschutzverordnung und Landesbauordnung in der jeweils geltenden Fassung, Auflagen im Bebauungsplan oder in der jeweiligen Baugenehmigung, u.ä.) zu berücksichtigen.
- Lärmschutzmaßnahmen werden nicht erstattet für bauliche Anlagen, die bei Auslegung der hier festgestellten Pläne noch nicht genehmigt waren.
- In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nacht-Immissionsgrenzwert überschritten ist. Danach wird passiver

Lärmschutz für Wohnraum gewährt, soweit der Tagwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich.

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

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

Soweit intensiv genutztes Wohnumfeld (Balkone, Terrassen, Hausgärten oder sonstiger Wohnaußenbereich) bei Überschreitung der Tagesgrenzwerte am maßgeblichen Immissionsort nicht aktiv geschützt werden kann, hat der Straßenbaulastträger auch dafür einen angemessenen Entschädigungsausgleich (Billigkeits- bzw. Enteignungsentuschädigung) zu gewähren. Die Entschädigungsermittlung erfolgt ebenfalls durch die zuständige Straßenbaubehörde im Zuge der Bauabwicklung.

Im Übrigen wird auf die beigefügten schalltechnischen Untersuchungsunterlagen hingewiesen.

V.2 Bauzeitliche Immissionen

Die Vorhabenträgerin hat gemäß den Vorgaben des Immissionsschutzrechtes während der Durchführung des Bauvorhabens dafür Sorge zu tragen, dass bauzeitliche vorhabenbedingte schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Schadstoff-, Staub- und Erschütterungsimmissionen auf schutzbedürftige Bereiche (nach dem Stand der Technik) soweit wie möglich vermieden werden und unvermeidbare Umwelteinwirkungen soweit möglich vermindert werden. Auch in zeitlicher Hinsicht hat die Vorhabenträgerin die Bauablaufplanung zu optimieren, um die Dauer der bauausführungsbedingten Immissionseinwirkungen auf schutzbedürftige Bereiche soweit wie möglich zu begrenzen.

Hinsichtlich möglicher Auswirkungen durch Baulärm werden der Vorhabenträgerin daher folgende technische und organisatorische Vorsorgemaßnahmen aufgegeben:

- Lärmarme Bauverfahren und Baumaschinen

Es sind grundsätzlich geräuscharme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik zu wählen, soweit dies unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zumutbar ist. Die Vorhabenträgerin hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten. Bereits bei der Einrichtung, aber auch während der Durchführung der

Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, möglichst weit von eventuell vorhandener Wohnbebauung entfernt platziert werden.

- Beschränkung der Betriebszeiten/ Bauarbeiten

Im Regelfall sind die Arbeitszeiten auf den Tagzeitraum von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr zu beschränken

- Rechtzeitige Vorabinformation des Betroffenenkreises

Der vom Baulärm betroffene Personenkreis ist vorab über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie über den Umfang der zu erwartenden Beeinträchtigungen zu informieren, damit den Betroffenen die Möglichkeit gegeben wird, sich mit ihrer persönlichen Planung für den Tagesablauf auf die besondere Situation einstellen zu können.

Mit Blick auf mögliche Auswirkungen durch Staubentwicklung aufgrund der Bautätigkeit werden der Vorhabenträgerin folgende Vorsorgemaßnahmen hinsichtlich möglicher Auswirkungen durch Baustaub aufgegeben, welche in die Ausschreibung des Bauvorhabens aufzunehmen und bei der Bauüberwachung zu berücksichtigen sind:

- Bei den Rückbautätigkeiten im Siedlungsbereich und in Teilabschnitten mit nahestehenden Gebäuden sind zur Vermeidung von sichtbarem Staubaufkommen staubbindende Maßnahmen (bspw. durch zusätzliche Beregnung bzw. Wassernebel) vorzunehmen.

- Die Abwurfhöhen bei der Ablagerung von Baumaterial und eventuellen Materialumlagerungen sind gering zu halten und die Staubbildungen gegebenenfalls durch Beregnung zu mindern.

- Beim Transport von Baumaterial oder Bauschutt etc. ist darauf zu achten, dass öffentliche befestigte Fahrwege gereinigt und unbefestigte Fahrwege mittels Feuchte staubfrei gehalten werden sowie Reifenwaschanlagen zu nutzen sind.

- Schutz vor Erschütterungen

Hinsichtlich des Schutzes der Anlieger vor Erschütterungen während der Bauzeit sind zur Vermeidung bzw. Minderung von baubedingt unzumutbaren Erschütterungen bei der Baudurchführung moderne Verdichtungstechnik zum Einsatz zu bringen. Die einschlägigen bautechnischen Vorgaben, insbesondere die DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), sind bei der Durchführung des Vorhabens zu beachten.

VI. Weitere Bestimmungen und Auflagen

1. Entsprechend der Stellungnahme der **Deutsche Bahn AG, DB Immobilien**, Region Mitte sind folgende Nebenbestimmungen bei der weiteren Planung und Ausführung des Vorhabens zu beachten:

- Die Planung sowie die Ausführung der neuen Eisenbahnüberführung und der Beseitigung des Bahnübergangs sind nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen DB-Regelwerken durchzuführen.

Für die Errichtung der Eisenbahnüberführung sind folgende Planungsparameter zu berücksichtigen:

- Die Geschwindigkeit von 110 km/h der Eisenbahn in diesem Bereich darf nicht unterschritten werden.
- Nach aktuellem Regelwerk ist ein Gleisabstand von mind. 4,00 m, das Regellichtraumprofil bei durchgehenden Hauptgleisen gemäß Anlage 1 zur EBO, sowie beidseitig ein mindestens 80 cm breiter Rand- und Rettungsweg gemäß Unfallverhüttungsvorschriften der UVB (Unfallversicherung Bund und Bahn), der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ und der Ril 804.1101 zu berücksichtigen. Um das Regellichtraumprofil und den Rand- und Rettungsweg beidseitig einzuhalten ist ein Abstand zwischen der Gleisachse und der Fußblatten vom Geländer / Lärmschutzwandpfosten von 3,30 m vorzusehen. Somit wird eine Breite zwischen den Fußblatten von mind. 10,60 m erforderlich.
- Der Kreuzungswinkel ist möglichst rechtwinklig zu gestalten (100 gon). Der geplante Kreuzungswinkel entspricht übertragen einer Schiefe am Bauwerksende von ca. 20,1°. Der Kreuzungswinkel liegt noch innerhalb der geregelten Bereiche. (Hinweis: Nach Ril 804.1101 Abs. 2 (34) sind ab 15° Schiefe besondere Vorkehrungen im Hinterfüllbereich vorzusehen).
- Für die neue Eisenbahnüberführung sind Treppen für Wartung und Instandhaltung an jeder Böschungsseite vorzusehen.
- Mit der DB Netz AG ist eine Kreuzungsvereinbarung nach §§ 2, 11 Abs. 1 EKrG für die neue Eisenbahnüberführung und eine gesonderte freie Vereinbarung für die Beseitigung des Bahnübergangs abzuschließen.
- Die DB Netz AG bittet darum, dass die Vorhabenträgerin die Einzelmaßnahmen im Bahnbereich, der DB Netz AG vorstellt.

Hierzu sind entsprechende Terminvorschläge an folgende Personen der DB Netz AG Karlsruhe zu richten: Mail: Andreas.Gratz@deutschebahn.com, Frank.Klingler@deutschebahn.com; Eckehart.Siegel@deutschebahn.com und Christian.Brokling@deutschebahn.com.

- Im Zuge der baulichen Umsetzung sind Sicherungsmaßnahmen (Bau- und Betriebsanweisung, Kraneinweisung, Baudurchführungsvereinbarung, etc.) erforderlich. Die Notwendigkeit ist vom Bauablauf, den verwendeten Baumaschinen und von der Entfernung zum Gleis abhängig und muss im Vorfeld abgestimmt werden.
- Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf den Zugverkehr (SEV, Fahrten auf Gegengleis, etc.) sind rechtzeitig im Baubetriebsplan anzumelden.
- Die Stabilität des Bahnkörpers (Betriebsgleis, Bahndamm, Böschung) darf durch Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.
- **Bahnverträglichkeit - Mitbeteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA).** Das Bauvorhaben tangiert gewidmete Bahnanlagen der DB Netz AG. Für die betriebsnotwendigen Anlagen hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Planungshoheit. Für die o. g. Maßnahmen ist die Bahnverträglichkeit dieser baulichen Änderungen mit dem (EBA) abzustimmen.
- **Betreten der Bahnanlagen während der Bauarbeiten.** Ist ein Betreten der Bahnanlagen für die Bauausführung im Bereich der Grenzbebauung notwendig, muss der Bauantragsteller bei der DB Netz AG rechtzeitig einen schriftlichen Antrag stellen. In keinem Falle dürfen die Bahnanlagen ohne Genehmigung der DB Netz AG betreten werden. Alle hieraus entstehenden Kosten müssen vom Antragsteller getragen werden.
- **Vorhandene Kabel und Leitungen.** Auf oder im unmittelbaren Bereich von DB-Liegenschaften muss jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel und Leitungen gerechnet werden. Werden Erdarbeiten ausgeführt, muss vorab durch eine ausreichende Anzahl von Schürfungen, die Lage von DB-Kabeln und Leitungen festgestellt werden. Gegebenenfalls sind alle Erdarbeiten von Hand auszuführen. Evtl, vorhandene Kabel und Leitungen müssen entweder umgelegt oder gesichert werden.
- **Immissionen.** Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Es obliegt der Vorhabenträgerin, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.
- **Oberflächen- und sonstige Abwässer.** Bei der Neuversiegelung von Flächen und Änderungen an der derzeitigen Entwässerung ist darauf zu achten, dass zusätzliche Oberflächen- und sonstige Abwässer dem Bahngelände nicht zugeleitet werden dürfen. Es ist eine geeignete Entwässerung zu erstellen. Die örtliche Entwässerungssituation (z.B. Vorflutverhältnisse, Durchlassausläufe) darf unter anderem durch Baumaterialien, Erdaushub, Geländeänderungen etc. nicht zu Ungunsten der DB AG verändert werden.

- **Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen.** Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.
 - **Bepflanzung von Grundstücken zur Gleisseite.** Alle Neuanpflanzungen im Nachbargelände von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Konzernrichtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z.B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Wir bitten deshalb, entsprechende Neuanpflanzungen in unmittelbarer Bahnnähe von vornherein auszuschließen.
 - **Einfriedung.** Wege und Straßen sind in geeigneter Form (Zaun, Anfahrtschutz, usw.) gegenüber den Bahnanlagen abzugrenzen, wenn die Gefahr besteht, dass Fahrzeuge oder Personen unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich der Gleise geraten können.
 - **Haftungspflicht der Vorhabenträgerin.** Für Schäden, die der Deutschen Bahn AG aus dem Vorhaben entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen. Das gilt auch, wenn sich erst in Zukunft negative Einwirkungen auf die Bahnstrecke ergeben. Entsprechende Änderungsmaßnahmen sind dann auf Kosten der Vorhabenträgerin bzw. dessen Rechtsnachfolger zu veranlassen.
2. Sofern bei der Baudurchführung unerwartete Kontaminationen bekannt werden bzw. auftreten, ist die zuständige Behörde nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz bzw. Landesbodenschutzgesetz zu beteiligen.
- Bei der Entsorgung von (Abbruch- und) Aushubmassen ist das Vermeidungs- und Verwertungsgebot nach §§ 6 ff. Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) vom 24.02.2012 (BGBl. I v. 29.02.2012, S. 212 ff.) in der aktuellen Fassung zu beachten.
Nach § 7 Abs. 3 KrWG hat die Verwertung ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Dabei sind weitere öffentlich-rechtliche Vorschriften (z. B. die Bestimmungen des Bodenschutzgesetzes, Wasserrechtes und Baurechtes) zu beachten.
Das Herstellen von durchwurzelbaren Bodenschichten richtet sich nach den Vorgaben der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 9. Juli 2021.
 - Für Auffüllungen zur Errichtung von technischen Bauwerken ist die Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke (Ersatzbaustoffverordnung) vom 9. Juli 2021 zu beachten.

- In Bereichen, in denen Bodenmassen in größeren Mächtigkeiten (>50 cm) aufgebracht werden, ist der durchwurzelte, oberste Bodenbereich vor dem Auffüllen abzuschleifen und anschließend wieder als durchwurzelbare, oberste Schicht aufzubringen.
 - Für die unter Umständen geplante Verwertung von überschüssigen Bodenmassen im Bereich landwirtschaftlicher Flächen oder in externen Maßnahmen (Flurbereinigung, Grubenverfüllungen etc.) ist hierfür die ggfs. erforderliche Genehmigung bei der zuständigen Behörde vorher einzuholen.
 - Die Verwertung der Bodenmassen ist zu dokumentieren.
3. Gemäß den Hinweisen des **Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz** hat die Vorhabenträgerin nachfolgende Punkte zu beachten:
- Nach dem Fachinformationssystem Boden sind im Bereich der geplanten Neubautrasse oberflächennah vorwiegend Lehm und lehmiger Ton verbreitet. Die Durchführbarkeit der geplanten Versickerung über die Bankette und Dammböschungen sollte im Vorfeld anhand geeigneter Maßnahmen (z.B. Versickerungsversuche, Sondierungen) untersucht werden.
 - Es werden projektbezogene Baugrunduntersuchungen empfohlen. Zudem sind die einschlägigen Regelwerke, wie z. B. DIN 1054, DIN 4020 und DIN EN 1997-1 und -2 zu beachten
4. Gemäß dem Hinweis des **Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr** hat die Vorhabenträgerin Beginn und Fertigstellung des Bauvorhabens dem Landeskommmando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkerring 9, 65189 Wiesbaden (Email: LKdoHEVerkInfra@Bundeswehr.org) anzuzeigen.
5. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des **Dienstleistungszentrums Ländlicher Raum Rheinhessen-Nahe-Hunsrück** und der **Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz** hat die Vorhabenträgerin, zur Vermeidung von unwirtschaftlichen Restflächen anzustreben, die neuen Wirtschaftswege parallel zu der Furchenrichtung der verbleibenden Ackerflurstücke auszurichten. Sollte hierfür zusätzlicher Grunderwerb erforderlich werden, muss dies auf freiwilliger Basis erfolgen. Andernfalls verbleibt es bei der bisherigen Planung.
6. Die Stellungnahme des **Landesbetrieb Mobilität Worms** berücksichtigend wird die Vorhabenträgerin dafür Sorge tragen, dass die Bemessung der Bauwerke in der Ausführungsphase nach den zu diesem Zeitpunkt geltenden Regelwerken erfolgt.
7. Die Vorhabenträgerin hat zu beachten, dass die K 2 an die bereits heute als Kraftfahrstraße ausgewiesene Bundesstraße 47 (B 47) angebunden sein wird. Um zu verhindern, dass Fahrzeuge, die für eine Kraftfahrstraße nicht zugelassen sind (dies sind Fahrzeuge, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 60 km/h beträgt, § 18 StVO), auf die B 47 gelangen können, hat die Vorhabenträgerin

in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität Worms als der für die B 47 zuständigen Straßenbaubehörde bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde darauf hinzuwirken, dass durch eine entsprechende Verkehrsbeschilderung ab dem KVP 4 ein Auffahren des nach § 18 StVO für die Nutzung einer Kraftfahrstraße nicht zugelassenen Verkehrs auf die B 47 wirksam unterbunden wird.

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin bei der zuständigen Behörde auf eine Widmungsbeschränkung hinzuwirken, die sicherstellt, dass die neu hinzukommenden Verbindungsäste der B 47 ab ca. Bau-Km 1+700 lediglich von den nach § 18 StVO zugelassenen Fahrzeugen befahren werden können.

D Verfahrensbeteiligte

I. Träger öffentlicher Belange

- 1. Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Friedrich-Ebert-Straße 14, 67433 Neustadt**
 - Schreiben vom 13.08.2013; Az. 14-435-12:41
 - Schreiben vom 03.11.2017; 42/553-014
 - Schreiben vom 20.09.2023, Az. 14-435-12:41
 - Schreiben vom 18.10.2023, Az. 6140-0002#2023/0014-0111

- 2. Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Kleine Langgasse 3, 55116 Mainz**
 - Schreiben vom 13.03.2017; Az. Wo412.0, 02-05 2/Ka:33
 - Schreiben vom 20.09.2023, Az.14-435-12:41

- 3. Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Rheinhessen-Nahe-Hunsrück, Rüdeshheimer Straße 60-68, 55545 Bad Kreuznach**
 - Schreiben vom 13.08.2013; Az. GA08_910
 - Schreiben vom 01.09.2023, Az. GA08_910

- 4. Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Alzey, Haus der Landwirtschaft, Otto-Lilienthal-Straße 4, 55232 Alzey**
 - Schreiben vom 15.08.2013; Az. 14.06.14
 - Schreiben vom 01.12.2017; Az. St/He 14-06.04
 - Schreiben vom 26.09.2023, Az. AS/Wi 14-06.12

- 5. Landesamt für Geologie und Bergbau, Emy-Roeder-Straße 5, 55129 Mainz**
 - Schreiben vom 25.07.2013; Az. 3240-0736-13/V1 Dr. Ku/mwa

- 6. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Fontainengraben 200, 53123 Bonn**
 - Schreiben vom 08.07.2013; Az. B-414-2013-STR

7. **Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Mitte**, Camberger Straße 10, 60327 Frankfurt am Main
 - Schreiben vom 27.08.2013; Az. TÖB-FFM-13-9314/Fi

8. **Deutsche Bahn AG, DB Immobilien**, Karlstraße 6, 60329 Frankfurt am Main
 - Schreiben vom 14.09.2023, Az. TÖB-RP-23-164157/Wg

9. **Landesbetrieb Mobilität Worms**, Schönauer Straße 5, 67547 Worms
 - Schreiben vom 20.08.2013; Az. I 71

10. **Stadtverwaltung Worms**, Marktplatz 2, 67547 Worms
 - Schreiben vom 09.08.2013; Az. 6.4-Schm/
 - Schreiben vom 26.05.2017; Az. 6.6-34 00/A

11. **Entsorgungs- und Baubetrieb der Stadt Worms**, Hohenstaufering 2, 67547 Worms
 - Schreiben vom 07.08.2013; Az. 70 79 00 Dt/Sc

12. **Creos Deutschland GmbH**, Am Zunderbaum 9, 66424 Homburg
 - Schreiben vom 05.08.2013; Az. RO-AF2013-0491

13. **PLEdoc GmbH**, Gladbecker Straße 404, 45326 Essen
 - Schreiben vom 25.07.2013; Az. ID_126312
 - Schreiben vom 25.09.2023, Az. 20230705173

14. **EWR Netz GmbH**, Klosterstraße 16, 67547 Worms
 - Schreiben vom 26.07.2013; Az. AM-NK-NA CI/Oz

15. **EWR Netz GmbH**, Gartenstraße 22, 55232 Alzey
 - Schreiben vom 15.09.2023, Az. AS-NT Kt/Kus
 - E-Mail vom 02.08.2023, Az. NST-ND

- 16. Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Verteilnetzplanung, Zurmaiener Straße 175, 54292 Trier**
 - E-Mail vom 08.07.2013; Az. S19712
 - E-Mail vom 18.09.2023, Az. S01279891

- 17. Verband Region Rhein-Neckar, M 1, 4-5, 68161 Mannheim**
 - Schreiben vom 05.10.2023, Az. 452 13-01384/2023

- 18. Deutsche Telekom Technik GmbH, Wallstraße 88, 55122 Mainz**
 - Schreiben vom 04.08.2023, Az. PTI 12 Mainz, Betrieb 1

- 19. Landesbetrieb Mobilität Worms, Schönauer Straße 5, 67547 Worms**
 - Schreiben vom 20.08.2013, Az.: I 71

II. Anerkannte Vereinigungen

- 1. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., Hindenburgplatz 3, 55118 Mainz**
 - Schreiben vom 22.07.2013 und 30.07.2013, Az. 5960-WO-62
 - Schreiben vom 21.09.2023, ohne Az. (Kreisgruppe Worms)

- 2. Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., Frauenlobstraße 15-19, 55118 Mainz**
 - Schreiben vom 22.07.2013, Az. 9996/2013

- 3. Pollichia, Verein für Naturforschung und Landespflege e.V., Haus der Artenvielfalt, Erfurter Straße 7, 67433 Neustadt**
 - Schreiben vom 22.07.2013, Az. 343/2013/03

- 4. Landesfischereiverband Rheinland-Pfalz, Gaulsheimer Straße 11A, 55437 Ockenheim**
 - Schreiben vom 22.09.2023, ohne Az.

III. Privatpersonen

Im Verfahren haben sich eine Vielzahl von Privatpersonen geäußert. Aus datenschutzrechtlichen Gründen muss auf die Angabe von Namen und Anschriften verzichtet werden.

E Begründung

I. Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens

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

II. Zuständigkeit

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

III. Verfahren

• Antragstellung

Die Planunterlagen für den Neubau des Äußeren Ringes in Worms zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der Bundesstraße Nr. 47 (B 47 neu) sind dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Koblenz mit Schreiben der Stadtverwaltung Worms vom 04.06.2013, Az.: 6.6-Be/Th zur Durchführung des Anhörungsverfahrens und zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugeleitet worden.

• Feststellung der UVP-Pflicht

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

• Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die in Kapitel A, Nrn. AX, AXI und AXII genannten Unterlagen haben, mit Ausnahme der Deckblattplanung, in der Zeit vom 17.06.2013 bis 16.07.2013 bei der Stadtverwaltung Worms zu

jedermanns Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Planauslegung sind vorher im Amtsblatt Nr. 23 der Stadt Worms vom 14.06.2013 rechtzeitig ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung waren diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen Einwendungen schriftlich eingelegt oder mündlich zu Protokoll gegeben werden konnten. Einwendungen und Stellungnahmen konnten bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 30.07.2013 vorgebracht werden.

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

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

- **Erörterungstermin**

Die im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen waren am 05.12.2017 im EWR Kesselhaus in Worms Gegenstand einer Erörterung. Über den Erörterungstermin wurde die Vorhabenträgerin, die Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie die anerkannten Naturschutzvereine, die eine Stellungnahme abgegeben haben, durch vorherige schriftliche Benachrichtigung unterrichtet.

Da die Anzahl der vom Erörterungstermin zu benachrichtigenden Einwender größer als 50 war, wurden entsprechend § 73 Abs. 6 VwVfG die individuellen Benachrichtigungen durch eine öffentliche Bekanntmachung ersetzt. Neben der Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Worms am 17. November 2017 erfolgte eine Bekanntmachung im Staatsanzeiger vom 20. November 2017 und in der Wormser Zeitung am 20. November 2017.

Das Ergebnis der Erörterung ergibt sich aus der Niederschrift der Anhörungsbehörde vom 05.12.2017; die Niederschrift ist Bestandteil der Verfahrensakte.

- **Ergänzende Offenlage**

Unter anderem auf Grund der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens für den Bereich der Stadt Worms wurden durch die Vorhabenträgerin Planänderungen bzw. Ergänzungen der Planunterlagen vorgenommen, die Gegenstand einer Deckblattplanung waren. Die Deckblattplanung beinhaltet insbesondere die aktualisierte Verkehrsuntersuchung, eine Erweiterung des Kreisverkehrsplatzes 4 (KVP 4), Schalltechnische Berechnungen für den unmittelbaren Planungsbereich und den Erweiterten Bereich, Luftschadstoffberechnungen, einen Klimabeitrag und einen Fachbeitrag Gewässerschutz.

Aufgrund dieser vorgesehenen Änderungen und Ergänzungen wurde die Durchführung eines ergänzenden Anhörungsverfahrens mit erneuter Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich. Diese Planunterlagen, inklusive der Planunterlagen aus der 1. Offenlage (nachrichtlich), haben in der Zeit vom 24. Juli 2023 bis 23. August 2023 bei der Stadtverwaltung Worms zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Planauslegung sind vorher rechtzeitig und ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung waren diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen Einwendungen schriftlich eingelegt oder mündlich zu Protokoll gegeben werden

konnten. Einwendungen und Stellungnahmen konnten bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 25. September 2023 vorgebracht werden. Die Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planänderungen berührt werden könnte, wurden von der Anhörungsbehörde zur Abgabe einer Stellungnahme bezüglich der Planänderungen aufgefordert. Desweiteren wurden die anerkannten Naturschutzvereinigungen über die geänderten Planunterlagen informiert.

Diejenigen Grundstückseigentümer, die von den Änderungen betroffen sein könnten und die ihren Wohnsitz nicht in der von der Baumaßnahme betroffenen Gemarkung hatten (Ausmärker), sind von der Planauslegung rechtzeitig unterrichtet worden.

Im Rahmen der ergänzenden Planoffenlage wurden zu den vorgenommenen Änderungen bzw. Ergänzungen keine weiteren Einwendungen vorgetragen. Zu den abgegebenen Stellungnahmen hat die Vorhabenträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde fachlich Stellung bezogen. Die Äußerungen der Vorhabenträgerin wurden von der Planfeststellungsbehörde bei der hier vorgenommenen Planfeststellungsentscheidung berücksichtigt.

- **Beteiligung zur Verlegung der Gasleitungen als Folgemaßnahme des Straßenbauprojektes**

Im Zuge der Straßenbaumaßnahme müssen zwei Gasleitungen (DN 500 bzw. DN 200) der terranets bw GmbH bzw. der Creos Deutschland GmbH, die in räumlicher Nähe parallel zueinander verlaufen, verlegt werden. Bei der Verlegung der Gasleitung DN 500 handelt es sich um eine Änderung einer Gasleitung > 300 mm, für die gemäß § 43 Abs. 1, Ziffer 6 ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Da es sich bei dieser Verlegung um eine Folgemaßnahme des Straßenbauprojektes handelt, wird diese auf Grund der Konzentrationswirkung (§ 75 Abs. 1 VwVfG) in diesem Planfeststellungsbeschluss mitgeregelt.

In einer ergänzenden Anhörung wurden die in Kapitel A, Abschnitt XI, Nr. 27 aufgeführten Planunterlagen der nach § 43 EnWG zuständigen Behörde (Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord) zur fachlichen Stellungnahme übersandt. Ebenso wurde die Obere Naturschutzbehörde beteiligt, die ebenfalls eine fachliche Stellungnahme zu dieser Folgemaßnahme abgegeben hat. Die durch die Verlegung der Gasleitungen betroffenen Grundstücksbesitzer wurden durch Schreiben der Anhörungsbehörde über die Grundstücksbetroffenheit unterrichtet. Zugleich wurde diesen die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme eingeräumt. Es erfolgte hierzu lediglich eine Rückäußerung, die von der Planfeststellungsbehörde bei der vorgenommenen Planfeststellungsentscheidung berücksichtigt wurde.

- **Kein weiterer Erörterungsbedarf**

In Bezug auf die Planänderungen und -ergänzungen der Deckblattplanung hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des ihr zustehenden Ermessens gemäß § 6 Abs. 3 LStrG auf die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins verzichtet. Ein weiterer Erörterungstermin war entbehrlich, da nach dem Erörterungstermin vom 05.12.2017 im Rahmen der ergänzenden Planoffenlagen zu den Planänderungen keine wesentlich neuen bzw. bisher nicht bekannten Stellungnahmen zu gänzlich neuen Sachverhalten vorgebracht wurden; Einwendungen wurden im Rahmen der ergänzenden Offenlage nicht erhoben. Nach Einschätzung der

Anhörungsbehörde war somit nicht zu erwarten, dass die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins neue Anstöße für zusätzliche Überlegungen, einen über das in den Einwendungsschriftsätzen oder Stellungnahmen Geäußerte hinausgehenden Erkenntnisgewinn oder bisher nicht bekannte Gesichtspunkte mit Relevanz für den Abwägungsvorgang oder die zu treffende Zulassungsentscheidung hätte erbringen können. Ebenso war bei dem konkreten Sachverhalt und dem vorhergehenden Verfahrensverlauf nicht ersichtlich, dass ein weiterer Erörterungstermin eine zusätzliche Befriedungsfunktion hinsichtlich der geltend gemachten Einwände bewirkt hätte. Alle zu der Planung vorgetragenen Argumente und Gesichtspunkte waren dem Grundsatz nach bereits bekannt und im Wesentlichen schon Gegenstand des Erörterungstermins vom 05.12.2017. Für eine hierüber hinausgehende Erörterung bestand hier nach weder eine Notwendigkeit noch ein Bedürfnis.

- **Zusammenfassende Beurteilung des Anhörungsverfahrens**

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die Planoffenlagen bei der Offenlagestelle ordnungsgemäß und im Einklang mit den verfahrensrechtlichen Bestimmungen erfolgt ist. Ebenso sind auch die Einladung und Durchführung des Erörterungstermins, sowie der Verzicht auf die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins, nicht zu beanstanden. Weiterhin ist auch die erfolgte ergänzende Anhörung im Zusammenhang mit der erforderlichen Planfeststellung nach § 43 EnWG (Verlegung Gasleitung > 300 mm als Folgemaßnahme des Straßenbauprojektes) nicht zu beanstanden. Das durchgeführte Verfahren genügt im Übrigen auch den verfahrensrechtlichen Anforderungen des UVP-Rechts.

IV. Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung

Die Planfeststellungsbehörde stellt mit diesem Beschluss die umfassende formell-rechtliche und materiell-rechtliche Zulässigkeit der Straßenplanung für den Neubau des Äußeren Ringes im Zuge der K 2 in Worms zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der Bundesstraße Nr. 47 (B 47 neu) fest.

Hierzu wird im Folgenden näher ausgeführt:

- **Vorgeschichte der Planung mit Raumordnung**

Bereits Ende der siebziger, Anfang der achtziger Jahre wurden konkrete Planungen zur Verbindung des Äußeren Ringes von der Nievergoltstraße bis zur B 47 neu entwickelt.

Zu Beginn der achtziger Jahre wurde ein Planfeststellungsentwurf aufgestellt und dem zuständigen Ministerium als Zuwendungsantrag übersandt. Ein Planfeststellungsverfahren wurde nicht eingeleitet. Der Zuwendungsantrag wurde 1985 von der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz dem Antragsteller mit der Bitte um Überarbeitung zurückgesandt.

Zwischenzeitlich wurden von der Stadt Worms Untersuchungen in Auftrag gegeben, die die Verkehrsbedeutung der neuen Straße im Gesamtkontext des städtischen Verkehrsnetzes zum Inhalt hatten.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Worms wurde der Korridor des geplanten Äußeren Ringes am 22.03.1978 festgeschrieben, 1992 wurde der Flächennutzungsplan fortgeschrieben.

Im Jahr 1993 wurde von der Stadt Worms ein Verkehrskonzept auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung 1992 aufgestellt. In diesem Verkehrskonzept ist der Lückenschluss des Äußeren Ringes von der Nievergoltstraße bis zur B 47 neu eine der tragenden Säulen zusammen mit dem Bau der B 47 - Südumgehung und der Herstellung der zweiten Rheinbrücke (Nibelungenbrücke) -.

Weitere 7 Jahre später – im Jahr 2000 - wurden von dem beauftragten Ingenieurbüro MANNS Ingenieure vier Variantenuntersuchungen zur Trassenführung vorgelegt und in Abstimmung mit der Stadt Worms optimiert.

Im Juli 2003 wurde im Auftrag des Landesbetriebes Straßen- und Verkehr Rheinland-Pfalz und der Stadt Worms die Fortschreibung 2003 des Gesamtverkehrsplanes Worms erstellt. Der Prognosewert der Straßenbelastung für den Planungsfall 4 ist Bemessungsgrundlage der vorliegenden Planung. Für den Straßenabschnitt der K 2 neu zwischen der B 47 alt (jetzt K 9) und der B 47 neu würde ein Verkehrsaufkommen von $DTV_{2020} = 13.300 \text{ Kfz}/24 \text{ h}$ prognostiziert. Zwischenzeitlich lag der Gesamtverkehrsplan Worms, Fortschreibung 2010 vom 23. Februar 2011 vor. Für das Prognosejahr 2025 würde danach für den vorgenannten Abschnitt der K 2 neu von einem Verkehrsaufkommen von $DTV_{2025} = 13.200 \text{ Kfz}/24 \text{ h}$ auszugehen sein.

Durch das Ingenieurbüro Habermehl & Follmann erfolgte dann im Jahr 2019 eine Überarbeitung des Verkehrsgutachtens mit dem Prognosejahr 2030. Diese Überarbeitung zeigte, dass insbesondere zwischen den Knotenpunkten KVP 2 und KVP 3 sowie zwischen den Knotenpunkten KVP 4 und der Anbindung an die B 47 neuere Prognosebelastungen zu erwarten sind, als bisher angenommen (siehe hierzu Tabelle 1: Gegenüberstellung DTV Planfall 2020 – Planfall 2030 im Deckblatt Ergänzungen zum Erläuterungsbericht, Anhang 3.1 „Berechnungen der Kapazitäten – KVP 1 bis KVP 4).

Hierdurch bedingt wurden durch die Vorhabenträgerin (Stadt Worms) Planänderungen und Ergänzungen vorgenommen, die dann als Deckblattplanung in dieses Verfahren eingebracht wurden (vergl. Ausführungen im Kapitel E unter dem Punkt III dieses Planfeststellungsbeschlusses).

- **Planungskonzeption**

Die Neubaumaßnahme „Äußerer Ring“ (K 2 neu) in Worms stellt einen Lückenschluss zwischen Nievergoltstraße / Winzerstraße (K 1) und der B 47 neu dar. Die Neubaustrecke ist ein Teilstück des Äußeren Ringes in Worms, der die B 47 neu mit der B 9 durch eine Umgehung der Innenstadt miteinander verbindet. Sie verläuft auf einer Länge von ca. 2,0 km zwischen den Ortsteilen Leiselheim und Pfiffligheim.

Ausgangspunkt ist der geplante Kreisverkehrsplatz (Kreuzungspunkt mit Winzerstraße (K 1) / Johann-Hinrich-Wilhelm-Straße (K 2) und Nievergoltstraße (K 1)) bei der nördlichen Zufahrt nach Leiselheim. Sie verläuft im Abstand von ca. 30 bis 50 m parallel östlich der Wohnbebauung von Leiselheim. Durch eine Unterführung des „Schlittweges“ wird eine verkehrssichere Geh- und Radwegverbindung von Leiselheim nach Pfiffligheim (Diesterwegschule) gewährleistet.

Der vorhandene Sportplatz wird erhalten. Die Trasse verläuft nach Süden durch eine Kleingartenanlage und kreuzt ca. 30 m östlich des vorhandenen Brückenbauwerkes die Pfrimm. Die Landgrafenstraße kreuzt die Trasse und wird in Form eines Kreisverkehrsplatzes angebunden.

Im weiteren Verlauf nach Süden in Richtung B 47 neu folgt die Trasse parallel der landwirtschaftlich genutzten Flurstücke. Der schienengleiche Bahnübergang (B 47 alt / DB-Linie) wird beseitigt. Die Trasse unterfährt die DB-Linie. Die B 47 alt (jetzt K 9) wird in Form eines „Versatzes“ mit je einem Kreisverkehrsplatz an den Äußeren Ring angebunden. Im Bereich des südlichen Anschlusses der B 47 alt (jetzt K 9) verschwenkt die Trasse nach Osten und führt parallel zu einem vorhandenen Hauptwirtschaftsweg bis zur B 47 neu. Der Anschluss an die B 47 neu erfolgt höhenfrei in Form einer linksliegenden Trompete.

- **Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastung**

Um die vorliegende Verkehrsdatenbasis zu aktualisieren und die Verkehrsprognose bis zum Planjahr 2020 fortzuschreiben, hat das Ingenieurbüro Modus Consult, Ulm den „Gesamtverkehrsplan Worms, Fortschreibung 2003“ erstellt. Im Rahmen der Fortschreibung wurden u.a. Verkehrszählungen an 36 Knotenpunkten und 13 Querschnitten vorgenommen.

Nach dieser Fortschreibung 2003 (vergleiche auch Ausführungen im Erläuterungsbericht unter Punkt 2.4) weist die Alzeyer Straße (B 47alt) eine Belastung von rund 16.000 Kfz/24 h auf.

