



LANDESBETRIEB
M O B I L I T Ä T
KAISERSLAUTERN


UNTERLAGE 1

PLANFESTSTELLUNG

ERLÄUTERUNGSBERICHT

B420

Ausbau der OD Offenbach-Hundheim

| | |
|---|--|
| | |
| aufgestellt: Kaiserslautern, den 06.12.2016 gez. R.Lutz Dienststellenleiter | |
|  OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH Brüsseler Straße 5, 67657 Kaiserslautern | Kaiserslautern, den gez. i. V. Christoph Jung |

im
Juli 2016

Unterlage 1

B420

hier: Ausbau der OD Offenbach-Hundheim

nächster Ort: Offenbach-Hundheim

Baulänge: ca. 1,13 km Gesamtstrecke



Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern

PLANFESTSTELLUNG

Erläuterungsbericht

Gemeinde: Verbandsgemeinde Lauterecken - Wolfstein
Ortsgemeinde Offenbach-Hundheim

Kreis: Kusel

Aufgestellt:

 **OBERMEYER**
PLANEN + BERATEN GmbH
Brüsseler Straße 5, 67657 Kaiserslautern

Kaiserslautern, Juli 2016

Aufgestellt:

 **LAUB**
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Europaallee 6, 67657 Kaiserslautern

Kaiserslautern, Juli 2016

| INHALTSVERZEICHNIS | | Seite |
|---------------------------|--|--------------|
| 1 | Darstellung des Vorhabens | 4 |
| 1.1 | Planerische Beschreibung | 4 |
| 1.2 | Straßenbauliche Beschreibung | 5 |
| 1.3 | Streckengestaltung | 6 |
| 2 | Begründung des Vorhabens | 6 |
| 2.1 | Vorgeschichte zur Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren | 6 |
| 2.2 | Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen | 6 |
| 2.3 | Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung | 7 |
| 2.4 | Raumordnerische Entwicklungsziele | 8 |
| 2.5 | Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur | 8 |
| 2.6 | Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen | 8 |
| 2.7 | Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses | 8 |
| 3 | Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme | 10 |
| 3.1 | Trassenbeschreibung | 10 |
| 3.2 | Kurze Charakteristik von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum | 10 |
| 3.3 | Beurteilung der Baumaßnahme | 11 |
| 3.3.1 | Raumordnung, Städtebau | 11 |
| 3.3.2 | Verkehrsverhältnisse | 11 |
| 3.3.3 | Straßenbauliche Infrastruktur | 11 |
| 3.4 | Aussagen Dritter | 12 |
| 3.5 | Wirtschaftlichkeit | 12 |
| 3.6 | Linienführung | 12 |
| 4 | Technische Gestaltung der Baumaßnahme | 13 |
| 4.1 | Trassierung | 13 |
| 4.2 | Querschnittsgestaltung | 13 |
| 4.2.1 | Querschnittelemente und Querschnittsbemessung | 13 |
| 4.2.2 | Fahrbahnbefestigung | 14 |
| 4.2.3 | Böschungsgestaltung | 14 |
| 4.2.4 | Hindernisse in Seitenräumen | 14 |
| 4.3 | Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten, Änderungen im Wegenetz | 15 |
| 4.4 | Besondere Anlage | 16 |
| 4.5 | Ingenieurbauwerke | 16 |
| 4.6 | Lärmschutzanlagen | 16 |
| 4.7 | Öffentliche Verkehrsanlagen | 17 |

| | | |
|--------|---|----|
| 4.8 | Leitungen | 17 |
| 4.9 | Baugrund/Erdarbeiten | 18 |
| 4.10 | Entwässerung | 18 |
| 4.10.1 | Bestehende Entwässerung | 18 |
| 4.10.2 | Geplante Maßnahmen der Straßenentwässerung | 18 |
| 4.11 | Straßenausstattung | 19 |
| 5 | Angaben zu den Umweltauswirkungen | 19 |
| 5.1 | Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit | 19 |
| 5.1.1 | Bestand | 19 |
| 5.1.2 | Umweltauswirkungen | 20 |
| 5.2 | Naturhaushalt | 20 |
| 5.2.1 | Bestand | 20 |
| 5.2.1 | Umweltauswirkungen | 23 |
| 5.3 | Landschaftsbild | 25 |
| 5.3.1 | Bestand | 25 |
| 5.3.2 | Umweltauswirkungen | 25 |
| 5.4 | Kulturgüter und sonstige Sachgüter | 25 |
| 5.5 | Artenschutz | 26 |
| 5.6 | Natura 2000-Gebiete | 26 |
| 5.7 | Weitere Schutzgebiete | 26 |
| 6 | Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen | 27 |
| 6.1 | Lärmschutzmaßnahmen | 27 |
| 6.2 | Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten | 27 |
| 6.3 | Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft | 28 |
| 7 | Kosten | 30 |
| 8 | Verfahren | 31 |
| 9 | Durchführung der Baumaßnahme | 31 |

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

In der B 420, Ortsdurchfahrt Offenbach-Hundheim sollen durch verschiedene Umbaumaßnahmen die Verkehrsverhältnisse verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Vorgesehen ist die Umgestaltung des gesamten Straßenraums einschl. der Bushaltestellen sowie der Einbau von Querungshilfen.

Offenbach-Hundheim liegt in der Verbandsgemeinde Lauterecken - Wolfstein im Landkreis Kusel, ca. 30 km nordöstlich von Kaiserslautern.

Die B 420 verläuft in West-Ost-Richtung von Kusel in Richtung Lauterecken/Alsenz durch das Glantal. Im Westen ist sie an die A 62 Nonnweiler – Pirmasens, im Osten an die A 61 Mainz – Hockenheim und somit an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden. Sie stellt somit eine wichtige West-Ost-Verbindung für den Verkehr dar.

Die vorliegende Planung umfasst den Ausbau der B 420 in der Ortsdurchfahrt Offenbach-Hundheim auf einer Gesamtlänge von ca. 1,13 km. Er beginnt am Ortseingang von Offenbach-Hundheim NK 6311 007, Str.-km 0-050 (Bau-km 0-050) und endet am Ortsausgang, Str.-km 1+084 (Bau-km 1+084) in Richtung NK 6411 009.

Die B 420 ist im Planungsbereich einer „örtlichen Einfahrtsstraße“ oder „Verbindungsstraße“ der Straßenkategorie HS III (angebaute Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion) gem. RAS06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) zuzuordnen.

Baulast- und Vorhabenträger ist die BRD, vertreten durch den LBM Kaiserslautern.

Die Ziele der Planung, vor allem die Erhöhung der Verkehrssicherheit, sind unter Pkt. 2.4 detailliert beschrieben.

