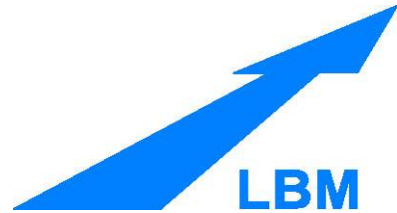


B 9 / L 214
Kreisverkehrsplatz
Bingerbrück





Landesbetrieb Mobilität
Worms



Nächster Ort: Bingerbrück
von NK 6013 107 nach NK 6013 106
von NK 6013 106 nach NK 6013 105
von NK 6013 142 nach NK 6013 106
Baulänge: B 9 ca. 0,10 km
L 214 ca. 0,14 km

PLANFESTSTELLUNGSENTWURF

- Fachbeitrag Naturschutz -
(Umweltfachliche Untersuchungen)

aufgestellt:  Worms, den 03.04.2017	 <p>Festgestellt Gemäß Kapitel A, Nr.VIII des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. 2. 18, Az.:02.3-1873-PF/34 Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz -Planfeststellungsbehörde- In Vertretung: (Dr. Markus Rieder) Der Leiter der Planfeststellungsbehörde</p>

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
1	Begründung der Maßnahme und des Maßnahmenumfangs	3
2	Charakterisierung und Bewertung von Natur und Landschaft	4
2.1	Naturräumliche Gliederung und Relief	4
2.2	Geologie und Boden	4
2.3	Klima	4
2.4	Wasserhaushalt	5
2.5	Heutige potentiell natürliche Vegetation	5
2.6	Reale Vegetation/Biotoptypen	6
2.7	Fauna	9
2.8	Landschaftsbild und Erholungsfunktion	9
2.9	Nutzung	10
2.10	Schutzgebiete und Schutzobjekte	10
3	Umweltverträglichkeit, Konfliktanalyse	12
3.1	Aussagen zu der artenschutzrechtlichen Prüfung	12
3.2	Ergebnis der UVS-Vorprüfung	12
3.3	Bewertung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes	12
3.4	Konfliktanalyse	14
4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	18
4.1	Gesetzliche Grundlagen und Grundsätze für die Ableitung von landespflegerischen Maßnahmen	18
4.2	Maßnahmen	18

1 Begründung der Maßnahme und des Maßnahmenumfangs

Der LBM Worms plant den Ausbau des Knotenpunktes Koblenzer Straße (B 9) / Stromberger Straße (L 214) in der Ortslage von Bingerbrück zu einem Kreisverkehrsplatz. Im Erläuterungsbericht zur Straßenplanung (s. Unterlage 1) wird die Maßnahme wie folgt beschrieben und begründet:

„Die vorliegende Planungsmaßnahme zur Umgestaltung des Knotenpunktes Koblenzer Straße (B 9) / Stromberger Straße (L 214) zu einem Kreisverkehrsplatz befindet sich im Stadtteil Bingerbrück in der Stadt Bingen. Die Stadt Bingen ist ein Mittelzentrum am Rande des Ballungsraumes Rhein-Main und liegt am südlichen Beginn des Mittelrheintals.

Die B 9 verläuft direkt vom niederländischen Grenzübergang bei Nimwegen zunächst entlang der niederländischen Grenze. Hier durchquert sie mehrere niederrheinische Städte, bevor sie südlich von Krefeld und Düsseldorf nach Köln verläuft. Die B 9 führt ab Düsseldorf in Richtung Süden immer parallel zum Rhein. Nach den Städten Köln, Bonn und Koblenz verläuft die B 9 durch das Mittelrheintal über Bingen nach Mainz. Von dort nimmt sie den Verlauf in Richtung Worms und Speyer. Südlich von Würth am Rhein endet die B 9. Bei Lauterbourg schließt sich die französische Autobahn A 35 in Richtung Straßburg an.

Die gesamte Streckenlänge der Bundesstraße 9 liegt bei etwa 450 Kilometern, von denen viele Streckenabschnitte autobahnähnlich ausgebaut sind.

Die Landesstraße 214 beginnt an der B 327 südlich von Emmelshausen bei Sauerbrunnen (Leiningen) im Rhein-Hunsrück-Kreis und verläuft über Pfalzfeld und Rheinböllen nach Stromberg. Die L 214 endet in Bingerbrück an dem vorliegenden Knotenpunkt mit der Einmündung in die B 9.

Die Lage der Maßnahme im Straßennetz ist Unterlage 2, Übersichtskarte, zu entnehmen.“

2 Charakterisierung und Bewertung von Natur und Landschaft

2.1 Naturräumliche Gliederung und Relief

Das Untersuchungsgebiet liegt im Mündungsbereich der Nahe in den Rhein.

Naturräumlich gehört der Untersuchungsraum zur Untereinheit „Rochusbergdurchbruch“ (228.13) in der Großlandschaft „Oberrhein-Tiefland. Gekennzeichnet wird diese Naturraumeinheit durch den Durchbruch der Nahe durch einen Vorsprung des Rheinischen Schiefergebirges, der den Rochusberg vom Schiefersockel abtrennt.

Die Landschaft ist von einer steilen Felsflanke aus Quarzit und einer schmalen Talsohle geprägt. Es schließen sich steile Felshänge an, die teilweise als Weinberge bewirtschaftet werden. Der Untersuchungsraum befindet sich innerhalb der Ortslage von Bingerbrück und ist durch Siedlungsflächen und Verkehrswege bestimmt.