Die Verkehrsuntersuchung von 2003 hat u. a. ergeben, dass auf dem Äußeren Ring als Verbindung von der B 47 neu zur B 47 alt mit Verlängerung zur Nievergoltstraße und damit Anschluss an die K 2 in Richtung Herrnsheim bis zu 13.300 Kfz/24 h gebündelt werden können.

Die Ableitung des Verkehrs über den Äußeren Ring führt im Straßennetz westlich der Bahnlinie Mainz Süd – Mannheim Hauptbahnhof zu flächenhaften Verkehrsentlastungen (vergl. Gesamtverkehrsplan Worms, Fortschreibung 2003). Für die Innenstadtkonzeption werden die verkehrlichen Voraussetzungen wesentlich verbessert. Ohne Änderungen im bestehenden Straßennetz berechnet sich ein Verkehrsaufkommen für 2020 von 19.100 Kfz/24 h. Mit dem Bau des Äußeren Ringes allerdings wird sich die Verkehrsbelastung um rund 3.600 Kfz/24 h auf 15.500 Kfz/24 h vermindern.

- **Planungsvarianten**

Auf Basis der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Gesamtverkehrsplan aus dem Jahre 2003 wurde in dem nachfolgenden Jahr 2004 in dem Stadium der Vorplanung für den gesamten Korridor zwischen der Wohnbehausung von Leiselheim und Pfifflicheim eine erneute Variantenuntersuchung durchgeführt. Insgesamt wurden vier Varianten betrachtet.



Das Ergebnis ist für alle Varianten in Bezug auf die jeweiligen Potenziale in Tabellenform dargestellt.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Planaussagen				
LP ¹⁾	Trassenführung in etwa entsprechend Planaussage	Trassenführung in etwa entsprechend Planaussage	geplantes Grünland und Eigentümergeärten zwischen Nievergoltstr. und Landgrafenstr. bzw. Pfrimm	geplantes Grünland und Eigentümergeärten zwischen Nievergoltstr. und Landgrafenstr. bzw. Pfrimm
Sonst. Schutzaussage	tangiert bestehendes LSG ²⁾	tangiert bestehendes LSG ²⁾	beeinträchtigt geplantes LSG ²⁾	zerschneidet bestehendes LSG ²⁾
VBS ³⁾ (Planung vernetzter Biotopsysteme)	Zwischen Schlittweg und Bahnlinie Erhalt und Entwicklung von mageren Wiesen und Weiden mittlerer Standorte, Entwicklung Biotop Gewässer (Pfrimm und Mühlgraben)			
GOP ⁴⁾ Pfrimmtal	Mischnutzung innerhalb der Talaue in etwa entsprechend des Bestandes. Gestrichelt eingezeichnete Trasse entspricht in etwa Variante 1 und 2.			
RROP ⁵⁾	Regionaler Grünzug, keine Straße eingezeichnet			
Boden				
Versiegelung für die Trassenstrecke	am geringsten bei großem Entsiegelungspotential	sehr hoch bei geringem Entsiegelungspotential	mittel bis hoch (Trassenlänge), Entsiegelungspotential vorhanden	sehr hoch bei geringem Entsiegelungspotential
Versiegelung für die Zufahrten	am geringsten, da direkte Anschlüsse, keine Dammwerke notwendig	hoch, da weit geführte Anschlüsse, Aufschüttungen notwendig	hoch, da weit geführte Anschlüsse, Aufschüttungen notwendig	hoch, da weit geführte Anschlüsse, Aufschüttungen notwendig
Wasser				
Oberflächengewässer Pfrimm	massive Unterbrechung durch zweites Brückenbauwerk in geringem Abstand, Zerschneidungseffekt sehr hoch	massive Unterbrechung durch zweites Brückenbauwerk in geringem Abstand, Zerschneidungseffekt sehr hoch	Rückbau alter Brücke möglich, dadurch Zerschneidungseffekt geringer	massive Unterbrechung durch zweites Brückenbauwerk, Zerschneidungseffekt hoch
Überschwemmungsreich/Abflusshindernis	Beeinträchtigung durch Baukörper im Retentionsraum vermutlich gleich hoch, Variante 3 vermutlich eher ein Strömungshindernis wg. Trassenausrichtung.			
Klima				
Zerschneidung der Ventilationsbahnen	vermutlich gering wg. Unterführung	vermutlich Beeinträchtigung wg. Brückenbauwerk sowie Aufschüttungen für Zufahrten	vermutlich Beeinträchtigung wg. Brückenbauwerk sowie Aufschüttungen für Zufahrten	vermutlich Beeinträchtigung wg. Brückenbauwerk sowie Aufschüttungen für Zufahrten
Emissionen	in diesem Rahmen nicht ermittelbar, vermutlich mehr Drift Ri. Osten (Westwind)			
Flora/Fauna				

Beeinträchtigung durch Zerschneidung von bisher rel. intakten Lebensräumen	mittel	mittel-hoch	hoch	hoch
Landschaftsbild				
Trassenführung	mittlerer Zerschneidungseffekt der Tal- aue (da teils Orts- randlage)	mittlerer Zerschneidungseffekt der Tal- aue (da teils Orts- randlage)	hoher Zerschneidungseffekt der Tal- aue, da exponierte Führung	sehr hoher Zerschneidungseffekt der Tal- aue, da exponierte Führung
Zufahrten	vermutl. keine Aufschüttungen	Aufschüttungen in Talaue für Zufahrten	Aufschüttungen in Talaue für Zufahrten	Aufschüttungen in Talaue für Zufahrten
Brückenbauwerke	Überführung der Bahnlinie	Unterführung der Bahnlinie	Unterführung der Bahnlinie	Unterführung der Bahnlinie
Verbauung der Stadtansicht aus Richtung Pfed- dersheim	kaum	massiv	massiv	massiv
Bauwerke für WW Schlittweg	aufgrund Unterführung der Trasse nicht störend			
Erholung				
Verlärmung der Wohngebiete	aktiver Lärmschutz erforderlich			Aktiver Lärmschutz erforderlich, zusätz- lich passiver Lärm- schutz an 3 Einzel- gebäuden
Trennungsfunk- tion f. Erholung	mittel	mittel	hoch	hoch
Aufgabe von Flä- chen f. d. Erho- lung	mittel	mittel	sehr hoch	sehr hoch

- 1) LP = Landschaftsplan
- 2) LSG = Landschaftsschutzgebiet
- 3) VBS = Vernetzte Biotopsysteme
- 4) GOP = Grünordnungsplan
- 5) RROP = Regionaler Raumordnungsplan

Als Vergleichskriterien wurden der Verkehrsablauf (Kapazität der Knotenpunkte), die Wirtschaftlichkeit (Baukosten, Unterhaltungskosten), die Umweltverträglichkeit (Zerschneidungseffekte, ökologisch wertvolle Gebiete, Flächenbedarf, Lärmschutz sowie visuelle Beeinträchtigungen) herangezogen.

Bei allen 4 Varianten sind die gewählten Knotenpunktsysteme für das Prognosejahr 2020 ausreichend leistungsfähig und somit positiv bewertet. Die Überarbeitung des Verkehrsgutachtens mit dem Prognosejahr 2030 führte lediglich zu einer Veränderung des KVP 4, was in der Deckblattplanung seine Berücksichtigung gefunden hat.

Die Variante 1 wird bei den Bau- und Unterhaltungskosten aufgrund des geringen Umfanges an Verkehrsfläche im Vergleich zu den Varianten 2, 3 und 4 günstiger bewertet.

Die Bewertung der Umweltverträglichkeit lässt sich wie folgt darstellen:

Variante 1:

Die Umweltauswirkungen der Variante 1 liegen überwiegend im mittleren Bereich, da die Trassenführung mit Ausnahme der Pfrimmquerung keine wertvollen Biotopflächen tangiert und sich durch die überwiegend höhengleichen und direkten Anschlüsse die Zerschneidungseffekte, der Flächenverbrauch und die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes nur mäßig auswirken.

Variante 2

Die Umweltauswirkungen der Variante 2 sind im Trassenbereich durch die Dammböschungen etwas höher zu bewerten als in Variante 1. Durch die umfangreichen Anschlüsse und den damit verbundenen höheren Flächenverbrauch, den Zerschneidungseffekt und die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind die Umweltauswirkungen jedoch insgesamt höher zu bewerten.

Variante 3

Variante 3 greift im Vergleich zu den vorigen Varianten weiter in das Landschaftsschutzgebiet ein und führt südlich von Leiselheim über Erholungsflächen, wodurch die Beeinträchtigungen des Biotop- und Erholungspotentials höher zu bewerten sind. Die Auswirkungen im Bereich zwischen Pfrimmquerung und Anschluss an die B 47 neu sind mit denen der Variante 2 vergleichbar.

Variante 4

Bei Variante 4 wirkt sich die Linienführung durch das Landschaftsschutzgebiet als nicht ausgleichbarer Zerschneidungseffekt von Grün- und Erholungsflächen erheblich nachteilig aus. Hinzu kommt die Pfrimmquerung in unmittelbarer Nähe des kartierten schützenswerten Flussabschnittes. Im weiteren Verlauf ist die Variante 4 mit ihren umfangreichen Anschlüssen und Zufahrten ebenso zu bewerten wie die Varianten 2 und 3.

Die Variantenbewertung macht deutlich, dass unter der Berücksichtigung der vorstehenden Bewertungskriterien die Variante 1 weiter zu verfolgen bzw. zu optimieren war.

- **Vorzugsvariante**

Die aus der optimierten Variante 1 hervorgegangene Planungsvariante - von der Nievergoltstraße bis zur B 47 neu - hat eine Länge von ca. 2,0 km. Die Gesamtlänge der Anschlüsse (Landgrafenstraße, B 47 alt, B 47 neu) beträgt ca. 1,2 km.

Für die geplante Verbindungsstraße ist gemäß RAS-Q 96 ein RQ 10,5 vorgesehen. Der höhenmäßige Verlauf der Trasse bewegt sich auf einem überwiegenden Teil der Strecke zwischen 1 % und 2,5 % (Steigung bzw. Gefälle). Lediglich der Anschlusspunkt Nievergoltstraße und die Unterführung der DB-Linie weisen jeweils 4 % Steigung bzw. Gefälle aus.

Ca. 30 m östlich des vorhandenen Bauwerkes bei Bau-km 0+595 zur Überquerung der Pfrimm erfolgt der Neubau eines Brückenbauwerkes.

Westlich der Trasse, in der Gemarkung Leiselheim, wird die Landgrafenstraße verlegt und mit einem Kreisverkehrsplatz (KVP 2) an die Neubaustrecke angeschlossen.

Im weiteren Verlauf wird bei Bau-km 0+995 die bestehende DB-Strecke unterführt. Der schie-nengleiche Bahnübergang der B 47 alt wird ersatzlos beseitigt.

Die B 47 alt wird beidseitig der Bahnlinie in Form von je einem Kreisverkehrsplatz (KVP 3 und 4) an den Äußeren Ring angebunden. Ab dem Kreuzungspunkt mit der DB-Linie (Unterführung) verschwenkt die Trasse nach Osten, um dann im weiteren Verlauf in Richtung Süden parallel zu einem vorhandenen in Nord-Südrichtung verlaufenden Hauptwirtschaftsweg in Richtung B 47 neu zu führen. Bei Bau-km 1+953,26 wird die B 47 neu von der Verbindungsstraße mit einem Überführungsbauwerk gekreuzt. Die Anbindung erfolgt in Form einer links-liegenden Trompete.

Die geplanten Kreisverkehrsplätze (KVP 1 bis KVP 3) werden mit einem Durchmesser von 40 m vorgesehen, die Kreisfahrbahn erhält eine Breite von 6,50 m. Nur der KVP 4 erhält zur Steigerung der Leistungsfähigkeit einen Außendurchmesser von 50 m; die Kreisfahrbahn erhält eine Fahrbahnbreite von $B_k = 10,00$ m. Für die Anschlüsse Landgrafenstraße und B 47 alt ist ein RQ 9,5 vorgesehen.

Für die Knotenpunkte ergeben sich folgende Gesamtqualitätsstufen:

KVP 1: Gesamt-Qualitätsstufe B (gut)

KVP 2: Gesamt-Qualitätsstufe A (sehr gut)

KVP 3: Gesamt-Qualitätsstufe C (befriedigend)

KVP 4: Gesamt-Qualitätsstufe B (gut)

Das vorgesehene Teilstück stellt einen Lückenschluss des sogenannten „Äußeren Rings“ bzw. der „Krankenhaustangente“ dar. Baulast- bzw. Kostenträger ist die Stadt Worms.

- **Planungsziel, Erforderlichkeit der Maßnahme**

Die vorliegende Maßnahme verfolgt das Planungsziel, mit dem Äußere Ring als Verbindungsstraße zwischen der Nievergoltstraße und der B 47 neu, das Stadtgebiet vom Durchgangsverkehr, auch Schwerlastverkehr, zu entlasten und den Straßenverkehr auf klassifizierten Straßen zu bündeln. Mit der Inbetriebnahme des Äußeren Ringes werden sich daher auch Veränderungen in den Verkehrsströmen im bestehenden Straßennetz und auch in der Verkehrs zusammensetzung auf den bestehenden Straßen ergeben.

Mit der Realisierung der Neubaumaßnahme kommt es neben der Minderung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens auch zu einer Minderung der Belastungen für die Bewohner und der Möglichkeit für städtebauliche Neugestaltungen der Innenstadt.

Die vorgesehene Neubaumaßnahme wird von der Planfeststellungsbehörde als sinnvoll, zweckmäßig und ausgewogen erachtet. Unter Abwägung der verkehrlichen Anforderungen mit öffentlichen und privaten Belangen, sowie unter Beachtung der Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss, leistet die Planung einen nachhaltigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Bereich der K 2 und des innerstädtischen Bereiches der Stadt Worms (siehe § 11 Abs. 1 LStrG).

V. Entwässerung/ Gewässerschutz

I. Gewässerschutz

Die vorliegende Straßenbaumaßnahme genügt den wasserrechtlichen Anforderungen des Europäischen Gemeinschaftsrechts und der hierzu ergangenen bundesrechtlichen Umsetzungsbestimmungen.

1. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Umweltzielen der WRRL und die Bewirtschaftungsziele des WHG

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

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

Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Das Grundwasser ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden, der Trend zum menschenverursachten Anstieg von Schadstoffkonzentrationen umgekehrt und ein guter mengenmäßiger Zustand erhalten oder erreicht wird. § 31 WHG eröffnet Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen für Oberflächengewässer. Hinsichtlich zulässiger Ausnahmen von den in § 47 Abs. 1 WHG für das Grundwasser formulierten Bewirtschaftungszielen verweist § 47 Abs. 3 WHG auf die entsprechende Anwendung der Ausnahmeregelungen für Oberflächengewässer in § 31 Abs. 2 WHG. Die in den §§ 27 und 47 WHG normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote wurden zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii, Buchst. b Ziff. I bis iii der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.

Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1 - Wasserrahmenrichtlinie) - WRRL - in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen. Die in den §§ 31 und 47 WHG eröffneten Ausnahmen gehen auf die entsprechenden Ausnahmeregelungen in Art. 4 Abs. 6 bis 8 WRRL zurück. Die im WHG zur Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 WRRL normierten Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote sind bei der Zulassung eines Projekts - auch im Rahmen der Planfeststellung eines straßenrechtlichen Vorhabens nach § 5 LStrG – zu beachten.

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

Die Vorhabenträgerin hat die Auswirkungen ihres Vorhabens auf die im Planbereich vorhandenen Oberflächengewässer und das Grundwasser hinreichend geprüft. Hierzu kann auf die Darstellungen in Kapitel 4.5 des Erläuterungsberichts vom 04. Juni 2013, dem Deckblatt der wassertechnischen Berechnungen vom 10. März 2023 und dem Fachbeitrag Gewässerschutz vom 10. März 2023 verwiesen werden. Dort sind für das Schutzgut Wasser die relevanten Bestandsdaten für die Ermittlung der Umweltauswirkungen dargelegt worden.

Die durch das Vorhaben betroffenen Wasserkörper (Grund- und Oberflächenwasserkörper) wurden identifiziert. Ebenso wurde auch der Zustand der Oberflächenwasserkörper und des Grundwassers ausreichend beschrieben. Dem Vorhaben liegt auch eine hinreichende Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die im Wirkungsbereich der Planung vorkommenden Oberflächengewässer und das Grundwasser zugrunde. Im Fachbeitrag Gewässerschutz (Unterlage 18.3) werden die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Wasser“ detailliert beschrieben und die danach festgestellten vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser“ im Hinblick auf die Erheblichkeit und Ausgleichbarkeit bewertet.

Ergänzend hierzu hat die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der Oberen Wasserbehörde als zuständiger Wasserfachbehörde der Vorhabenträgerin in Kapitel C, Ziffer III des Planfeststellungsbeschlusses noch verschiedene Auflagen erteilt.

Unter Berücksichtigung der technischen Ausgestaltung des Bauvorhabens sowie der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen in Verbindung mit den planfestgestellten Nebenbestimmungen insbesondere zur Oberflächenentwässerung und zum Gewässerausbau (siehe Kapitel C, Ziffer III des Planfeststellungsbeschlusses) erweist sich die bei der vorliegenden Planung vorgenommene Prüfung der Projektauswirkungen auf die Umweltziele der WRRL bzw. die Bewirtschaftungsziele des WHG als sach- und fachgerecht. Nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Feststellungen der Vorhabenträgerin, welche funktionsgerecht die projektspezifische Situation in den Blick genommen haben, und hinsichtlich deren Einzelheiten auf die vorstehenden Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen werden kann, ist bei der hier festgestellten Straßenplanung ersichtlich keine vorhabenbedingte Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers oder Grundwasserkörpers zu erwarten. Angesichts der Gegebenheiten der Planung und ihrer wassertechnischen Ausgestaltung, die

sich am einschlägigen technischen Regelwerk orientiert, und deren Wirkungen sich im Rahmen der bei vergleichbaren Straßenbauprojekten üblicherweise auftretenden Projektwirkungen bewegen, ist solches nicht erkennbar. Zugleich ist sichergestellt, dass die Planung auch den in der WRRL und im WHG beschriebenen Verbesserungsgeboten für das im Wirkraum des Vorhabens vorhandene Oberflächengewässer (Pfrimm) und das Grundwasser nicht widerspricht. Die Obere Wasserbehörde hat dementsprechend auch mit Schreiben vom 13.03.2017, Az. Wo 412.0, 02-05 2 Ka:33 und 20.09.2023, Az.: 14-435-12:41, ihr wasserrechtliches Einvernehmen zu der Planung erteilt; die notwendigen wasserrechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse etc., welche die wasserrechtliche Verträglichkeit des Vorhabens belegen, sind ihrerseits Bestandteil der Planfeststellungsentscheidung (siehe nachfolgend unter 4.).

2. Die Planung wäre auch bei einem Verstoß gegen die Umweltziele der WRRL bzw. die Bewirtschaftungsziele des WHG zulässig (Ausnahmezulassung)

Weitergehende Betrachtungen am Maßstab der WRRL und der entsprechenden Umsetzungsbestimmungen des WHG wären somit an sich nicht mehr erforderlich. Gleichwohl gilt es (vorsorglich) darauf hinzuweisen, dass das vorliegende Straßenbauvorhaben auch dann zulässig wäre, wenn man - entgegen den vorstehenden Feststellungen - von einer Verschlechterung von Oberflächengewässern und Grundwasser bzw. einem Verstoß gegen das Verbesserungsgebot im Sinne von Art. 4 Abs. 1 a) und b) WRRL i.V.m. §§ 27 ff. und 47 WHG auszugehen hätte.

§ 31 WHG eröffnet Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen für Oberflächengewässer. Wird bei einem oberirdischen Gewässer der gute ökologische Zustand nicht erreicht oder verschlechtert sich sein Zustand, verstößt dies gemäß § 31 Abs. 2 WHG nicht gegen die Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG, wenn dies auf einer neuen Veränderung der physischen Gewässereigenschaften oder des Grundwasserstands beruht, die Gründe für die Veränderung von übergeordnetem öffentlichen Interesse sind oder wenn der Nutzen der neuen Veränderung für die Gesundheit oder Sicherheit des Menschen oder für die nachhaltige Entwicklung größer ist als der Nutzen, den die Erreichung der Bewirtschaftungsziele für die Umwelt und die Allgemeinheit hat, die Ziele, die mit der Veränderung des Gewässers verfolgt werden, nicht mit anderen geeigneten Maßnahmen erreicht werden können, die wesentlich geringere nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben, technisch durchführbar und nicht mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden sind und alle praktisch geeigneten Maßnahmen ergriffen werden, um die nachteiligen Auswirkungen auf den Gewässerzustand zu verringern. Hinsichtlich zulässiger Ausnahmen von den in § 47 Abs. 1 WHG für das Grundwasser formulierten Bewirtschaftungszielen verweist § 47 Abs. 3 WHG auf die entsprechende Anwendung der Ausnahmeregelungen für Oberflächengewässer in § 31 Abs. 2 WHG.

Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen kann ein Vorhaben selbst wenn es negative Auswirkungen im Sinne von Art. 4 Abs. 1 a) oder b) der WRRL bzw. der §§ 27 und 47 WHG entfalten würde, dennoch zulässig sein (EuGH Urt. vom 11. September 2012, C-43/10, juris, Rdnr. 67 ff.; Urt. vom 04. Mai 2016, C-346/14, juris, Rdnr. 65). Der europäische Gesetzgeber hat mit der Normierung der vorstehend genannten Ausnahmevoraussetzungen in Art. 4 Abs. 7 WRRL eine mit der Abweichungsprüfung bei erheblichen Eingriffen in europäische Schutzgebiete

(Art. 6 Abs. 4 FFG-RL, § 34 BNatSchG) oder der Ausnahmeprüfung nach (Art. 12 bis 16 FFH-RL und Art. 5, 9 Vogelschutz-RL, § 45 Abs. 7 BNatSchG) bei Erfüllung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG vergleichbare Ausnahmeregelung auch für das Wasserregime geschaffen. Die hierbei anzuhaltenden Voraussetzungen sind vom Prüfungsansatz ähnlich wie bei der Ausnahmeprüfung bei unverträglichen Eingriffen in ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder der Vogelschutz-RL (über Art. 7 FFH-RL) oder einer Ausnahmeprüfung im Artenschutz. Diese Ausnahmeregelungen sind Ausdruck des auch im Gemeinschaftsrecht anerkannten Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, der Eingriffe in die europäischen Umweltschutzgüter prinzipiell dann gerechtfertigt sieht, wenn sie durch entsprechende zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt sind, zumutbare Alternativen nicht zur Verfügung stehen und vor diesem Hintergrund der Eingriff in die Schutzgüter angemessen ist. Dieser Gedanke hat erkennbar auch in der Regelung des Art. 4 Abs. 7 WRRL seinen Niederschlag gefunden. Die Mitgliedstaaten verstoßen nach Art. 4 Abs. 7 WRRL (i.V.m. den entsprechenden Bestimmungen in den §§ 31 Abs. 2 und 47 Abs. 3 WHG) somit nicht gegen Art. 4 Abs. 1 a) und b) WRRL, wenn das Nichterreichen eines guten Grundwasserzustandes, eines guten ökologischen Zustands oder gegebenenfalls eines guten ökologischen Potenzials oder das Nichtverhindern einer Verschlechterung des Zustands eines Oberflächen- oder Grundwasserkörpers die Folge von neuen Änderungen der physischen Eigenschaften eines Oberflächenwasserkörpers oder von Änderungen des Pegels von Grundwasserkörpern ist, oder das Nichtverhindern einer Verschlechterung von einem sehr guten zu einem guten Zustand eines Oberflächenwasserkörpers die Folge einer neuen nachhaltigen Entwicklungstätigkeit des Menschen ist und die folgenden Bedingungen erfüllt sind: Es werden alle praktikablen Vorkehrungen getroffen, um die negativen Auswirkungen auf den Zustand des Wasserkörpers zu mindern. Es werden des Weiteren die Gründe für die Änderungen im Einzelnen dargelegt. Die Gründe für die Änderungen sind von übergeordnetem öffentlichem Interesse und/oder der Nutzen, den die Verwirklichung der in Art. 4 Abs. 1 WRRL genannten Ziele für die Umwelt und die Gesellschaft hat, wird übertroffen durch den Nutzen der neuen Änderungen für die menschliche Gesundheit, die Erhaltung der Sicherheit der Menschen oder die nachhaltige Entwicklung. Schließlich können die nutzbringenden Ziele, denen diese Änderungen des Wasserkörpers dienen sollen, aus Gründen der technischen Durchführbarkeit oder aufgrund unverhältnismäßiger Kosten nicht durch andere Mittel, die eine wesentlich bessere Umweltoption darstellen, erreicht werden.

Diese Ausnahmevoraussetzungen wären bei der vorliegenden Straßenplanung erfüllt. Bei der Konzeption der Planung und ihrer technischen Ausgestaltung wurde darauf geachtet, dass die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Zustand der Oberflächengewässer und des Grundwassers so gemindert werden, dass nachteilige Beeinträchtigungen auf den Gewässerzustand bzw. den Zustand des Oberflächen- und Grundwasserkörpers weitestgehend vermieden werden. Zusammen mit den in diesem Planfeststellungsbeschluss zusätzlich angeordneten Schutzmaßnahmen sind somit alle notwendigen praktischen Vorkehrungen getroffen, damit nachteilige Auswirkungen für Oberflächengewässer und das Grundwasser auf ein unvermeidliches Minimum reduziert werden. Dabei wurden alle Möglichkeiten zur Reduzierung der vorhabenbedingten Auswirkungen ausgeschöpft.

Sämtliche von den wasserwirtschaftlichen Fachbehörden als fach- und sachgerecht bewerteten Maßnahmen zum Schutz des Wasserhaushalts wurden bei der Planung aufgegriffen und sind Regelungsgegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Andere bzw. weitere planerische bzw. technische Optionen, mit denen die Auswirkungen auf den Gewässerzustand noch besser und noch nachhaltiger kompensiert werden könnten, sind nicht ersichtlich. Die letztlich noch verbleibenden Projektauswirkungen wären nur dann vollständig vermeidbar, wenn man auf die Ausführung des vorliegenden Straßenbauvorhabens gänzlich verzichten würde. Im Hinblick auf die Gründe, die den Straßenbaulastträger zu der hier in Rede stehenden Neubaumaßnahme bewogen haben, und hinsichtlich deren Einzelheiten zur Vermeidung von Wiederholungen auf die entsprechenden Darstellungen im festgestellten Erläuterungsbericht (Unterlage 1) sowie auf die diesbezüglichen Feststellungen der Planfeststellungsbehörde in Kapitel E Nr. IV, Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung, diese Beschlusses verwiesen wird, erweist sich das Vorhaben als „vernünftigerweise geboten“ und damit als erforderlich. Der Träger der Straßenbaulast hat die gemäß § 11 Abs. 1 Satz 3 LStrG nach seiner Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Mit dem Neubau der K 2 zwischen der Nievergoltstraße und der B 47 neu wird der Straßenbaulastträger diesem gesetzlichen Auftrag gerecht. Diese vom Aspekt der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs getragenen Gründe dokumentieren ein gewichtiges öffentliches Interesse an der Umsetzung der Straßenbaumaßnahme, welches sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in der Abwägung mit den Umweltzielen der WRRL in Bezug auf die von der Planung berührten Oberflächengewässer und das Grundwasser als übergeordnet bzw. als vorrangig erweisen würde. Das von der Erhaltung der Sicherheit und Gesundheit des Menschen als Verkehrsteilnehmer bzw. als Teilnehmer am Straßenverkehr getragene Interesse an der Baumaßnahme wäre höher zu bewerten als die vollständige Wahrung der hier Rede stehenden wasserrechtlichen Umweltziele nach Art. 4 WRRL. Dies gilt umso mehr, als mit dem Bauvorhaben - wie oben dargestellt - nur vergleichsweise geringe Auswirkungen für die beschriebenen Umweltziele verbunden wären.

Somit ist festzustellen, dass das Vorhaben nach Art. 4 Abs. 7 WRRL und den Bestimmungen der §§ 31 Abs. 2 sowie 47 Abs. 3 WHG auch dann zulässig wäre, wenn von einer vorhabenbedingten Verschlechterung des Oberflächengewässers oder des Grundwassers im Planbereich bzw. einem Verstoß gegen das Verbesserungsgebot in Bezug auf diese Gewässerbestandteile im Sinne von Art. 4 Abs. 1 a) und/oder b) WRRL bzw. §§ 27 und 47 WHG auszugehen wäre.

3. Zusammenfassende Feststellung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Vorgaben der WRRL bzw. des WHG

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

Grundwasser, noch läuft sie dem Verbesserungsgebot für diese Gewässer bzw. das Grundwasser zuwider. Überdies wäre das Vorhaben auch gemäß den Ausnahmebestimmungen in Art. 4 Abs. 7 WRRL bzw. der §§ 31 Abs. 2 sowie 47 Abs. 3 WHG zulässig, worauf hier jedoch lediglich vorsorglich hingewiesen werden soll

4. Sonstige Belange des Gewässerschutzes

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

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

Das im Planbereich anfallende Niederschlagwasser soll breitflächig über Bankette und Dammböschungen versickert werden. In den Bereichen, in denen dies auf Grund des fehlenden Gefälles nicht möglich ist, wird das anfallende Niederschlagwasser in einer Sammelleitung gefasst und zum geplanten Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken geleitet und von dort gedrosselt in die Pfrimm geleitet.

Bei den dargestellten Einleitungen von anfallendem Oberflächenwasser in das Grundwasser bzw. in das Gewässer II. Ordnung (Pfrimm) handelt es sich um Benutzungen im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, für die der Vorhabenträgerin im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses eine Erlaubnis nach § 8 WHG erteilt wird (vgl. Kapitel A, Abschnitt IV dieses Planfeststellungsbeschlusses). Die Erlaubnis konnte von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens nach § 12 WHG erteilt werden, da mit dem Straßenbauvorhaben und den geplanten Einleitungen nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (siehe Kapitel C, Abschnitt III des Beschlusses) keine schädlichen Gewässerveränderungen verbunden sind und sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften der Erlaubniserteilung nicht entgegenstehen. Dementsprechend hat die Obere Wasserbehörde mit Schreiben vom 20.09.2023, Az.: 14-435-12:41, das wasserrechtliche Einvernehmen zu der Planung erteilt.

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

Im Zuge der Straßenbaumaßnahme soll das Brückenbauwerk bei ca. Bau-Km 0+594,69 über die Pfrimm erneuert und das Bestandsbauwerk zurückgebaut werden. Die Erneuerung des Brückenbauwerkes, sowie der Rückbau des Bestandsbauwerkes, sind gem. § 36 WHG i. V. m. § 31 LWG als Anlage am Gewässer zu betrachten und stellen somit einen genehmigungspflichtigen Tatbestand dar.

Die Genehmigung von Anlagen am Gewässer sowie die damit verbundenen fachlichen Prüfungen als auch die wasserrechtliche Bewertung liegt gemäß § 19 Abs. 1 Nr. 2 LWG, § 31 Abs. 4 LWG grundsätzlich im Zuständigkeitsbereich der Unteren Wasserbehörde (Stadtverwaltung Worms). Da die Straßenbaumaßnahme jedoch eine Maßnahme der Stadt Worms selbst betrifft, liegt diese Zuständigkeit gemäß § 94 Abs. 3 LWG bei der Oberen Wasserbehörde.

Die Obere Wasserbehörde, die am Verfahren beteiligt wurde, hat diesbezüglich keine Bedenken vorgetragen. Insoweit konnte die Genehmigung nach § 36 WHG i.V.m. § 31 LWG für die Erneuerung des Brückenbauwerkes und den Rückbau des Bestandsbauwerkes im Schutzbereich der Pfrimm (Gewässer II. Ordnung) unter Berücksichtigung verschiedener Nebenbestimmungen in diesem Beschluss mit erteilt werden, da hiermit sichergestellt wird, dass schädliche Gewässerveränderungen vermieden werden. Diesbezüglich verweist die Planfeststellungsbehörde insbesondere auf die Nebenbestimmungen in Kapitel C, Abschnitt III des Planfeststellungsbeschlusses.

Gewässerausbau (§§ 67, 68 WHG, § 68 LWG)

Bei der Herstellung des Regenrückhaltebeckens bei ca. Bau-Km 0+755, 00 handelt es sich um einen Gewässerausbau im Sinne von § 67 Abs. 2 WHG, der nach § 68 WHG von der vorliegenden Planfeststellung erfasst ist.

Die hierfür erforderliche wasserrechtliche Regelung konnte von der Planfeststellungsbehörde in Kapitel A, Abschnitt IV dieses Beschlusses mit getroffen werden, da durch die in Kapitel C, Abschnitt III festgelegten Nebenbestimmungen sichergestellt wird, dass eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, nicht zu erwarten ist und auch andere Anforderungen nach dem WHG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden. Unter Berücksichtigung der Bestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss ist sichergestellt, dass erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke verhütet bzw. ausgeglichen werden können.

Eingriff in ein Überschwemmungsgebiet (§§ 78 ff. WHG, §§ 83 und 84 LWG)

Die Straßenbaumaßnahme befindet sich im Überschwemmungsgebiet der Pfrimm und bedarf daher einer Ausnahmegenehmigung, die erteilt werden konnte, da durch die Straßenbaumaßnahme keine negativen Auswirkungen auf die Hochwasserschutzanlagen an der Pfrimm zu besorgen sind und die Hochwasserrückhaltung sowie der Hochwasserabfluss nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden. Der Retentionsraumverlust von ca. 600 m³ kann mit dem im Zuge des Neu- bzw. Ausbaus von Hochwasserschutzdämmen im Stadtgebiet Worms geschaffenen Rückhalteraum „Leiselheimer Damm“ kompensiert werden. Dieser Rückhalteraum befindet sich in unmittelbarer Nähe des Straßenbauvorhabens. Dementsprechend hat die Obere Wasserbehörde mit Schreiben vom 13.03.2017, Az.: Wo 412.0, 02-05 2/Ka:33, einer entsprechenden Erteilung einer Ausnahmegenehmigung im Planfeststellungsverfahren zugestimmt.

Insoweit konnte die Planfeststellungsbehörde in Kapitel A, Abschnitt IV dieses Beschlusses, unter Berücksichtigung der in Kapitel C, Abschnitt III festgelegten Nebenbestimmungen, die erforderliche Genehmigung erteilen.

Allgemein

Die Vorhabenträgerin kommt insgesamt mit der oben beschriebenen Entwässerung seiner Verpflichtung zur Beseitigung des Niederschlagwassers der Verkehrsanlagen gemäß §§ 54 ff.

WHG i.V.m. § 59 Abs. 1 LWG nach. Im Übrigen hat das Straßenbauvorhaben keine Berührungspunkte mit Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG) oder Heilquellenschutzgebieten (§ 53 WHG).

Wasserrechtliches Fazit

Die Obere Wasserbehörde hat zu dem Vorhaben ihr Einverständnis erklärt und somit im Sinne von § 19 WHG ihr Einvernehmen zu dem Straßenbauvorhaben erteilt.

Schädliche oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen i. S. d. § 12 Abs. 1 WHG sind durch die vorgesehene Baumaßnahme nicht zu erwarten. Im Rahmen der Prüfung des § 12 Abs. 1 WHG ist damit auch dem Verschlechterungsverbot i.S.d. § 27/28 WHG bzw. § 47 WHG und dem diesen Bestimmungen zu Grunde liegenden europäischen Gemeinschaftsrecht Rechnung getragen worden. Damit erfüllt die festgestellte Planung in jeder Hinsicht die gemeinschaftsrechtlichen sowie die bundes- und landeswasserrechtlichen Anforderungen an den Wasser- und Gewässerschutz.