Bestandteil der vorliegenden Planung sind die Fahrbahn, die Seitenanlagen, Gehwege, Entwässerungseinrichtungen sowie der Fachbeitrag Naturschutz mit Aussagen zu landespflegerischen Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Streckencharakteristik der B 420 im Glantal ist geprägt durch den Betrieb mit einem einbahnig, zweistreifigen Fahrbahnquerschnitt und niveaugleichen Knotenpunkten, die in der Regel mit Linksabbiegespuren ausgebildet sind.

Die Verkehrscharakteristik wird an normalen Werktagen hauptsächlich bestimmt durch regionalen Berufs- und Pendelverkehr sowie an Wochenenden und Feiertagen durch Freizeitverkehr.

Die Gesamtlänge der Baumaßnahme beträgt 1,13 km.

Die Fahrbahnbreite der durchgehenden Strecke beträgt 6,50 m incl. Randstreifen und Rinnen.

Die B 420 ist kein Bestandteil mehr des militärischen Straßennetzes, so dass die Fahrbahnbreite hier auf das o. g. Maß reduziert werden kann.

Die Aufweitung für die Abbiegespur im Bereich des Knotenpunkts „Hauptstraße/Westl. Ortseingang“ hat eine Breite von 3,50 m. Im Bereich des Knotenpunktes „Hauptstraße/Westl. Ortseingang“ beträgt die Aufweitung für den Linksabbieger 2,25 m.

Um eine Befahrung durch Fahrzeuge des Winterdienstes zu ermöglichen, wird die Fahrbahn im Bereich der Querungshilfen mit einer Breite von 3,60 m vorbeigeführt. Die Mittelinseln weisen jeweils eine Breite von 2,00 m - 2,50 m auf.

Die Planung sieht folgenden Ausbau vor, welcher unter Pkt. 4 näher beschrieben wird.

- konventioneller Ausbau mit Bordsteinen
- Fahrbahnteiler als Überquerungshilfen und Element zur Geschwindigkeitsdämpfung
- Bushaltestellen barrierefrei mit taktilen Leitelementen
- Gehwegausbau und Straßenbegleitgrün

1.3 Streckengestaltung

Entfällt auf Grund der bestehenden Zwangspunkte in der Ortslage

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte zur Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes ist eine Instandhaltung angezeigt. Durch die neue Querschnittsaufteilung, die Neuordnung der Einmündungsbereiche, die Anordnung von Querungshilfen, sowie dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen soll die Verkehrssicherheit, auch für mobilitätseingeschränkte Menschen, deutlich verbessert werden. Gleichzeitig erfolgt durch die Neuaufteilung des Straßenquerschnitts eine städtebauliche Aufwertung.

Bereits im Jahr 2003 wurde eine erste Vorplanung mit Varianten erstellt.

Diese musste von den Grundlagen her aktualisiert und gemäß dem Gemeinderatsbeschluss vom April 2011 durchgängig überarbeitet werden.

Die vorliegende Planung ist das Ergebnis aus den Vorabstimmungen mit dem LBM (Landesbetrieb Mobilität), der Gemeinde Offenbach-Hundheim, betroffenen Anliegern und den zuständigen Fachbehörden.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

In Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Verkehrsverhältnisse gibt es folgende negativen Erscheinungsformen, welche durch den Umbau beseitigt werden sollen.

- B 420 in gesamter Ortsdurchfahrt:
Überbreite Fahrspuren verleiten zu unangemessen hoher Geschwindigkeit

- Kreuzungsbereiche B 420/K 63/L 372 (Hauptstraße/Talstraße);
B 420/Bahnhofstraße und B 420/Hauptstraße(Nord):
Fehlende Abbiegespuren und unübersichtliche Kreuzungen/Einmündungen führen zu Verkehrssicherheitsproblemen
- Haltestellen
Die Ausstattung der Haltestellen entspricht nicht den heutigen Anforderungen an sichere und attraktive ÖPNV-Haltestellen. Dies gilt insbesondere für die Nutzbarkeit durch Geh- und Sehbehinderte.
- Fußgängerverkehr:
Mit Ausnahme des best. Fußgängerüberweges bei der Kreuzung „Brückenstraße“ ist keine gesicherte Querung der B 420 für Fußgänger möglich. Dies führt aufgrund der Verkehrsdichte verbunden mit der Fahrgeschwindigkeit zu einem hohen Gefährdungspotential für querende Fußgänger.

Entlang der B 420 befindet sich auf der Westseite (Ortsseitig) ein Gehweg, welcher in Teilbereichen nur eine Breite von < 1,00 m aufweist und in einem desolaten Zustand ist. Ab der Einmündung „Niederau“ ist dieser in großen Teilbereichen nur als unbefestigter Randstreifen vorhanden.

Auf der Ostseite (Richtung Draisine) ist ein durchgängiger Gehweg mit einer Breite von ca. 1,50m vorhanden, welcher im Bestand jedoch Risse und starke Unebenheiten aufweist. Zusätzlich zum vorgenannten straßenbegleitenden Gehweg ist zur Draisine hin ein kombinierter Rad-/Gehweg vorhanden.

Die vorbeschriebenen Gehwege, mit Ausnahme des Rad-/Gehweges, erfüllen nicht mehr die Ansprüche an eine sichere Fußwegverbindung.

2.3 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Beim Bau einer Bundesstraße, die nicht nach Anlage 1 Nr. 14.6 UVPG einer generellen UVP-Pflicht unterliegt, ist gemäß § 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG zu prüfen, ob im Einzelfall eine UVP-Pflicht besteht.

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG hat ergeben, dass für den Ausbau der OD Offenbach-Hundheim keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, da unter Beachtung von

Vermeidungsmaßnahmen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

2.4 Raumordnerische Entwicklungsziele

Der derzeitige Bestand mit seinen baulich und verkehrlich negativen Faktoren ist im Hinblick auf die raumordnerischen Entwicklungsziele vordergründig zu verbessern.

2.5 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Durch den Gesamtausbau nach den aktuellen technischen Regelwerken wird den negativen Erscheinungsformen entgegengewirkt.

Die B 420 und die Knotenpunkte werden in Trassierung, Querschnitt, Deckenaufbau und Ausstattung dem zukünftigen Verkehrsaufkommen angepasst.

Ein erheblicher Beitrag wird hierbei in der Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und die der Anwohner geleistet.

2.6 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Auf Grund der Beibehaltung der Trasse in der Ortslage sind wesentliche Veränderungen der bestehenden Umweltbeeinträchtigungen nicht zu erwarten.

Durch die geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen sind geringere Lärmemissionen und –immissionen zu erwarten.

2.7 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Durch die Optimierung der Linienführung sowie des Straßenquerschnitts und der Ausstattung des Straßenraumes wird die verkehrliche Situation in der Ortsdurchfahrt erheblich verbessert.