VI. Erläuterungen zum Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe)

VI.1 Erläuterungen zur Lärmsituation

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

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

Von der Möglichkeit, Immissionsschutzgrenzen festzulegen, hat der Gesetzgeber mit der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) Gebrauch gemacht. Die 16. BImSchV findet gemäß Artikel 1 § 6 und Artikel 3 der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Immissionsschutzgesetzes vom 04. November 2020 (BGBl. 2020, S. 2334) in ihrer bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren Anwendung, da der Antrag auf Verfahrensdurchführung bereits vor Ablauf des 01. März 2021 gestellt worden ist. Dementsprechend dürfen nach § 2 Abs. 1 der genannten Verordnung beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen die folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

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

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

Weiterhin hat der Ordnungsgeber in § 3 und der dortigen Anlage 1 der 16. BImSchV auch das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel nach Maßgabe der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS 90, Kapitel 4.0 (VkBl. 1990, Nr. 7 vom 14. April 1990 unter lfd. Nr. 79) verbindlich vorgeschrieben. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die hier zu treffende Entscheidung herangezogen werden, sind nach dieser Berechnungsmethode ermittelt worden. Maßgebend für die von dem Vorhaben zu erwartenden Lärmbelastungen ist u.a., welche Verkehrsmengen die K 2 (Äußerer Ring) künftig aufweisen wird.

2. Lärmsituation der direkt betroffenen Siedlungsbereiche

Das Vorhaben wurde bei der Bewertung nach den Vorgaben der §§ 41 ff BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV im immissionsschutzrechtlichen Sinne als „Neubaumaßnahme“ beurteilt.

Somit ist nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV der Anwendungsbereich der 16. BImSchV unmittelbar eröffnet und die Vorhabenträgerin hat nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sicherzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche aufgrund des Bauvorhabens nicht überschritten werden.

Zur Ermittlung der relevanten, vorhabenbedingten Auswirkungen durch Verkehrslärm hat die Vorhabenträgerin eine Schalltechnische Untersuchung durchgeführt (siehe Unterlage 11.1). Insoweit wurden aufgrund der im Zuge des Verfahrens erfolgten Planänderungen im Rahmen der Deckblattplanung von der Vorhabenträgerin auch die veränderten Immissionsauswirkungen betrachtet und die schalltechnische Untersuchung auf der Grundlage der geänderten Verkehrszahlen aktualisiert (siehe Unterlage 11.1.1).

Die Zuordnung der Gebietskategorie der betrachteten Immissionsorte erfolgte in den schalltechnischen Untersuchungen anhand der Angaben zur Art der baulichen Nutzung der Siedlungsflächen aus rechtskräftigen Bebauungsplänen, dem Flächennutzungsplan sowie nach der tatsächlich vorhandenen Nutzung.

Für den Stadtteil Leiselheim liegen folgende Bebauungspläne vor:

- „Bebauungsplan über die Festlegung neuer Baufluchtlinien für die Erweiterung des Vorortes Worms - Leiselheim in östlicher Richtung“, Stadt Worms. Rechtsverbindlich durch Genehmigung und öffentliche Auslegung am 16.03.1964.
- „Bebauungsplan LE 5 Südwestlich der Dr.-Illert-Straße“, Stadt Worms. Rechtsverbindlich durch Genehmigung und öffentliche Auslegung am 03.07.1987.
- „Bebauungsplan LE 6 Leiselheim An der oberen Winzerstraße“, Stadt Worms. Rechtsverbindlich durch Bekanntmachung am 22.10.2004.

Für den Stadtteil Pfiffligheim liegen keine Bebauungspläne vor.

Die Einstufung der baulichen Nutzung der Gebäude dieses Stadtteils sowie der Bereiche von Leiselheim, für die ebenfalls keine Bebauungspläne vorliegen, wird in Anlehnung an den „Vorwurf Flächennutzungsplan Worms“ (<http://www.worms.de/stadteile/leiselheim>, Stand Oktober 2008) sowie der Inaugenscheinnahme der tatsächlich vorhandenen Bebauung und ihre Schutzbedürftigkeit vorgenommen.

Die zu untersuchenden Gebäude im Stadtteil Leiselheim liegen innerhalb von Wohngebieten (W). Die Gebäude des Stadtteils Pfiffligheim befinden sich sowohl innerhalb von Wohngebieten (W) als auch von Dorfgebieten (MD). Die Gebietsnutzungen sind in Unterlage 11.2, Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen Blätter 1 bis 2, dargestellt.

Für die Einzelgebäude im Außenbereich Landgrafenstraße 126, Landgrafenstraße 128, Pfeddersheimer Weg 4 und Alzeyer Straße 345 bestehen weder Festsetzungen in den Flächennutzungsplänen noch liegen Bebauungspläne vor. Entsprechend VLärmSchR 97 wird Wohngebäuden im Außenbereich der Schutz der Kategorie Mischgebiet gewährt.

Die Vorgaben der §§ 41 ff BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV und der Rechtsprechung des BVerwG zum gestuften Optimierungsgebot Lärm - insbesondere des Vorrangs des aktiven Lärmschutzes vor dem passiven Lärmschutz und des grundsätzlich zu erzielenden aktiven Vollschutzes als maßgebliches Schutzniveau - wurden von der Vorhabenträgerin im Zuge der Vorhabenplanung berücksichtigt. Bei den Entwurfsplanungen des Vorhabens wurde die Möglichkeit der Vornahme von aktiven Lärmschutzmaßnahmen zur Gewährleistung eines Vollschutzes betrachtet.

Vollschutz bedeutet die Einhaltung der geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionsorten an Wohngebäuden, auch der Außenwohnbereiche, im Bereich der Baumaßnahme durch aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Zeitbereiche Tag und Nacht (Ausgleich aller bestehender Ansprüche).

Sowohl im Bereich des KVP 1 (B 47 neu / K 1 Winzerstraße, Nievergoltstraße) in Leiselheim als auch im Bereich der Einmündung Alzeyer Straße (B 47 alt) / Heppenheimer Straße in Pfifflichem ist ein Vollschutz nicht möglich, da in diesen Bereichen aufgrund der bestehenden Bebauung sowie der Geometrie der Knotenpunkte die Errichtung von durchgehenden Lärmschutzwänden und / oder Lärmschutzwällen nicht realisierbar ist.

Insofern erfolgte die Untersuchung der Variante „Maximalschutz“ mit der maximal möglichen Schutzwirkung. Diese beinhaltet den größtmöglichen Schutz der anspruchsberechtigten Immissionsorte (Wohnhäuser) für die Zeitbereiche Tag und Nacht, soweit dieses baulich umsetzbar ist.

Durch die Vorhabenträgerin sind folgende aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen:

1. Leiselheim

Maßnahme 1 Johann-Hinrich-Wichern-Straße:

Wand: H = 5,00 m, L = 95 m, Bau-km 0+161 - Bau-km 0+225

Maßnahme 2 Äußerer Ring:

Wall: H = 2,50 m - 5,00 m, L = 16 m, Bau-km 0+000 - Bau-km 0+012

Wall: H = 5,00 m, L = 152 m, Bau-km 0+012 - Bau-km 0+164

Wall: H = 5,00 m - 2,50 m, L = 40 m, Bau-km 0+164 - Bau-km 0+204

Wall: H = 2,50 m, L = 65 m, Bau-km 0+204 - Bau-km 0+269

Wand: H = 2,50 m, L = 38 m, Bau-km 0+263 - Bau-km 0+296

Wall: H = 3,00 m, L = 104 m, Bau-km 0+291 - Bau-km 0+395

2. Pfliffligheim

Wall: H = 2,50 m, L = 150 m, Bau-km 0+080 - Bau-km 0+230

Wand: H = 2,50 m, L = 60 m, Bau-km 0+230 - Bau-km 0+290

Im Übrigen sieht das Schallschutzkonzept passive Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden selbst vor.

Diese Entscheidung und die hierauf beruhenden Feststellungen der Vorhabenträgerin erweisen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als sachgerecht und rechtsfehlerfrei. Auch im Hinblick auf die im Planfeststellungsverfahren vorgebrachten Einwendungen hinsichtlich der Behandlung der Lärmbetroffenheiten wird das festgestellte Lärmschutzkonzept für beanstandungsfrei erachtet.

Der konkrete Umfang der Lärmauswirkungen des Bauvorhabens i.S.d. 16. BImSchV und der Lärmschutzansprüche, welche unter Berücksichtigung des Schallschutzkonzeptes im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung im Einzelnen verbleiben, gehen aus der planfestgestellten Schalltechnischen Untersuchung einschließlich Einzelpunkt Betrachtung des Bauvorhabens hervor, auf welche insofern Bezug genommen wird (vgl. Unterlage 11.1.1 und 11.2.1). Hier können die einzelnen Wohneinheiten entnommen werden, an welchen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben voraussichtlich ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen nach § 42 BImSchG besteht. Insgesamt verbleibt unter Berücksichtigung des Schallschutzkonzeptes gemäß der Schalltechnischen Untersuchung an 23 Gebäuden ein Anspruch auf passiven Lärmschutz nach § 42 BImSchG (siehe hierzu Nebenbestimmungen in Kapitel C, Abschnitt V.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

3. Betrachtung der Verkehrsverlagerung im bestehenden Straßennetz (Verlagerungslärm)

Lärmauswirkung auf das bestehende Straßennetz durch den Neubau des Äußeren Ringes („Krankenhaustangente“) wurden durch die Vorhabenträgerin ebenfalls in den Blick genommen. Diese sind als abwägungserheblich zu berücksichtigen, soweit infolge der Straßenbaumaßnahme im weiteren Straßennetz Lärmzunahmen zu verzeichnen sind, die mehr als unerheblich sind und für welche ein eindeutiger Ursachenzusammenhang mit der gegenständlichen Straßenbaumaßnahme besteht.

Die sich aus der Planungsmaßnahme und darüber hinaus weiteren Maßnahmen im Bereich der Stadt Worms ergebenden Verkehrsverlagerungen wurden im Rahmen der „Verkehrsunter-suchung Stadt Worms“, Modus Consult, Stand Dezember 2011 prognostiziert. Anhand der Planfälle „Prognose-Nullfall-plus“ und „Planungsfall Äußerer Ring“ wurden die Zu- und Abnahmen im gesamten Straßennetz berechnet und dargestellt. Zwischenzeitlich wurde im Auftrag der Stadt Worms durch das Büro Habermehl & Follmann ein neues Verkehrsgutachten für den Bereich der Stadt Worms erstellt. Das Gutachten beinhaltet die Aktualisierung des Netzmodells und die Ermittlung der Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2030 für verschiedene Planfälle.

Wie vorstehend beschrieben stellt die Straßenbaumaßnahme im Sinne der 16. BImSchV einen Neubau dar und wurde entsprechend den geltenden Immissionsgrenzwerten beurteilt.

Die 16. BImSchV gilt jedoch nur für den Lärm, der von einer zu bauenden oder zu ändernden Straße selbst innerhalb des Lärmschutzbereiches der Straße gemäß „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) ausgeht. Nimmt aber in Folge eines Bauvorhabens der Verkehr im umliegenden Straßennetz auf bestehenden Straßen „nicht unerheblich zu“, so ist dieser Lärmzuwachs im Rahmen der in § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG (Gleiches gilt für § 5 LStrG RLP) genannten Abwägung zu berücksichtigen. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem sogenannten „Frankenschnellweg-Urteil“ vom 17.03.2005 - 4 A 18/4 - klargestellt.

Die Vorhabenträgerin hat daher eine über den Lärmschutzbereich des Äußeren Ringes gemäß VLärmSchR 97 hinausgehende Betrachtung für das umliegende Straßennetz vorgenommen (vergl. Unterlage 11.3.1).

Entsprechend dem „Frankenschnellweg-Urteil“ sind Lärmschutzmaßnahmen über den Ausbau- oder Neubauabschnitt hinaus dann vorzusehen, wenn sich durch die Verkehrszunahme

- eine Erhöhung des Beurteilungspegels von 3 dB(A) (Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel mindestens 2,1 dB(A)) ergibt und
- die Beurteilungspegel für den Prognosefall die anzuwendenden Grenzwerte überschreiten.

Für die Abwägung stellen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierung für die anzuwendenden Grenzwerte dar. Entsprechend der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 09.06.2010 - 9 A 20/08 - sind die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt, sofern die für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Das Abwägungsgebot vermittelt dann keinen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen.

Insoweit hat die Vorhabenträgerin auf den Streckenzügen mit Zunahme im Verkehrsaufkommen Immissionsorte an charakteristischen Wohngebäuden zur Beurteilung der Veränderung der Lärmsituation herangezogen. Hierbei wurden die Immissionsorte so gewählt, dass sie an Streckenzüge mit deutlichen Verkehrserhöhungen an dem zum Verkehrsweg nächstgelegenen Gebäude liegen und somit den ungünstigsten Fall wiedergeben.

Die Beurteilungspegel wurden anhand der Verkehrsdaten des aktuellen Verkehrsgutachten für den „Prognose-Nullfall-2030“ und den „Planfall 4b (Krankenhaustangente) 2030“ für die folgenden Immissionsorte (IO) ermittelt:

Pfeddersheim	Odenwaldstraße 33	IO P1
Leiselheim	Dr. Illert-Straße 26	IO L1
Herrnsheim	Ehrlichstraße 2	IO H1
	Richard-Knies-Straße 54	IO H2

Raiserstraße 15

IO H3

Herrnsheimer Hauptstraße 135 B

IO H4

Im Rahmen der überschlägigen schalltechnischen Berechnung wurden die Beurteilungspegel für den „Prognose-Nullfall-2030“ und für den „Planfall 4b (Krankenhaustangente) 2030“ ermittelt und gegenübergestellt. Dabei wird die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel aufgerundet, so dass eine Differenz von 2,1 dB(A) einer Erhöhung von 3 dB(A) entspricht. Die entsprechenden Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung können der Anlage 1 der Unterlage 11.3.1 entnommen werden.

Der Vergleich der Beurteilungspegel zeigte, dass sich bedingt durch die Verkehrszunahme keine Erhöhungen der Beurteilungspegel ergeben, die oberhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A) liegen.

Gesundheitsgefährdende Pegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht werden an keinem der berechneten Immissionsorte erreicht.

Da die vorliegende Planungsmaßnahme an keinem der berechneten Immissionsorte zu einer Erhöhung von 3 dB(A) bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete führt, waren Maßnahmen der Lärmvorsorge im weiteren Straßennetz nicht erforderlich.

4. Behandlung der Einwendungen zum Gesamtkomplex Lärmschutz

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden viele Einwendungen mit im wesentlichen gleichen Inhalt vorgetragen. Vor diesem Hintergrund wurden die verschiedenen Punkte in den nachstehenden Themenblöcken zusammengefasst und behandelt. Sofern darüber hinaus noch weitere Einwendungen, Anregungen und Bedenken vorgetragen wurden, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde einer ergänzenden Beantwortung bedürfen, ist auf die Ausführungen in Kapitel VIII, Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen, hinzuweisen.

4.1 Gesundheitsschäden durch Erhöhung der Lärm- und Abgasbelastung.

Viele Einwender haben Bedenken, dass mit der Herstellung des Äußeren Ringes in Worms mit Gesundheitsschäden durch die Erhöhung von Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen sei. Diese Bedenken erweisen sich als unbegründet und werden dementsprechend zurückgewiesen.

Wie bereits unter den vorstehenden Ausführungen (VI.1 Erläuterung zur Lärmsituation) dargestellt, werden die zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte sowohl für Lärm- als auch für Luftschadstoffe (vergleiche nachstehende Ausführungen unter VI.2 Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen) gemäß den in den Planunterlagen beigefügten Gutachten unter Beachtung der notwendigen Schutzmaßnahmen nicht überschritten. Die einzuhaltenden Grenzwerte werden aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse festgelegt, mit

dem Ziel schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern. Mit der Vorgabe gesetzlicher Grenzwerte für die Verkehrslärm- und Luftschadstoffbelastung hat der Gesetzgeber die Zumutbarkeit der Belastungen mit Blick auf die Gesundheit des Menschen festgelegt.

Diese im Interesse einer Erhaltung der Gesundheit der Bevölkerung auf dem Verordnungsweg normativ und damit rechtsverbindlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte werden beim Neubau des Äußeren Ringes in Worms im planfestgestellten Abschnitt eingehalten, so dass keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit zu befürchten sind. Insoweit verweist die Planfeststellungsbehörde auf die in den Planunterlagen beigefügten Schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11.1.1 und 11.3.1) sowie die Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen – Luftschadstoffe – (Unterlage 11.4.1).

Eventuelle Befürchtungen, die normierten Maßstäbe würden die besonderen Umstände von Kranken und Kindern nicht erfassen und Lärm- und Schadstoffemissionen unterhalb der Grenzwerte könnten gesundheitsgefährdend sein, kann die Planfeststellungsbehörde nicht teilen. In den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen werden keine speziellen Regelungen bezüglich der Gültigkeit / Anwendbarkeit von Grenzwerten bei Kindern und Kranken vorgenommen. Es ist somit davon auszugehen, dass die Werte allgemein gültig sind, da sie auf den vorsorglichen Schutz der menschlichen Gesundheit abzielen.

Dem Grundsatz der Problembewältigung ist in der Regel ausreichend Rechnung getragen, wenn absehbar ist, dass das Bauvorhaben die Grenzwerte im Bereich der Lärm- und Schadstoffemissionen den gesetzlichen Anforderungen entsprechend einhält und insofern eine Gesundheitsgefahr nicht besteht. Eventuell verbleibende Belastungen unterhalb der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte müssen hingenommen werden und stehen der Planung nicht entgegen.

Zudem sollte auch nicht übersehen werden, dass sich aufgrund der fortschreitenden Fahrzeugtechnik auch die Lärm- und Abgasemissionen der Fahrzeuge reduzieren werden.

4.2 Minderung der Lebens- und Wohnqualität durch Nutzungsbeschränkung des Außenwohnbereiches sowie Wertminderung der Grundstücke/Gebäude allgemein.

Es wird von verschiedenen Einwendern befürchtet, dass durch den Bau des Äußeren Ringes Wertminderungen durch den entstehenden Verkehrslärm beim Betrieb der Straße an den Wohngebäuden entstehen. Weiter könnten Gärten bzw. Terrassen aufgrund der Lärmbelastung nicht mehr genutzt werden. Diese Einwendungen erweisen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als unbegründet und sind daher mit der folgenden Begründung zurückzuweisen.

Hinsichtlich der Lärmbetroffenheiten ist auszuführen, dass mit den im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses festgesetzten Schutzmaßnahmen (aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen) im direkten Neubaubereich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keinerlei unzumutbare Beeinträchtigungen auf die angrenzenden Grundstücke zu erwarten sind. Auch der entstehende Lärm unterhalb der Grenzwerte wurde in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde eingestellt, kann aber zu keinem anderen Ergebnis führen. Letztendlich vermag

auch die Lärmsteigerung im erweiterten Straßennetz durch Verkehrssteigerungen, die bei max. 1,6 dB(A) liegen, keine ausgleichspflichtige Wertminderung zu begründen.

Auch ein durch die Lage zur Neubautrasse befürchteter Wertverlust am Grundstücksmarkt, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Wertminderungen dieser Art werden von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG deshalb auch nicht erfasst.

Nach alledem konnten die Einwendungen hinsichtlich der Wertminderung bzw. ggfs. hierfür notwendiger Entschädigung durch den Straßenbaulastträger keinen Erfolg haben und auch nicht dazu führen der Vorhabenträgerin weitere Schutzvorkehrungen aufzuerlegen oder dem Grunde nach Entschädigungsverpflichtungen festzustellen.

4.3 Einschränkung des Erholungswertes des Karl-Bittel-Park durch Lärmbelastungen.

Soweit von den Einwendern Einschränkungen des Erholungswertes der Parkanlage durch Verkehrslärm befürchtet werden, kann dies ausgeschlossen werden. Der Abstand der Neubautrasse vom westlichen Rand des Karl-Bittel-Parks beträgt ca. 950 m. Lärmeinwirkungen sind daher auszuschließen (vergleiche Schalltechnische Untersuchungen). Ausweislich der Verkehrsuntersuchung von Habermehl & Follmann (Unterlage 1.1, Anhang 8, Verkehrsgutachten für das Prognosejahr 2030, Anlage 1.4) werden die im wesentlich geringeren Abstand zur Parkanlage verlaufenden Nievergoltstraße und Alzeyer Straße vom KFZ-Verkehr durch den Neubau des Äußeren Ringes in Worms entlastet. Insoweit tritt hinsichtlich der Auswirkungen von Lärm und Feinstaub eine Verbesserung durch die Neubaumaßnahme ein.

Ungeachtet dessen merkt die Planfeststellungsbehörde an, dass der Vorhabenträgerin – selbst wenn man Lärmbeeinträchtigungen, entgegen der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, unterstellen würde – keine ergänzenden Schutzmaßnahmen auferlegt werden. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV legt die Immissionsgrenzwerte für besonders schutzbedürftige bauliche Anlagen und für bestimmten Gebiete fest. Die Art der Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen und folgen den Einteilungen der Baunutzungsverordnung. Die Grenzwerte der 16. BImSchV gelten zum Schutze der Nachbarschaft. Hierunter ist gemäß den VLärmSchR 97 ein nach besonderen Merkmalen bestimmbarer Personenkreis, der sich nicht nur vorübergehend im Einwirkungsbereich der Straße aufhält bzw. in den jeweiligen Gebieten Rechte an dort befindlichen Sachen hat, zu verstehen. Ausdrücklich nicht zur Nachbarschaft gehören gemäß den VLärmSchR 97 Parkanlagen, Erholungs- wald, Sport- und Grünflächen oder ähnliche Anlage, da sie nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind. Danach kämen Lärmschutzmaßnahmen für die in den Einwendungen angeführte Parkanlage auch nicht in Betracht.

4.4 Nur Berechnungen und keine Messungen („Echtwerte“)

Soweit von Einwendern im Anhörungsverfahren gefordert wurde, Lärmmessungen („Echtwerte“) zu Grunde zu legen, entspricht dies nicht den gesetzlichen Regelungen. Im Rahmen schalltechnischer Untersuchungen ist der Beurteilungspegel gem. § 3 der 16. BImSchV nach den Vorgaben der Anlage 1 zu § 3 zu berechnen. Diese Berechnungsmethode wurde in den

vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen herangezogen. Eine Verpflichtung des Straßenbaulastträgers zur Durchführung von Lärmmessungen anstelle von Berechnungen ist nicht möglich.

Zum einen ist der Straßenbaulastträger im Hinblick auf die Beurteilung der Lärmsituation an die Vorgaben der 16. BImSchV und den RLS 90 gebunden (siehe Übergangsregelung für die Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen § 6 der 16. BImSchV), so dass die maßgeblichen Beurteilungspegel nach der in den RLS 90 beschriebenen Vorgehensweise und mit den dort genannten Parametern berechnet werden müssen. Zum anderen ist es nur durch Berechnungen möglich, ein allgemein gültiges, vergleichbares Ergebnis zu erhalten und so eine Gleichbehandlung der durch den Straßenverkehrslärm betroffenen Bürger zu gewährleisten. Im Rahmen von Messungen wird jeweils nur eine einzige Situation erfasst, wohingegen die Berechnungsmethoden der RLS 90 auf langfristigen, empirischen Untersuchungen basieren.

In der Regel sind die Folgerungen aus den berechneten Beurteilungspegeln für die Betroffenen günstiger als die aus einem gemessenen Pegel, da bei den Berechnungen 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. Im Übrigen wären Messungen der Lärmsituation zum gegenwärtigen Zeitpunkt darüber hinaus auch in tatsächlicher Hinsicht ausgeschlossen, da der Äußere Ring im festgestellten Planungsabschnitt noch nicht fertiggestellt ist.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass bei schalltechnischen Untersuchungen nur solche Formeln und Werte für die Berechnung des Beurteilungspegels verwendet werden dürfen, die in der 16. BImSchV und den RLS 90 genannt sind oder auf der Grundlage dieser Vorschriften eingeführt wurden.

Die Einwendungen erweisen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als insgesamt unbegründet und waren daher zurückzuweisen.

4.5 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie der „Frischlufschneise“ der Stadt Worms durch Lärmschutzwand/wand.

Verschiedene Einwender haben vorgetragen, dass sie sich durch die vorgesehenen Lärmschutzwände/-wälle beeinträchtigt fühlen, da hiermit eine Abwertung der Wohn- und Lebensqualität verbunden sei und die Aussicht beeinträchtigt werde.

Da es sich bei dem Straßenbauprojekt um einen Neubau einer Straße handelt, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass durch den Straßenbau einschließlich der Errichtung der Lärmschutzwand/wall eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und zum Teil auch der freien Sicht verbunden ist. Diese Nachteile haben nach entsprechender Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem als höher einzustufenden Schutz der Bevölkerung vor straßenbedingtem Lärm zurückzustehen. Zudem sind sowohl für die Lärmschutzwälle als auch für die zwischen Bebauung und der Trassenführung liegenden Ausgleichsfläche eine Bepflanzung vorgesehen. Dadurch blickt man auch weiterhin ins „Grüne“ und die Bepflanzungen mindern zugleich die befürchteten Emissionsbelastungen.

Soweit in diesem Zusammenhang auch Wertminderungen der betreffenden Gebäude befürchtet werden, kann diesem Vortrag unter Hinweis auf die obigen Ausführungen nicht gefolgt werden, da durch die aktiven Lärmschutzeinrichtungen auch gleichzeitig eine Verbesserung der Wohnqualität durch Verringerung der Lärmbelastungen, auch im Außenwohnbereich, eintritt. Eventuell verbleibende Betroffenheiten sind zumutbar und von den Betroffenen hinzunehmen.

Hinsichtlich einer Beeinträchtigung des Lärmschutzwalls als mögliches Hindernis der „Frischluftschneise“ für die Stadt Worms, hat die Vorhabenträgerin für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargelegt, dass bereits die beiden Ortsteile Pfeddersheim und Leiselheim mit der teilweise sehr dichten Bebauung (der östliche Ortsrand von Leiselheim besteht aus einer dichten dreigeschossigen Reihenhausbauung) praktisch wie ein Riegel quer im Pfirmtal liegen und bereits damit die Frischluftzufuhr nachhaltig beeinflussen, als dies die geplante Straßenführung mit der bodennahen Orientierung der Gradienten vermag. Der Trassenverlauf entlang dem östlichen Ortsrand von Leiselheim erreicht selbst unter Berücksichtigung der Höhe der vorgesehenen Lärmschutzwälle kaum die Traufhöhe der angrenzenden Bebauung und stellt damit kein Hindernis für den Luftaustausch dar. Bereits unmittelbar südlich des Pfirmtalverlaufs verläuft die Straßentrasse auf bodennahem Niveau und geht in den Einschnitt der Eisenbahnüberführung über. Die durch die Einwender beschriebene „Konfliktsituation“ ist daher nicht gegeben.

Die Einwendungen erweisen sich als unbegründet und sind daher zurückzuweisen.

4.6 Summationswirkung (insbesondere) durch Vorbelastung der nahen Autobahn (A 61)

Weiter wurde im Anhörungsverfahren vorgetragen, dass es durch die Vorbelastung der nahen Autobahn und der nun planfestgestellten Neubaustrecke zu erheblichen Lärmbelastungen kommen werde. Dahinter verbirgt sich die Sorge, dass durch den Verkehr auf der Neubaustrecke und dem bereits vorhandenen Verkehr auf bereits bestehenden Straßen insgesamt eine unzumutbare Gesamtverkehrslärmbelastung entstehen würde.

Sofern von den Einwendern damit gefordert werden sollte, die Lärmpegel der Neubaustrecke sowie der bestehenden Straßen zu überlagern (sog. Summenpegelbildung), um die Lärmsituation nach Fertigstellung des Äußeren Ringes zu beurteilen, ist zunächst auf § 41 BImSchG zu verweisen, wonach grundsätzlich lediglich die durch den Bau bzw. die wesentliche Änderung des Verkehrsweges verursachten Immissionen beurteilt werden sollen. Diese Vorgehensweise ist auch in der Rechtsprechung anerkannt (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95). Ausnahmen von diesem Grundsatz können nach Ansicht des Gerichts dann geboten sein, wenn die Lärmbelastungen insgesamt zu Gesundheitsgefahren oder Eingriffen in die Substanz des Eigentums führen.

Beurteilungsmaßstab für die im Zuge dieser Gesamtlärbetrachtung ermittelten summierten Verkehrslärmeinwirkungen auf schutzwürdige Nutzungen ist dabei die Frage, ob mit dem Vorhaben eine Erhöhung der Verkehrslärmbelastungen zu einer Gesamtbelastung verbunden ist, welche ggfs. eine Gesundheitsgefährdung im Sinne einer Grundrechtsverletzung dar-

stellen könnte. Ab welcher Höhe der Gesamtlärm den Grad einer Grundrechtsverletzung erreicht, ist gesetzlich nicht geregelt. Seitens des Bundesverwaltungsgerichtes wird allerdings die Schwelle für eine Gesundheitsgefährdung oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums bei Orientierungswerten von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht angehalten.

Im vorliegenden Fall ist jedoch nichts dafür ersichtlich, dass sich im Rahmen einer Summenpegelbildung eine Lärmbelastung ergeben könnte, welche die Grenze zur Gesundheitsgefährdung überschreiten würde. Dies ist insbesondere deshalb auszuschließen, weil nach den Schalltechnischen Untersuchungen – unter Berücksichtigung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen - die Immissionsgrenzwerte für die maßgebliche Wohnbebauung an allen Berechnungspunkten nicht überschritten werden. Den vereinzelt Immissionsorten, wo dies nicht der Fall ist, wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss vorsorglich ergänzend ein Anspruch auf passiven Lärmschutz gewährt (vgl. in Kapitel C Abschnitt V.1. dieses Beschlusses).

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird mithin insgesamt festgestellt, dass im Ergebnis infolge des planfestgestellten Bauvorhabens und der auferlegten Schutzvorkehrungen dieses Beschlusses auch unter der Berücksichtigung der Vorbelastung durch andere Verkehrslärmquellen keine Lärmauswirkungen zu erwarten sind, mit welchen eine Grundrechtsverletzung in Form der Gesundheitsgefährdung einhergeht.

4.7 Lärmschutzwand an der Johann-Hinrich-Wichern-Straße verdeckt Ortsbild und ist Sammelstelle für Unrat

Von den Einwendern wird auch vorgetragen, dass durch die Lärmschutzwand an der Johann-Hinrich-Wichern-Straße das Ortsbild verdeckt werden würde. Anstelle der Lärmschutzwand solle ein Lärmschutzwall errichtet werden. Weiterhin würde sich hinter der Lärmschutzwand Unrat ansammeln.

Hierzu hat die Vorhabenträgerin, für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, erwidert, dass ein Lärmschutzwall die gleichen Abmessungen in Höhe und Länge hätte und somit das Ortsbild ebenfalls verdeckt werden würde. Ein Lärmschutzwall würde sich aber auf Grund seiner erforderlichen geometrischen Abmessungen, insbesondere ist ein weitaus höherer Flächenbedarf gegeben, an dieser Stelle nicht realisieren lassen. Darüber hinaus ist die benötigte Fläche bereits als Ausgleichsfläche für die erfolgte Wohnbebauung vorgesehen, so dass eine Inanspruchnahme für einen Lärmschutzwall nicht möglich sei. Bei der Errichtung einer Lärmschutzwand bleibt diese Ausgleichsfläche jedoch erhalten. Das Vorbringen, dass sich hinter der Lärmschutzwand „Unrat“ ansammeln würde, ist ebenfalls unbegründet. Insbesondere da das illegale Ablagern von Müll verboten ist und eine Ordnungswidrigkeit darstellt. Gleichwohl wird der Baulastträger im Rahmen seiner gesetzlichen Verpflichtungen regelmäßige Kontrollen am Straßenkörper und seinen Bestandteilen durchführen, so dass die von den Einwendern vorgetragene Behauptung, nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, sich als gegenstandslos erweist.

4.8 Verschiebung des Kreisels Winzerstraße in östl. Richtung

Einige Einwender befürchten, dass der Kreisverkehrsplatz 1 (KVP 1) zu dicht an den Eckhäusern in diesem Bereich liege und dieser daher besser um einige Meter nach Osten verschoben

werden solle. Diesem Vorbringen hat die Vorhabenträgerin – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar - entgegnet, dass eine Verschiebung des KVP 1 (Nievergoltstraße / Winzerstraße / Johann-Hinrich-Wichern-Straße) nicht in Betracht komme, da hierfür die vorhandene Johann-Hinrich-Wichern-Straße auf einer Länge von ca. 100 m bis 150 m zurückgebaut werden müsste, zudem wäre dann auch das vorhandene Regenrückhaltebecken zu verschieben. Diese Verlegung wäre dann verbunden mit einer Änderung des Oberflächenwasserablaufsystems aus dem Neubaugebiet. Neben zusätzlichen Baukosten würde dies zusätzliche Betroffenheiten auslösen und neben weiteren Grunderwerb auch ergänzende Ausgleichsmaßnahmen nach sich ziehen. Letztendlich würde eine Verschiebung der Schallschutzvorkehrungen auch nicht zu einer Lärmvermeidung führen.

Der Vorschlag erweist sich in der Summe, auf Grund der gegebenen Zwangspunkte, als nicht zielführend und wird daher zurückgewiesen.

4.9 Behauptung „der sog. Äußere Ring ist in Wahrheit ein „mittlerer Ring“, der Lärm und Abgase vermehrt in Wormser Wohngebiete bringt (Durchgangsverkehr – auch von mautflüchtigen Lkw – wird von der bisherigen weiträumigen Umfahrung hinein ins Stadtgebiet gezogen).

Hierzu hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung erläutert, dass mit der planfestgestellten Neubaumaßnahme der Verkehr aus den Einzugsgebieten der B 47 alt (Alzeyer Straße) sowie der Von-Steuben-Straße vor der Innenstadt verteilt und somit aus der Innenstadt herausgenommen werden sollte. Ausweislich der Verkehrsuntersuchung von Habermehl & Follmann (Anlage 1.4, Differenznetz Prognose-Nullfall / Planfall 4b Krankenhaustangente) verringert sich u.a. der Werktagsverkehr (Kfz/24h) auf der Nievergoltstraße um 3.300 Kfz/24h und der Alzeyer Straße (B 47 alt) bis zu 4.500 Kfz/24h; der Innenstadtbereich erfährt somit die mit der Neubaumaßnahme angestrebte Entlastung. Die Annahme, dass Lkw-Verkehr angezogen werde, erweist sich als unzutreffend. Ausweislich der aktualisierten Verkehrsuntersuchung von Habermehl & Follmann mit Aktualisierung des Netzmodells und Ermittlung der Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2030 zeigt sich, dass sich gerade die prozentualen Lkw-Anteile reduzieren. Die Behauptung durch den Äußeren Ring würde vermehrt Verkehr, insbesondere Lkw-Verkehr, in die Wormser Wohngebiete geleitet werden erweist sich daher als unbegründet und wird zurückgewiesen.

5. Gesamtabwägung zum Thema Lärmschutz

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen sowie nach erfolgter Prüfung und Abwägung seitens der Planfeststellungsbehörde kommt die Vorhabenträgerin mit der mit diesem Beschluss planfestgestellten Lärmschutzkonzeption ihrer vorrangigen gesetzlichen Verpflichtung zur Vornahme aktiver Lärmschutzmaßnahmen ausreichend nach. Die Vorhabenträgerin hat nach Maßgabe der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Planunterlagen die ihr auferlegten aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.

Soweit unter Berücksichtigung der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen an Immissionsorten weiterhin Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte verbleiben und ein gesetzlicher Lärmschutzanspruch besteht, stehen die Kosten weitergehender aktiver

Schutzmaßnahmen hierfür im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck oder zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen waren technisch nicht realisierbar. Den Eigentümern der betroffenen Wohneinheiten wird daher nach Maßgabe der Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses dem Grunde nach passiver Lärmschutz nach § 42 BImSchG gewährt.