In Folge der geplanten Anpassungen an die zukünftigen Verkehrsverhältnisse werden zum einen die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer deutlich erhöht und

zum anderen auch, insbesondere durch die vorgesehenen geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen, derzeit bestehende verkehrsbedingte Beeinträchtigungen (Lärm / Abgase) verringert.

3 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

3.1 Trassenbeschreibung

Der vorliegende Planungsabschnitt der B 420 hat eine Länge von ca. 1,13 km und erstreckt sich über die gesamte Ortsdurchfahrt.

Die Hauptstraße wird auf einer Länge von ca. 50 m baulich an die neue Kreuzung mit der B 420 angepasst.

Bedingt durch die angrenzende Bebauung verläuft die B 420 annähernd in alter Lage.

Durch die Verschmälerung der Fahrbahn, Neugestaltung der Knotenpunkte mit Anordnung von Abbiegespuren, Anordnung von Stellplätzen und die Verbreiterung des Gehweges wird die Verkehrssicherheit deutlich verbessert.

3.2 Kurze Charakteristik von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum ist vom Glan geprägt, der es von Südwesten nach Nordosten durchquert. Ihm fließen von Westen der Golschbach und von Osten der Talbach zu, die im Ortsbereich stark ausgebaut sind. Siedlungsflächen schließen sich fast im gesamten Abschnitt an die B 420 an. Die Bundesstraße wird im Untersuchungsraum an zwei Abschnitten von Baumhecken gesäumt, rechtsseitig verläuft zwischen Bau-Kilometer 0+055 bis ca.0+380 eine geschnittene Ligusterhecke, die die Straße optisch von dem parallel verlaufenden Radweg trennt. Außerdem wird der Radweg von Rasenflächen mit Einzelbäumen begleitet. Entlang der Bahnhofstraße, die in die B 420 mündet, stehen alte Platanen mit Durchmessern bis 90 cm, im benachbarten Grundstück des Kindergartens stehen ebenfalls gestutzte Lindenbäumen mit diesen Stammdurchmessern. Östlich der B 420 schließen sich Nutzgärten sowie der Glan mit einem Saum aus Erlen und Weiden sowie meist intensiv genutzte Fettwiesen, im Westen Siedlungsfläche mit Zier- und Nutzgärten an. Im Norden ragen Waldflächen (Fichtenforste und Vorwaldflächen) in den Untersuchungsraum hinein.

3.3 Beurteilung der Baumaßnahme

3.3.1 Raumordnung, Städtebau

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein vorrangiges Ziel des Landesverkehrsprogramms Rheinland-Pfalz 2000 (S. 101). Ein weiteres Ziel ist die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der umweltfreundlichen Verkehre (S. 102). Um diese Ziele zu erreichen sind u. a. folgende Strategien und Maßnahmen vorgesehen:

- Entlastung der Ortslagen durch den Um- und Ausbau der Ortsdurchfahrten
- Verbesserung des ÖPNV insgesamt,
- bauliche Maßnahmen zur Entschärfung der Gefahrenpunkte des Verkehrs (S. 137)
- Förderung von baulichen Anlagen des ÖPNV (S. 169).

Die geplanten Maßnahmen für den Fußgänger- und öffentlichen Verkehr entsprechen damit den raumordnerischen Entwicklungszielen und sind ein wichtiger Faktor zur Verbesserung der Wohnqualität.

3.3.2 Verkehrsverhältnisse

Die Ausbaumaßnahme in der geplanten Form ist geeignet, die Verkehrsverhältnisse in Bezug auf Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, Begreifbarkeit und Orientierung zu verbessern.

3.3.3 Straßenbauliche Infrastruktur

Durch die Bereitstellung von ausreichend breiten Gehwegen sowie durch den Neubau der Verkehrsflächen wird die gesamte verkehrliche Infrastruktur erneuert und dadurch der Unterhaltungsaufwand mittelfristig reduziert.

3.4 Aussagen Dritter

Die Planung wurde neben den zuständigen Bauträgern, Bundesrepublik Deutschland, Verbandsgemeinde Lauterecken, Ortsgemeinde Offenbach-Hundheim, auch mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, Kaiserslautern, hinsichtlich des Wasserwirtschaftlichen Konzepts abgestimmt.

Die Hinweise aus diesen Abstimmungen sind in die Planung eingeflossen, so dass der Vorhabensträger von einem grundsätzlichen Einvernehmen ausgeht.

3.5 Wirtschaftlichkeit

Die vorliegende Planung stellt die zur Erreichung der Zielstellung - Verkehrlicher Ausbau, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse - wirtschaftlichste Lösung dar.

3.6 Linienführung

Durch den vorgesehenen Ausbau wird die bestehende Linienführung der B 420 nur geringfügig verändert. Die bestehenden überbreiten Fahrstreifen werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verschmälert. Der dadurch frei werdende Straßenraum wird zur Verbreiterung der – in Teilbereichen nur als unbefestigte Randwege – vorhandenen Gehwege und zur Ausweisung von Stellflächen genutzt.

Die lage- und höhenmäßige Linienführung orientiert sich an der bestehenden Fahrbahn der B 420 und der angrenzenden Bebauung.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

Der vorliegende Planungsabschnitt hat auf der B 420 eine Länge von ca. 1,13 km. Der Ausbau erstreckt sich auf die gesamte Ortsdurchfahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Im Planungsbereich wird die B 420 der Straßenkategorie HS III gem. RASSt06 zugeordnet.

Die erforderlichen Halte- und Anfahrtsichtweiten gem. RASSt06 werden eingehalten.

4.2 Querschnittsgestaltung

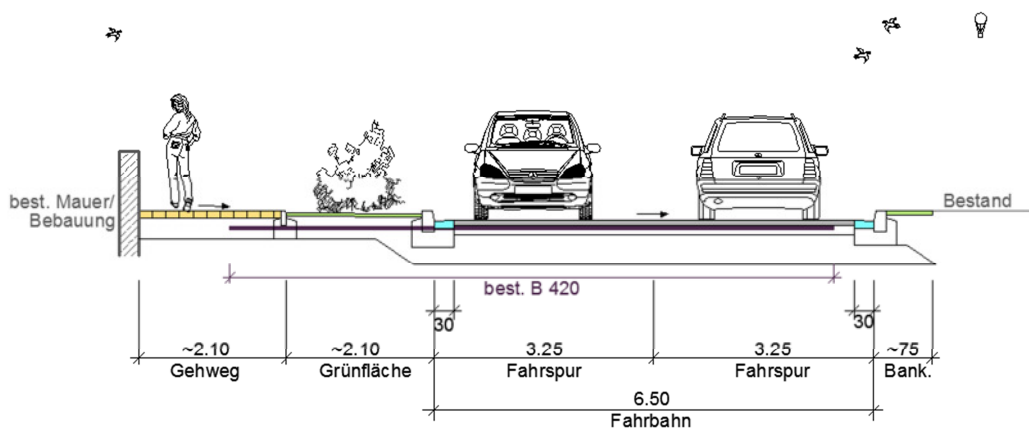
4.2.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Für die B 420 liegt gem. der Verkehrszählung aus 2010 folgende Verkehrsbelastung vor:

- B 420: 5.576 Kfz/24 h mit 9 % Schwerverkehr (=DTV(SV) = 502 Kfz/24 h)

Daraus ergibt sich für den Ausbau eine Prognosebelastung (durchschnittliche tägliche Achsübergänge des Schwerverkehrs) von $DTA(SV)_{2025} = 2.735$ Kfz/24 h. Aufgrund der o. a. Verkehrsbelastungen ergibt sich gem. RStO 12 eine Belastungsklasse von Bk10 (siehe Unterlage 14.1).

Der Querschnitt teilt sich von Kusel Richtung Lauterecken betrachtet gemäß nachfolgender Skizze auf:



4.2.2 Fahrbahnbefestigung

Der Fahrbahnoberbau, auch im Bereich der Bushaltestellen, wird nach RStO12, Bk 10, Tafel 1, Zeile 1, wie folgt hergestellt:

| | |
|------------------|---------------------------|
| 12 cm | Asphaltdecke |
| 14 cm | Asphalttragschicht |
| <u>ca. 39 cm</u> | <u>Frostschuttschicht</u> |
| 65 cm | Gesamtaufbau |

Die straßenbegleitenden Gehwege, Parkflächen, sowie die Bushaltestellen erhalten folgenden Pflasteraufbau (siehe Tafel 6, Zeile 2; RStO 12):

| | |
|--------------|---------------------------|
| 10 cm | Betonsteinpflaster |
| 4 cm | Pflasterbettung |
| <u>26 cm</u> | <u>Frostschuttschicht</u> |
| 40 cm | Gesamtaufbau |

Im Bereich der Parkplätze und bei Zufahrten wird die Dicke der Frostschuttschicht auf 46 cm erhöht, wodurch sich ein Gesamtaufbau von 60 m ergibt.

Die Abtrennung zwischen Gehweg und der Fahrbahn erfolgt mit Hochbordsteinen (siehe Regelquerschnitte, Unterlage 14.1), die im Bereich von Grundstückszufahrten abgesenkt werden. Am östlichen Fahrbahnrand, zur best. Grünfläche und Draisinenstrecke hin, erfolgt eine Abtrennung mit Hochbordsteinen. Der bestehende Gehweg entfällt.

4.2.3 Böschungsgestaltung

Ein Eingriff in bestehende Böschungen erfolgt durch die Baumaßnahme nicht, da sich die Höhenlage an der bestehenden Trasse orientiert. Lediglich am Ausbauanfang und -ende ist eine geringfügige Anpassung der Bankette notwendig.

4.2.4 Hindernisse in Seitenräumen

Hindernisse wie Maste, Beleuchtungen und Bäume sind in den Seiten- und Gehwegbereichen vorhanden, haben jedoch keinen Einfluss auf die

Verkehrssicherheit und sind nicht besonders durch passive Schutzeinrichtungen zu schützen.

4.3 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten, Änderungen im Wegenetz

Im Planungsbereich sind einmündende Straßen, Wirtschaftswege und private Grundstückszufahrten vorhanden. Diese werden angepasst und verkehrssicher wieder angeschlossen.

Knotenpunkte B 420/K 63/L 372 (Hauptstraße/Talstraße)

Die bisher sehr großzügig dimensionierte Einmündung wird durch eine T-Einmündung, bei der die Hauptstraße senkrecht einmündet, ersetzt und durch Anordnung von Linksabbiegestreifen und Trenninseln optisch gegliedert.

Einmündung Brückenstraße

Bei der Einmündung Brückenstraße wird eine Linkabbiegespur sowie eine Fußgängerquerung angeordnet. Um das Einbiegen für LKW aus der Brückenstraße in die B 420 zu erleichtern, wird der Einmündungsradius vergrößert.

Knotenpunkt B 420/ Hauptstraße (Nord) und Einmündung Bahnhofstraße

Die bisher sehr großzügig dimensionierte Einmündung wird durch eine T-Einmündung mit senkrecht einmündenden Zufahrtstraßen ersetzt und durch Anordnung von Linksabbiegestreifen und Trenninseln optisch gegliedert.

Gehwege

Der bisherige Gehweg auf der Ostseite (Glanseite) wird rückgebaut, da auf dieser Seite ein kombinierter Rad-/Gehweg entlang der Draisinenstrecke vorhanden ist.

Im Gegenzug wird auf der Westseite ein durchgängiger, befestigter Gehweg mit einer Breite > 2,00 m hergestellt.

4.4 Besondere Anlage

Besondere Anlagen wie „Rast- und Nebenanlagen“ oder „Anlagen des ruhenden Verkehrs“ sind im Planungsgebiet nicht vorhanden oder geplant.

4.5 Ingenieurbauwerke

Der „Golschbach“ quert bei ca. km 0+527 die Trasse der B 420 mit einem Durchlass DN 1200. Dieser Durchlass wird im Zuge der Baumaßnahme erneuert.

Weitere Ingenieurbauwerke wie Tunnel und Trogbauwerke, Brücken, Stützwände oder Schutzwände sind im Planungsgebiet nicht vorhanden oder geplant.

4.6 Lärmschutzanlagen

Die geplante Straßenausbaumaßnahme stellt im Einmündungsbereich der K63 einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der „sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (16. BImSchV) dar. Daher wurde für den vorliegenden Planungsbereich eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt.

Die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der 16. BImSchV (Lärmvorsorge) sind an keinem Gebäude gegeben.

Die Berechnungsergebnisse können der Unterlage 17 dieses Entwurfs entnommen werden.

4.7 Öffentliche Verkehrsanlagen

Die vier in der Ortslage bestehenden Bushaltestellen des ÖPNV werden barrierefrei ausgebaut.

Um einen ungehinderten Einstieg in den Bus zu ermöglichen, werden Busbordsteine mit einem Abstich von 18 cm eingebaut. Zusätzlich werden im Haltestellenbereich taktile Leitelemente angeordnet. Die bestehenden Wartehäuser verbleiben an ihrem Standort und werden in die Bushaltestelle integriert.

4.8 Leitungen

Im Planungskorridor befinden sich verschiedene Ver- und Entsorgungsleitungen, die durch die Baumaßnahme berührt werden. Die Durchführung der im Zusammenhang mit dem Straßenausbau notwendigen Änderungen und Verlegungen richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen, bzw. nach den bestehenden Verträgen.

Der Baulastträger wird die zuständigen Versorgungsträger rechtzeitig vor Baubeginn unterrichten.