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

VI.2 Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen

2.1. 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 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 auch ein Grenzwert für Feinstaubpartikel $PM_{2,5}$ festgelegt, der seit dem 01.01.2015 einzuhalten ist. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau des Äußeren Ringes in Worms zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der B 47 neu wurden die zu erwartenden Schadstoffbelastungen unter Zugrundelegung der aktuellen Rechtsentwicklungen im Rahmen einer Schadstoffuntersuchung überprüft.

Die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation wurden insoweit bereits für die ursprüngliche Neubauplanung begutachtet und seitens der Vorhabenträgerin aufgrund der im Zuge des Verfahrens erfolgten Planänderungen (neue Verkehrsuntersuchung von Habermehl & Follmann) im Rahmen der Deckblattplanung „Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen – Luftschadstoffe – Berechnung nach RLuS 2012 – Überarbeitung März 2020“ so dann für die veränderten Verkehrszahlen einer erneuten Untersuchung unterzogen. Für die immissionsschutzrechtliche Bewertung des Vorhabens bei der Zulassung ist insoweit die aktualisierte Luftschadstoffuntersuchung mit dem Aufstelldatum 10.03.2023 maßgeblich (siehe Unterlage 11.4.1 der Planunterlagen).

Die Immissionsberechnungen wurden mit dem PC-basierten Berechnungsverfahren zur „Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012)“ Version 1.4 des Ingenieurbüros Lohmeyer, Karlsruhe durchgeführt.

Die prognostizierte Gesamtbelastung durch Luftschadstoffe setzt sich bei Straßenbaumaßnahmen aus der Vorbelastung und der straßenbedingten Zusatzbelastung zusammen. Im Bereich der Stadtteile Leiselheim und Pfiffligheim der Stadt Worms ergeben sich die Vorbelastungen aus den Emittenten Verkehr, Hausbrand (Heizungen) und Kleingewerbe.

In Anhang A Tabelle A 1 der RLuS 2012 sind Anhaltswerte für gebietstypische Vorbelastungen enthalten. Darüber hinaus lagen aktuelle Daten aus dem Zentralen Immissionsmessnetz - ZIMEN des Landesamtes für Umwelt Rheinland-Pfalz, Luftmessstation Worms, Hagenstraße, vor. Wertebasis ist das Jahresmittel aus dem Jahr 2015. Eine Reduktion der Daten entsprechend Tabelle A 2 der RLuS 2012 wurde nicht vorgenommen.

Für die Immissionsberechnung wurde von der Vorhabenträgerin vorrangig auf die Daten aus dem ZIMEN zurückgegriffen. Für die Schadstoffe Benzol und Partikel $PM_{2,5}$ wurden, da hierfür keine Daten vorlagen, die Daten der RLuS 2012 angenommen.

Die der Berechnung der Zusatzbelastung zugrunde gelegten Verkehrsdaten basieren auf der „Verkehrsuntersuchung Stadt Worms“, Habermehl & Follmann, Stand 2019. Die Angaben zum Verkehrsaufkommen stellen den DTV Werktagsverkehr (DTV_w) bzw. Werktagsschwerverkehr dar. Eine Umrechnung auf die DTV-Werte (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres) erfolgt innerhalb des Berechnungsprogrammes.

Entsprechend Planfall 4b, Prognosejahr 2030 beträgt der höchste DTV_w-Wert auf dem Äußeren Ring innerhalb des Untersuchungsgebietes $DTV_{2030} = 20.200$ Kfz/24h im Abschnitt zwischen dem Kreisverkehrsplatz 3 und dem Kreisverkehrsplatz 4. Im Bereich Leiselheim beträgt der DTV-Wert in Zuge der Johann-Hinrich-Wichern-Straße $DTV_{2030} = 11.700$ Kfz/24h. Der Anteil Schwerverkehr wird entsprechend der aktuellen Verkehrsuntersuchung auf dem Äußeren Ring mit 3 % angesetzt.

Die im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung erarbeiteten Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Berechnung nicht berücksichtigt, d.h. es erfolgt keine Abschirmung durch Lärmschutzwälle oder -wände.

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

In allen beurteilungsrelevanten Bereichen straßennaher Wohnbebauung werden die nach der 39. BImSchV geltenden Grenzwerte nach dem Neubau des Äußeren Ringes in Worms zwischen der Nievergoldstraße (K 1) und der B 47 neu 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.

VII. Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes

Bei dem Neubau des Äußeren Ringes in Worms zwischen der Nievergoldstraße (K 1) und der B 47 neu sind die einschlägigen natur- und umweltschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Dabei ergibt sich folgendes Prüfungssystem:

- Die Eingriffsregelung in §§ 14 – 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6-10 ff. LNatSchG. Die Eingriffsregelung gilt für naturschutzrechtliche Eingriffe vor allem des Fachplanungsrechts.
- Für besonders geschützte Landschaftsteile (z. B. Naturparke, Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, Biosphärenreservate, etc.) sehen die gesetzlichen Bestimmungen in §§ 20 ff. BNatSchG i.V.m. §§ 11 ff LNatSchG besondere Zulassungsanforderungen vor.
- Der gesetzliche Biotopschutz wird in § 30 BNatSchG geregelt.
- Sonderregelungen ergeben sich für Vorhaben, die nach den Bestimmungen des Bundes- bzw. des Landesnaturschutzgesetzes (§§ 32 ff. BNatSchG i.V.m. § 17 f. LNatSchG) Auswirkungen auf Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und europäische Vogelschutzgebiete haben können (Habitat- und Vogelgebietsschutz – Natura 2000).
- Neben den Gebietsschutz für Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Vogelschutzgebiete treten die Anforderungen an den europäischen und nationalen Artenschutz, wie sie sich aus den §§ 44 ff, 67 BNatSchG, Art. 12 bis 16 FFH-RL und Art. 5 bis 7 und 9 VS-RL sowie §§ 22 ff LNatSchG ergeben (Artenschutz).
- Nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung müssen ferner die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden.
- Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG (§ 9 Abs. 2 LKSG) i.V.m. § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG.

1. Eingriffsregelung Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung beinhaltet ein fünfstufiges Prüfungssystem:

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

Vermeidung / Ausgleich / sonstige Kompensation

Nach den Bestimmungen des Bundes- und Landesnaturschutzgesetzes ist der Straßenbaulastträger zunächst verpflichtet, vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (sog. „Vermeidungsgebot“). Dadurch sollen die Schutzgüter Natur und Landschaft so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden. Es ist jedoch offensichtlich, dass ein Projekt wie der Neubau des Äußeren Ringes in Worms zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der B 47 neu nicht ohne Eingriff in Natur und Landschaft verwirklicht werden kann.

Eine vollständige Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft wären nur unter Verzicht auf das Straßenbauvorhaben zu erreichen. Dies kommt vorliegend nicht in Betracht, da der vorgesehene Neubau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit im planbetreffenen Streckenabschnitt und insbesondere der verkehrlichen Entlastung der Innenstadt von Worms objektiv erforderlich ist. Die durch die Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft wurden bei der Erstellung der Planunterlagen erfasst und bewertet.

Die Vorgaben für die Durchführung von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen sind in § 15 BNatSchG sowie § 7 LNatSchG geregelt. Der Straßenbaulastträger hat diese gesetzlichen Vorgaben eingehalten. Die Vorhabenträgerin hat streng darauf geachtet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden werden. Mit Blick auf diese Vorgehensweise ist dem sich aus § 15 Abs. 1 BNatSchG ergebenden naturschutzfachlichen Vermeidungsgebot in umfassender Weise Rechnung getragen. Bei der Planung hat die Vorhabenträgerin darauf geachtet, die mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe so gering wie möglich zu halten.

Das Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplans (siehe Ausführungen in Unterlage 1 und 1.1) berücksichtigt sowohl die wiederherzustellenden Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes als auch die besonderen Artenschutzanforderungen (Vermeidungs- und Schutzmaßnahme).

Die Vorhabenträgerin hat für die mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft im Rahmen ihrer hier festgestellten Planung nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben umfassende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die Eingriffe vollständig kompensiert (siehe hierzu Darstellungen in den integrierten Lageplänen, Unterlage 7, den externen landschaftspflegerischen Maßnahmen, Unterlage 12.2 sowie den Maßnahmenblättern integriert im Erläuterungsbericht, Unterlage 1 und 1.1).

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

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

Zulassung des Eingriffs

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

2. Landschaftsschutzgebiete

Die Planung berücksichtigt auch die rechtlichen Vorgaben für den Eingriff in die von der Planung betroffenen besonders geschützten Landschaftsteile.

Durch die Straßenbaumaßnahme wird auch das durch Rechtsverordnung vom 10. Juni 1987 ausgewiesene Landschaftsschutzgebiet „Pfrimmaue Hochheim / Pffiffligheim“ betroffen. Gem. § 5 Abs. 1, Nr. 9 dieser Rechtsverordnung ist es ohne Genehmigung der Landespflegebehörde u.a. verboten, Neu- oder Ausbaumaßnahmen im Straßen- und Wegebau durchzuführen. Eine Genehmigung nach der Landschaftsschutzgebietsverordnung konnte im vorliegenden Fall erteilt werden, da die zuständige Naturschutzbehörde vor der Zulassung beteiligt wurde und ihr Einvernehmen erklärt hat (siehe Schreiben der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd vom 13.08.2013, Az. 14-435-12:41). Unbeschadet dessen liegen die Voraussetzungen für eine nach § 5 Abs. 1 Nr. 9 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet erforderliche Genehmigung vor, weil die Straßenbaumaßnahme dem Schutzzweck des Landschaftsschutzgebie-

tes nicht zuwiderläuft bzw. etwaige Beeinträchtigungen des Schutzzwecks durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie unter Berücksichtigung der von der Planfeststellungsbehörde verfügbaren Auflagen vermieden bzw. vollständig ausgeglichen werden können.

3. Artenschutz

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

Allgemeines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Vorhabenträgerin hat die möglichen Auswirkungen auf die besonders geschützten Arten unter Beachtung der vorangeführten artenschutzrechtlichen Vorgaben untersuchen lassen und neben einem Fachbeitrag Artenschutz gemäß §§ 44, 45 BNatSchG (Unterlage 12.4.2) auch die Sondergutachten „Avifauna“ (Unterlage 12.3.1) und „Fledermäuse“ (Unterlage 12.3.2) erstellt. Die avifaunistischen Kartierungen wurden im Juli 2016 nochmals aktualisiert (siehe Sondergutachten „Avifauna“ Juli 2016). Im Zuge der erfolgten Deckblattplanung wurden die Auswirkungen des Gesamtvorhabens auf die besonders geschützten Arten nochmals untersucht (siehe Deckblatt Fachbeitrag Artenschutz gem. §§ 44, 45 BNatSchG, Unterlage 12.4.1).

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

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

Zunächst wurde im Zuge der Artenschutzprüfung eine Relevanzprüfung vorangestellt, um diejenigen Arten herauszufiltern, für welche mit hinreichender Sicherheit projektbedingte Berührungspunkte mit artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen vorab bereits ausgeschlossen werden können. Insoweit wurde ermittelt, dass relevante Vorkommen von Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL im Wirkraum nicht zu verzeichnen sind. Die weitere artenschutzrechtliche Prüfung für die ermittelten, relevanten Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL kommt zu dem Ergebnis, dass, mit Ausnahme von Feldlerche, Rebhuhn und Schafstelze, keine Verbotsstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

In die Artenschutzprüfung wurden die artenschutzspezifischen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, u.a.:

V 5: Gehölze dürfen in der Zeit vom 1. März bis 30. September gemäß § 28 LNatSchG nicht beseitigt werden, insbesondere zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Vogelarten und der Haselmaus),

V 9: Im Bereich der Kleingärten und der Pfrimmufergehölze ist im August/September im Jahr vor Baubeginn eine flächendeckende Suche nach Haselmäusen durchzuführen. Sollten genutzte Nester oder sonstige Hinweise auf ein aktuelles Vorkommen gefunden werden, z.B. charakteristische Fraßspuren an Haselnüssen, so sind folgende Vergrä-mungsmaßnahmen durchzuführen:

Oberirdische Fällung oder Rückschnitt der Gehölze im Baubereich zwischen Anfang Januar und Ende Februar ohne flächige Beeinträchtigung des Bodens, da hier ggf. die Haselmäuse überwintern. Anbringen von Nisthilfen für die Haselmäuse im rückwärtigen Bereich der Kleingärten und Pfrimmufergehölze. Die Rodung der Stubben darf erst nach dem Ende der Überwinterung der Haselmäuse ab April/Mai erfolgen),

V 10: Durchführung einer flächendeckenden Suche nach Zauneidechsen durch die Umweltbaubegleitung in den durch die Baumaßnahme betroffenen potenziellen Lebensräumen (Kleingärten) im Sommerhalbjahr vor Baubeginn. Sollten Zauneidechsen gefunden werden, so sind sie durch oberflächige Beseitigung des Gehölzbestandes und Mahd/Ab-räumen der Krautvegetation im Winterhalbjahr zu vergrämen. In den Randbereichen, insbesondere in den Bereichen der angeschnittenen Gartenparzellen sind aus dem anfallenden Schnittgut geeignete Lebensraumstrukturen anzulegen. Nach dem Winterschlaf der Zauneidechsen im März/April können die Tiere aus dem Vergrämungsbereich in die angrenzenden Gärten und neu angelegten Lebensraumstrukturen abwandern. Danach ist ein geeigneter Schutzzaun zu errichten, der eine Rückwanderung in das Baufeld verhindern soll. Sollten trotz der Vergrämung einzelne Tiere im Baufeld verbleiben, sind diese abzufangen und in die randlichen Strukturen umzusetzen,

V 11: Im Hinblick auf potenzielle Vorkommen von Mauereidechsen im Bereich des Eisenbahnüberführungsbauwerkes ist nach der Errichtung des Schutzzaunes (vgl. S 3) der Baustellenbereich der Bahntrasse (Schotterkörper und angrenzende Säume) durch die Umweltbaubegleitung flächendeckend nach Mauereidechsen abzusuchen. Sollten einzelne Tiere im Baufeld verbleiben, sind diese abzufangen und in die randlichen Säume ober- und unterhalb der Baustelle umzusetzen. Nach erfolgter Baumaßnahme werden die Schutzzäune wieder entfernt. Da die Bahntrasse auf dem Überführungsbauwerk auf einem Schotterkörper geführt wird, kann die Vernetzungsfunktion wiederhergestellt werden),

V 12: Im Bereich der geplanten Straßentrasse wurden südlich der Pfrimm Baue des Feldhamsters kartiert. Da der Feldhamster eine sehr dynamische Art hinsichtlich seiner Lebensraumnutzung ist, ist im Herbst vor dem Jahr des Baubeginns eine erneute Kar-

tierung durchzuführen. Sollten im Bereich des Baufeldes genutzte Baue gefunden werden, so ist im Frühjahr des folgenden Jahres ggf. eine Umsiedlung in geeignete Ersatzlebensräume (vgl. A4) einzuleiten. Schließt sich nach erfolgter Umsiedlung der Baubeginn bzw. das Abschieben des Oberbodens nicht zeitnah an, muss das Baufeld ggf. zwischenzeitlich unattraktiv gehalten und weiter überwacht werden, um eine Wiederbesiedlung zu verhindern,

V 13: Der Bereich der Feldhamsterlebensräume südlich der Pfrimm wird durch die geplante Straßentrasse zerschnitten, so das mögliche Straßenquerungen durch den Feldhamster oder andere Kleintiere zum Tod durch Kollision führen können. Um diesen artenschutzrechtlich relevanten Tatbestand zu vermeiden, werden südlich der Pfrimm zwischen Bahntrasse und B 47 neu zwei Kleintierdurchlässe mit entsprechenden Leiteinrichtungen errichtet. Aufgrund der Höhe des Straßendamms kann der bevorzugte Durchmesser von 1,00 x 1,00 m nur bei Bau-km 1+670 eingehalten werden. Der zweite Durchlass bei Bau-km 1+420 hat wegen der geringen Dammhöhe eine für Kleintiere und Feldhamster noch ausreichende Höhe von 0,70 m,

S 3: Vor Baubeginn des Eisenbahnüberführungsbauwerkes ist die Bahntrasse beidseits des Baustellenbereiches mit einem Schutzzaun abzugrenzen, der geeignet ist, das Eindringen von Mauereidechsen in den Baustellenbereich zu verhindern,

mit eingestellt, welche bestimmungsgemäß für verschiedene Tierarten die Erfüllung der vorangeführten Verbotstatbestände von vornherein vermeiden. Alle Maßnahmen sind Bestandteil der mit diesem Beschluss planfestgestellten Neubauplanung.

Entsprechend den Darlegungen im Fachbeitrag Artenschutz geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass unter Berücksichtigung der bereits im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes vorgesehenen Maßnahmen zulässigerweise eine vorsorgliche artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ausgesprochen werden kann.

Bei den Vogelarten Feldlerche, Rebhuhn und Schafstelze, konnte insbesondere unter Berücksichtigung der Ersatzmaßnahme E 6 (Umwandlung von Intensivacker in Extensivwiese und Ackerbrache) eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ausgesprochen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A, Abschnitt VII für Feldlerche, Rebhuhn und Schafstelze eine entsprechende Ausnahme von dem Verbot des § 44 Abs. 1 BNatSchG erteilt.

In Bezug auf die Zauneidechse, die Mauereidechse und den Feldhamster und die für diese Arten ggfs. vorzunehmenden Fang- und Umsiedlungsmaßnahmen ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde das Fangverbot gem. § 44 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Gleiches gilt auch für das Besitzverbot gem. § 44 Abs. 2 Satz Nr. 1 BNatSchG, welches im Hinblick auf die mit diesen Maßnahmen notwendigerweise verbundene Inbesitznahme der Tiere in Rede stehen könnte. Die Planfeststellungsbehörde vertritt die Auffassung, dass das mit diesen Maßnahmen verbundene kurzzeitige Fangen und Inbesitznehmen der Tiere weder vom Fangverbot noch vom Besitzverbot gemäß den genannten Vorschriften erfasst wird.

In Bezug auf das in § 44 Abs. 1 Nr. BNatSchG normierte Fangverbot sieht sich die Planfeststellungsbehörde in dieser Bewertung durch die Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I. S. 3434) und die dortige Neuregelung des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG sowie die hierzu ergangene Rechtsprechung des BVerwG (Siehe Urteil vom 07. Juli 2022 – 9 A 1.21 – zur A 20 Jaderberg -Westerstede, juris Rn. 100) bestätigt. Die Regelung besagt, dass das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vorliegt, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind. Das BVerwG sieht diese Regelung des nationalen Artenschutzrechts auch im Einklang mit dem europäischen Gemeinschaftsrecht und hier namentlich mit der Regelung des Art. 12 Abs. 1 Buchst. a FFH-RL, die ebenfalls nicht schon die kurzzeitige, sondern nur die endgültige Entnahme aus dem Naturhaushalt verbieten will, was bei einer zum Schutze der Tiere vorzunehmenden Fang- und Umsiedlungsmaßnahme jedoch gerade nicht beabsichtigt wird.

Sofern man trotzdem in Bezug auf eine mögliche Umsiedlung des Feldhamsters, der Mauereidechse sowie der Zauneidechse - vorsorglich - von der Einschlägigkeit des Fangverbotstatbestandes des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG und auch vom Eingreifen des Besitzverbotes gemäß § 44 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bei den im Zusammenhang mit den Vermeidungsmaßnahmen V 10, V 11 und V 12 erforderlichen Maßnahmen ausgehen würde, würde dies der Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens dennoch nicht entgegenstehen, weil auch bei dieser - hier nur unterstellten - Konstellation das Vorhaben im Wege der Ausnahmezulassung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden konnte. Gleiches würde auch gelten, falls man davon ausgehen müsste, dass nicht alle Exemplare der Zauneidechsen- und Mauereidechse- bzw. Feldhamsterpopulationen bei den Umsiedlungsmaßnahmen vollständig abgefangen werden können und/oder einzelne Tiere nach Baubeginn in den Eingriffsbereich wieder einwandern und ggf. getötet werden könnten, da insbesondere durch die Herstellung der Kleintierdurchlässe sichergestellt wäre, dass sich das baubedingte Tötungs- und Verletzungsrisiko der betroffenen Arten nicht signifikant erhöhen würde.

Hinsichtlich sonstiger Tierarten kann das Vorliegen artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgeschlossen werden.

Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Trotz der festgestellten bzw. unterstellten Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG, würde die Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 und Satz 2 BNatSchG und vorsorglich auch im Wege einer Befreiung nach § 67 BNatSchG dem Vorhaben die artenschutzrechtliche Zulässigkeit attestieren können. Die hierfür erforderlichen gesetzlichen Voraussetzungen sind erfüllt.

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

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

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

im Falle betroffener europäischer Vogelarten:

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

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

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

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

Die Planfeststellungsbehörde geht hierbei davon aus, dass der im Ausnahmetatbestand des § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG in Bezug genommene Begriff der „öffentlichen Sicherheit“, der überdies unionsrechtlich auch in Art. 9 Abs. 1 Buchstabe a) der EU-Vogelschutzrichtlinie und auch in Art. 16 Abs. 1 c) der FFH-Richtlinie enthalten ist, weit und dahingehend auszulegen ist, dass er auch den Schutz des Staates und der sonstigen Träger öffentlicher Gewalt und kollektiver Schutzgüter umfasst. Der im Begriff der „öffentlichen Sicherheit“ angelegte Schutz des Staates erstreckt sich nicht nur auf bereits vorhandene, sondern auch auf in Planung befindliche Einrichtungen des Staates. Einer Ausnahme „im Interesse der öffentlichen Sicherheit“ gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG sind deshalb auch öffentliche (staatliche) Verkehrsinfrastrukturprojekte, die öffentliche Zwecke erfüllen, zugänglich. Was den weiteren Ausnahmetatbestand des § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG anbelangt, lässt sich die

Planfeststellungsbehörde davon leiten, dass aus der Qualifizierung in § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG, wonach es sich bei den dort angesprochenen öffentlichen Belangen um „zwingende Gründe“ handeln muss, abzuleiten ist, dass nur besonders schwerwiegende öffentliche Belange als Ausnahmerechtfertigung im Sinne dieses Ausnahmetatbestandes in Betracht kommen. Es muss sich hierbei aber nicht um unausweichliche Sachzwänge handeln. Gemeint ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln. Einen eben solchen Maßstab wird man im Übrigen auch bei der Prüfung des Ausnahmetatbestandes des § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG - „im Interesse der öffentlichen Sicherheit“ - anzulegen haben.

Hieran gemessen liegen hier die beiden vorgenannten Ausnahmetatbestände vor. Die planfestgestellte Kreisstraßenplanung ist sowohl aus „aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses“ als auch „im Interesse der öffentlichen Sicherheit“ in Abwägung mit den hier in Rede stehenden artenschutzrechtlichen Belangen geboten. Die „zwingenden Gründe“ bzw. das „Interesse der öffentlichen Sicherheit“ ergeben sich bereits aus den Erwägungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens selbst. Die Planfeststellungsbehörde hat die besonderen Gründe, welche den Neubau des Äußeren Ringes im Abschnitt zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der B 47 neu rechtfertigen, in Kapitel E, Abschnitt IV „Erläuterungen zur Zulässigkeit der festgestellten Planung“ ausführlich dargelegt. Dort sind die maßgeblichen Gesichtspunkte, aus denen sich das Erfordernis der Straßenbaumaßnahme ableitet, im Einzelnen ausgeführt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird daher auf diese Ausführungen verwiesen.

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

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

Im Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 12.4.1) vom 10.03.2023 ist nachvollziehbar dargelegt, dass für die Tierarten, für die die Verbotstatbestände erfüllt sind (Feldlerche, Rebhuhn, Schafstelze), - auch auf Grund der auf die betroffenen Populationen zielenden Maßnahmen - es zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen kommen wird.

Bei den Tierarten Feldhamster, Mauereidechse und Zauneidechse sind nach dem Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung und nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Verbotstatbestände i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 und Abs. 2 BNatSchG nicht erfüllt. Soweit die Planfeststellungsbehörde in Bezug auf die hier eventuell vorzunehmenden Umsiedlungsmaßnahmen dennoch vorsorglich die Erfüllung von Verbotstatbeständen bei den v.g. Tierarten unterstellt hat, kann gleichwohl - wie in Kapitel A, Nr. VII bestimmt - eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für die Umsiedlung in Ersatzhabitate und vorsorglich auch für die evt. Erfüllung von Verbotstatbeständen i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 BNatSchG

erteilt werden. Nach den Aussagen des fachlichen Gutachtens wird auch für diese Arten bestätigt, dass vorhabenbedingt unter Berücksichtigung der vorgesehenen landespflegerischen Maßnahmen keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen eintritt.

In dem Artenschutzbeitrag der Vorhabenträgerin vom 10.03.2023 wurden bei den Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie zu jeder Art der aktuelle Erhaltungszustand in der kontinentalen biogeographischen Region aufgelistet, dem sodann die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Populationen der Art in Rheinland-Pfalz gegenübergestellt wurden. Für die Tierarten, bei denen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG von der Planfeststellungsbehörde (vorsorglich) unterstellt wurden (Feldhamster, Mauereidechse und Zauneidechse) ist hiernach festzustellen, dass bei diesen Arten vorhabenbedingte Auswirkung auf den Erhaltungszustand der Populationen der Arten in Rheinland-Pfalz unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Sicherungs-, bzw. Ausgleichsmaßnahmen ausgeschlossen werden können. Entsprechende Feststellungen sind auch für die Vogelarten gemäß Art. 1 der VS-RL zu treffen. Auch bei den europäischen Vogelarten wurden in den artenschutzrechtlichen Fachbeiträgen neben den Verbotstatbeständen die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Populationen der Art in der biogeographischen Region Rheinland-Pfalz dargestellt. Für die Vogelarten, bei denen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt sind (Feldlerche, Rebhuhn, Schafstelze), ist unter Einbeziehung der in der Planung vorgesehenen Ersatzmaßnahme (Umwandlung von Intensivacker in Extensivwiese und Ackerbrache) ebenfalls keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der Art in der biogeographischen Region Rheinland-Pfalz zu erwarten.

Entsprechende Feststellungen konnten schließlich auch hinsichtlich aller sonstigen im Wirkraum der Planung vorkommenden Tier- bzw. Vogelarten getroffen werden, bei denen nach den Feststellungen des Sachverständigen und auch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt werden. Im Rahmen einer vorsorglichen Prüfung konnte jedoch auch in Bezug auf diese Arten festgestellt werden, dass unter Einbeziehung von Vermeidungs-, Sicherungs-, bzw. Ausgleichsmaßnahmen keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der jeweiligen Art in der biogeographischen Region Rheinland-Pfalz verursacht würde, falls in Bezug auf solche Arten im Hinblick auf bau-, anlage oder betriebsbedingte Auswirkungen ebenfalls von der Erfüllung von Verbotstatbeständen auszugehen wäre. Die Planfeststellungsbehörde hält diese gutachterlichen Bewertungen für sachgerecht und macht sich die Ergebnisse zu eigen.

Danach ist hinsichtlich des Erfordernisses der Populationserhaltung festzuhalten, dass bei Realisierung des Vorhabens bei keiner Tier- und Vogelart nach Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Auswirkungen auftreten werden, bei der sich der Erhaltungszustand dieser Arten verschlechtern würde. Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass das für die Ausnahmeerteilung weitere Kriterium der Populationserhaltung bei sämtlichen im Planbereich relevanten Tier- und Vogelarten erfüllt wird.

Einzelheiten zur Ausnahmeprüfung sind den jeweiligen artenbezogenen Begründungen im v.g. Fachbeitrag Artenschutz zu entnehmen.

Keine zumutbare Alternative

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

Auch alle sonstigen im Planungsprozess untersuchten Planungsvarianten erweisen sich im Vergleich zur Feststellungsvariante als nicht vorzugswürdig.

Diesbezüglich verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zu den Planungsvarianten in Kapitel E IV dieses Planfeststellungsbeschlusses.

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

Entscheidung über die Ausnahme- und Befreiungserteilung

Somit liegen die Voraussetzungen für eine Ausnahmezulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vor. Für die Tierarten Feldlerche, Rebhuhn und Schafstelze sowie vorsorglich auch für den Feldhamster, die Mauereidechse und die Zauneidechse konnte daher zulässigerweise eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt werden.

Gleiches gilt auch für alle anderen artenschutzrechtlich relevanten Tier- und Vogelarten, bei denen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zwar verneint werden konnten, bei denen das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Ausnahmezulassung jedoch ebenfalls vorsorglich festgestellt werden konnte. Auf die Regelungen in Kapitel A, Nr. VII wird verwiesen. Selbst für den Fall, dass entgegen der fachlichen Bewertung des Naturschutzsachverständigen und der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde für weitere Tier- und Vogelarten Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG erfüllt wären, würden 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 und zulässig, dem Straßenbaulastträger für alle Tier- und Vogelarten, für die Verbotstatbestände erfüllt sind und auch für solche Arten, bei denen entgegen den gutachterlichen Feststellungen und trotz der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen möglicherweise ebenfalls eine Verwirklichung von Verbotstatbeständen zu unterstellen wäre, eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG zu erteilen. Maßgeblich für diese Entscheidung sind die für die Maßnahme sprechenden überwiegenden Gründe des Gemeinwohls bzw. der öffentlichen Sicherheit und die demgegenüber vergleichsweise geringfügigen Beeinträchtigungen unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzes, das Fehlen zumutbarer Alternativen sowie der Umstand, dass keine Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes der Population einer Art zu erwarten ist bzw. bei Arten mit derzeitigem schlechten Erhaltungszustand eine Verbesserung nicht behindert wird. Für diese Entscheidung sprechen ferner die umfangreichen, in den Planunterlagen vorgesehenen landschaftspflegerischen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die dem Straßenbaulastträger in Kapitel C dieses Beschlusses zusätzlich auferlegten naturschutzfachlichen Auflagen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde steht der Neubau der K 2 im Abschnitt von der Nievergoltstraße (K 1) bis zur B 47 neu auch unter Berücksichtigung der zum Gesamtvorhaben vorgetragenen Stellungnahmen und Einwendungen insgesamt mit den rechtlichen Anforderungen des Artenschutzes nach § 44 f. BNatSchG in Einklang. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die von der Vorhabenträgerin im Verfahren vorgelegten Fachgutachten sowie auf die Feststellungen in den Unterlagen in Kapitel A, Nr. VII verwiesen.

Letztendlich wäre aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch die Erteilung einer Befreiung gemäß § 67 Abs. 2 BNatSchG von den Verboten des § 44 BNatSchG als sachgerecht anzusehen, sofern entgegen dem bislang Dargestellten Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG für einzelne Tier- und Vogelarten erfüllt wären und auch keine Ausnahme im Sinne des § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden könnte. Auf Grund der nachgewiesenen hohen Bedeutung des Straßenbauvorhabens mit Blick auf die mit ihm verfolgten verkehrlichen Zielsetzungen würde es mit Blick auf das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens eine „unzumutbare Belastung“ im Sinne des § 67 Abs. 2 BNatSchG darstellen, wenn auf das Vorhaben aus artenschutzrechtlichen Erwägungen verzichtet werden müsste.

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

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

Für das vorliegende Straßenbauvorhaben wurde nach den einschlägigen rechtlichen Vorgaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung angenommen. Eine

solche Umweltverträglichkeitsprüfung wurde hier durchgeführt. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss enthält nachfolgend die diesbezüglichen Feststellungen.

4.1 Darstellung der Rechtsgrundlagen

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

Durch das „Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung“ vom 20.07.2017 (BGBl. I, S. 2808 ff) wurde u.a. das UVPG geändert; das Änderungsgesetz ist am 29.07.2017 in Kraft getreten. Aufgrund der Übergangsbestimmung des § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG/neu kann das vorliegende Verfahren nach der Fassung des UVP-Gesetzes, die vor dem 16.05.2017 galt, zu Ende geführt werden. Das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen nach § 5 UVPG/alt wurde bereits vor dem genannten Stichtag eingeleitet (Einleitungsantrag der Stadt Worms vom 04.06.2013, Az.: 6.6-Be/Th).

Die nachfolgend zitierten §§ des UVP-Gesetzes beziehen sich daher auf die bis zum 28.07.2017 gültige Fassung des UVP-Gesetzes (UVPG/alt).

4.2 Feststellung der ordnungsgemäßen Anwendung der UVP-Bestimmungen

Bei der vorliegenden Straßenplanung für den Neubau des Äußeren Ringes zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der B 47 neu in Worms sind die rechtlichen Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts und des nationalen Rechts hinsichtlich der Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP) des Straßenbauvorhabens beachtet worden. Das Straßenbauvorhaben wurde uvp-rechtlich zutreffend eingeordnet. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit ist umfassend abgearbeitet worden. Das Verfahren wurde im Einklang mit den maßgeblichen Bestimmungen des UVP-Rechts durchgeführt. Die für das Vorhaben durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung genügt in jeder Hinsicht den Anforderungen des UVP-Rechts.

4.3 Bestehen einer UVP-Pflicht

Das vorliegende Verfahren betrifft den Neubau einer Kreisstraße. Die Planung sieht den Neubau der K 2 auf einer Länge von ca. 2,0 km vor. Die Neubaustrecke ist ein Teilstück des

Äußeren Ringes in Worms, der die B 47 neu mit der B 9 durch eine Umgehung der Innenstadt miteinander verbindet.

Ausgangspunkt ist der geplante Kreisverkehrsplatz (Kreuzungspunkt mit Winzerstraße (K 1) / Johann-Hinrich-Wilhelm-Straße (K 2) und Nievergoltstraße (K 1)) bei der nördlichen Zufahrt nach Leiselheim. Sie verläuft im Abstand von ca. 30 bis 50 m parallel östlich der Wohnbebauung von Leiselheim. Durch eine Unterführung des „Schlittweges“ wird eine verkehrssichere Geh- und Radwegverbindung von Leiselheim nach Pfiffligheim (Diesterwegschule) gewährleistet.

Der vorhandene Sportplatz wird erhalten. Die Trasse verläuft nach Süden durch eine Kleingartenanlage und kreuzt ca. 30 m östlich des vorhandenen Brückenbauwerkes die Pfrimm. Die Landgrafenstraße kreuzt die Trasse und wird in Form eines Kreisverkehrsplatzes angebunden.

Im weiteren Verlauf nach Süden in Richtung B 47 neu folgt die Trasse parallel der landwirtschaftlich genutzten Flurstücke. Der schienengleiche Bahnübergang (B 47 alt / DB-Linie) wird beseitigt. Die Trasse unterfährt die DB-Linie. Die B 47 alt wird in Form eines „Versatzes“ mit je einem Kreisverkehrsplatz an den Äußeren Ring angebunden. Im Bereich des südlichen Anschlusses der B 47 alt verschwenkt die Trasse nach Osten und führt parallel zu einem vorhandenen Hauptwirtschaftsweg bis zur B 47 neu. Der Anschluss an die B 47 neu erfolgt höhenfrei in Form einer linksliegenden Trompete.

Das Vorhaben unterliegt den Bestimmungen des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG). Grundsätzlich wäre gemäß den dortigen Bestimmungen die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles erforderlich gewesen. Im Vorfeld war aber bereits erkennbar, dass durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, so dass von der Planfeststellungsbehörde das Entfallen einer UVP-Vorprüfung des Einzelfalles im Hinblick auf die erkennbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens für zweckmäßig erachtet wurde. In Abstimmung mit der Vorhabenträgerin wurde auf eine Vorprüfung des Einzelfalles zur Feststellung einer UVP-Pflicht verzichtet und für das Vorhaben nach den Bestimmungen dieses Gesetzes unmittelbar eine UVP-Pflicht unterstellt. Somit ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach näherer Maßgabe der Bestimmungen des LUVPG i.V.m. den Bestimmungen des UVPG durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A, Abschnitt V die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens festgestellt.