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind folgende Leitungsträger betroffen:

- Verbandsgemeindewerke Lauterecken
- Deutsche Telekom AG
- Kabel Deutschland GmbH
- RWE Rhein-Ruhr Netzservice

Entlang der Ausbaustrecke soll es eine neue Straßenbeleuchtung geben. Wo die Leitungen im Grünstreifen verlegt werden sollen, ist vor den späteren Begrünungsmaßnahmen eventuell ein Durchwurzelungsschutz einzubauen.

4.9 Baugrund/Erdarbeiten

Ein Baugrundgutachten liegt derzeit nicht vor. Es wird davon ausgegangen, dass die anstehenden Böden der Frostempfindlichkeitsklasse 3 zuzuordnen sind.

Im Bereich der bestehenden Verkehrsflächen werden zusätzliche Maßnahmen zur Erreichung der geforderten Tragfähigkeitswerte ($E_{v2} \geq 45 \text{ MN/m}^2$ auf dem Planum) erwartet.

4.10 Entwässerung

4.10.1 Bestehende Entwässerung

Die Baumaßnahme liegt im Einzugsgebiet des Glan, des Talbachs und des Golschbachs, welcher bei Bau-km 0+527 die B 420 in einem bestehenden Durchlass DN 1200 kreuzt und in den Glan mündet.

Zurzeit werden die Verkehrsflächen der B 420 in beidseitigen Rinnen und Abläufen einem bestehenden Regenwasserkanal zugeführt und an einer Einleitstelle in den Glan abgeleitet.

4.10.2 Geplante Maßnahmen der Straßenentwässerung

Im überwiegenden Teil der Baumaßnahme, von Bau-km 0+090 – 0+930, wird das Oberflächenwasser, wie im Bestand, in beidseitigen Rinnen und Abläufen dem bestehenden Regenwasserkanal der Verbandsgemeindewerke Lauterecken zugeführt und in den Glan abgeleitet.

An der westlichen Ortseinfahrt wird die B 420 in Teilbereichen frei über das Bankett entwässert. Im Bereich des Knotenpunktes „Hauptstraße westl. Ortseingang“, von km 0-030 – 0+130, wird das Oberflächenwasser in beidseitigen Rinnen und Abläufen dem zu verlängernden Regenwasserkanal zugeführt. Durch Anschluß an den vorhandenen Regenwasserkanal wird das Oberflächenwasser dem Glan als Vorfluter zugeleitet.

Auf Grund der geringen Längsneigung der Straße muss im Bereich von Bau-km 0+202 – 0+527 auf der nördlichen, von Bau-km 0+527 – 0+775 auf der südlichen Seite eine Pendelrinne gebaut werden, damit die Straßenfläche entwässert werden kann.

An der östlichen Ortseinfahrt wird die B 420 frei über das Bankett entwässert.

Durch die Verschmälerung des Straßenquerschnitts, die Anordnung von Grünflächen sowie die Entsiegelung des östlichen Gehweges wird die Mehrversiegelung im Bereich Knotenpunkt „Hauptstraße/westl. Ortseingang“ kompensiert. Die einzuleitende Wassermenge wird nicht erhöht.

4.11 Straßenausstattung

Die neuen Verkehrsanlagen erhalten die Grundausrüstung mit Markierung, Beschilderung und Leiteinrichtung gemäß den einschlägigen Richtlinien und Vorschriften.

Die vorhandene Beleuchtung des bestehenden Gehwegs ist im Zuge der Baumaßnahme zu erneuern.

Lichtsignalanlagen sowie von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

Wohnen

Bei der OD Offenbach-Hundheim handelt es sich um eine zweispurige Straße, die weitgehend durch Siedlungsflächen verläuft. Es handelt sich vorwiegend um Wohnbebauung (meist Einzel- und Doppelhäuser). Etwa bei Bau-Kilometer 0+675 befindet sich linksseitig ein Kindergarten.

Erholung

Gemäß Landesentwicklungsprogramm IV (Ministerium des Innern und für Sport 2008) liegt der Untersuchungsraum in einem landesweit bedeutsamen Bereich für Erholung und Tourismus. Dieser bildet eine Grundlage für die Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Erholung und Tourismus. Auch im Raumordnungsplan (ROP) Westpfalz IV (Planungsgemeinschaft Westpfalz 2012) liegt der Untersuchungsraum in einem Vorbehaltsgebiet Erholung und Tourismus.

Der Planungsraum ist durch eine hohe Bedeutsamkeit für die Naherholung (Draisine, Glan-Blies-Radweg, Wanderwege) charakterisiert.

5.1.2 Umweltauswirkungen

Die bestehende Lärm- und Abgassituation sowie die Erschütterungen durch den schlechten baulichen Zustand der Fahrbahn werden sich durch die Baumaßnahme minimal verbessern.

Für die Aspekte Naherholung und Wohnen sind Lärmbelästigungen während der Bauzeit nicht auszuschließen. Die Beeinträchtigungen sind aufgrund der relativ kurzen Bauzeit vernachlässigbar.

Insgesamt ergeben sich daher keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

5.2 Naturhaushalt

5.2.1 Bestand

Naturraum

Der Untersuchungsraum gehört zur naturräumlichen Einheit „Saar-Nahe-Bergland“ und liegt hier in der Untereinheit 193.13 „Glantal“. Die steileren Hänge wurden in sonnigen Lagen für Weinbau genutzt, während die Schattenhänge meist von Niederwald bedeckt waren. Heute haben sich auch auf den früheren Weinberglagen Wälder entwickelt. Auf besonnten Steilhängen kommen lokal Trockenwälder mit Felsen vor. Komplexe aus Magerwiesen und Halbtrockenrasen finden sich z.B. am Westhang des Glantals bei Rehborn. Die

flacheren Hanglagen sind durch Wiesen und Weiden mit Streuobst geprägt. Die Talweitung gibt außerhalb der durch Grünland geprägten Überflutungsauwe auch gutes Ackerland her.

Landschaftsprägendes Gewässer ist der Glan, der mehrfach durch Wehre gestaut ist, von denen Mühlkanäle abzweigen. Er ist in wesentlichen Teilstrecken naturnah erhalten und wird von Ufergehölzen gesäumt.

Boden/Wasserhaushalt

In den Talauen sind holozäne, kalkfreie, fluviatile Sedimente das Ausgangssubstrat der Böden. Entwicklung und Eigenschaften dieser Böden werden entscheidend durch die Grundwasserdynamik beeinflusst. Der Glan und seine Nebenbäche haben ihr Bett bis 1,5 m in die jüngsten Ablagerungen eingeschnitten. Dadurch ist das Grundwasser in der Nähe der Gewässer abgesenkt, so dass braune Auenböden überwiegen. Lediglich an den Talrändern (Hangdruckwasser) und in engen Seitentälern führt oberflächennahes Grundwasser durch Vernässungen zur Bildung von Auengleyen und Naßgleyen.

Arten und Biotope

Die Talflanken westlich der B 420 sind mit Wald bedeckt, der an die Siedlungsflächen angrenzt. Im Untersuchungsraum sind v. a. Vorwald sowie ein Fichtenforst vertreten. Auf den angrenzenden Hangbereichen stehen auch Mischwaldbestände.

Im Untersuchungsraum treten unterschiedliche Kleingehölzstrukturen auf. Hervorzuheben sind die alten Sommer-Linden (*Tilia platyphyllos*) auf dem Gelände des Kindergartens und auf einer Grünfläche an der Hauptstraße, die Platanenallee an der Bahnhofstraße, sowie ein alter, mehrtriebiger Holunder im Grünstreifen entlang des Radweges. Strauchhecken befinden sich im Untersuchungsraum entlang der Draisinenstrecke und im Siedlungsbereich – in größeren Gärten sowie an den Rändern einer Brachfläche nahe der Bahnhofstraße. Daneben treten geschnittene Hecken als Einfriedung und entlang der B 420 auf. Baumhecken befinden sich östlich der B 420 auf Höhe der Einmündung der Bahnhofstraße sowie im Norden des Untersuchungsraums auf der östlichen Straßenböschung. Neben heimischen Laubbaumarten wie z. B. Birke, Salweide und Stieleiche sind auch Fichten und Zierarten wie z. B. der Essigbaum enthalten. Der Glan wird auf seiner gesamten Länge im Untersuchungsgebiet von einem Gehölzsaum begleitet, der vorwiegend aus Silberweiden und Schwarzerlen besteht.

Bei den Offenlandflächen des Untersuchungsraumes handelt es sich fast ausschließlich um Grünland; die meisten dieser Flächen liegen in der Glanaue.

Der Glan ist auf der gesamten Strecke in der Biotopkartierung als nach § 30 BNatSchG geschützter Biotoptyp erfasst, wurde jedoch in seiner Struktur in der Vergangenheit sehr stark verändert. Die Ufer des Gewässers sind überwiegend von unterschiedlich breiten (ruderalen) feuchten Säumen bzw. linearen Hochstaudenfluren begleitet. Die beiden anderen Gewässer (Golschbach und Talbach) sind im Untersuchungsraum noch stärker verändert: Sohle und Ufer von Golschbach und Talbach sind hier vollständig verbaut und laufen teilweise in einem Betongerinne.

Im April und Mai 2012 erfolgten im Untersuchungsraum eine Erfassung der Avifauna durch Dr. Stoltz (siehe Unterlage 19.3 Avifaunistische Untersuchung). Außerdem erfolgte eine Potenzialabschätzung für das Vorkommen von Arten weiterer planungsrelevanter Tiergruppen (siehe Unterlage 19.2 Fachbeitrag Artenschutz). Bei der Begehung wurden darüber hinaus gesichtete, relevante Arten vermerkt. Im Untersuchungsraum wurden insgesamt 37 Vogelarten festgestellt, davon 33 Brutvogelarten im Untersuchungsraum und 4 Nahrungsgastvogelarten. Außer Eisvogel, Dohle, Graureiher und Turmfalke zählen alle anderen Arten zur Gruppe der ungefährdeten ubiquitären Vogelarten. Der Eisvogel wurde als Nahrungsgastvogel am Glan registriert. Die Dohle ist Brutvogel an den beiden Kirchen im Ortsteil Offenbach. Der Graureiher wurde als Nahrungsgastvogel in der Glanaue am Südwestrand des Untersuchungsraums registriert. Von den Brutvögeln ist der streng geschützte Grünspecht hervorzuheben; er ist Brutvogel im Auengehölz am Glan. Der streng geschützte Turmfalke ist Brutvogel im Ortsbereich von Offenbach, nach Flugrufen wahrscheinlich an der Katholischen Kirche.

Die Mauereidechse wurde an einer Gartenmauer westlich der B 420 im nördlichen Teil des Ortsteils Offenbach festgestellt.

Im Artenschutzbeitrag werden keine weiteren planungsrelevanten Tiergruppen genannt. Auswirkungen auf potenziell vorkommende Fledermausarten werden nicht erwartet.

5.2.1 Umweltauswirkungen

Auswirkungen auf **Boden und Wasserhaushalt:**

K 1 Verlust von Böden durch Versiegelung und Verringerung der Grundwasserneubildungsrate sowie Mehranfall von Oberflächenwasser

Durch den geplanten Ausbau der B 420 werden künftig rund 1.730 m² überbaut. Davon entfallen rund 600 m² auf künftig teilversiegelte Flächen (Wege, Bankette). Die Auswirkungen der Bodenversiegelung sind hier nur abgeschwächt zu erwarten. Die (vorbelasteten) Flächen fließen daher mit einem Flächenfaktor von 0,5 in die Bilanzierung der Neuversiegelung ein.

K 2 Störung des Bodengefüges auf Straßenebenenflächen

Entlang der Ausbaustrecke werden bestehende Nebenflächen der Straße neu profiliert. Die Bodenmodellierungen führen auf den betreffenden Flächen zu Störungen des Bodengefüges. Insgesamt ist eine Fläche von rund 0,2 ha betroffen.

Auswirkungen auf die **Flora und Fauna:**

K 3 Verlust von Gehölzen

K 3.1 Verlust von Einzelbäumen

Betroffen ist eine Reihe von 4 relativ frische gepflanzten Blutpflaumen sowie eine Linde (Stammdurchmesser ca. 20 cm).

K 3.2 Verlust von Gehölzen geringer bis mittlerer Wertigkeit

Durch den Straßenausbau werden 150 m² Verlust von Gehölzen geringer bis mittlerer Wertigkeit künftig überbaut oder versiegelt. Es handelt sich um eine Strauchhecke sowie Ziergrün mit Arten wie dem Fünffingerstrauch. Stellenweise wird auch die geschnittene Ligusterhecke beansprucht.

K 4 Beeinträchtigung gem. BNatSchG geschützter Arten

K 4.1 Gefährdung von Individuen der europäischen Vogelarten durch Rodung von Einzelbäumen

Im Rahmen der avifaunistischen Kartierung wurden im Frühjahr 2012 in den betroffenen Bäumen keine Brutvögel festgestellt. Vorsorglich sollten jedoch die gemäß § 39 (5) BNatSchG festgesetzten Rodungsfristen (Rodungsverbot vom 1. März bis zum 30. September) eingehalten werden.

Die im nachfolgenden aufgeführten Konfliktfelder bezüglich geschützter Arten erfolgen als nachrichtliche Übernahme aus dem Fachbeitrag Artenschutz nach § 44 BNatSchG (Unterlage 19.2, Dr. Stoltz 2013).