4.4 Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

4.4.1 Allgemeines zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß § 2 UVPG/alt stellt einen unselbständigen Teil der verwaltungsbehördlichen Verfahren dar, die der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens dienen. Durch die UVP erfahren die nach den jeweiligen Fachgesetzen durchzuführenden Zulassungsverfahren in umweltrechtlicher Hinsicht keine materiell-rechtliche Anreicherung. Die UVP beschränkt sich vielmehr auf verfahrensrechtliche Anforderungen im Vorfeld der Sachentscheidung, zu der ein Bezug nur insoweit hergestellt wird, als das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 12 UVPG/alt (vgl. auch Art. 8 der UVP-Richtlinie) im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen ist. Die Vorschriften zur UVP verlangen dementsprechend, dass die Zulassungsbehörde das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung in ihre Erwägungen einbezieht. Das Umweltverträglichkeitsprüfungsrecht nötigt nicht dazu, den räumlichen Umfang der Prüfung in der Planfeststellung weiter auszudehnen als er vom materiellen Planungsrecht gefordert wird. Die UVP umfasst - zusammenfassend ausgedrückt - die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG/alt genannten Schutzgüter Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern. Sie gewährleistet so eine auf die Umwelteinwirkungen zentrierte Prüfung und ermöglicht es, die Umweltbelange in gebündelter Form herauszuarbeiten. Auf der Grundlage der von der Vorhabenträgerin hierzu gemäß § 6 UVPG/alt vorzulegenden Planunterlagen, welche auch eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der uvp-relevanten Projektangaben umfassen, der im Zulassungsverfahren eingegangenen behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit erarbeitet die Zulassungsbehörde nach § 11 UVPG/alt eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind schließlich auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 zu bewerten und diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen (§ 12 UVPG/alt). Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) soll auf diese Weise sicherstellen, dass bei den uvp-pflichtigen Vorhaben die Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne einer wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und das Ergebnis der UVP im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge bei den behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit der Vorhaben berücksichtigt wird.

Der Träger des Vorhabens legt hierzu gem. § 6 Abs. 1 UVPG/alt die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der zuständigen Behörde zu Beginn des Verfahrens vor, in dem die Umweltverträglichkeit geprüft wird. Inhalt und Umfang dieser Unterlagen bestimmen sich gem. § 6 Abs. 2 UVPG/alt nach den Rechtsvorschriften, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens maßgebend sind. Die Unterlagen müssen dabei die in § 6 Abs. 3 und 4 UVPG/alt genannten Mindestangaben enthalten.

Diese Angaben müssen nach § 6 Abs. 3 Satz 3 UVPG/alt Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen werden können. Gemäß § 6 Abs. 3 Satz 2 UVPG/alt hat die Vorhabenträgerin auch eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der Angaben zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens beizufügen. Soweit dies für die Umweltverträglichkeitsprüfung nach der Art des Vorhabens erforderlich ist, müssen die Unterlagen auch noch die in § 6 Abs. 4 UVPG/alt aufgeführten Angaben enthalten.

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

Die zuständige Behörde erarbeitet auf der Grundlage der von der Vorhabenträgerin beigebrachten Unterlagen nach § 6 UVPG/alt, der behördlichen Stellungnahmen nach § 7 UVPG/alt sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach § 9 eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 11 UVPG/alt). Die zusammenfassende Darstellung kann in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen. Die Begründung enthält erforderlichenfalls die Darstellung der Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind schließlich von der zuständigen Behörde auf der Grundlage ihrer zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt zu bewerten und diese Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen (§ 12 UVPG/alt).

4.4.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Diesen rechtlichen Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bei der hier festgestellten Straßenplanung Rechnung getragen. Die Straßenbaulastträgerin hat die Auswirkungen der hier festgestellten Straßenplanung nach Maßgabe und in entsprechender Anwendung des UVPG auf die dort näher beschriebenen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen dargestellt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden identifiziert, beschrieben und entsprechend bewertet. Die maßgeblichen Erkenntnisse

wurden in einer „Allgemeinverständlichen Zusammenfassung“ nach § 6 UVPG/alt (vgl. Unterlage 12.5.1) dargelegt; die weiteren nach § 6 UVPG/alt erforderlichen Unterlagen wurden von ihr ebenfalls vorgelegt. Die Unterlagen der Vorhabenträgerin entsprachen den Anforderungen des § 6 UVPG/alt, insbesondere ist eine allgemein verständliche zusammenfassende Darstellung der Maßnahme und ihrer Umweltauswirkungen in der Unterlage 12.5.1 enthalten. Die verfahrensrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls eingehalten worden (Siehe auch vorstehend in Kapitel E, Abschnitt III). Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG/alt erforderlichen Unterlagen den nach § 7 UVPG/alt zu beteiligenden Behörden (Träger öffentlicher Belange) zugeleitet und diese um Stellungnahme gebeten. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat gemäß § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG/alt den Vorschriften des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG entsprochen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG/alt erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens in Gestalt der Planoffenlage und der hierbei eröffneten Möglichkeit zur Äußerung. Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Planauslegung) enthielt die in § 9 Abs. 1a UVPG/alt verlangten Informationen; die Offenlage der in §§ 6 und 9 Abs. 1b UVPG/alt genannten Unterlagen ist erfolgt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt bewertet. Diese Bewertung wird bei der vorliegenden Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt (§ 12 UVPG/alt). Die allgemeinverständliche Zusammenfassung der Vorhabenträgerin stellt zugleich auch die „Zusammenfassende Darstellung“ nach § 11 UVPG/alt dar.

Da im Anhörungsverfahren keine wesentlichen neuen umweltrelevanten Gesichtspunkte vorgebracht bzw. erkennbar geworden sind, haben sich an der Einschätzung zur Umweltverträglichkeit der Maßnahme auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens keine grundlegenden Änderungen ergeben. Somit kann bezüglich der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG/alt sowie der abschließenden Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde maßgeblich auf den Erkenntnissen der vorausgegangenen Zusammenfassung nach § 6 UVPG/alt sowie auf dem sonstigen Akteninhalt mit UVP-Bezug Bezug genommen werden. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sind in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen und wurden gemäß § 12 UVPG/alt bei der Planfeststellungsentscheidung in dem rechtlich gebotenen Umfang berücksichtigt.

In der Gesamtbetrachtung der umweltfachlichen Bewertungen wird festgestellt, dass sich das Vorhaben in der planfestgestellten Form als umweltverträglich erweist.

Das geschilderte Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung und die diesbezüglichen Bewertungen der Planfeststellungsbehörde stehen im Einklang mit den Anforderungen des UVP-Rechts. Die Zulassung des Vorhabens begegnet daher auch unter uvp-rechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

5. Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG (§ 9 Abs. 2 LKSG) i.V.m. § 5 Abs. 1 Satz 4 LStrG

Im Rahmen der hier vorzunehmenden straßenrechtlichen Abwägung nach § 5 Abs. 1 Satz 4 LStrG sind auch noch die Anforderungen zu würdigen, die aus den Bestimmungen des Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 Bundesklimaschutzgesetz (§ 9 Abs. 2 Landes-Klimaschutzgesetz) für die Berücksichtigung der Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit abzuleiten sind.

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

Die Planfeststellungsbehörde hat die Aspekte des globalen Klimaschutzes, unter Zugrundelegung des in den Planunterlagen beigefügten Klimabeitrages (Unterlage 12.6), in die von ihr vorzunehmende Abwägung aller planungsrelevanten Belange eingestellt. Sie gelangte dabei zu der begründeten Überzeugung, dass sich die Straßenbaumaßnahme für den Neubau des Äußeren Ringes zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der B 47 neu auch im Hinblick und unter Berücksichtigung der Klimaschutzbelange als abwägungsfehlerfrei und damit als rechtlich zulässig erweist. Gegenstand der festgestellten Planung ist der Neubau eines Teilstückes (K 2 neu) des Äußeren Ringes in Worms, der die B 9 durch eine Umgehung der Innenstadt mit der B 47 neu verbindet. Nach den Erkenntnissen der Klimaforschung ist für das globale Klima im Hinblick auf den Klimawandel der Ausstoß von Treibhausgasen und hier namentlich des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) von Relevanz. CO₂ wird im Verkehrsbereich vor allem beim Betrieb von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren durch die Verbrennungsprozesse von Diesel und Benzin freigesetzt.

Grundlage für die Betrachtung der verkehrsbedingten THG (Treibhausgasemissionen) ist die Verkehrsuntersuchung aus dem Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Worms, welche die verkehrlichen Auswirkungen netzbezogen ermittelt. Sie betrachtet die Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmengen in der Ist-Situation und im Prognosenullfall (Prognose der Verkehrszahlen ohne das Vorhaben) und im Prognoseplanfall (Prognose der Verkehrszahlen mit dem umgesetzten Straßenbauvorhaben). Die Veränderung der Verkehrszahlen und damit als Folge auch der THG ergibt sich durch den Vergleich aus dem Prognosenullfall mit dem Prognoseplanfall. Der Neubau einer Straße leistet grundsätzlich für sich genommen zwangsläufig erst einmal einen negativen Beitrag im Hinblick auf CO₂- und sonstige Schadstoffemissionen. Die Menge an Abgasemissionen, die dem Verkehr auf dem hier festgestellten Bauabschnitt zuzurechnen ist, nimmt nur dieses Vorhaben als solches in den Blick. In weiten Teilen des

sonstigen Straßennetzes wirkt das Vorhaben jedoch emissionsmindernd, weil es dort den Verkehr entsprechend entlastet. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen auf dem geplanten Streckenabschnitt resultieren zu einem großen Teil aus projektbedingten Verkehrsverlagerungen im bestehenden Straßennetz. Verkehrsleistungen auf diesem Abschnitt steigen, während sie auf vielen anderen Netzelementen im Straßennetz der Stadt Worms sinken. Entsprechend wird es im Bereich der K 2 (neu) zu einer Steigerung und in den anderen o. a. Bereichen zu einem Absinken der Abgasemissionen kommen. Infolgedessen ist es unwahrscheinlich, dass infolge des Straßenneubaus zusätzliche verkehrsbedingten CO₂-Treibhausgas-Emissionen auftreten. Grundsätzlich wird es durch die hier festgestellte Straßenbaumaßnahme zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommen. Dadurch erfolgt eine Verbesserung des Verkehrsflusses, was an sich eine Verringerung der Treibhausgase zur Folge hat. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich die bereits jetzt abzeichnende Umstellung auf die Elektromobilität ebenfalls positiv auf eine Verringerung der Treibhausgasemissionen auswirken wird.

Auch die aus der Unterhaltung dieses Infrastrukturprojektes resultierenden Treibhausgasemissionen (sogenannte Lebenszyklusemissionen) werden entsprechend berücksichtigt. Allerdings ist der hierfür erforderliche Energieaufwand grundsätzlich nicht vermeidbar. Im Rahmen der Ausführung des Straßenbauprojektes werden aber Möglichkeiten geprüft, um ggf. durch Anwendungen moderner Technologien und durch die Verbesserung von Bauabläufen Verringerungen der Treibhausgasemissionen zu erreichen.

Soweit im Zuge der festgestellten Neubauplanung in Vegetations- und Baumbestände eingegriffen wird, denen eine für das Klima relevante Funktion als CO₂-Treibhausgassenker oder -speicher zukommen könnte, gilt es zu beachten, dass die Eingriffe in die Landnutzung und in die Baumbestände aufgrund des hier beachteten Vermeidungsgebots nach § 15 Abs. 1 BNatSchG auf das absolut notwendige Minimum beschränkt bleiben und mit den im festgestellten Erläuterungsbericht vorgesehenen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen vollständig und damit auch treibhausgasneutral kompensiert werden (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Hier gilt es insbesondere zu beachten, dass der Neuversiegelung von insgesamt 4,9 ha in der Bilanz naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einem Gesamtumfang von ca. 6,3 ha gegenüberstehen. Danach können die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts durch das Vorhaben gleichartig ausgeglichen bzw. gleichwertig ersetzt werden und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet werden. Es verbleibt kein Ausgleichsdefizit. Mithin ist auch in der Sache nicht auszumachen, dass die hier planfestgestellte Neubauplanung das globale Klima beeinflussen und im Hinblick auf den Klimawandel von tatsächlicher Relevanz sein würde. Der vorliegend festgestellte Straßenneubau führt nicht dazu, dass die Ziele des nationalen und rheinland-pfälzischen Klimaschutzgesetzes nicht erreicht werden können. Das Vorhaben widerspricht somit nicht den öffentlichen Interessen des Klimaschutzes.

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

Natur- und umweltschutzrechtliche Gesamtbewertung

Die natur- und umweltschutzrechtliche Zulässigkeit ergibt sich aus den vorstehenden Darstellungen der Planfeststellungsbehörde. Die einschlägigen natur- und umweltschutzrechtlichen Vorgaben wurden beachtet. Die Planung ist vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung und der artenschutzrechtlichen Vorgaben sowie der sonstigen einschlägigen Natur- und Umweltschutzbestimmungen zulässig. Sie steht auch im Einklang mit den Anforderungen des UVP-Rechts. Dem sich aus § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG und § 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG ergebende Berücksichtigungsgebot bezüglich der sich aus Art. 20a GG und dem KSG und dem LKSG ergebenden Klimaschutzziele wird ebenfalls Rechnung getragen. Die Zulassung des Vorhabens begegnet daher unter natur- und umweltschutzrechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken.

VIII. Ergänzende Erläuterungen zu den Einwendungen und Forderungen

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

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

Träger öffentlicher Belange

Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Rheinhessen-Nahe-Hunsrück

Das DLR Rheinhessen-Nahe-Hunsrück hat im Anhörungsverfahren eine Stellungnahme mit einigen Anregungen abgegeben. So wurde angeregt, die neu herzustellenden Wirtschaftswege westlich der neuen Trasse parallel zu der Furchenrichtung der verbleibenden Ackerflurstücke auszurichten, um unwirtschaftliche Restflächen zu vermeiden. In ihrer Erwiderung auf diesen Vorschlag hat die Vorhabenträgerin erklärt, dass sie diese Anregung in der Ausführungsplanung aufgreifen wird, soweit der dafür erforderliche zusätzliche Grunderwerb auf freiwilliger Basis erfolgen kann, andernfalls muss es bei der vorgesehenen Planung verbleiben.

Dem Vorschlag, durch den Rückbau der B 47 (alt) nach der Entsiegelung der Straßenfläche keine Grünfläche anzulegen, sondern hier die Ackerparzellen bis zur neuen Trasse zu verlängern, hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar entgegnet, dass der Flächenzuschnitt der angrenzenden Ackerflächen nach der Entsiegelung nicht nachteiliger gestaltet wird. Die in der Planung vorgesehene Entwicklung von Saumstrukturen innerhalb der Agrarlandschaft hat eine besondere Bedeutung für die Funktion der Feldvogelfauna, auf die aus diesem Grunde nicht verzichtet werden kann. Eine Neustrukturierung der Nutzflächen in diesem Bereich könnte daher nur unter Einbeziehung dieser Saumstrukturen erfolgen.

Weiterhin wurde angeregt, einen östlich der neuen Trasse vorgesehenen Wirtschaftsweg, der gemäß der Planung diagonal durch bestehende Ackerflächen geführt werden soll, parallel zu den Furchenrichtungen der angrenzenden Äcker anzulegen. In seiner Erwiderung hierzu hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, dass sie in der Ausführungsplanung bemüht sein wird, diesen Vorschlag aufzugreifen. Die Planfeststellungsbehörde merkt hierzu allerdings an, dass diese Vorgehensweise nur dann erfolgen kann, wenn der dafür erforderliche zusätzliche Grunderwerb auf freiwilliger Basis erfolgen kann. Andernfalls muss es bei der bestehenden und mit diesem Beschluss festgestellten Planung verbleiben.

Letztendlich sollte man in der Gemarkung Hochheim durch Drehung der Furchenrichtung der betroffenen Äcker eine sinnvolle und wirtschaftliche Nutzung der Restflächen erreichen können. Dem hat die Vorhabenträgerin richtigerweise entgegnet, dass dies nur unter freiwilliger Bereitschaft der jeweiligen Eigentümer erfolgen könne, was dann in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden könnte. Andernfalls verbleibt es auch hier bei der bisherigen Planung.

Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz

Die Landwirtschaftskammer hat eine umfangreiche Stellungnahme zu der Straßenplanung abgegeben. So wird bemängelt, dass das Bauwerk Nr. 2 (Bau-km 0+279,75, Unterführung des Schlittweges) und das Bauwerk Nr. 3 (Bau-km 0+594,69, neue Pfrimmbrücke) für den landwirtschaftlichen Verkehr keine ausreichende lichte Höhe besitzen und daher die Planung anzupassen wäre. Alternativ dazu wäre der Bau eines Wirtschaftsweges (Mindestbefestigung Schotter) östlich der neuen K 2 vorzunehmen, um so zumindest eine Anbindung bzw. Rundwegebeziehung (notwendig für Zuckerrübenabfuhr) zwischen Nievergoltstraße und Schlittweg zu ermöglichen.

Hierauf hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung erläutert, dass es in der Planung nicht vorgesehen sei, den landwirtschaftlichen Verkehr durch das Bauwerk Nr. 2 und Bauwerk Nr. 3 hindurchzuführen bzw. eine Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge zuzulassen und insoweit eine Aufweitung der Bauwerke nicht erforderlich sei. Es verbleibt somit bei der bisherigen Planung. Die vorgeschlagene Alternative kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht verfolgt werden, insbesondere hat der Rechnungshof diese Möglichkeit abgelehnt.

Weiterhin wird bemängelt, dass durch die Neuanbindung der B 47(alt) an den neuen Kreisverkehrsplatz Nr. 4 (KVP 4) in Form einer verkehrstechnisch bedingten, starken Verschwenkung nach Süden eine agrarstrukturell nicht akzeptable Situation (z. B. stark verkürzte, schräg angeschnittene Schläge) entstehe. Eine mögliche Abmilderung dieses Nachteils durch Zusammenlegung von ackerbaulichen Bewirtschaftungseinheiten über den ehemaligen Straßenkörper hinweg sei durch die Kompensationsmaßnahme E 7 nicht möglich. In der Erläuterung zu diesem Einwand hat die Stadt Worms ausgeführt, dass die Kompensationsmaßnahme als Forderung der Oberen Naturschutzbehörde eine möglichst trassennahe, als Saumgesellschaft mit gelenkter Sukzession konzipierte Fläche vorsehe. Diese Maßnahme sei auch bewusst in den Bereich der alten B 47 gelegt worden, da dadurch keine Verschlechterung der bisher bestehenden Agrarstruktur herbeigeführt werde.

Etwa auf halber Strecke zwischen dem Kreisverkehrsplatz 4 und dem Anschluss der neuen K 2 an die B 47(neu), bei ca. Bau-Km 1+500, verläuft in West-Ost-Richtung ein derzeit größtenteils unbefestigter Wirtschaftsweg. Die Landwirtschaftskammer fordert, dass dieser Wirtschaftsweg, um den Zerschneidungseffekt der Agrarstruktur durch die neue K 2 zu minimieren, als bituminös befestigte neue Hauptwirtschaftswegeachse mit Überquerungsmöglichkeit über die neue K 2 ausgebaut werden sollte. Zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrssicherheit an dieser Stelle schlägt die Landwirtschaftskammer vor diese Überquerungsmöglichkeit durch Bedarfsampeln abzusichern. Der bituminöse Ausbau der neuen Hauptwirtschaftswegebeziehung sollte dabei soweit vorgenommen werden, dass eine neue befestigte Rundwegebeziehung mit den beiden Brückenbauwerken über die B 47(neu) Richtung Gemarkung Horchheim im Osten und im Westen sowie eine Anbindung an die bereits bituminös befestigten Wirtschaftswegen im Norden (Anschluss an den Kreisverkehrsplatz 4/an die B 47alt) geschaffen werde.

In seiner Erwiderung darauf hat die Stadt Worms – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar – erläutert, dass eine Querung der K 2 aus Gründen der Verkehrssicherheit, bezogen auf die Streckencharakteristik, nicht erfolgen könne. Der Wirtschaftsweg würde in diesem Bereich das am schnellsten befahrbare Teilstück der neuen K 2 kreuzen. Die Forderung war daher ebenso zurückzuweisen wie der Vorschlag diese Querung mittels Bedarfsampel zu regeln. Die für eine derartige Regelung vorgesehenen Abstände (Einfädel- bzw. Beschleunigungsspur) sind vorliegend nicht realisierbar.

Die Landwirtschaftskammer regt im Zusammenhang mit der Notwendigkeit eine bituminös befestigte Wirtschaftswegebeziehung herzustellen an, dass südlich der neuen Hauptwirtschaftswegeachse (Bau-km 1+500 bis Bau-km 1+900) auf die Befestigung von Wirtschaftswegen verzichtet werden könne. Eine entsprechende Ausweisung als fahrbahnbegleitender Erdweg wäre ausreichend. Die Planfeststellungsbehörde weist diesbezüglich auf die Auflagenregelung Nr. 4 in Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses hin, wonach sich die Breite und Befestigungsart von neu angelegten, verlegten oder geänderten Wirtschaftswegen, sowie deren 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, richten. Zudem betreffen die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses auch nur die Wirtschaftswegebeziehungen, die auf Grund des Straßenbauprojektes oder ggfs. als Folgemaßnahme dessen eine Änderung erfahren. Darüber hinaus gehende Änderungen/Anpassungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Ergänzend weist die Landwirtschaftskammer auf eine Beregnungshauptleitung bei Bau-Km 1+500 hin, deren Funktion während und nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme, in Abstimmung mit der Bauern- und Winzerschaft, sicherzustellen sei. Weiterhin wird seitens der Landwirtschaftskammer angeregt, im Zuge der Straßenbaumaßnahme auch entsprechende Ersatz-Leerrohre für ggf. weitere Leitungen unter der neuen K 2 durchzuführen.

In ihrer Erwiderung hat die Vorhabenträgerin, sowohl die Funktion der Beregnungshauptleitung, als auch die Verlegung von Ersatzleerrohren unter der K 2 hindurch, zugesichert.

Eine ergänzende, vorsorgliche Verlegung von weiteren Leerrohren bei Bau-km 1+900, Anschluss K 2 an B 47(neu), hat die Vorhabenträgerin jedoch zutreffender Weise abgelehnt, da dies nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

Zudem regt die Landwirtschaftskammer an, im Bereich östlich der Trompete (B 47 neu) auf die Befestigung des Wirtschaftsweges zu verzichten. Eine entsprechende Ausweisung als fahrbahnbegleitender Erdweg bis zum weiter südlich quer verlaufenden Wirtschaftsweg genüge. Analog dazu sollte jedoch auch ein entsprechender Erdweg westlich der Trompete ausgewiesen werden. Die Vorhabenträgerin hat hierzu erklärt, dass sie diese Anregungen in der Ausführungsplanung berücksichtigen wolle, soweit kein zusätzlicher Grunderwerb erforderlich werde bzw. ein zusätzlicher Grunderwerb dann auf freiwilliger Basis erfolge. Andernfalls verbleibt es bei der bisherigen Planung.

In ihrer Stellungnahme weist die Landwirtschaftskammer darauf hin, dass die tatsächliche Befestigung (Schotter oder Bitumen) sich nach den agrarstrukturellen Entwicklungen und Notwendigkeiten richten muss. Dies sei unbedingt mit der örtlichen Bauern- und Winzerschaft abzustimmen. Die Vorhabenträgerin hat zugesichert, dass sie rechtzeitig vor Baubeginn eine entsprechende Abstimmung mit der örtlichen Bauern- und Winzerschaft vornehmen werde.

Nach Auffassung der Landwirtschaftskammer sollten die neuen Wirtschaftswege mit einer Kronenbreite von 5,00 m und die bituminös befestigten Fahrbahnbreiten auf 3,50 m erweitert werden.

In ihrer Erwiderung hat die Vorhabenträgerin erklärt, dass die v.g. Forderung der Landwirtschaftskammer nur in solchen Bereichen vorgesehen sei, in denen mit häufigem Begegnungsverkehr zu rechnen sei. Die Stadt Worms hat plausibel ergänzt, dass dies lediglich in dem Ausnahmefall, wie der Straßenunterführung der DB-Strecke Worms-Monsheim gegeben sei. In diesem Fall bestehen auf Grund der topografischen Lage keine Sichtbeziehungen, so dass man in diesem Wegeabschnitt links und rechts der Straßenunterführung Ausweichbuchten vorgesehen habe.

Soweit die Landwirtschaftskammer kritisiert, dass verengende Überleitungen von neuen (befestigten) Wirtschaftswegen/kombinierten Wirtschafts- und Radwegen auf sehr viel schmalere Rad- und Gehwege als kombinierte Wirtschafts- und Radwegen mit oben angeführten Ausbaubreiten umzuplanen seien (z. B. begleitende Wegeführung ab Kreisverkehrsplatz 3 in Richtung Norden, zwischen Regenrückhaltebecken und neuer Kreisstraße 2 oder auch Wirtschaftswegeführung östlich des neuen Eisenbahnüberführungsbauwerkes), erweist sich dies als unbegründet. Diesbezüglich hat die Stadt Worms in ihrer Erwiderung richtigerweise ausgeführt, dass die begleitende Wegeführung ab dem Kreisverkehrsplatz 3 in Richtung Norden zwischen dem Regenrückhaltebecken und der Kreisstraße 2 (neu) nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr vorgesehen seien. Dieser Verkehr kann über die Landgrafenstraße abgewickelt werden.

Darüber hinaus wird gefordert, dass vor temporären Nutzungen von Wirtschaftswegen als Baustraßen eine entsprechende Beweissicherung an den Wegen durchzuführen sei. Sollten landwirtschaftliche Nutzflächen vorübergehend beansprucht werden, um diese ggfs. für

Baustelleneinrichtungen zu nutzen, sind entsprechende vertragliche Regelungen mit den Eigentümern/Nutzern zu treffen. Eine Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Nutzflächen müsse auch während der Bauarbeiten gewährleistet bleiben. Insoweit dies temporär nicht möglich sei, solle die Maßnahme vorher mit den betroffenen Bewirtschaftern abgestimmt werden.

Diesbezüglich hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung ausgeführt, dass er die Anregungen und Hinweise vollumfänglich berücksichtigen werde.

Zudem weist die Landwirtschaftskammer auf den Stadtratsbeschluss der Stadt Worms vom 27.06.2021 hin wonach notwendige Ausgleichsmaßnahmen für Projekte und Planungen auf der Grundlage des § 15 Bundesnaturschutzgesetzes nicht in Flächen der landwirtschaftlichen Produktion gelegt, sondern auf andere Art und Weise festgesetzt werden, um eine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Produktion zu vermeiden. Insoweit sollte die Planung nach Auffassung der Landwirtschaftskammer überarbeitet werden. Hierzu hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, dass dieser Forderung die Forderung der Oberen Naturschutzbehörde entgegenstehe, die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen zwar in der Nähe des Eingriffsortes vorzunehmen, jedoch nicht unmittelbar an die neue K 2 angrenzend. Weiterhin sollten diese Flächen auch nicht unmittelbar an Wirtschaftswegen angrenzen, damit das dort Zuflucht suchende Wild nicht von freilaufenden Hunden aufgescheucht wird. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Einwendungen ausführlich betrachtet und mit den weiteren Belangen, die durch die Straßenplanung berührt werden, sowie den Gesichtspunkten, die für den Neubau der K 2 sprechen, abgewogen. Dabei ist sie zu dem Ergebnis gelangt, dass die Landwirtschaft bei der Planung in ausreichendem Umfang berücksichtigt wurde. Hierbei ist sie davon ausgegangen, dass die Vorhabenträgerin bemüht sein wird dafür Sorge zu tragen, dass eine Bewirtschaftung der Flächen, die für Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind, weiterhin eingeschränkt – unter Berücksichtigung der jeweiligen naturschutzfachlichen Auflagen – erfolgen kann.

Der Straßenbaulastträger wurde darüber hinaus durch die Planfeststellungsbehörde in Kapitel B, Nr. 11 zusätzlich verpflichtet, auf entsprechenden Antrag der Eigentümer Grundstücksflächen, bei denen lediglich eine dingliche Sicherung vorgesehen ist, bzw. die nur teilweise in Anspruch genommen werden sollen, doch vollständig zu erwerben, wenn eine weitere wirtschaftliche Nutzung der Fläche sonst nicht mehr gewährleistet wäre; in diesen Fällen ist der Erwerb aus der Sicht der Betroffenen der mildere Eingriff, so dass der Straßenbaulastträger aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insoweit entsprechend verpflichtet werden konnte.

Die nun verbleibende Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen ist für die Umsetzung der Planung einschließlich der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen zwingend erforderlich und kann nicht weiter reduziert werden. Der notwendige Flächenbedarf ergibt sich zum einen für den Neubau der Straße und zum anderen aus den in den jeweiligen Fachbeiträgen nachvollziehbar abgeleiteten Beeinträchtigungen der betroffenen Fauna und Flora und den dadurch erforderlich werdenden landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen. Weiterhin wird das vorhandene Wirtschaftswegenetz wiederhergestellt. Somit ist insgesamt von einer auf das absolut notwendige Mindestmaß beschränkten Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen auszugehen.

Letztendlich hat die Vorhabenträgerin, die Forderung der Landwirtschaftskammer berücksichtigend, erklärt, dass auch nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme eine Erschließung der landwirtschaftlich genutzten Flächen gewährleistet bleibt.

Abschließend geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass kein entscheidungserheblicher Einwand mehr vorliegt. Andernfalls müsste dieser unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung zurückgewiesen werden.

Privatbetroffene

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden viele Einwendungen mit im wesentlichen gleichen Inhalt vorgetragen. Vor diesem Hintergrund wurden bereits verschiedene Punkte in den vorstehenden Themenblöcken (siehe Kapitel E, Abschnitt VI dieses Beschlusses) behandelt. Ergänzend wird auf die nachfolgenden allgemeinen Themenblöcke verwiesen.

Sofern darüber hinaus noch weitere Einwendungen, Anregungen und Bedenken vorgetragen wurden, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde einer ergänzenden Beantwortung bedürfen, ist auf die - unter der jeweiligen Einwendungsnummer - anschließenden Ausführungen hinzuweisen.

Die erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Es wird darauf hingewiesen, dass die betroffenen Einwender auf einen entsprechenden schriftlichen Antrag hin von der Planfeststellungsbehörde Auskunft darüber erhalten können, unter welcher Nummer ihr jeweiliger Einwand in diesem Planfeststellungsbeschluss behandelt wurde.

Keine ordnungsgemäße Bekanntmachung der Planoffenlage

Die Einwender bemängeln, dass zwischen der Bekanntmachung der Offenlage und der Planoffenlage, die nach deren Auffassung erforderliche Wochenfrist, nicht eingehalten wäre. Hierbei lassen die Einwender außer Betracht, dass sie auf die Regelung des § 3 BauGB abstellen. Diese Gesetzesnorm findet allerdings auf das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren keine Anwendung, vielmehr regelt sich das straßenrechtliche Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG, wonach der Plan in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, ausgelegt wird. Die Gemeinden, in denen der Plan auszulegen ist, haben die Auslegung vorher ortsüblich bekannt zu machen. Eine Wochenfrist zwischen der ortsüblichen Bekanntmachung und der Planoffenlage ist nicht vorgesehen. Der Einwand erweist sich daher als unbegründet und war zurückzuweisen. Hinsichtlich der ordnungsgemäßen Durchführung des Anhörungsverfahrens verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Kapitel E, Abschnitt III dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Keine Variantenprüfung der sogenannten „Nullvariante“

Hierzu weist die Planfeststellungsbehörde daraufhin, dass alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingestellt werden. Damit sind solche Varianten gemeint, die das Planungsziel ggfs. auch unter Inkaufnahme von Abstrichen, erreichen lassen. Die sogenannte „Nullvariante“ zählt aber gerade nicht dazu,

da diese einen Verzicht auf die Straßenbaumaßnahme bedeuten und somit der Planungszielsetzung die verkehrlichen Missstände zu beseitigen, widersprechen würde. Die „Nullvariante“ konnte daher zulässigerweise als ernsthaft in Betracht kommende Alternativlösung ausgeschlossen werden. Die Planfeststellungsbehörde weist daher diesen Einwand als unbegründet zurück.

Keine Planrechtfertigung für das Straßenbauvorhaben

Von vielen Einwendern wurde angezweifelt, dass die Straßenbaumaßnahme erforderlich wäre und ihr die Planrechtfertigung fehle. Hierzu hat die Stadt Worms in ihrer Erwiderung plausibel dargelegt, dass sich die Notwendigkeit der hier festgestellten Straßenplanung aus dem Gesamtverkehrsplan der Stadt Worms mit den hierzu erfolgten Verkehrsuntersuchungen ergibt. Insbesondere belegen die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplan Worms, Fortschreibung 2003, die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplan Worms, Fortschreibung 2010 und die Verkehrsuntersuchung Stadt Worms, Äußerer Ring – Kosten-Nutzen-Untersuchung, Dezember 2011 (alle Modus Consult Ulm GmbH), die Notwendigkeit des Neubaus des Äußeren Ringes zwischen der Nievergoltstraße und der B 47 neu.

Danach ist die Schließung des Äußeren Ringes erforderlich, um die Innenstadt von dem hohen Verkehrsaufkommen zu entlasten und damit die Lebensqualität der Innenstadtbewohner zu steigern, sowie die Verkehrssicherheit in der Innenstadt für Radfahrer und Fußgänger zu erhöhen.

So zeigt u.a. die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplan Worms 2003, dass mit der Herstellung des Äußeren Ringes in Worms eine optimale Verkehrsbündelung auf der B 47 neu erzielt werden kann. Zudem kann der Durchgangsverkehr Ost-West in vollem Umfang auf die B 47 neu verlagert werden. Mit der Ableitung des Verkehrs über den Äußeren Ring sind im Straßennetz westlich der Bahn flächenhafte Verkehrsentlastungen zu erwarten. Dies wird auch durch die Verkehrsuntersuchung 2019 von Habermehl & Follmann bestätigt. Dieses Gutachten, auf das die Planfeststellungsbehörde zulässigerweise verweist, beinhaltet die Aktualisierung des Netzmodells und die Ermittlung der Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2030 für verschiedene Planfälle.

Der Einwand einer fehlenden Planrechtfertigung für das planfestgestellte Straßenbauprojekt erweist sich als unbegründet und wird zurückgewiesen.

Entschädigung für Wertminderung von Immobilien/Grundstücken

Viele Einwendungen zielen darauf ab, dass durch das Straßenbauprojekt deren Immobilien an Wert (Lärm- bzw. Schadstoffe) verlieren und damit eine Veräußerung oder sonstige zukünftige Absichten nicht mehr möglich wären. Die Einwender behalten sich Schadenersatzansprüche vor. Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, dass es durch den Neubau des Äußeren Ringes zwangsläufig zu einer Wertminderung von Immobilien führen wird. Durch die von der Stadt Worms vorgesehenen Schutzvorkehrungen verbleiben keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen nach Inbetriebnahme des Äußeren Ringes (siehe hierzu auch die in den Planunterlagen vorhandenen Lärm- und Schadstoffgutachten).

Sofern im Außenwohnbereich unzumutbare Lärmeinwirkungen durch Überschreiten der Tagesgrenzwerte entstehen sollten, wäre der Baulastträger zur Zahlung entsprechender Entschädigungen verpflichtet (siehe Nr. 23 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97). Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass etwaige Entschädigungsfragen jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem separaten, der Planfeststellung nachgeordneten Entschädigungsverfahren geregelt werden (vergl. Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Nach alledem konnten die Einwendungen hinsichtlich der befürchteten Wertminderungen und entsprechenden Entschädigungsforderungen keinen Erfolg haben.

Verschwendung von Steuergeldern

Im Anhörungsverfahren wurde mehrfach vorgetragen, dass die Baumaßnahme unwirtschaftlich und gemeinwohlschädlich (Geld sollte für andere kommunale Projekte verwendet werden) und damit als Verschwendung von Steuergeldern einzustufen sei.

Dieser Argumentation kann die Planfeststellungsbehörde nicht folgen. Die Frage des wirtschaftlichen Einsatzes von Steuergeldern hängt unmittelbar mit der Notwendigkeit des Neubaus des Äußeren Ringes zusammen.