K 4.2 Beeinträchtigung eines Habitats der Mauereidechse

Erschütterungen durch Baumaschinen und Baufahrzeuge könnten sich auf Reptilien wie die im Untersuchungsraum festgestellte Mauereidechse störend auswirken. Die Mauereidechse ist durch optische Störungen überwiegend nur im unmittelbaren Nahbereich betroffen.

K 4.3 Störung von Brutvögeln

Störempfindlich reagieren vor allem Grasmückenarten wie die teils nahe am Straßenrand in Gehölzen und Gebüsch nistende Mönchsgrasmücke. Auch bei den in Baumgruppen am Straßenrand nistenden Finkenvögeln Stieglitz und Girlitz könnten sich die mit den Baumaßnahmen verbundenen optischen Wirkungen als potenzielle Störquellen erweisen.

K 5 Gefährdung von Biotopstrukturen durch angrenzende Bauarbeiten

Überall dort, wo Bauarbeiten im Nahbereich zur Gehölzbeständen, Saumvegetation, Trockenmauern etc. durchgeführt werden, besteht die Gefahr von Schädigungen des Bestandes durch Baufahrzeuge bzw. Bauarbeiten. Denkbar sind beispielsweise Verletzungen im Bereich der Krone, des Wurzelraumes und des Stammes. Gleichzeitig ist damit auch eine potenzielle Gefährdung der die Biotopstrukturen als Habitate nutzenden Fauna verbunden.

5.3 Landschaftsbild

5.3.1 Bestand

Das Landschaftsbild im Untersuchungsraum ist schon auf Grund seiner Morphologie vielgestaltig. Zu den charakteristischen Haupteinheiten gehören der Talraum der weitläufigen, grünlandgeprägten Glanaue mit der B420 / OD-Offenbach-Hundheim sowie die angrenzenden, meist steilen und bewaldeten Hangflanken. Die bebauten Bereiche bzw. Siedlungsflächen fügen sich weitgehend in das Landschaftsbild ein und sind z. T. aus landschaftstypischem Sandstein gebaut. Innerörtlich ist im Untersuchungsraum die Platanenallee an der Bahnhofstraße, ein alter Holunder sowie ältere (Kopf-) Linden als prägende Gehölze zu erwähnen. Vorn Fern gesehen prägen die beiden Kirchen „Abteikirche“ und „St. Peter und Paul“, die sich außerhalb des Untersuchungsraumes befinden, das Ortsbild.

5.3.2 Umweltauswirkungen

K 6 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch den Verlust von Einzelbäumen

Im Rahmen der geplanten Ausbaumaßnahmen wird die bestehende Trasse verbessert. Dabei findet eine Fahrbahnverschmälerung statt. Neue Anschlussstellen oder Kreisverkehre sind nicht vorgesehen, so dass die Eingriffe in das Schutzgut Landschaftsbild unmittelbar entlang der Straßentrasse stattfinden. Im Planungsgebiet sind sie vorübergehender Natur und kurz- bis mittelfristig ausgleichbar.

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Hinweise auf das Vorhandensein von Kulturgütern im Eingriffsbereich liegen nicht vor.

An Sachgütern liegen im Vorhabengebiet Regen-, Schmutz- und Mischwasserkanäle.

5.5 Artenschutz

Im beiliegenden Fachbeitrag Artenschutz wurden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle heimischen europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie), die durch das Vorhaben erfüllt werden können, ermittelt und dargestellt. Als Datengrundlagen wurden avifaunistische Erhebungen vom 02.04., 29.04. und 24.05.2012 mit zusätzlich festgestellten Reptilien herangezogen. Der Fachbeitrag kam zu folgendem Ergebnis:

Das Planvorhaben führt unter Berücksichtigung der in Kap. 5 angegebenen Maßnahmen bei keiner relevanten Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart zur Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § § 44 Abs. 1 i.V. mit Abs. 5 BNatSchG. Für alle relevanten Arten liegen außerdem auch die naturschutzfachlichen Ausnahmevoraussetzungen für eine Durchführung des Planvorhabens gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG vor, da die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen in keinem Fall zu negativen Auswirkungen auf die Populationen im Naturraum und in Rheinland-Pfalz führen und sich somit ihre Erhaltungszustände nicht verschlechtern werden. Zumutbare Alternativen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen für die relevanten Arten führen würden, liegen aus Sicht des Vorhabenträgers nicht vor.

Die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses werden unter Punkt 2.7 dargelegt.

Insgesamt liegen daher alle artenschutzrechtlichen Voraussetzungen für die Zulassung des Planvorhabens vor.

5.6 Natura 2000-Gebiete

Im Untersuchungsraum oder dessen näherer Umgebung befindet sich kein FFH- oder Vogelschutz-Gebiet.

5.7 Weitere Schutzgebiete

Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich keine Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete sowie Naturdenkmale oder Geschützte

Landschaftsbestandteile. Der Untersuchungsraum ist auch nicht Bestandteil eines Naturparks, Nationalparks oder Biosphärenreservates.

Der Glan und seine Uferbereiche zählen zu den nach § 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG geschützten Biotopen. Auch der Golschbach fällt östlich des Siedlungsbereiches (Außerhalb des Untersuchungsraumes) unter diesen Status.

6 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Für den Ausbaubereich wurde am engsten Querschnitt, in Höhe der Einmündung „Brückenstraße“ eine Schalltechnische Untersuchung gem. RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) durchgeführt.

Angewendet wurde das Verfahren für „lange, gerade“ Fahrstreifen.

Eine „wesentliche Änderung“ im Sinne der „16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionschutzgesetzes“ (Verkehrslärmschutzverordnung – 16.BImSchV) und der „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) liegt nicht vor.

Die Berechnungsergebnisse können der Unterlage 17 dieses Entwurfs entnommen werden.

Es werden keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

6.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Die Baumaßnahme liegt außerhalb von Wassergewinnungsgebieten.

Schutzmaßnahmen gem. RiStWag 2002 (Richtlinien für bautechnische Maßnahmen in Wasserschutzgebieten) müssen aus diesem Grund nicht getroffen werden.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Eine ausführliche Beschreibung der Maßnahmen ist Kapitel 5 des Fachbeitrags Naturschutz zu entnehmen.

Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen zur Minimierung von Eingriffen

S 1 Erhalt und Wiedereinbau des Oberbodens gemäß dem ursprünglichen Schichtaufbau

(Lage der Maßnahme / Bau-km: 0-050-1+084- gesamte Ausbaustrecke)

Die Schutzmaßnahme S 1 dient der Minderung der Eingriffe in die Schutzgüter Boden- und Wasserhaushalt und bezieht sich auf die gesamte Bau-trasse. Im gesamten Baubereich ist der Oberboden gemäß DIN 18915 vor Beginn der Bauarbeiten gesondert abzutragen und getrennt vom Unterboden fachgerecht bis zur Wiederandeckung zu lagern.

S 2 Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren während der Bauarbeiten nach RAS-LP 4

(Lage der Maßnahme / Bau-km: rechts: 0+537, 0+589, 0+676-0+700, 0+875-0+925, 0+939-Bauende; Links: 0+287-0+256, 0+647-0+652)

Bei der Erschließung der Fläche sowie den eigentlichen Baumaßnahmen sind nach RAS-LP4 und DIN 18920 zum „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen, und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ u. a. Schäden an Gehölzen im Wurzel-, Stamm- und Kronenbereich (hier insbesondere der zu erhaltenden alten Alleebäume an der Bahnhofstraße sowie die Baumhecken östlich der Trasse) zu verhindern.

V 1 Vermeidung der Beeinträchtigung von Flächen, die an das Baufeld angrenzen

(Lage der Maßnahme / Bau-km: gesamte Trasse 0-050-1+084)

Die räumliche Beanspruchung von artenschutzrechtlich relevanten Flächen und Strukturen durch bauliche Erfordernisse wie Baufahrzeuge, -maschinen und Lagerplätze ist auf den Umfang des Baufeldes zu beschränken. Eine Beschädigung oder Zerstörung von angrenzenden Ruderalflächen, Gebüsch- und Gehölzbeständen sowie von Trockenmauern ist zu vermeiden. Das Baufeld ist gegebenenfalls durch Markierungen (Absperrband/ Bauzäune) abzugrenzen.

V 2 Vermeidung von starken Erschütterungen und optischen Beeinträchtigung im Nahbereich der Mauereidechsen-Lebensräume
(Lage der Maßnahme / Bau-km: links: 0+792-0+813)

Im Nahbereich der Trockenmauern auf der Westseite der Saarstraße / B420 im nördlichen UG-Bereich sind starken Erschütterungen und optischen Beeinträchtigung zu vermeiden.

V 3 Reduktion baubedingter potenzieller Störwirkungen / Beeinträchtigungen
(Lage der Maßnahme / gesamte Trasse 0-050-1+084)

Der Beginn der Baumaßnahmen ist auf eine Jahreszeit zu legen, die nicht in die störempfindliche Brutphase von Vögeln fällt: Bei Aufnahme der Bauarbeiten vor dem Beginn der Nistzeiten, d.h. vor der ersten Aprilwoche haben die Brutvögel die Möglichkeit, sich an potenzielle Störquellen zu habituierten. Bei Aufnahme der Bauarbeiten nach Abschluss der Haupt-Nistzeiten ab ca. Mitte Juli treten ebenfalls keine erheblichen Störwirkungen auf.

V 4 Umpflanzung der Blutpflaumen
(Lage der Maßnahme / Bau-km: rechts: 0+500-0+525)

Die Umpflanzung der Bäume soll außerhalb der Vegetationsperiode durch fachkundiges Personal bzw. einen Fachbetrieb Garten- und Landschaftsbau erfolgen. Sofern die Umpflanzung nicht erfolgreich ist, sind in entsprechendem Umfang Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

V 5 Rodungs-/ Umpflanzarbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit
(Lage der Maßnahme / Bau-km: gesamte Trasse 0-050-1+084)

Die Maßnahmen zur Beseitigung von Gehölzen sind außerhalb des Zeitraumes 1. März bis zum 30. September durchzuführen.

Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen zur Kompensation von Eingriffen

A 1 Entsiegelung/ Rückbau von Wegen
(Lage der Maßnahme / Bau-km: rechts: 0+140-0+287, 0+291-0+442, 0+470-0+575, 0+587-0+639; links: 0-035-0+030, 0+135-0+253, 0+311-0+337, 0+655-0+688, 0+740-0+781, 0+970-1+003)

Zur Kompensation der Neuversiegelung von insgesamt 1.360 m² besteht aufgrund der Umgestaltung der Straßentrasse im gesamten Verlauf die

Möglichkeit der Entsiegelung und des Rückbaus von Verkehrsflächen auf rund 1.390 m². Die Neuversiegelung kann somit vollständig kompensiert werden.

A/G 2 Ansaat von kräuterreichem Landschaftsrasen im Bereich neu profilierter Straßenebenenflächen

(Lage der Maßnahme / Bau-km: gesamte Trasse 0-050-1+084)

Mit der Maßnahme können die gestörten Bodenfunktionen sowie die Inanspruchnahme von Säumen und Rainen auf einer Fläche von rd. 1.200 m² vor Ort weitgehend ausgeglichen werden.

A/G 3 Pflanzung von Laubbaumhochstämmen

(Lage der Maßnahme / Bau-km: ca. 0+008-0+024 li, ca.0+980 li)

Insgesamt ist die Pflanzung von ca. 3 großkronigen Laubbaum-Hochstämmen, Arten z. B. Sommer- oder Winter-Linde (*Tilia platyphyllos*, *T. cordata*) vorgesehen.

A/G 4 Anlage von Grünflächen

(Lage der Maßnahme / Bau-km, links: 0-035-0+030, 0+135-0+253, 0+311-0+337, 0+655-0+688, 0+740-0+781, 0+970-1+003)

Die Maßnahme umfasst eine Fläche von insgesamt rund 800 m². Es sind robuste, blühende Gehölze oder Stauden zu verwenden, (Bodendeckerrosen, Blauraute, Katzenminze).

7 Kosten

Kostenträger ist die Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger der Bundesstraße.

Eventuelle Kostenbeteiligungen Dritter werden im Rahmen gesonderter Vereinbarungen geregelt.

Die Kosten der im Zusammenhang mit dem Straßenbau notwendigen Änderungen und Verlegungen vorhandener Ver- und Versorgungsleitungen richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden Verträgen.

8 Verfahren

Zur Erlangung des Baurechts ist ein Planfeststellungsverfahren gem. §17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit §§ 1-7 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) in Verbindung mit §§ 72 ff Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vorgesehen.

9 Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme wird unter abschnittsweiser Vollsperrung der B 420 durchgeführt.

Die hierdurch notwendigen großräumigen Umfahrungen, z. B. für den Berufsverkehr, können in zumutbarem Maße über das vorhandene Straßennetz abgewickelt werden.

Während der Bauzeit müssen im Ortsbereich Ersatzhaltestellen für den ÖPNV geschaffen werden.

Lagerflächen und Flächen für die Baustelleneinrichtung können nur innerhalb des Baufelds zur Verfügung gestellt werden.

gesehen:

aufgestellt:

gez. i. V. Dipl.-Ing. (FH) Christoph Jung

gez. i. A. Marina Augustin

für den Auftraggeber:

gez. R.Lutz

(LBM Kaiserslautern)