Aufgrund der festgestellten Nutzen-Kosten-Untersuchung (Modus Consult, Dezember 2011) ist ein volkswirtschaftlicher Nutzen der vorliegenden Neubaumaßnahme gegeben und die gesamtwirtschaftliche und damit das Allgemeinwohl begründende Notwendigkeit festgestellt. Durch den Neubau des Äußeren Ringes in Worms wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem gegenständlichen Straßenteilstück und insbesondere auch im untergeordneten Straßennetz erheblich verbessert. Darüber hinaus verbessert sich die Lärm- und Schadstoffsituation im innerstädtischen Bereich.

Der Einwand der Steuerverschwendung erscheint der Planfeststellungsbehörde als nicht haltbar. Im Ergebnis waren die diesbezüglichen Einwendungen somit zurückzuweisen.

Verschiebung des KVP 2 (Landgrafenstraße) zur Wahrung der Möglichkeit eines 2 Sportplatzes

Einige Einwander regen die Verschiebung des KVP 2 (Landgrafenstraße) nach Süden an, um die Möglichkeit zu wahren, dass der Leiselheimer Sportverein ein zweites Spielfeld erhalten kann. In ihrer Erwiderung hat die Stadt Worms, nachvollziehbar erläutert, dass eine lagemäßige Verschiebung des KVP 2 aus Gründen des Hochwasserschutzes nicht in Betracht kommen kann. Die Anbindung der Landgrafenstraße an den KVP 2 diene als Ergänzung bzw. Fortführung des Hochwasserschutzdammes entlang der Pfrimm. Die in der Planung vorgesehene Fläche diene in vollem Umfang als Retentionsraum und könne daher auch nicht verringert werden. Allerdings verbleibe auch ohne Verschiebung des KVP 2 die Möglichkeit ein zweites Spielfeld zu errichten. Der Einwand erweist sich daher insgesamt als unbegründet und wird zurückgewiesen.

Befürchtung von Schadstoffbelastungen für die Pfrimm (Reifenabrieb etc.)

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vorgetragen, dass durch den Neubau des Äußeren Ringes zusätzliche Mengen straßenspezifischer Schadstoffe in die Pfrimm gelangen könnten.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu die projektbedingten Wirkungen auf die im Untersuchungsraum befindlichen Fließgewässer und den Grundwasserkörper umfassend untersucht und in den Planunterlagen dargelegt (vergleiche Fachbeitrag Gewässerschutz, Unterlage 18.3). Jegliche Beeinträchtigungen durch Einleitung aus den Entwässerungsanlagen können ausgeschlossen werden.

Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die wassertechnischen Untersuchungen mit den Vorgaben der REwS 21 übereinstimmen. Durch die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Entwässerungsplanung und die Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen können mögliche vorhabenbedingte Auswirkungen auf ein irrelevantes Maß gemindert oder neutralisiert werden. Mögliche Beeinträchtigungen von Gewässerlebensräumen durch Salz- oder Chlorideinträge konnten bei der Einhaltung der strengen Vorsorgewerte ausgeschlossen werden. Die Konzeption, Lage und Bemessung des Regenrückhaltebeckens, als auch die gesamte Entwässerungsplanung wurden mit der Oberen Wasserbehörde abgestimmt und entsprechen den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

Hinsichtlich des angesprochenen Reifenabriebs liegen keine Mängel an den Planunterlagen und den zugehörigen Untersuchungen vor. Mikroplastikpartikel von Reifenabrieb, die über die Straßenentwässerung in Gewässer gelangen können, sind nach aktueller Rechtslage kein Bewertungsparameter für den Gewässerzustand. Weder die Wasserrahmenrichtlinie noch die Verordnungen zur Wasserrahmenrichtlinie enthalten Vorgaben für diese Partikel. Ebenso wenig ist nach der Oberflächengewässerverordnung eine Betrachtung von Feinstaub, bzw. Rußpartikeln, Graphit, Asbest, lungengängigen Glasfaserpartikeln, Verschleißschutzmitteln in Motorölen, Frostschutzmitteln von Scheibenwischenanlagen, Kühlflüssigkeiten des Motors und oberflächenaktiven Stoffen sowie von Komplexmitteln und Tensiden geboten, worauf es hier nur der Vollständigkeit halber ebenfalls hinzuweisen gilt.

Im Übrigen kommt es aufgrund der vorgesehenen Filterung durch die belebte Bodenzone auch nicht zu Überschreitungen der Schwellenwerte nach Anlage 2 der GrwV. Der mengenmäßige Zustand verschlechtert sich aufgrund des geringen Anteils an neuversiegelter Fläche zur Gesamtfläche der beiden Grundwasserkörper nicht.

Die vorliegenden Untersuchungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und ausgewogen. Es gibt auch nach Prüfung der Sach- und Rechtslage keinen Anlass, an der Richtigkeit der dort gemachten Aussagen zu zweifeln. Im Übrigen liegt die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben in Art. 4 der Wasserrahmenrichtlinie sowie den bundesdeutschen Umsetzungsbestimmungen in § 27 und § 47 WHG vor.

Insgesamt erweisen sich die vorgetragenen Einwendungen als unbegründet und sind daher zurückzuweisen.

Verkehrsdaten sind veraltet

Von den Einwendern wird beanstandet, dass die Verkehrsdaten auf einer Untersuchung aus dem Jahr 2003 resultieren und damit veraltet sind. Es lasse sich daraus kein belastbarer Verkehrsbedarf für den vorliegenden Neubau des Äußeren Ringes in Worms ableiten.

In ihrer Erwiderung hat die Vorhabenträgerin hierzu dargelegt, dass die der Planung zugrundeliegenden Verkehrszahlen auf dem Gesamtverkehrsplan der Stadt Worms mit den hierzu erfolgten Verkehrsuntersuchungen basieren und aktualisiert fortgeschrieben wurden. Insbesondere belegen die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplan Worms, Fortschreibung 2003, die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplan Worms, Fortschreibung 2010 und die Verkehrsuntersuchung Stadt Worms, Äußerer Ring – Kosten-Nutzen-Untersuchung, Dezember 2011 (alle Modus Consult Ulm GmbH), dass mit der Ableitung des Verkehrs über den Äußeren Ring im Straßennetz westlich der Bahn flächenhafte Verkehrsentlastungen zu erwarten sind. Dies wird auch durch die Verkehrsuntersuchung 2019 von Habermehl & Follmann bestätigt. Dieses Gutachten beinhaltet die Aktualisierung des Netzmodells und die Ermittlung der Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2030 für verschiedene Planfälle. Der Einwand, die Verkehrsdaten basieren auf veralteten Untersuchungen, erweist sich als unbegründet und war dementsprechend zurückzuweisen.

Insoweit die Einwendungen darauf abzielen, die fachliche Richtigkeit der Verkehrsuntersuchungen in Zweifel zu ziehen, stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die v.g. Untersuchungen sach- und fachgerecht erstellt wurden und in jeder Hinsicht den rechtlichen Anforderungen entsprechen. Die Verkehrsprognosen sind methodisch einwandfrei erarbeitet worden, beruhen auf realistischen Annahmen und sind hinsichtlich des Prognoseergebnisses einleuchtend begründet. Hierzu verweist die Planfeststellungsbehörde insbesondere auf die Stellungnahme des Ingenieurbüros Modus Consult vom Dezember 2013, in der die angewendete Methodik beschrieben wurde.

Die geäußerten Zweifel erweisen sich als unbegründet und werden zurückgewiesen.

Keine Berücksichtigung des „Feldhamsterschutzkonzeptes der Stadt Worms

Die Einwender tragen vor, dass das Feldhamsterschutzkonzept der Stadt Worms (Hellwig, Holger; Becker, Annette (plan b GbR): Stadt Worms Maßnahmenkonzept Feldhamsterschutz, unveröff. Gutachten im Auftrag der Stadt Worms, 2014) in der Planung des Straßenbauvorhabens keine Berücksichtigung gefunden hat. Diese Einwendung erweist sich als unbegründet und war zurückzuweisen.

Die Stadt Worms hat als Vorhabenträgerin im Hinblick auf das bestehende Feldhamsterschutzkonzept im Zuge der Planungsmaßnahme eine gesonderte Feldhamster-Bestandsaufnahme für den Bereich des Plangebietes durchführen lassen (Hellwig, Holger; Becker, Annette (plan b GbR): Stadt Worms Äußerer Ring Feldhamster-Bestandsaufnahme, unveröff. Gutachten im Auftrag der Stadt Worms, 2016).

Im Ergebnis konnten im Trassenbereich und auf den unmittelbar angrenzenden Flächen insgesamt 8 sichere und 2 unsichere Feldhamsterbaue gefunden werden. Davon befanden sich

2 sichere und 2 unsicher Baue auf den Stoppeläckern südlich der alten B 47 und im Bereich nördlich der alten B 47 bis zur Pfrimm 6 sichere Baue. Daraus ergab sich eine Feldhamsterdichte von 0,5 Bauen/ha für das Gesamtgebiet und von 3,16 Bauen/ha für den Bereich zwischen B 47 alt und der Pfrimm. Die relativ hohe Feldhamsterdichte in letzterem Bereich wird auf die kleinräumig strukturierte Agrarlandschaft zurückgeführt.

Der Fachbeitrag Artenschutz, der Bestandteil der Planunterlagen ist (siehe Unterlage 12.4.1), kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung räumlich-funktionaler Kompensationsmaßnahmen keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Feldhamsterpopulation im Naturraum zu erwarten ist.

Hierbei wurde insbesondere berücksichtigt, dass im Bereich der Feldflur südlich der Pfrimm Hamsterbaue teils auch auf der geplanten Trasse kartiert wurden. Demnach stellt der gesamte Bereich einen Teillebensraum des Feldhamsters dar, der im Bereich der Trasse in einem Umfang von 10,6 ha dauerhaft verloren geht. Weiterhin werden die Offenlandlebensräume für den Feldhamster und weitere Kleintiere durch das Straßenbauwerk zerschnitten. Daher wurden von der Vorhabenträgerin sowohl ein funktionaler Lebensraumausgleich im Verhältnis 1:1 (Ausgleichsmaßnahme A 4, Bewirtschaftung von Ackerflächen als Feldhamsterschutzmaßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung von Lebensraumstrukturen für den Feldhamster, Umfang der Maßnahme: 99.547 m²) als auch Querungshilfen in Form von Kleintierdurchlässen in der Planung vorgesehen (vgl. Vermeidungsmaßnahme V 13, Kleintierdurchlass bei Bau-Km 1+420 und Bau-Km 1+670). Die näheren Einzelheiten zu den Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können dem Deckblatt – Ergänzungen zum Erläuterungsbericht – Unterlage 1.1 der Planunterlagen entnommen werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat dementsprechend in Kapitel A, Abschnitt VII auch für den Feldhamster rein vorsorglich eine entsprechende Ausnahme von dem Verbot des § 44 Abs. 1 BNatSchG erteilt. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweist die Planfeststellung diesbezüglich auf die Ausführungen in Kapitel E VII, Nr. 3 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Keine Berücksichtigung des Industriegebietes „Hoher Stein“, dadurch mehr Schwerverkehr

Von verschiedenen Einwendern wird kritisiert, dass in der Planung nicht der zusätzliche Verkehr, insbesondere Schwerlastverkehr, aus dem geplanten Industriegebiet „Hoher Stein“ berücksichtigt werde.

Hierzu hat die Stadt Worms als Vorhabenträgerin ausgeführt, dass der Haupt- und Finanzausschuss in einem Beschluss vom 11.09.2013 festgelegt hat, dass die Entwicklung eines Gewerbegebietes nicht weiterverfolgt werde. Insoweit erweisen sich die Einwendungen zur Berücksichtigung des Schwerlastverkehrs aus dem „geplanten Gewerbegebiet“ als gegenstandslos und sind daher zurückzuweisen.

Zerschneidung der Pfrimmaue und dadurch Reduzierung von Erholungs - und Lebensqualität

Die Einwender befürchten, dass durch die Neubaumaßnahme wichtige Lebensräume in der Pfrimmaue zerschnitten werden und dadurch auch der Erholungswert stark reduziert werden würde.

Hierauf hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar – dargelegt, dass bereits bei der Trassengestaltung durch die Orientierung an der bestehenden Pfrimmquerung durch die Landgrafenstraße auf den Erhalt der Pfrimmaue Rücksicht genommen wurde. Insgesamt orientiert sich der linienförmige Trassenverlauf des Äußeren Ringes an der bestehenden Straßen- und Wirtschaftswegeföhrung. Durch die in der Nähe der Neubaumaßnahme vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfährt die vorhandene strukturarme Ackerfläche eher eine Verbesserung ihres Erholungswertes.

Der Einwand erweist sich insgesamt als unbegründet und wird zurückgewiesen.

Forderung eines Flurbereinigungsverfahrens

Von verschiedenen Einwendern wurde die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens gefordert. Hierzu ist zunächst darauf hinzuweisen, dass der Straßenbaulastträger zum Ausgleich von landeskulturellen Nachteilen dort eine Ackerzweitbereinigung - mit wenig Erfolg - angeregt hat.

Da der Ausgang eines solchen Flurbereinigungsverfahrens – soweit es tatsächlich durchgeführt werden würde - aber zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht absehbar ist, können dessen Ergebnisse nicht in das laufende straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren eingestellt werden. Dennoch wäre vor diesem Hintergrund davon auszugehen, dass die Betroffenheiten der Einzelnen im Rahmen eines vorgesehenen Flurbereinigungsverfahrens abgemildert werden könnten und in diesem Zusammenhang ggfs. auch eine geänderte Ausweisung verschiedener landschaftspflegerischer Kompensationsflächen sowie eine eventuelle Anpassung des Wirtschaftswegenetzes möglich wäre. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde würden gegen die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens keine Bedenken bestehen. Vorliegend sind jedoch alle durch den Bau der K 2 hervorgerufenen Auswirkungen mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abschließend in ihrer Problemstellung bewältigt.

Zusätzliche ergänzende Ausführungen zu Privatbetroffenen

Einwender/in Nr. 61:

Einwender Nr. 61 hat sich im Anhörungsverfahren geäußert und hinsichtlich der Betroffenheit von Flächen seines landwirtschaftlichen Betriebes eine Existenzgefährdung befürchtet.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich daher eingehend mit diesem Einwand befasst. Mit dem Neubau des Äußeren Ringes zwischen der Nievergoldstraße (K 1) und der B 47 neu wird die Inanspruchnahme von Flächen des Einwenders erforderlich; diese könnten unter Umständen dem Betriebsinhaber des landwirtschaftlichen Betriebes aus einer vernünftigen betrieblichen Betrachtungsweise heraus keine gesicherte Existenzgrundlage mehr bieten. In diesem Fall

würde besonders stark in die durch die Art. 12 und Art. 14 GG geschützten Rechtspositionen der betroffenen Person eingegriffen. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb dem Einwand einer eventuell drohenden Existenzgefährdung ein besonderes Augenmerk zu widmen. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass hier nicht nur die Existenz eines einzelnen landwirtschaftlichen Betriebes in Rede stehen könnte, sondern sich dieser an sich private Belang zu einem öffentlichen Belang erstarken könnte, wenn durch eine Vielzahl der durch das Bauvorhaben erfolgten Existenzgefährdungen eine regionale Wirtschaftsstruktur in ihrem Wesen verändert würde.

Aufgrund der Angaben des Einwenders bestand die Notwendigkeit, durch die Vorhabenträgerin ein Existenzgefährdungsgutachten erstellen zu lassen. Das hierzu in Auftrag gegebene Gutachten hat ergeben, dass der projektbedingte Eingriff in die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Betriebes keine existenzgefährdenden Auswirkungen für den Betrieb hat. Das Gutachten liegt dem Betriebsinhaber vor. Von einer Darstellung der Einzelheiten wird hier abgesehen.

Die Vorhabenträgerin hat sich trotzdem in ihrer Stellungnahme dazu bereit erklärt, bemüht zu sein, für verlorene Eigentumsflächen des Einwenders, im städtischen Eigentum befindliche Flächen – soweit geeignet – als Ausgleich zur Verfügung zu stellen. Sollte dies nicht möglich sein verbleibt es bei einer Entschädigung in Geld.

Für den Fall, dass entgegen den gutachterlichen Feststellungen, welche von der Planfeststellungsbehörde als sachgerecht bewertet werden, gleichwohl von einer Existenzgefährdung auszugehen wäre, würde dies der Planfeststellung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit an dem Neubau des Äußeren Ringes zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der B 47 neu in dem vorliegend planfestgestellten Bereich auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung dem entgegenstehendem Interesse des Inhabers des landwirtschaftlichen Betriebes am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. In diesem Falle wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche bis zu einem Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes reichen.

Rein vorsorglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass hinsichtlich der Entschädigungsforderungen (u. a. Tauschflächen) die Regelung über bürgerrechtliche Ansprüche nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Wie aus der Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Beschlusses zu ersehen ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss für die Inanspruchnahme der Grundstücke den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Darüber hinaus kann einer Forderung nach einem Flurbereinigungsverfahren in diesem Planfeststellungsbeschluss kein Raum gegeben werden, da das Flurbereinigungsverfahren ein eigenständiges Verwaltungsverfahren darstellt, das vorrangig agrarstrukturellen Zwecken dient. Alle durch den Neubau des Äußeren Ringes zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der B

47 neu in Worms hervorgerufenen Auswirkungen wurden daher bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abschließend in ihrer Problemstellung bewältigt. Die Forderung nach einem Flurbereinigungsverfahren wird daher zurückgewiesen, zumal ein solches Verfahren mangels Zuständigkeit von der Planfeststellungsbehörde auch nicht initiiert werden könnte.

Den Hinweis auf die Verlegung einer Bewässerungsleitung hat die Vorhabenträgerin aufgegriffen und zugesichert, dass diese im Rahmen der Neubaumaßnahme verlegt wird.

Die Befürchtungen des Einwenders, dass durch die Neubaumaßnahme Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen in unzumutbarem Ausmaß entstehen, hat die Vorhabenträgerin plausibel entgegnet, dass der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders in ca. 450 m Luftlinie östlich des KVP 4 liege und in diesem Bereich die Trasse aus der Dammlage in den Einschnitt der Eisenbahnüberführung übergehe. Sowohl die Lärmtechnischen Untersuchungen als auch die Bewertung der Luftschadstoffbelastung kommen zu dem Ergebnis, dass weder ein Anspruch auf Schallschutz gegeben ist, noch die Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Der Einwand erweist sich als unbegründet und wird zurückgewiesen.

Soweit es der Einwender für unzumutbar hält, dass Ackerflächen für die Durchführung von landschaftspflegerischen Maßnahmen benötigt werden, hat die Vorhabenträgerin zutreffend erläutert, dass die Inanspruchnahme unausweichlich sei und auch aus naturschutzfachlichen Gründen nicht verlegt werden könne. So wurde im vorliegenden Verfahren die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Neubau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme ist zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme zugleich auch erforderlich.

Die Inanspruchnahme ist zudem zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe vermögen nach Ansicht der

Planfeststellungsbehörde auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Dies gilt nicht nur für die notwendige Grundstücksinanspruchnahme zum Bau der Trasse selbst, sondern auch für die Umsetzung der naturschutzfachlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen. Diese gelten insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Privateigentum zur Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen, da diese die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft bilden. Der diesbezügliche Einwand wird deshalb zurückgewiesen.

Letztendlich wird die Vorhabenträgerin dafür Sorge tragen, dass die landwirtschaftlichen Flächen, auch nach Abschluss der Baumaßnahme, über das Wirtschaftswegenetz erreichbar bleiben. Dabei sind durch die Umgestaltung des Wegenetzes eventuell hervorgerufene Umwege zumutbar. Ziel der Straßenbaumaßnahme ist es das Stadtgebiet von Worms vom Durchgangsverkehr, auch Schwerlastverkehr, zu entlasten. Dementsprechend hat die Sicherheit des Verkehrs und die Entlastung der Innenstadtbewohner Vorrang vor den Belangen der Landwirtschaft.

Einwender/in Nr. 86 und 86a:

Einwender Nr. 86 und 86a haben sich im Anhörungsverfahren geäußert und hinsichtlich der Betroffenheit von Flächen ihres landwirtschaftlichen Betriebes eine Existenzgefährdung befürchtet.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich daher eingehend mit diesem Einwand befasst. Mit dem Neubau des Äußeren Ringes zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der B 47 neu wird die Inanspruchnahme von Flächen der Einwender erforderlich; diese könnten unter Umständen dem Betriebsinhaber des landwirtschaftlichen Betriebes aus einer vernünftigen betrieblichen Betrachtungsweise heraus keine gesicherte Existenzgrundlage mehr bieten. In diesem Fall wird besonders stark in die durch die Art. 12 und Art. 14 GG geschützten Rechtspositionen der betroffenen Person eingegriffen. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb dem Einwand einer eventuell drohenden Existenzgefährdung ein besonderes Augenmerk zu widmen. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass hier nicht nur die Existenz eines einzelnen landwirtschaftlichen Betriebes in Rede stehen könnte, sondern sich dieser an sich private Belang zu einem öffentlichen Belang erstarken könnte, wenn durch eine Vielzahl der durch das Bauvorhaben erfolgten Existenzgefährdungen eine regionale Wirtschaftsstruktur in ihrem Wesen verändert würde.

Aufgrund der Angaben des Einwenders bestand die Notwendigkeit, durch die Vorhabenträgerin ein Existenzgefährdungsgutachten erstellen zu lassen. Das hierzu in Auftrag gegebene Gutachten hat ergeben, dass der projektbedingte Eingriff in die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Betriebes keine existenzgefährdenden Auswirkungen für den Betrieb hat. Das Gutachten liegt dem Betriebsinhaber vor. Von einer Darstellung der Einzelheiten wird hier abgesehen.

Für den Fall, dass entgegen den gutachterlichen Feststellungen, welche von der Planfeststellungsbehörde als sachgerecht bewertet werden, gleichwohl von einer Existenzgefährdung auszugehen wäre, würde dies der Planfeststellung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme nicht entgegenstehen. Auch in diesem Falle gingen die Interessen der Allgemeinheit an dem Neubau des Äußeren Ringes zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der B 47 neu in dem vorliegend planfestgestellten Bereich auch unter Inkaufnahme einer möglichen Existenzgefährdung dem entgegenstehendem Interesse des Inhabers des landwirtschaftlichen Betriebes am Erhalt des Betriebes vor, weil nur so die verfolgten verkehrlichen Ziele zu erreichen sind. In diesem Falle wäre der Betriebsinhaber auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, wobei seine Ansprüche bis zu einem Anspruch auf Gesamtübernahme des Betriebes reichen.

Rein vorsorglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass hinsichtlich der Entschädigungsforderungen (u. a. Tauschflächen) die Regelung über bürgerrechtliche Ansprüche nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Wie aus der Auflagenregelung Nr. 11 in Kapitel B dieses Beschlusses zu ersehen ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung vielmehr dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Da der Planfeststellungsbeschluss für die Inanspruchnahme der Grundstücke den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum ermöglicht, sind alle damit verbundenen Entschädigungsfragen diesem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Des Weiteren wird die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme generell von den Einwendern abgelehnt. Die Planunterlagen sehen teilweise einen Erwerb der Eigentumsflächen vor; eine vorübergehende Inanspruchnahme ist ebenfalls erforderlich. Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass der abgelehnten Grundstücksinanspruchnahme nicht abgeholfen werden kann.

Der Erwerb bzw. die vorübergehende Inanspruchnahme ist für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme zwingend erforderlich. Die Inanspruchnahme ist unausweichlich. Sie ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentcheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe vermögen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Dies gilt nicht nur für die notwendige Grundstücksinanspruchnahme zum Neubau der Trasse selbst, sondern auch für die Umsetzung der naturschutzfachlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen, die teilweise auf Flächen der Einwender geplant sind. Diesbezüglich wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Diese gelten insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Privateigentum zur Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen, da diese die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft bilden.

Im vorliegenden Verfahren wurde die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Neubau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme ist zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme zugleich auch erforderlich.

Soweit von den Einwendern darüber hinaus befürchtet wird, dass nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme verschiedene landwirtschaftliche Flächen zur Bewirtschaftung nicht mehr mit landwirtschaftlichen Maschinen erreicht werden können, hat die Stadt Worms in ihrer Erwiderung als Vorhabenträgerin zugesichert, dass sie dafür Sorge tragen wird eine derartige Erreichbarkeit sicher zu stellen.

Bezugnehmend auf die befürchtete zunehmende Lärm- und Abgasbelastung, die Beeinträchtigung der „Frischluftschneise“, der Beeinträchtigung des Karl-Bittel-Parks und der Verschwendung von Steuergeldern durch die Umsetzung der vorliegenden Maßnahme wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Erläuterungen zu diesen Themen verwiesen. Insbesondere wird seitens der Planfeststellungsbehörde auf die Schalltechnischen Berechnungen und die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchungen nach RLuS 2012 hingewiesen. Die diesbezüglichen Befürchtungen der Einwender Nr. 86 und 86a waren daher als unbegründet zurückzuweisen.

Der Hinweis das öffentliche Nahverkehrsnetz zu optimieren, stellt keine Alternative zum planfestgestellten Straßenbauvorhaben dar. Durch eine Optimierung des ÖPNV-Netzes könnte das Ziel, durch die Herstellung des Äußeren Ringes in Worms den Verkehr aus den Einzugsgebieten der B 47 alt (Alzeyer Straße) sowie Von-Steuben-Straße vor der Innenstadt zu verteilen und damit die Innenstadt zu entlasten, nicht erreicht werden. Zudem würde es sich bei dem Ausbau des ÖPNV-Netzes um ein anderes Projekt handeln, das nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem konkreten Straßenbauvorhaben steht. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erweist sich dieser Einwand, unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt Worms und der Verkehrsuntersuchungen als unbegründet und wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Behauptung, der „Äußere Ring“ sei eher ein „Mittlerer Ring“, der mehr Durchgangsverkehr in Wormser Wohngebiete führt, erweist sich diese als unbegründet. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweist die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich auf die hierzu in dem vorstehenden Themenblock abgefassten ergänzenden Erläuterungen.

Einwender/in Nr. 62 und 62a:

Zur Durchführung der Straßenbaumaßnahme sehen die Planunterlagen vor, dass Eigentumsflächen der Einwender sowohl für den Straßenbau als auch für landschaftspflegerische Maßnahmen erworben werden; eine vorübergehende Inanspruchnahme ist ebenfalls erforderlich.

Die Einwender befürchten, dass sie auf Grund von Lärm- und Schadstoffimmissionen, trotz Lärmschutzmaßnahmen, mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen rechnen müssen. Weiterhin wird befürchtet, dass eine Dachterrasse nicht mehr genutzt werden könnte, da die Schallschutzmaßnahmen den Lärm zwar eindämmen würden, diesen aber nicht auf ein verträgliches Maß reduzieren. Auch wird befürchtet, dass der Dachaufbau des Wohnhauses (nachträglich errichtet) keine Berücksichtigung in den Lärmuntersuchungen gefunden hat. Zudem würde sich die Wohn- und Lebensqualität verschlechtern, da man bisher auf freie Felder geblickt hat, was nun durch Trasse und Lärmschutzwand verhindert werde. Die Einwender befürchten durch die Straßenbaumaßnahme eine Wertminderung der Immobilie und behalten sich Schadenersatzansprüche vor.

Die Einwender lehnen daher die Inanspruchnahme ihrer Eigentumsflächen für den Straßenbau, als auch für die landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahme ab.

Darüber hinaus wird die Auffassung vertreten, dass es dem Vorhaben an der nötigen Planrechtfertigung fehle. Eine kostengünstigere und umweltschonendere Lösung würde sich mit dem Ausbau des ÖPNV-Netzes anbieten. Weiterhin habe eine Überprüfung der „Nullvariante“ nicht stattgefunden.

Es wird auch befürchtet, dass es durch das Oberflächenwasser durch Reifen- und Bremsenabrieb zu einer Gewässerverschmutzung kommen könnte. Die Einwender sorgen sich auch um die Feldhamster- und Mauereidechsenpopulationen und befürchten eine erhebliche Störung dieser Populationen durch das Straßenbauvorhaben. Auch sei das Gutachten zur Avifauna aus Sicht der Einwender veraltet.

Letztendlich befürchten die Einwender eine Verschwendung von Steuergeldern, die nach ihrer Auffassung, sinnvoller eingesetzt werden sollten.

In ihrer Erwiderung auf die vorgetragenen Einwendungen stellt die Vorhabenträgerin zunächst fest, dass das Wohngebäude von den Einwendern nach deren eigenen Angaben zu einem Zeitpunkt errichtet wurde, in dem in der Verwaltung bereits konkrete Planungen zur Verbindung des Äußeren Ringes von der Nievergoltstraße bis zur B 47 (neu) betrieben wurden. Der Korridor des geplanten Äußeren Ringes wurde im Flächennutzungsplan der Stadt Worms am 22.03.1978 festgeschrieben, 1992 wurde der Flächennutzungsplan fortgeschrieben. Es erscheint daher naheliegend bzw. ist es nicht auszuschließen, dass die Einwender sich bewusst für ein Grundstück in unmittelbarer Nähe des Trassenkorridors entschieden, und ihr Haus in

der Folgezeit beständig erweitert haben, in dem Wissen, dass die konkreten Planungen seitens der Stadt vorangetrieben werden. Dass die Einwender sich dieser Tatsache bewusst waren und sich mit der Planung auseinandergesetzt haben zeigt zudem deren Teilnahme an der Informationsveranstaltung des CDU-Verband Leiselheim am 29.01.2008 zur Erläuterung der Planung der Tangente (dokumentiert Unterschriftenliste Nr. 9, lfd.-Nr. 31 + 32). Obwohl es den Einwendern somit bewusst war, dass die Stadt auf Grund dringender Notwendigkeit die Planung zügig vorantreibt und die Realisierung der Planung so zeitig wie möglich umsetzen wird, haben die Einwender den Ausbau ihres Hauses vorangetrieben. Zuletzt nach Angaben der Einwender im Jahr 2012 in Form eines Dachausbaus (Penthousewohnung) mit großzügigen Dachterrassen nach Süden, Westen und Osten.

Ungeachtet dessen stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen anhand einer Berechnung mit dem Programm MLuS 02, geänderte Fassung 2005, innerhalb der Ortslage Leiselheim exemplarisch für das aufgrund der geringen Entfernung zur geplanten Straße und zusätzlich durch die Winzerstraße am stärksten belastete Anwesen Winzerstraße 65 durchgeführt wurde. Des Weiteren wurde für das Anwesen Albert-Schweitzer-Straße 4e eine Berechnung vorgenommen.

Durch die Einführung der 39. BImSchV und die Aufhebung der 22. BImSchV sowie neuerer Erkenntnisse hinsichtlich der Luftschadstoffe wurde die Aktualisierung der MLuS 02, Ausgabe 2005 erforderlich. Das Merkblatt wurde grundsätzlich überarbeitet und als RLuS 2012 neu herausgegeben. Die für die vorliegende Planungsmaßnahme durchgeführte Grobabschätzung der Luftschadstoffe wurde infolgedessen im Jahr 2016 überarbeitet und anhand der aktuellen Beurteilungswerte bzw. Grenzwerte neu beurteilt.

Zwischenzeitlich wurde im Auftrag der Stadt Worms durch das Büro Habermehl & Follmann ein neues Verkehrsgutachten erarbeitet. Das Gutachten beinhaltet die Aktualisierung des Netzmodells und die Berechnung der Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2030. Da die geänderten Grundlagen ein höheres Verkehrsaufkommen auf dem Äußeren Ring prognostizieren, wurde infolge dessen die Schadstoffuntersuchung aktualisiert (siehe hierzu auch die Ausführungen in Kapitel E, Abschnitt VI).

Im Rahmen der Voruntersuchung werden insgesamt vier Aufpunkte, davon zwei in Leiselheim (AP 1 Winzerstraße 65; AP 2 Albert-Schweitzer-Straße 4e) und zwei im Bereich Pfifflichheim (AP 3 Alzeyer Straße 345; AP 4 Alzeyer Straße 327) betrachtet. Die Aufpunkte werden so gewählt, dass sie sich an Straßenabschnitten befinden, an welchen mit einer Erhöhung der Schadstoffbelastung durch die Maßnahme zu rechnen ist.

Die Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen anhand der Verkehrsbelastungen aus dem aktuellen Gutachten zeigt, dass an allen berechneten Aufpunkten die Immissionsgrenzwerte bzw. Zielwerte der 39. BImSchV eingehalten werden. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Gleiches gilt für die hinsichtlich der Lärmauswirkungen vorgetragenen Einwendungen, da sich diese ebenfalls als unbegründet erweisen.

Für die Straßenbaumaßnahme Neubau des Äußeren Ringes in Worms zwischen Nievergoltstraße (K1) und der Bundesstraße B 47 neu wurde im Zuge der Entwurfsplanung ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Aufbauend auf den im Rahmen des Gutachtens prognostizierten Lärmpegeln wurden aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohner vor dem Verkehrslärm vorgesehen.

Zwischenzeitlich wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin durch das Büro Habermehl & Follmann ein neues Verkehrsgutachten für den Bereich der Stadt Worms erstellt. Das Gutachten beinhaltet die Aktualisierung des Netzmodells und die Ermittlung der Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2030 für verschiedene Planfälle. Durch die Änderungen der Ausgangsdaten errechnet sich ein höheres prognostiziertes Verkehrsaufkommen auf dem Äußeren Ring, sodass die schalltechnische Berechnung aktualisiert wurden. Die Ergebnisse wurden anhand der geltenden Immissionsgrenzwerte beurteilt und die geplanten Maßnahmen der Lärmvorsorge in diesem Lichte bewertet (vergl. Deckblatt Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, Unterlage 11.1.1). Die schalltechnischen Untersuchungen belegen, dass durch die in der Planung vorgesehenen aktiven und passiven Maßnahmen des Lärmschutzes keinerlei unzumutbare Beeinträchtigungen auf die angrenzenden Grundstücke zu erwarten sind.

In dieser überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung wurde auch das 2. OG des in Rede stehenden Anwesens miteinbezogen. Diesbezüglich hat die Planfeststellungsbehörde in ihren Ausführungen unter Abschnitt V in Kapitel C dieses Planfeststellungsbeschlusses festgestellt, dass hier im 2. OG auf der Ostseite ein grundsätzlicher Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht. Überschritten ist jedoch nur der Nachtgrenzwert, so dass eine Berücksichtigung nur erfolgen kann, wenn sich hier Räume befinden, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden. Eine Dachterrasse fällt ausdrücklich nicht unter diese Schutzbestimmungen, da diese nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt ist.

Insoweit daraus eine Wertminderung der Immobilie/des Grundstückes und damit verbunden eine Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität hergeleitet wird, insbesondere auch durch die eingeschränkte Sicht, weist die Planfeststellungsbehörde dies als unbegründet zurück. Wie aus den vorstehenden Ausführungen zu entnehmen ist, treten an dem Wohngebäude nach Inbetriebnahme des Äußeren Ringes keine relevanten Immissionen auf.

Selbst im Falle einer tatsächlich eintretenden Minderung der Wohnqualität kann von der vorliegenden festgestellten Planung nicht abgerückt werden. Hier geht das Gemeinwohlinteresse an einer leistungsfähigen und den verkehrlichen Erfordernissen entsprechenden Entlastung der Innenstadt den Einzelinteressen vor. Ggf. wären in diesem Falle jedoch in dem sich anschließenden Entschädigungsverfahren etwaige Ansprüche zu prüfen. Die Planfeststellungsbehörde weist aber ergänzend darauf hin, dass sowohl für die Lärmschutzwälle entlang der Wohnbebauung Albert-Schweitzer-Straße als auch die zwischen der Bebauung und der Trassenführung liegende Ausgleichsfläche eine Bepflanzung vorgesehen ist. Dadurch blickt man weiterhin „ins Grüne“ und die Bepflanzung mindert gleichzeitig die befürchteten Emissionsbelastungen. Zudem müssen sich die Einwander entgegenhalten lassen, dass es kein schutzwürdiges Vertrauen auf den Fortbestand einer schönen Aussichtslage gibt.

Des Weiteren wird die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme generell von den Einwendern abgelehnt. Die Planunterlagen sehen neben dem Erwerb von Eigentumsflächen auch eine vorübergehende Inanspruchnahme vor. Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass der abgelehnten Grundstücksinanspruchnahme nicht abgeholfen werden kann.

Der Erwerb bzw. die vorübergehende Inanspruchnahme ist für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme zwingend erforderlich. Die Inanspruchnahme ist unausweichlich. Sie ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentcheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe vermögen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Dies gilt nicht nur für die notwendige Grundstücksinanspruchnahme zum Neubau der Trasse selbst, sondern auch für die Umsetzung der naturschutzfachlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen, die teilweise auf Flächen der Einwender geplant sind. Diesbezüglich wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Diese gelten insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Privateigentum zur Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen, da diese die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft bilden.

Im vorliegenden Verfahren wurde die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Neubau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme ist zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme zugleich auch erforderlich.

Auch der Einwand einer fehlenden Planrechtfertigung erweist sich als unbegründet. Hierzu hat die Stadt Worms in ihrer Erwiderung plausibel dargelegt, dass sich die Notwendigkeit der

hier festgestellten Straßenplanung aus dem Gesamtverkehrsplan der Stadt Worms mit den hierzu erfolgten Verkehrsuntersuchungen ergibt. Insbesondere belegen die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplan Worms, Fortschreibung 2003, die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplan Worms, Fortschreibung 2010 und die Verkehrsuntersuchung Stadt Worms, Äußerer Ring – Kosten-Nutzen-Untersuchung, Dezember 2011 (alle Modus Consult Ulm GmbH), die Notwendigkeit des Neubaus des Äußeren Ringes zwischen der Nievergoltstraße und der B 47 neu.

Danach ist die Schließung des Äußeren Ringes dringend erforderlich, um die Innenstadt von dem hohen Verkehrsaufkommen zu entlasten und damit die Lebensqualität der Innenstadtbewohner zu steigern, sowie die Verkehrssicherheit in der Innenstadt für Radfahrer und Fußgänger zu erhöhen.

So zeigt u.a. die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplan Worms 2003, dass mit der Herstellung des Äußeren Ringes in Worms eine optimale Verkehrsbündelung auf der B 47 neu erzielt werden kann. Zudem kann der Durchgangsverkehr Ost-West in vollem Umfang auf die B 47 neu verlagert werden. Mit der Ableitung des Verkehrs über den Äußeren Ring sind im Straßennetz westlich der Bahn flächenhafte Verkehrsentlastungen zu erwarten. Dies wird auch durch die Verkehrsuntersuchung 2019 von Habermehl & Follmann bestätigt. Dieses Gutachten, auf das die Planfeststellungsbehörde zulässigerweise verweist, beinhaltet die Aktualisierung des Netzmodells und die Ermittlung der Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2030 für verschiedene Planfälle.

Der Einwand einer fehlenden Planrechtfertigung für das planfestgestellte Straßenbauprojekt erweist sich als unbegründet und wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich des Vortrages, dass eine Null-Variante bzw. ein Ausbau des ÖPNV-Netzes nicht erfolgt sei und das Projekt Steuergelder verschwendet werden, verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die näheren Ausführungen zu diesen „Themenblöcken“ in den vorstehenden Erläuterungen. Diese Einwendungen erweisen sich als unbegründet und werden zurückgewiesen.

Schließlich erweisen sich auch die Bedenken, dass es durch das Oberflächenwasser durch Reifen- und Bremsenabrieb zu einer Gewässerverschmutzung kommen könnte, als unbegründet.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu die projektbedingten Wirkungen auf die im Untersuchungsraum befindlichen Fließgewässer und den Grundwasserkörper umfassend untersucht und in den Planunterlagen dargelegt (vergleiche Fachbeitrag Gewässerschutz, Unterlage 18.3). Jegliche Beeinträchtigungen durch Einleitung aus den Entwässerungsanlagen können ausgeschlossen werden.

Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die wassertechnischen Untersuchungen mit den Vorgaben der REwS 21 übereinstimmen. Durch die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Entwässerungsplanung und die Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen können mögliche vorhabenbedingte Auswirkungen auf ein irrelevantes Maß gemindert oder neutralisiert werden. Mögliche Beeinträchtigungen von Gewässerlebensräumen durch Salz-

oder Chlorideinträge konnten bei der Einhaltung der strengen Vorsorgewerte ausgeschlossen werden. Die Konzeption, Lage und Bemessung des Regenrückhaltebeckens, als auch die gesamte Entwässerungsplanung wurden mit der Oberen Wasserbehörde abgestimmt und entsprechen den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

Hinsichtlich des angesprochenen Reifenabriebs liegen keine Mängel an den Planunterlagen und den zugehörigen Untersuchungen vor. Mikroplastikpartikel von Reifenabrieb, die über die Straßenentwässerung in Gewässer gelangen können, sind nach aktueller Rechtslage kein Bewertungsparameter für den Gewässerzustand. Weder die Wasserrahmenrichtlinie noch die Verordnungen zur Wasserrahmenrichtlinie enthalten Vorgaben für diese Partikel. Eben so wenig ist nach der Oberflächengewässerverordnung eine Betrachtung von Feinstaub, bzw. Rußpartikeln, Graphit, Asbest, lungengängigen Glasfaserpartikeln, Verschleißschutzmitteln in Motorölen, Frostschutzmitteln von Scheibenwischanlagen, Kühlflüssigkeiten des Motors und oberflächenaktiven Stoffen sowie von Komplexmitteln und Tensiden geboten, worauf es hier nur der Vollständigkeit halber ebenfalls hinzuweisen gilt.

Im Übrigen kommt es aufgrund der vorgesehenen Filterung durch die belebte Bodenzone auch nicht zu Überschreitungen der Schwellenwerte nach Anlage 2 der GrwV. Der mengenmäßige Zustand verschlechtert sich aufgrund des geringen Anteils an neuversiegelter Fläche zur Gesamtfläche der beiden Grundwasserkörper nicht.

Letztendlich tragen die Einwender vor, dass sie befürchten, dass die Feldhamster- und Mauereidechsenpopulationen eine erhebliche Störung durch das Straßenbauvorhaben erfahren würden und dass das Gutachten zur Avifauna veraltet sei.

Hierzu hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar – dargelegt, dass sich die Trasse am bestehenden Straßen- und Wirtschaftsweernetz (z. B. Pfrimmquerung im Bereich der Landgrafenstraße) orientiert. Durch die linienhafte Streckenführung wird der Landschafts- und Ackerlandverbrauch minimiert bzw. tangiert nur minimal Lebensräume der vorhandenen Tierwelt. Zudem sind in den Unterlagen zum Artenschutz umfangreiche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen zur Erhaltung der Vernetzungsfunktion festgelegt. Darüber hinaus verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die in diesem Planfeststellungsbeschluss erfolgten Ausführungen in Kapitel E, Abschnitt VII, Nr.3 zum Thema Artenschutz.

Das Gutachten zur Bedeutung des Vorhabengebietes für die Avifauna wurde mit dem „Sondergutachten Avifauna“ im Jahr 2016 aktualisiert. Das Fachgutachten kommt dabei zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass der Untersuchungsraum aufgrund der starken anthropogenen Nutzung (u.a. Wanderer, Jogger und Radfahrer) und der damit verbundenen Artenarmut in den intensiv genutzten Bereichen über ein hohes Aufwertungspotential verfügt. Bei Umsetzung der in den Planunterlagen vorhandenen Aufwertungsmaßnahmen kann die Artenvielfalt wie auch die Bedeutung des Gebietes für die Avifauna der Region deutlich erhöht werden. Der Einwand erweist sich als unbegründet und wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Abschließend geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass kein entscheidungserheblicher Einwand mehr vorliegt. Andernfalls müssten die Einwände unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung zurückgewiesen werden.

Einwender/in Nr. 63

Der Einwender ist Miteigentümer von 2 Grundstücksflächen, für die teilweise ein Erwerb für den Straßenbau, als auch eine vorübergehende Inanspruchnahme in der Planung vorgesehen sind. Die Inanspruchnahme des Eigentums für die Straßenbaumaßnahme wird abgelehnt.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass der abgelehnten Grundstücksinanspruchnahme nicht abgeholfen werden kann.

Der Erwerb bzw. die vorübergehende Inanspruchnahme ist für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme zwingend erforderlich. Die Inanspruchnahme ist unausweichlich. Sie ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe vermögen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Darüber hinaus befürchten die Einwender durch die Straßenbaumaßnahme zusätzliche Lärm- und Abgasbelastungen für das eigene Wohngebäude. Hierzu hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung dargelegt, dass die der Planung zu Grunde liegende „Schalltechnische Untersuchung“ belegt, dass unter Berücksichtigung der in der Planung vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwall) kein weiterer Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht, da die vorgegebenen Grenzwerte eingehalten werden. In den Bereichen der Wohnbebauung der Albert-Schweitzer-Straße, in denen Überschreitungen der Emissionsgrenzwerte trotz des geplanten Lärmschutzwalles zu verzeichnen sind, sind individuell ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffemission an Hand einer Berechnung mit dem Programm RLuS 12 wurde innerhalb der Ortslage Leiselheim exemplarisch für das auf Grund der geringen Entfernung zur geplanten Straße und zusätzlich durch die Winzerstraße am stärksten belastete Anwesen Winzerstraße 65 durchgeführt. Des Weiteren wurde für das Anwesen Albert-Schweitzer-Straße 4 e eine Berechnung vorgenommen. Die Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen zeigt, dass an

den berechneten Punkten die Grenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) vom 02.08.2010 eingehalten werden. Eine weitergehende Untersuchung für die in größerer Entfernung von der geplanten Straße liegenden Anwesen ist daher nicht erforderlich. Der Einwand erweist sich als unbegründet und wird zurückgewiesen.

Der Hinweis, das öffentliche Nahverkehrsnetz zu optimieren, stellt keine Alternative zum planfestgestellten Straßenbauvorhaben dar. Durch eine Optimierung des ÖPNV-Netzes könnte das Ziel, durch die Herstellung des Äußeren Ringes in Worms den Verkehr aus den Einzugsgebieten der B 47 alt (Alzeyer Straße) sowie Von-Steuben-Straße vor der Innenstadt zu verteilen und damit die Innenstadt zu entlasten, nicht erreicht werden. Zudem würde es sich bei dem Ausbau des ÖPNV-Netzes um ein anderes Projekt handeln, das nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem konkreten Straßenbauvorhaben steht. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erweist sich dieser Einwand, unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt Worms und der Verkehrsuntersuchungen als unbegründet und wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Behauptung der „Äußere Ring“ sei eher ein „Mittlerer Ring“, der mehr Durchgangsverkehr in Wormser Wohngebiete führt, erweist sich diese als unbegründet. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweist die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich auf die hierzu in dem vorstehenden Themenblock abgefassten ergänzenden Erläuterungen.

Die Befürchtungen der Einbuße der Wohn- und Lebensqualität durch den durch die Trasse und den Lärmschutzwall eingeschränkten Blick in die Natur, sowie den Werteverlust der eigenen Immobilie erweisen sich ebenfalls als unbegründet. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung plausibel dargelegt, dass sowohl für die Lärmschutzwälle entlang der Wohnbebauung Albert-Schweitzer-Straße als auch die zwischen der Bebauung und der Trassenführung liegende Ausgleichsfläche eine Bepflanzung vorgesehen ist. Dadurch blickt man weiterhin „ins Grüne“ und die Bepflanzung mindert gleichzeitig die befürchteten Emissionsbelastungen. Zudem müssen sich die Einwander entgegenhalten lassen, dass es kein schutzwürdiges Vertrauen auf den Fortbestand einer schönen Aussichtslage gibt.

Schließlich erweisen sich auch die Bedenken, dass es durch das Oberflächenwasser durch Reifen- und Bremsenabrieb zu einer Gewässerverschmutzung kommen könnte, als unbegründet.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu die projektbedingten Wirkungen auf die im Untersuchungsraum befindlichen Fließgewässer und den Grundwasserkörper umfassend untersucht und in den Planunterlagen dargelegt (vergleiche Fachbeitrag Gewässerschutz, Unterlage 18.3). Jegliche Beeinträchtigungen durch Einleitung aus den Entwässerungsanlagen können ausgeschlossen werden.

Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die wassertechnischen Untersuchungen mit den Vorgaben der REwS 21 übereinstimmen. Durch die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Entwässerungsplanung und die Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen können mögliche vorhabenbedingte Auswirkungen auf ein irrelevantes Maß gemindert oder neutralisiert werden. Mögliche Beeinträchtigungen von Gewässerlebensräumen durch Salz-

oder Chlorideinträge konnten bei der Einhaltung der strengen Vorsorgewerte ausgeschlossen werden. Die Konzeption, Lage und Bemessung des Regenrückhaltebeckens, als auch die gesamte Entwässerungsplanung wurden mit der Oberen Wasserbehörde abgestimmt und entsprechen den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

Hinsichtlich des angesprochenen Reifenabriebs liegen keine Mängel an den Planunterlagen und den zugehörigen Untersuchungen vor. Mikroplastikpartikel von Reifenabrieb, die über die Straßenentwässerung in Gewässer gelangen können, sind nach aktueller Rechtslage kein Bewertungsparameter für den Gewässerzustand. Weder die Wasserrahmenrichtlinie noch die Verordnungen zur Wasserrahmenrichtlinie enthalten Vorgaben für diese Partikel. Eben so wenig ist nach der Oberflächengewässerverordnung eine Betrachtung von Feinstaub, bzw. Rußpartikeln, Graphit, Asbest, lungengängigen Glasfaserpartikeln, Verschleißschutzmitteln in Motorölen, Frostschutzmitteln von Scheibenwischanlagen, Kühlflüssigkeiten des Motors und oberflächenaktiven Stoffen sowie von Komplexmitteln und Tensiden geboten, worauf es hier nur der Vollständigkeit halber ebenfalls hinzuweisen gilt.

Im Übrigen kommt es aufgrund der vorgesehenen Filterung durch die belebte Bodenzone auch nicht zu Überschreitungen der Schwellenwerte nach Anlage 2 der GrwV. Der mengenmäßige Zustand verschlechtert sich aufgrund des geringen Anteils an neuversiegelter Fläche zur Gesamtfläche der beiden Grundwasserkörper nicht.

Letztendlich tragen die Einwender vor, dass sie befürchten, dass die Feldhamster- und Mauereidechsenpopulationen eine erhebliche Störung durch das Straßenbauvorhaben erfahren würden und dass das Gutachten zur Avifauna veraltet sei.

Hierzu hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar – dargelegt, dass sich die Trasse am bestehenden Straßen- und Wirtschaftsweernetz (z. B. Pfrimmquerung im Bereich der Landgrafenstraße) orientiert. Durch die linienhafte Streckenführung wird der Landschafts- und Ackerlandverbrauch minimiert bzw. tangiert nur minimal Lebensräume der vorhandenen Tierwelt. Zudem sind in den Unterlagen zum Artenschutz umfangreiche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen zur Erhaltung der Vernetzungsfunktion festgelegt. Darüber hinaus verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die in diesem Planfeststellungsbeschluss erfolgten Ausführungen in Kapitel E, Abschnitt VII, Nr.3 zum Thema Artenschutz.

Zur Bewertung der Bedeutung des Gebietes für die Avifauna wurde im Frühjahr und Sommer 2006 eine avifaunistische Bestandserfassung des Gebietes durchgeführt. Aufgrund des fortgeschrittenen Planungszeitraumes wurde eine Aktualisierung der avifaunistischen Kartierungen erforderlich. Das Gutachten zur Bedeutung des Vorhabengebietes für die Avifauna wurde mit dem „Sondergutachten Avifauna“ im Jahr 2016 aktualisiert.

Die avifaunistische Sonderuntersuchung wurde in der Brutzeit 2006 als Standarduntersuchung nach der „Leistungsbeschreibung Fauna“ der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz durchgeführt. Um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten wurde 2016 die gleiche Methode angewendet. Da die Lebensraumstrukturen sich in der Zwischenzeit nicht wesentlich geändert haben, wurden zwei Begehungen des Untersuchungsgebietes durchgeführt.

Die Zeiträume der Begehungen waren: 1.) 02.06.2016 und 2.) 29.06.2016.

Die Begehungen fanden in den frühen Morgenstunden sowie in den frühen Abendstunden statt, so dass während der Begehungen alle Lebensraumtypen des Gebietes durch Linientaxierung auf Vogelvorkommen kontrolliert wurden. Das Gebiet wurde hierzu in insgesamt 4 Lebensraumtypen unterteilt (1. Siedlungsflächen, 2. Kleingärten, Gehölzbestände, 3. Pfrimmaue mit Bachuferwald und 4. strukturarmes Offenland).

Für jeden Lebensraumtyp wurden die vorkommenden Vogelarten und deren Status protokolliert. Die Erfassung der Arten erfolgte durch Linienkartierung aller im Gebiet feststellbarer Arten. Aufgrund des Verhaltens und des Zeitpunktes bzw. der Dauer des Aufenthaltes im Gebiet wurde der Status der Art ermittelt. Hierbei wurden auch sichere Brutnachweise wie nicht flügge Jungvögel, Nestfunde oder futtertragende Altvögel berücksichtigt. Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet im Rahmen der Standarduntersuchung 54 verschiedene Vogelarten erfasst.

Entsprechend der Lebensraumtypenausstattung des Gebietes setzt sich die Avifauna sowohl aus wald- und waldrandbewohnenden Arten, Gewässer bewohnenden Arten, wie auch aus Offenland bewohnenden Arten zusammen.

Das Fachgutachten kommt dabei zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass der Untersuchungsraum aufgrund der starken anthropogenen Nutzung (u.a. Wanderer, Jogger und Radfahrer) und der damit verbundenen Artenarmut in den intensiv genutzten Bereichen über ein hohes Aufwertungspotential verfügt. Bei Umsetzung der in den Planunterlagen vorhandenen Aufwertungsmaßnahmen kann die Artenvielfalt wie auch die Bedeutung des Gebietes für die Avifauna der Region deutlich erhöht werden.

Der Untersuchungsumfang des Gutachtens basiert auf den allgemein anerkannten fachlichen Standards im Rahmen der Eingriffsregelung. Darüber hinaus wurden auf der Grundlage des §44 BNatSchG die Betroffenheiten der europarechtlich geschützten Arten im Fachbeitrag Artenschutz bewertet. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird mit der vorgenannten Darstellung überzeugend dokumentiert, dass die gutachterlich gewonnenen Erkenntnisse weder Defizite in der Untersuchungstiefe- und -breite aufweisen noch veraltet sind.

Der Einwand erweist sich als unbegründet und wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Abschließend geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass kein entscheidungserheblicher Einwand mehr vorliegt. Andernfalls müssten die Einwände unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung zurückgewiesen werden.

Einwender/in Nr. 65 und 65a

Zur Durchführung der Straßenbaumaßnahme ist vorgesehen, dass Eigentumsflächen der Einwender sowohl für den Straßenbau als auch für landschaftspflegerische Maßnahmen erworben werden; eine vorübergehende Inanspruchnahme ist ebenfalls erforderlich.

Die Einwender wenden sich nicht grundsätzlich gegen das Straßenbauvorhaben und wären bereit, die benötigten Flächen für das Straßenbauprojekt bereitzustellen, wenn als Ausgleich dafür eine adäquate Ersatzfläche bereitgestellt werden würde.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass über die Forderung nach Ersatzland nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden wird. Ob eine Entschädigung für die Inanspruchnahme von Flächen in Geld erfolgt oder durch die Bereitstellung von geeignetem Ersatzland, ist im Rahmen eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens zu entscheiden. Auf dieses wird hiermit verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde weist vorsorglich darauf hin, dass auf die Inanspruchnahme der hier betroffenen Grundstücke nicht verzichtet werden kann. Die Grundstücke werden für die Herstellung der Trasse, als auch für Kompensationsmaßnahmen benötigt.

Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss.

Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vermögen die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Selbstverständlich hat die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme des Grundstücks zu entschädigen. Wie vorstehend ausgeführt ist die Regelung von Entschädigungsfragen jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens (vgl. die entsprechende Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung ersichtlich ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Darüber hinaus befürchten die Einwender, dass die Umsetzung des Straßenbauprojektes zu Umsatzeinbußen ihres Weingutes führen würde, da mit der Einschränkung des Durchgangsverkehrs die bisher günstige Lage ihres Betriebes nicht mehr gegeben sei.

Unabhängig von der Tatsache, dass es sich bei dem Vorbringen um eine bloße Behauptung handelt, die nicht belegt wurde, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass ein Gewerbebetrieb in seiner umfassenden Erscheinungsform, das heißt in allem, was den Betrieb und einen wirtschaftlichen Wert ausmacht, grundgesetzlich geschützt ist. Er fällt unter den Schutz des Eigentums nach Artikel 14 Grundgesetz (Eigentumsfreiheit). Dieser Schutz umfasst jedoch nicht den Lagevorteil eines Gewerbebetriebs, etwa an einer Straße mit günstiger Verkehrsanbindung oder hoher Kundenfrequenz. Dieser Lagevorteil ist von Anfang an mit dem

Risiko der Änderung verbunden. Verschlechtert sich eine günstige Lage als Folge von Straßenbaumaßnahmen, so gibt es dafür keine Entschädigung. Insbesondere auch im vorliegenden Fall, da hinreichend Zeit besteht, etwaige Stammkunden oder Kunden überhaupt auf eine mögliche geänderte Erreichbarkeit nach Durchführung der Straßenbaumaßnahme hinzuweisen.

Abschließend tragen die Einwender vor, dass nach Fertigstellung des Straßenbauprojektes mit einem unverhältnismäßigen Umweg zur Erreichung der zum Betrieb gehörenden Weinberge zu rechnen sei. Wie sich dieser Umweg zusammensetzt, wird von den Einwendern nicht vorgetragen, vielmehr bleibt es bei der bloßen Behauptung. Die Planfeststellungsbehörde deutet dieses unbegründete Vorbringen als Entschädigungsforderung.

Unabhängig davon stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass der Planfeststellungsbeschluss den unmittelbaren Zugriff auf das Grundeigentum der Einwender ermöglicht. Aus diesem Grund ist die Regelung der damit verbundenen Entschädigungsfragen dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten. Dies gilt auch für eventuelle Entschädigung für Umwege.

Abschließend geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass kein entscheidungserheblicher Einwand mehr vorliegt. Andernfalls müssten die Einwände unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung zurückgewiesen werden.

Einwender/in Nr. 88:

Ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses ist Einwender/in Nr. 88 durch die Beanspruchung von 3 Grundstücksflächen betroffen. Hierbei soll teilweise ein Erwerb für den Straßenbau, als auch für landespflegerische Kompensationsmaßnahmen erfolgen. Zudem sind auch vorübergehende Inanspruchnahmen vorgesehen.

Das Vorhaben wird generell von dem Einwender abgelehnt. Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass der abgelehnten Grundstücksinanspruchnahme nicht abgeholfen werden kann.

Der Erwerb bzw. die vorübergehende Inanspruchnahme ist für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme zwingend erforderlich. Die Inanspruchnahme ist unausweichlich. Sie ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die für das Vorliegen einer hinreichen-

den Planrechtfertigung dargelegten Gründe vermögen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Dies gilt nicht nur für die notwendige Grundstücksinanspruchnahme zum Neubau der Trasse selbst, sondern auch für die Umsetzung der naturschutzfachlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen, die teilweise auf Flächen der Einwender geplant sind. Diesbezüglich wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Diese gelten insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Privateigentum zur Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen, da diese die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft bilden.

Im vorliegenden Verfahren wurde die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Neubau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme ist zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme zugleich auch erforderlich.

Selbstverständlich hat die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme der Grundstücke zu entschädigen. Über bürgerlich-rechtliche Ansprüche (Entschädigungsforderungen) kann im Planfeststellungsbeschluss jedoch 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).

Bezugnehmend auf die befürchtete zunehmende Lärm- und Abgasbelastung, die Beeinträchtigung der „Frischluftschneise“, der Beeinträchtigung des Karl-Bittel-Parks und der Verschwendung von Steuergeldern durch die Umsetzung der vorliegenden Maßnahme wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Erläuterungen zu diesen Themen verwiesen. Insbesondere wird seitens der Planfeststellungsbehörde auf die Schalltechnischen Berechnungen und die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchungen nach RLuS 2012 hingewiesen. Die diesbezüglichen Befürchtungen des Einwenders Nr. 88 waren daher als unbegründet zurückzuweisen.

Der Hinweis, das öffentliche Nahverkehrsnetz zu optimieren, stellt keine Alternative zum planfestgestellten Straßenbauvorhaben dar. Durch eine Optimierung des ÖPNV-Netzes könnte das Ziel, durch die Herstellung des Äußeren Ringes in Worms den Verkehr aus den Einzugs-

gebieten der B 47 alt (Alzeyer Straße) sowie Von-Steuben-Straße vor der Innenstadt zu verteilen und damit die Innenstadt zu entlasten, nicht erreicht werden. Zudem würde es sich bei dem Ausbau des ÖPNV-Netzes um ein anderes Projekt handeln, das nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem konkreten Straßenbauvorhaben steht. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erweist sich dieser Einwand, unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt Worms und der Verkehrsuntersuchungen als unbegründet und wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Behauptung der „Äußere Ring“ sei eher ein „Mittlerer Ring“, der mehr Durchgangsverkehr in Wormser Wohngebiete führt, erweist sich diese als unbegründet. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweist die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich auf die hierzu in dem vorstehenden Themenblock abgefassten ergänzenden Erläuterungen.

Abschließend geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass kein entscheidungserheblicher Einwand mehr vorliegt. Andernfalls müssten die Einwände unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Planung zurückgewiesen werden.

Einwender/in Nr. 117

Einwender/in Nr. 117 wendet sich nicht gegen die Straßenbaumaßnahme an sich, vielmehr wird für die Inanspruchnahme der Eigentumsfläche adäquates Tauschland gefordert. Von der Eigentumsfläche (2.305 m² groß) sollen 1.118 m² erworben und 31 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Hierzu bemerkt die Planfeststellungsbehörde, dass über die Forderung nach Ersatzland nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden wird. Ob eine Entschädigung für die Inanspruchnahme von Flächen in Geld erfolgt oder durch die Bereitstellung von geeignetem Ersatzland, ist im Rahmen eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens zu entscheiden. Auf dieses wird hiermit verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde weist vorsorglich darauf hin, dass auf die Inanspruchnahme des hier betroffenen Grundstückes nicht verzichtet werden kann. Das Grundstück wird für die Herstellung des Regenrückhaltebeckens benötigt.

Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss.

Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vermögen die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Selbstverständlich hat die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme des Grundstücks zu entschädigen. Wie vorstehend ausgeführt ist die Regelung von Entschädigungsfragen jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens (vgl. die entsprechende Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung ersichtlich ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Aus den dargestellten Gründen weist die Planfeststellungsbehörde die vorliegende Einwendung als unbegründet zurück.

Einwender/in Nr. 122

Einwender/in Nr. 122 wendet sich nicht gegen die Straßenbaumaßnahme an sich, vielmehr wird für die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen adäquates Tauschland gefordert, da die Grundstücke als Pachtflächen der Alterssicherung dienen.

Hierzu bemerkt die Planfeststellungsbehörde, dass über die Forderung nach Ersatzland nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden wird. Ob eine Entschädigung für die Inanspruchnahme von Flächen in Geld erfolgt oder durch die Bereitstellung von geeignetem Ersatzland, ist im Rahmen eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens zu entscheiden. Auf dieses wird hiermit verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde weist vorsorglich darauf hin, dass auf die Inanspruchnahme der hier betroffenen Grundstücke nicht verzichtet werden kann. Die Grundstücke werden zum Teil für den Straßenbau bzw. teilweise für landespflegerische Maßnahmen benötigt.

Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss.

Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vermögen die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Selbstverständlich hat die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme der Grundstücke zu entschädigen. Wie vorstehend ausgeführt ist die Regelung von Entschädigungsfragen jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens (vgl. die entsprechende Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung ersichtlich ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Aus den dargestellten Gründen weist die Planfeststellungsbehörde die vorliegende Einwendung als unbegründet zurück.

Einwender/in Nr. 125

Einwender/in Nr. 125 wendet sich nicht gegen die Straßenbaumaßnahme an sich, vielmehr wird für die Inanspruchnahme der Eigentumsfläche adäquates Tauschland gefordert.

Hierzu bemerkt die Planfeststellungsbehörde, dass über die Forderung nach Ersatzland nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden wird. Ob eine Entschädigung für die Inanspruchnahme von Flächen in Geld erfolgt oder durch die Bereitstellung von geeignetem Ersatzland, ist im Rahmen eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens zu entscheiden. Auf dieses wird hiermit verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde weist ergänzend darauf hin, dass auf die Inanspruchnahme des hier betroffenen Grundstückes nicht verzichtet werden kann. Das Grundstück wird zum Teil für den Straßenbau bzw. teilweise für landespflegerische Maßnahmen benötigt.

Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss.

Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vermögen die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Selbstverständlich hat die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme des Grundstückes zu entschädigen. Wie vorstehend ausgeführt ist die Regelung von Entschädigungsfragen jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens (vgl. die entsprechende Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung ersichtlich ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Aus den dargestellten Gründen weist die Planfeststellungsbehörde die vorliegende Einwendung als unbegründet zurück.

Einwender/in Nr. 132

Einwender/in Nr. 132 wendet sich nicht grundsätzlich gegen die Straßenbaumaßnahme, vielmehr wird für die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen adäquates Tauschland für den Weinanbau gefordert.

Hierzu bemerkt die Planfeststellungsbehörde, dass über die Forderung nach Ersatzland nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden wird. Ob eine Entschädigung für die Inanspruchnahme von Flächen in Geld erfolgt oder durch die Bereitstellung von geeignetem Ersatzland, ist im Rahmen eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens zu entscheiden. Auf dieses wird hiermit verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde weist vorsorglich darauf hin, dass auf die Inanspruchnahme der hier betroffenen Grundstücke nicht verzichtet werden kann. Die Grundstücke werden für den Straßenbau benötigt.

Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss.

Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde vermögen die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Selbstverständlich hat die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme der Grundstücke zu entschädigen. Wie vorstehend ausgeführt ist die Regelung von Entschädigungsfragen jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens (vgl. die entsprechende Auflagenregelung in Kapitel B, Nr. 11 des Planfeststellungsbeschlusses). Wie aus dieser Auflagenregelung ersichtlich ist, bleibt die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung dem sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Aus den dargestellten Gründen weist die Planfeststellungsbehörde die vorliegende Einwendung als unbegründet zurück.

Einwender/in Nr. 104

Ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses ist Einwender/in Nr. 104 durch die Beanspruchung eines Grundstückes von der Straßenbaumaßnahme betroffen. Hierbei soll eine Teilfläche für den Straßenbau erworben werden. Zudem sind auch vorübergehende Inanspruchnahmen vorgesehen.

Soweit durch den Einwender die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme abgelehnt wird, stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass auf die Grundstücksinanspruchnahme nicht verzichtet werden kann.

Der Erwerb bzw. die vorübergehende Inanspruchnahme ist für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme zwingend erforderlich. Die Inanspruchnahme ist unausweichlich. Sie ist zum

Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe vermögen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Selbstverständlich hat die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme des Grundstückes zu entschädigen. Über bürgerlich-rechtliche Ansprüche (Entschädigungsforderungen) kann im Planfeststellungsbeschluss jedoch 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).

Der Einwender befürchtet auch die Beeinträchtigung der Gesundheit durch Lärm und Abgase. Wie bereits unter den vorstehenden Ausführungen (VI.1 Erläuterung zur Lärmsituation) ausführlich dargestellt, werden die zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte sowohl für Lärm- als auch für Luftschadstoffe (vergleiche Ausführungen unter VI.2 Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen) gemäß den in den Planunterlagen beigefügten Gutachten unter Beachtung der notwendigen Schutzmaßnahmen nicht überschritten. Die einzuhaltenden Grenzwerte werden aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse festgelegt, mit dem Ziel schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern. Mit der Vorgabe gesetzlicher Grenzwerte für die Verkehrslärm- und Luftschadstoffbelastung hat der Gesetzgeber die Zumutbarkeit der Belastungen mit Blick auf die Gesundheit des Menschen festgelegt.

Diese im Interesse einer Erhaltung der Gesundheit der Bevölkerung auf dem Verordnungsweg festgesetzten Immissionsgrenzwerte werden beim Neubau des Äußeren Ringes in Worms im planfestgestellten Abschnitt eingehalten, so dass keine direkten Auswirkungen auf die Gesundheit zu befürchten sind. Insoweit verweist die Planfeststellungsbehörde auf die in den Planunterlagen beigefügten Schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 11.1.1 und 11.3.1) sowie die Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen – Luftschadstoffe – (Unterlage 11.4.1).

Die Befürchtungen des Einwenders erweisen sich daher als unbegründet und werden zurückgewiesen.

Weiterhin wird befürchtet, dass durch die Straßenbaumaßnahme Wertminderungen durch den entstehenden Verkehrslärm beim Betrieb der Straße an dem Wohngebäude entstehen, die durch entsprechende Entschädigung oder sogar Gebäudeübernahme durch die Vorhabenträgerin auszugleichen sind.

Diese Einwendung erweist sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als unbegründet und ist daher mit der folgenden Begründung zurückzuweisen.

Hinsichtlich der Lärmbetroffenheiten ist auszuführen, dass mit den im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses festgesetzten Schutzmaßnahmen im direkten Neubaubereich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keinerlei unzumutbare Beeinträchtigungen auf die angrenzenden Grundstücke zu erwarten sind. Sofern im Außenwohnbereich unzumutbare Lärmeinwirkungen durch Überschreiten der Tagesgrenzwerte entstehen, ist der Baulastträger zur Zahlung entsprechender Entschädigungen verpflichtet. Auch der entstehende Lärm unterhalb der Grenzwerte wurde in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde eingestellt, kann aber zu keinem anderen Ergebnis führen.

Nach alledem konnten die Einwendungen hinsichtlich der befürchteten Wertminderungen und entsprechenden Entschädigungsforderungen keinen Erfolg haben.

Insoweit die Entschädigungsforderung / Übernahme des gesamten Grundstückes damit begründet wird, dass durch die Schließung des Bahnüberganges ein „Umweg“ zu dem Anwesen in Kauf genommen werden muss, was zur Einschränkung der Lebensqualität führt, erweist sich dies ebenfalls als unbegründet. Die Vorhabenträgerin hat hierzu in ihrer Erwiderung plausibel dargelegt, dass der vorhandene höhengleiche Bahnübergang aus verkehrssicherheitsgründen geschlossen werden muss. Zudem ist in der vorliegenden Planung eine Bahnüberführung in dem Bereich als Ersatz vorgesehen. Eine Erschließung des Anwesens bleibt auch nach Fertigstellung der Straßenbaumaßnahme, ohne jegliche Wartezeiten durch geschlossene Bahnschranken bestehen. Die Erschließung des Anwesens ist durch einen asphaltierten Wirtschaftsweg gegeben. Auch eine fußläufige Erreichbarkeit über die beleuchtete Verbindung unter der zukünftigen Bahnüberführung ist gegeben.

Darüber hinaus befürchtet der Einwender Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und Baulärm. In ihrer Erwiderung hat die Vorhabenträgerin dazu ausgeführt, dass die Emissionen entsprechend den fachtechnischen Untersuchungen nach Durchführung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen innerhalb der gesetzl. Grenzwerte liegen. Erschütterungen können allenfalls zeitlich eng begrenzt während der Bauarbeiten auftreten (Verdichtungsarbeiten). Diese Arbeiten werden überwacht und haben keine schädlichen Auswirkungen auf Menschen oder Gebäude auf Grund der vom Ortsrand abgerückten Trassenführung. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen gewährleisten, dass die Anwohner keine über den gesetzl. Grenzwerten liegende Beeinträchtigung erfahren. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde durch die verbindliche Anordnung der Auflagen in Kapitel C, Abschnitt V.2 in diesem Planfeststellungsbeschluss sichergestellt, dass bauzeitliche, vorhabenbedingte schädliche Umwelteinwirkungen

durch Lärm-, Schadstoff-, Staub- und Erschütterungsimmissionen auf schutzbedürftige Bereiche (nach dem Stand der Technik) soweit wie möglich vermieden werden und unvermeidbare Umwelteinwirkungen soweit möglich vermindert werden.

Bezugnehmend auf die befürchtete Beeinträchtigung der „Frischlufschneise“, der Verschwendung von Steuergeldern, als auch der fehlenden Planrechtfertigung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Erläuterungen zu diesen Themen verwiesen. Die diesbezüglichen Befürchtungen des Einwenders Nr. 104 waren daher als unbegründet zurückzuweisen.

Einwender/in Nr. 90a

Der Einwender ist Eigentümer von 4 Grundstücksflächen, für die teilweise ein Erwerb für den Straßenbau, landespflegerische Maßnahmen, als auch vorübergehende Inanspruchnahmen in der Planung vorgesehen sind. Die Inanspruchnahme des Eigentums für die Straßenbaumaßnahme wird, wie auch die gesamte Straßenbaumaßnahme, abgelehnt.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass auf die Grundstücksinanspruchnahme nicht verzichtet werden kann.

Der Erwerb bzw. die vorübergehende Inanspruchnahme ist für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme zwingend erforderlich. Die Inanspruchnahme ist unausweichlich. Sie ist zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich. Das Grundeigentum genießt zwar den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz über Art. 14 GG, dies bedeutet jedoch nicht, dass das Grundeigentum jeglichem Zugriff durch staatliche Baumaßnahmen entzogen wäre. Vielmehr ist es so, dass das Grundeigentum aus Gründen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu Gunsten des Straßenbaus zurückstehen muss, wenn die Planungsrechtfertigung ausreichend belegt ist, die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet sind und nach Abwägung aller planungsbetroffenen Belange unter Zurückstellung individueller Betroffenheiten an der Inanspruchnahme des Grundeigentums festgehalten werden muss. Darin kommt die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung“ dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Ausdruck. Die Planungsrechtfertigung ergibt sich vorliegend aus der Gesamtheit der Ausführungen in Kapitel E, Nr. IV dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die für das Vorliegen einer hinreichenden Planrechtfertigung dargelegten Gründe vermögen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ein ausreichendes Allgemeinwohlinteresse zur Rechtfertigung des Zugriffs auf das Grundeigentum zum Zwecke der Realisierung des Straßenbauvorhabens zu belegen.

Dies gilt nicht nur für die notwendige Grundstücksinanspruchnahme zum Neubau der Trasse selbst, sondern auch für die Umsetzung der naturschutzfachlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen, die teilweise auf Flächen des Einwenders geplant sind. Diesbezüglich wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Diese gelten insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Privateigentum zur Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen, da diese die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation für die straßenbaubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft bilden.

Im vorliegenden Verfahren wurde die Kompensation aller unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft nach einem einheitlichen Konzept erstellt, das zum einen die durch den Neubau der Straße hervorgerufenen Eingriffe funktional vollständig ausgleicht und zum anderen die mit der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen sowohl hinsichtlich ihrer Schwere als auch ihres Umfangs auf ein Mindestmaß reduziert. Alle insoweit vorgesehenen Maßnahmen sind nach entsprechender Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich, die mit dem landschaftspflegerischen Kompensationskonzept beabsichtigte Kompensationswirkung zu erzielen. Die dazu in Anspruch genommenen Grundstücke sind auf Grund ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihres Zustandes geeignet, die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme ist zur Erreichung des naturschutzfachlichen Ziels der Maßnahme zugleich auch erforderlich.

Selbstverständlich hat die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme der Grundstücke zu entschädigen. Über bürgerlich-rechtliche Ansprüche (Entschädigungsforderungen) kann im Planfeststellungsbeschluss jedoch 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).

Insoweit der Einwander die Auffassung vertritt, dass durch verschiedene Straßenbaumaßnahmen (u.a. Bau der B 47 – Südumgehung, kreuzungsfreier Ausbau der Bahnquerung Herrnsheim, 4-spuriger Ausbau der B 9) der Bau des Äußeren Ringes nicht mehr sinnvoll erscheint, hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung auf den Einwand ausgeführt, dass mittlerweile der vierspurige Ausbau der B 47 Südumgehung im Bau ist und bis 2028 fertiggestellt sein soll. Auch der Bahnübergang am Fahrweg (K 6) ist bereits zurückgebaut und als Bahnunterführung ausgebaut worden. Weiterhin ist der Landesbetrieb Mobilität (LBM) Worms derzeit dabei das „Nadelöhr“ (Bahnüberführung) an der B 9 zu verbreitern; die B 9 vierspurig auszubauen. Die Kosten für den geplanten Lückenschluss des Äußeren Ringes durch die Verlängerung der Krankenhaustangente steht in keinem Verhältnis zu den vorherigen aufgeführten Baumaßnahmen durch den LBM. Es verhält sich also genau umgekehrt. Gerade nachdem alle anderen Baumaßnahmen auf dem „Äußeren Ring“ durch den LBM in den nächsten Jahren fertiggestellt sind, ist der Bau der Verlängerung der „Krankenhaustangente“ umso wichtiger, damit auch der „Äußere Ring“ in Worms funktioniert und den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt heraushält. Die Schließung des Äußeren Ringes ist dringend erforderlich, um die Innenstadt von den in den letzten Jahren stetig gewachsenen Verkehrsaufkommen zu entlasten, den Innenstadtbewohnern Lebensqualität zurück zu geben sowie die Verkehrssicherheit in der Innenstadt für Radfahrer und Fußgänger zu erhöhen.

Der Einwand, dass in der Planung ein Vorkommen des Feldhamsters außer Acht gelassen werde, ist unbegründet und wird durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Gerade in Bezug auf ein mögliches Feldhamstervorkommen weist die vorliegende Planung ein umfangreiches Schutz- und Kompensationskonzept auf, das im Übrigen auch mit der Oberen Naturschutzbehörde abgestimmt wurde. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweist die

Planfeststellungsbehörde daher auf die Ausführungen zum Artenschutz in Kapitel E, Abschnitt VII, Nr. 3 dieses Planfeststellungsbeschlusses, sowie auf die in diesem Zusammenhang erstellten Planunterlagen.

Letztendlich reklamiert der Einwender, dass ihm als Landwirt massive Beeinträchtigungen bei der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen entstehen, da die Wirtschaftsweegeanbindungen nicht ausreichend wären.

In ihrer Erwiderung darauf hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar erklärt, dass bei der Planung der Verlängerung der „Krankenhaustangente“ begleitende Feldwege ausreichend berücksichtigt wurden. Eine direkte Feldwegequerung der K 2 kann aus Verkehrssicherheitsgründen nicht realisiert werden und wurde in der Planung zudem von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.

Nach alledem konnten die vorgetragenen Einwendungen keinen Erfolg haben.

Anerkannte Vereinigungen

Gemeinsame Stellungnahme von BUND, POLLICHIA und NABU

In der gemeinsamen Stellungnahme wird das Straßenbauprojekt insgesamt abgelehnt.

Im Einzelnen wird ausgeführt, dass es durch den Bau der K 2 (neu) zu einer erheblichen Neuversiegelung kommen werde. Zudem würde durch die Herstellung der „Krankenhaustangente“ der Lebensraum vieler Arten zerschnitten.

Hierzu hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar – dargelegt, dass sich die Trasse am bestehenden Straßen- und WirtschaftsweegeNetz (z. B. Pfrimmquerung im Bereich der Landgrafenstraße) orientiert. Durch die linienhafte Streckenführung wird der Landschafts- und Ackerlandverbrauch minimiert bzw. tangiert nur minimal Lebensräume der vorhandenen Tierwelt. Zudem sind in den Unterlagen zum Artenschutz umfangreiche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen zur Erhaltung der Vernetzungsfunktion festgelegt. Darüber hinaus verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die in diesem Planfeststellungsbeschluss erfolgten Ausführungen in Kapitel E, Abschnitt VII, Nr.3 zum Thema Artenschutz.

In der gemeinsamen Stellungnahme wird kritisiert, dass durch die Herstellung des Äußeren Ringes die Frischluftzufuhr in Worms beeinträchtigt werde und damit eine Zunahme der klimatischen Belastung einhergehe. Weiterhin wird befürchtet, dass durch das Vorhaben der Verkehr zunehmen werde, was zu erhöhten Schadstoffausstoß und Lärmbelastungen führen werde.

Zu der Beeinträchtigung der Frischluftzufuhr durch das Straßenbauprojekt hat die Stadt Worms in ihrer Erwiderung plausibel dargelegt, dass bereits die beiden Ortsteile Pfeddersheim und Leiselheim mit der teilweise sehr dichten Bebauung (der östliche Ortsrand von Leiselheim besteht aus einer dichten dreigeschossigen Reihenhausbebauung) praktisch wie ein Riegel quer im Pfrimmtal liegen und bereits damit die Frischluftzufuhr nachhaltiger beeinflussen, als dies die geplante Straßenführung mit der bodennahen Orientierung der Gradienten vermag.

Der Trassenverlauf entlang dem östlichen Ortsrand von Leiselheim erreicht selbst unter Berücksichtigung der Höhe der vorgesehenen Lärmschutzwälle kaum die Traufhöhe der angrenzenden Bebauung und stellt damit kein Hindernis für den Luftaustausch dar. Bereits unmittelbar südlich des Pfrimmverlaufs verläuft die Straßentrasse auf bodennahem Niveau und geht in den Einschnitt der Eisenbahnüberführung über. Die in der Einwendung beschriebene „Beeinträchtigung“ ist daher nicht gegeben.

Auch die vorgetragenen Befürchtungen, dass es durch den Bau der K 2 zu klimatischen Veränderungen/Belastungen komme werde, erweisen sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde als unbegründet. Die Vorhabenträgerin hat in einem den Planunterlagen beigelegten Klimabeitrag die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Treibhausgasbilanz, die Treibhausgase durch Änderungen des Verkehrsgeschehens, als auch die sogenannten Lebenszyklusemissionen (Treibhausgase durch die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung des Infrastrukturprojektes) in den Blick genommen. Die Planfeststellungsbehörde verweist daher an dieser Stelle auf dieses Fachgutachten. Die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellte Straßenbaumaßnahme führt nicht dazu, dass die Ziele des nationalen und rheinland-pfälzischen Klimaschutzgesetzes nicht erreicht werden können. Das Vorhaben widerspricht daher nicht den öffentlichen Interessen des Klimaschutzes.

Letztendlich erweist sich auch die Kritik an erhöhten Schadstoff- und Lärmbelastungen als unbegründet. Wie bereits unter den vorstehenden Ausführungen (VI.1 Erläuterung zur Lärmsituation) ausführlich dargestellt, werden die zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte sowohl für Lärm- als auch für Luftschadstoffe (vergleiche Ausführungen unter VI.2 Erläuterungen zu Luftschadstoffimmissionen) gemäß den in den Planunterlagen beigelegten Gutachten, unter Beachtung der notwendigen Schutzmaßnahmen, nicht überschritten. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf die dort erfolgten Erläuterungen.

Darüber hinaus wird in der gemeinsamen Stellungnahme befürchtet, dass der Bau der Tangente das bedeutsame Fließgewässer „Pfrimm“ in seinem Lauf und seiner Entwicklungsmöglichkeit massiv beeinträchtigen würde. Der geplante Neubau mit Installation von Querbauwerken, Sohlbefestigungen und Eingriffen ins Grundwasser widerspreche den Zielen der EU-Wasserrahmenrichtlinie und dem aufgestellten Bewirtschaftungsplan. Es wird auch befürchtet, dass es bei der geplanten Oberflächenentwässerung zu Beeinträchtigungen für die Pfrimm bzw. das Grundwasser kommen könnte. Insbesondere wird angenommen, dass Reifen- und Bremsenabrieb sowie Schmierstoffe in die Pfrimm gelangen könnten.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu die projektbedingten Wirkungen auf die im Untersuchungsraum befindlichen Fließgewässer und den Grundwasserkörper umfassend untersucht und in den Planunterlagen dargelegt (vergleiche Fachbeitrag Gewässerschutz, Unterlage 18.3). Jegliche Beeinträchtigungen durch Einleitung aus den Entwässerungsanlagen können ausgeschlossen werden.

Das Straßenbauvorhaben „Neubau des Äußeren Ringes in Worms zwischen Nievergoltstraße (K1) und der Bundesstraße B 47 neu“ behindert bzw. vereitelt nicht die Realisierung der Maßnahmen, die vom MUEEF für die Wasserkörper Untere Pfrimm und Oberrhein vorgesehen sind. Das Vorhaben entspricht damit dem Verbesserungsgebot der WRRL und steht anderen Maßnahmen somit nicht entgegen.

Die Auswirkungen auf die Grundwasserkörper Rhein, RLP, 6 und Rhein, RLP, 7 wurde geprüft. Aufgrund des geringen Anteils der Versiegelung und der Versickerung der Niederschläge lassen sich relevante Auswirkungen auf dessen qualitativen und quantitativen Zustand ausschließen. Damit steht das Vorhaben dem Verbesserungsgebot nicht entgegen und das Verschlechterungsverbot bleibt gewahrt.

Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die wassertechnischen Untersuchungen mit den Vorgaben der REwS 21 (Richtlinie für die Entwässerung von Straßen) übereinstimmen. Durch die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Entwässerungsplanung und die Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen können mögliche vorhabenbedingte Auswirkungen auf ein irrelevantes Maß gemindert oder neutralisiert werden. Mögliche Beeinträchtigungen von Gewässerlebensräumen durch Salz- oder Chlorideinträge konnten bei der Einhaltung der strengen Vorsorgewerte ausgeschlossen werden. Die Konzeption, Lage und Bemessung des Regenrückhaltebeckens, als auch die gesamte Entwässerungsplanung wurden mit der Oberen Wasserbehörde abgestimmt und entsprechen den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie.

Hinsichtlich des angesprochenen Reifenabriebs liegen keine Mängel an den Planunterlagen und den zugehörigen Untersuchungen vor. Mikroplastikpartikel von Reifenabrieb, die über die Straßenentwässerung in Gewässer gelangen können, sind nach aktueller Rechtslage kein Bewertungsparameter für den Gewässerzustand. Weder die Wasserrahmenrichtlinie noch die Verordnungen zur Wasserrahmenrichtlinie enthalten Vorgaben für diese Partikel. Eben so wenig ist nach der Oberflächengewässerverordnung eine Betrachtung von Feinstaub, bzw. Rußpartikeln, Graphit, Asbest, lungengängigen Glasfaserpartikeln, Verschleißschutzmitteln in Motorölen, Frostschutzmitteln von Scheibenwischanlagen, Kühlflüssigkeiten des Motors und oberflächenaktiven Stoffen sowie von Komplexmitteln und Tensiden geboten, worauf es hier nur der Vollständigkeit halber ebenfalls hinzuweisen gilt.

Im Übrigen kommt es aufgrund der vorgesehenen Filterung durch die belebte Bodenzone auch nicht zu Überschreitungen der Schwellenwerte nach Anlage 2 der GrwV. Der mengenmäßige Zustand verschlechtert sich aufgrund des geringen Anteils an neuversiegelter Fläche zur Gesamtfläche der beiden Grundwasserkörper nicht. Der Einwand erweist sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als unbegründet und wird zurückgewiesen.

Weiterhin wird gefordert, dass auch ein Radfahrstreifen eingeplant werden sollte. Dieser Radweg auf der „Krankenhaustangente“ könnte den Zellertal-Radweg entlang der Pfrimm an das Krankenhaus und Herrnsheim anbinden. Hierzu hat die Vorhabenträgerin, für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, ausgeführt, dass ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn der

neuen K 2 nicht vorgesehen sei, da die Radwegführung parallel zur neuen Straße über bestehende bzw. neu zu errichtende Wirtschaftswege erfolgen werde.

Darüber hinaus wird von den Naturschutzverbänden die Prüfung einer „Nullvariante“ vermisst. Diesbezüglich verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zu dieser Thematik in Kapitel E, Abschnitt VIII dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die Verbände kritisieren, dass es durch das Straßenbauprojekt bezüglich der Zauneidechse zu einem erhöhten Tötungsrisiko kommen werde. Auch im Hinblick auf das Vorkommen des Feldhamsters erachten die Verbände die Anordnung von Schutzmaßnahmen als dringend erforderlich. Gleiches werde für das Vorkommen der Mauereidechse entlang der Bahnstrecke zwischen Monsheim und Worms als notwendig erachtet.

Diesbezüglich hat die Vorhabenträgerin zur Vermeidung von artenschutzrelevanten Beeinträchtigungen umfangreiche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen in seiner Planung vorgesehen (siehe hierzu auch u.a. Maßnahmenblätter V 9, V 10, V 11, V 12, V 13 und S 3). Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass die vorliegende Straßenplanung mit den naturschutzrechtlichen Vorgaben des Artenschutzes in Einklang steht. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweist die Planfeststellungsbehörde daher ergänzend auf die in Kapitel E, Abschnitt VII, Nr.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses erfolgte Ausführung zum Artenschutz.

Das Gutachten zur Avifauna sollte zudem aktualisiert werden, da es nach Auffassung der Verbände veraltet sei. Dies wurde durch die Vorhabenträgerin aufgegriffen. Das Gutachten zur Bedeutung des Vorhabengebietes für die Avifauna wurde mit dem „Sondergutachten Avifauna“ im Jahr 2016 aktualisiert. Dabei wurde folgende Zielsetzung verfolgt:

Erfassung des Vogelartenspektrums des Gesamtgebietes, Ermittlung der Bedeutung einzelner Lebensraumtypenflächen, Klärung und Darstellung des Vorkommens bedeutender Vogelarten, Ermittlung bestehender Teillebensraumbeziehungen und Ableitung und Bewertung von zu erwartenden Projektwirkungen auf die Avifauna.

Dazu wurde die Untersuchung als Standarduntersuchung nach der „Leistungsbeschreibung Fauna“ der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz durchgeführt. Um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten wurde 2016 die gleiche Methode angewendet wie in der 1. Untersuchung. Da die Lebensraumstrukturen sich in der Zwischenzeit nicht wesentlich geändert haben, wurden zwei Begehungen des Untersuchungsgebietes durchgeführt (02.06.2016 und 29.06.2016).

Die Begehungen fanden in den frühen Morgenstunden sowie in den frühen Abendstunden statt, so dass während der Begehungen alle Lebensraumtypen des Gebietes durch Linientaxierung auf Vogelvorkommen kontrolliert wurden. Das Gebiet wurde hierzu in insgesamt 4 Lebensraumtypen unterteilt (1. Siedlungsflächen, 2. Kleingärten, Gehölzbestände, 3. Pflanzmaue mit Bachuferwald und 4. strukturarmes Offenland).

Für jeden Lebensraumtyp wurden die vorkommenden Vogelarten und deren Status protokolliert. Die Erfassung der Arten erfolgte durch Linienkartierung aller im Gebiet feststellbarer Arten. Aufgrund des Verhaltens und des Zeitpunktes bzw. der Dauer des Aufenthaltes im Gebiet wurde der Status der Art ermittelt. Hierbei wurden auch sichere Brutnachweise wie nicht flügge Jungvögel, Nestfunde oder futtertragende Altvögel berücksichtigt.

Zusammengefasst kommt dieses Gutachten zu folgenden Ergebnissen: Bei der Standarduntersuchung Vögel konnten anhand von Linientaxierungen insgesamt 54 Vogelarten im Untersuchungsgebiet erfasst werden. Davon sind 11 Vogelarten auf der Roten Liste Rheinland-Pfalz verzeichnet. Die Vogelarten konnten insgesamt 4 Lebensraumtypen im Untersuchungsgebiet zugeordnet werden. In den Siedlungsbereichen von Leiselheim und Pffligheim kommen verbreitete Kulturfolger und Siedlungsarten wie Haussperling, Girlitz, Grünfink und Türkentaube vor. Schwalben, Mauersegler und Turmfalke haben hier ihre Brutstandorte, suchen aber in den angrenzenden Offenlandflächen und Gärten nach Nahrung. Die Pfrimm mit Pfrimmweiher und angrenzenden Ufergehölzen stellen den hochwertigsten Lebensraum im Plangebiet dar. Der Eisvogel als charakteristische Leitart der Fließgewässer konnte hier regelmäßig beobachtet werden und dokumentiert die Vernetzungsfunktion der Pfrimm als landschaftliche Leitlinie. Dazu gehören auch die Ufergehölze, in denen Nachtigall, Pirol und Sumpfrohrsänger als Brutvögel wertvolle Leitarten darstellen. Zu einem weiteren Lebensraumtyp konnten die Kleingärten und Gehölzbestände zusammengefasst werden. Aufgrund der reichhaltigen Strukturierung finden sich hier verbreitete Gehölzbewohner wie Heckenbraunelle, Goldammer und Mönchsgrasmücke aber auch Siedlungsarten wie Haussperling und Hausrotschwanz. Hinzu kommen auch typische Arten aus den Ufergehölzen wie Pirol und Nachtigall. Somit handelt es sich um einen recht artenreichen Lebensraumkomplex, der sowohl räumlich als auch von der Vogelartengemeinschaft zwischen Siedlungsrand und Pfrimmaue vermittelt. Der vierte Lebensraumtyp ist das strukturarme Offenland, das meist ackerbaulich genutzt wird. Die Offenlandflächen stellen trotz Strukturarmut noch Nahrungshabitats für einige Greife wie Turmfalke, Mäusebussard und Schwarzmilan dar (Brutstandorte dieser Arten konnten im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen werden). Ihre besondere Bedeutung liegt aber im Brutvorkommen charakteristischer Leitarten des Offenlandes. Dies sind hier Feldlerche, Rebhuhn, Schafstelze und Grauammer. Für letztere Art sind auch die Gehölzbestände entlang der B 47 neu als Singwarten wichtig. Die Arten konnten ausschließlich in den großräumigen Offenlandflächen südlich der Pfrimm beobachtet werden, die Offenlandflächen nördlich zwischen Leiselheim und Hochheim sind bereits zu kleinflächig mit randlichen Störeffekten ausgeprägt.

Das Fachgutachten kommt dabei zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass bei Umsetzung der in den Planunterlagen vorhandenen Aufwertungsmaßnahmen die Artenvielfalt wie auch die Bedeutung des Gebietes für die Avifauna der Region deutlich erhöht werden kann. Der Einwand zur Aktualität des Gutachtens zur Avifauna erweist sich auf Grund der erfolgten Ergänzung der Untersuchung als unbegründet und wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

In einer ergänzenden Stellungnahme mit Datum vom 31.10.2017, Az.: Pollichia: 458/2017/04, NABU: 12439/2017, BUND kritisieren die Verbände die geplanten Kompensationsmaßnahmen (A 4) für den Feldhamster und fordern vor Eingriff in den sensiblen Lebensraum des Feldhamsters müsse der Erfolg bestandssichernder Maßnahmen über ein mehrjähriges Monitoring belegt werden (CEF-Maßnahme mit Erfolgskontrolle). Erst bei einer erfolgreichen Sicherung der örtlichen Population und Verlagerung in die vorgesehenen Ausgleichsflächen dürften Umsiedlungen vorgenommen werden. Andernfalls wäre dies als weiterer Eingriff zu werten.

Hierzu verweist die Planfeststellungsbehörde auf den Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 12.4.1) und die darin aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen, durch die u.a. sichergestellt wird, dass vor Baubeginn eine erneute Kartierung erfolgt und erforderlichenfalls Umsiedlungen in geeignete Lebensräume (Maßnahme A 4) eingeleitet werden. Für diese ggfs. notwendige Umsiedlung hat die Planfeststellungsbehörde vorsorglich eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG erteilt (Kapitel A, VII dieses Planfeststellungsbeschlusses). Das Fachgutachten kommt auch nachvollziehbar zu dem Schluss, dass explizite CEF-Maßnahmen nicht vorzusehen sind.

Im Erörterungstermin vom 05.12.2017 wurde durch den Gutachter erläutert, dass neben der Vergrämung im unmittelbaren Seitenbereich neue Strukturen und Lebensräume geschaffen würden, deren Erreichen durch die Herstellung von Kleintierdurchlässen sichergestellt wird. Zudem würden die Flächen vor Baubeginn auf Hamsterbesatz abgesucht und dann ggfs. unter Hinzuziehung der Ökologischen Baubegleitung umgesiedelt. Hierbei handelt es sich nicht um klassische CEF-Maßnahmen, da dies aber vor Baubeginn erfolgt, haben diese Maßnahmen einen vergleichbar vorlaufenden Charakter.

Weiterhin sollte bei den Ersatzmaßnahmen E 1, E 2 und E 3 auf die vorgesehene Ansaat mit Regiosaatgut verzichtet werden und stattdessen alle größeren Grünflächen generell mit Heumulch bzw. Heudrusch anzusäen. Diesbezüglich weist die Planfeststellungsbehörde auf die Auflagenregelungen in Kapitel C, II hin, mit der die Vorhabenträgerin verbindlich verpflichtet wurde, bei den Ersatzmaßnahmen E 1 bis E 6 die zu entwickelnden Grünlandflächen mittels Heudrusch/Heumulchverfahren zu initiieren.

Zudem kritisieren die Verbände die Vermeidungsmaßnahme V 10 (Zauneidechse) als nicht geeignet, da sie befürchten, dass es zu Revierkämpfen kommen könnte, was die Population schwächen bzw. gefährden könnte.

Hierzu hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, dass im Plangebiet von potenziellen Vorkommen der Zauneidechse im Bereich der Kleingärten ausgegangen wurde. Während der Biotoptypenkartierung konnte jedoch kein Nachweis erbracht werden. Daher ist, wenn überhaupt nur von einer geringen Populationsstärke auszugehen. Somit kann es sich bei den im Baufeld verbliebenen Exemplaren nur um sehr wenige Individuen handeln. Zudem ist in der Vermeidungsmaßnahme V10 vorgesehen: „In den Randbereichen, insbesondere in den Bereichen der angeschnittenen Gartenparzellen aus dem anfallenden Schnittgut geeignete Lebensraumstruk-

turen anzulegen.“ Diese sind zusammen mit dem verbliebenen Kleingartenkomplex ausreichend groß, um eine relevante Revierkonkurrenz zu vermeiden. Das Vorbringen erweist sich daher als unbegründet.

Ähnliche Bedenken werden der Vermeidungsmaßnahme V 11 (Mauereidechse) entgegengebracht. Dem hat die Vorhabenträgerin, für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar entgegnet, dass auch für die Mauereidechse im Bereich der Bahntrasse von einem potenziellen Vorkommen ausgegangen wurde, da auch hier bei der Biotoptypenkartierung kein Nachweis gelang. Daher kann es sich nur um wenige betroffene Individuen handeln, für die im Bereich der Bahntrasse ober- und unterhalb der Baustelle ausreichend geeignete Habitatstrukturen verbleiben, um eine relevante Revierkonkurrenz zu vermeiden. Auch dieses Vorbringen erweist sich daher nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde als unbegründet.

Zudem gehen die 3 Naturschutzverbände in ihrer gemeinsamen Stellungnahme davon aus, dass die zum Schutz des Feldhamsters vorgesehene Vermeidungsmaßnahme der existenziellen Gefährdungssituation nicht gerecht werde. Die Vorhabenträgerin hat dazu entgegnet, dass durch die evtl. notwendige Umsiedlung der vorhabenbedingt betroffenen Feldhamster aus einem derzeit suboptimalen Habitat (mit hohem Aussterberisiko) in einen für die Art sehr gut geeigneten Bereich (vgl. Beschreibung der Maßnahme A 4: Bewirtschaftung von Ackerflächen als Feldhamsterschutzmaßnahme in einem Umfang von 10 ha) sichergestellt wird, dass sich der derzeit ungünstige Erhaltungszustand des Feldhamsters im Naturraum und somit auch in Rheinland-Pfalz insgesamt nicht verschlechtert. Im Übrigen haben die Maßnahmen zum Feldhamsterschutz die Zustimmung der Oberen Naturschutzbehörde gefunden (siehe Schreiben der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd vom 03.11.2017, Az.: 42/553-014).

Abschließend wird kritisiert, dass das Brückenbauwerk über die Pfrimm (Bauwerk Nr. 3) ein im Hinblick auf den Hochwasserschutz unverantwortliches Bauwerk darstellt. Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde abschließend fest, dass durch das geplante Brückenbauwerk über die Pfrimm der Hochwasserabfluss gegenüber der heutigen Situation verbessert wird. Der hydraulische Abflussquerschnitt der neuen Pfrimmbrücke (lichte Weite 30,00 m) wird erheblich vergrößert. Das bestehende Brückenbauwerk im Zuge der Landgrafenstraße hat nur eine Stützweite von 9,60 m.

Die Wasserspiegeldifferenz zwischen Plan- und Istzustand wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Planung untersucht. Die aktuelle Planung beinhaltet bereits die Ergebnisse der Einwendungen nach der ersten Offenlage, u. a. wurde bei Bau-km 0+422,00 ein Überflutungsdurchlass, Bauwerk Nr. 7, angelegt. Nach der Untersuchung durch die SGD Süd ist der Wasserspiegelanstieg von 25 cm im Oberwasser auf den Sportplatzbereich begrenzt, im Bereich der Ortslage Leiselheim ist mit einer Absenkung der Wasserspiegellage von bis zu 10 cm zu rechnen.

Trotz der erhöhten Dammlage des Äußeren Ringes, ca. 1,80 m höher gegenüber der Landgrafenstraße, wird der Hochwasserabfluss der Pfrimm nachweislich nicht verschlechtert. Der Einwand erweist sich daher als unbegründet und wird zurückgewiesen.

Abschließend geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass keine entscheidungserheblichen Einwendungen mehr vorliegen, andernfalls müssten diese unter Hinweis auf die Notwendigkeit der festgestellten Planung in Kapitel E dieses Beschlusses zurückgewiesen werden.

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

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

X. Gesamtabwägung der Planfeststellungsbehörde

Die vorliegende Planung ist von einem überwiegenden öffentlichen Interesse getragen. Ihr stehen weder Planungsleitsätze noch sonstige in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Die festgestellte Planung erweist sich auch im Hinblick auf die in die Abwägung einzustellenden öffentlichen und privaten Belange als abwägungsfehlerfrei. Für den Neubau des Äußeren Ringes zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der Bundesstraße B 47 neu besteht ein besonderes öffentliches Interesse.

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

Entsprechend den Regelungen des LUVPG i.V.m dem UVPG erfolgte die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Dabei sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet worden. Das Vorhaben erweist sich auch mit Blick auf seine Wirkungen auf die von der Planung berührten Schutzgüter des § 2 UVPG als verträglich. Namentlich auch unter dem Gesichtspunkt des Schutzgutes „Klima“ und hier insbesondere auch des Makroklimas (Treibhausgasemissionen) stellt sich die Zulassung des Vorhabens auch im Hinblick auf die Klimaschutzziele gemäß Art. 20a GG und des Klimaschutzgesetzes des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz in der Abwägung mit den für das Projekt streitenden besonderen öffentlichen Belange nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG als abwägungsfehlerfrei dar.

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

bei den Arten, bei den die Erfüllung von Verbotstatbeständen nicht sicher auszuschließen ist, die Verbote im Wege der Ausnahmezulassung überwunden werden können.

Auch für die Tierarten Feldlerche, Rebhuhn und Schafstelze, für die die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt werden, sowie für Feldhamster, Zauneidechse und Mauereidechse, bei denen von der Erfüllung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 2, Nr. 1 BNatSchG vorsorglich auszugehen ist, konnte im Wege der Ausnahmeregelung und vorsorglich auch im Wege einer Befreiung die artenschutzrechtliche Zulässigkeit attestiert werden. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura-2000 Gebieten sind ausgeschlossen.

Unter dem Gesichtspunkt des Verkehrslärmschutzes besteht die Notwendigkeit, der Vorhabenträgerin die Vornahme von Lärmschutzmaßnahmen aufzugeben. Die durchgeführten Lärmuntersuchungen haben gezeigt, dass negative Auswirkungen durch vom Straßenverkehr ausgehende Lärmemissionen, welche gemäß den einschlägigen immissionsrechtlichen Bestimmungen Lärmschutzmaßnahmen erfordern, zu erwarten sind. Aus diesem Grund wird die Vorhabenträgerin aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vornehmen. Es ist somit davon auszugehen, dass im Ergebnis durch das Vorhaben keine unzumutbaren Lärmauswirkungen auf die im Neubaubereich befindlichen schutzberechtigten Bebauungen entstehen. Darüber hinaus haben die Lärmuntersuchungen gezeigt, dass Lärmschutzmaßnahmen in Folge von Verkehrszunahmen im weiteren untergeordneten Straßennetz, nicht anzuordnen waren.

Die von der Straßenplanung ausgehenden Belastungen mit Luftschadstoffen erweisen sich ebenfalls als unbedenklich. Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Schadstoffuntersuchung hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Bereich der Neubautrasse der K 2 und auch im untergeordneten Straßennetz sicher eingehalten werden.

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

Bei einer Gesamtbetrachtung der Wirkungen der Maßnahme ist der hiermit verfolgte Zweck der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gegenüber den Belangen des Naturschutzes, des Wasserhaushaltes und des Lärmschutzes wegen der nach Durchführung von Vermeidungs-, Sicherungs-, Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen verbleibenden allenfalls geringfügigen Beeinträchtigung dieser Belange vorrangig.

Das Vorhaben stellt sich auch mit Blick auf die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums bzw. sonstige private Belange als abwägungsfehlerfrei dar. Soweit die diesbezüglichen Eingriffe unvermeidbar waren und ihnen nicht im Wege von Planänderungen abgeholfen werden konnte, werden die Betroffenen für die sich hieraus ergebenden Beeinträchtigungen im Wege des Entschädigungsrechts angemessen entschädigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat alle im Verfahren eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen in ihre Entscheidung einbezogen.

Soweit den Einwendungen nicht ausdrücklich durch entsprechende Regelungen in diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wurde, werden sie gegenüber den für die Planung sprechenden Gründe als nachrangig zurückgewiesen.

Nach sorgfältiger Abwägung kommt die Planfeststellungsbehörde abschließend zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen und die im Beschluss ergänzend getroffenen Regelungen ausgeglichen werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sichergestellt ist. Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwinden könnten.

Die Abwägung der durch das Gesamtvorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange führt deshalb zum Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Planfeststellung des Neubaus des Äußeren Ringes in Worms zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der Bundesstraße B 47 neu vorliegen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt daher zu der Bewertung, dass der Neubau des Äußeren Ringes in Worms zwischen der Nievergoltstraße (K 1) und der Bundesstraße B 47 neu zulässigerweise realisierbar ist.

F Allgemeine Hinweise

I. Allgemeine Hinweise

1. Zuständige Straßenbaubehörde ist die Stadt Worms, vertreten durch die Stadtverwaltung Worms, Marktplatz 2, 67547 Worms.
2. Zuständige Obere Wasserbehörde, wasserwirtschaftliche Fachbehörde, Obere Naturschutzbehörde und Enteignungsbehörde ist die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd.
3. Die straßengesetzlichen Voraussetzungen im Sinne von Kapitel B, Nr. 9 ergeben sich aus § 39 LStrG.

G Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Mainz, Ernst-Ludwig-Str.9, 55116 Mainz, schriftlich, nach Maßgabe des § 55 a der Verwaltungsgerichtsordnung durch Einreichung eines elektronischen Dokuments oder zur Niederschrift der Urkundsbeamtin oder des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden. Der in § 55 d der Verwaltungsgerichtsordnung genannte Personenkreis muss Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

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

Beglaubigt:


(Ingo Sinerius)



In Vertretung:

Gez.

(Dr. Markus Rieder)

Leiter der Planfeststellungsbehörde