2.2 Geologie und Boden

Großräumig befindet sich das Untersuchungsgebiet im Bereich des Mittelrheinischen Schiefergebirges. Der geologische Untergrund besteht aus devonischen Grauwacken der Soonwald-Einheit. Das Ausgangsgestein wird gebildet von:

Kalkstein, hellgrau, dickbankig, dolomitisch;

Tonschiefer, dunkelgrau;

Quarzit, weißgrau;

Tonschiefer, rotgrün, sandig;

Sandstein, weißgrau

Die Böden als wesentliche Standortfaktoren für Vegetation und Nutzung haben sich aus den o.g. Gesteinen und Sedimenten entwickelt. Als Bodengroßlandschaften überwiegen lehmige Böden, die jedoch im Untersuchungsraum nahezu vollständig versiegelt sind. Das Ertragspotential ist daher für den Untersuchungsraum nicht von Bedeutung.

2.3 Klima

Das Plangebiet ist klimatisch der Übergangszone vom ozeanischen zum kontinentalen Klima zuzuordnen, wobei der ozeanische Einfluss mit regenreichen Sommern und gemäßigt kühlen Wintern überwiegt.

Klimadaten zum Regionalklima

Jahresdurchschnittstemperatur :	10°C
durchschnittliche Niederschlagsmenge :	553 mm/J
Hauptwindrichtung :	Südwest
Anzahl der Frosttage :	ca. 57/J
durchschnittliche Januartemperatur :	1° C
durchschnittliche Julitemperatur :	18° C

Die Kaltluft aus den angrenzenden Höhenlagen fließt über die Talsohle der Nahe zum Rhein hin ab.

2.4 Wasserhaushalt

Innerhalb des Untersuchungsraumes sind keine Fließgewässer in offener Form vorhanden. Westlich des Untersuchungsraumes verläuft die Nahe und mündet nördlich in den Rhein. Die Oberflächenentwässerung erfolgt über die Kanalisation in die angrenzenden Gewässer.

Der Untersuchungsraum liegt innerhalb des hydrogeologischen Teilraumes „Paläozoikum des südlichen Rheinischen Schiefergebirges“.

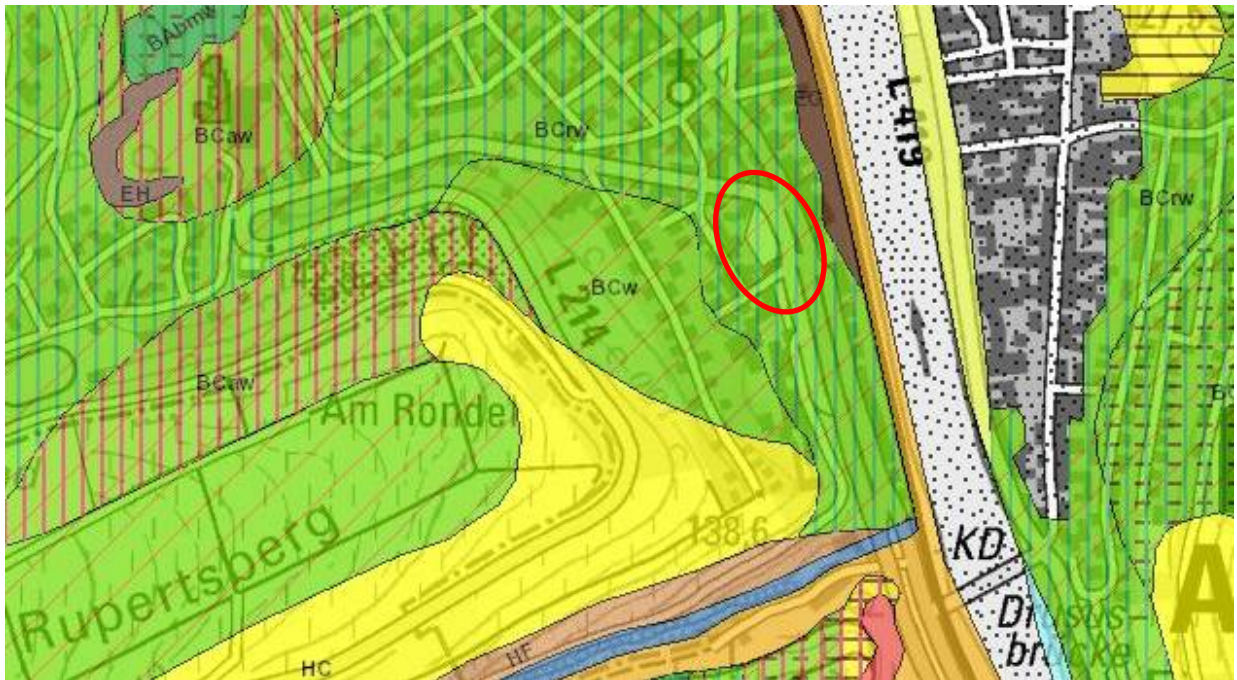
In dem silikatischen Kluftgrundwasserleiter ist die Grundwasserführung in den Klüften und Spalten als gering anzusehen. Der größte Teil des Niederschlagswassers fließt wegen der versiegelten Oberböden oberflächlich ab.

2.5 Heutige potentiell natürliche Vegetation

Die Vegetation, die sich bei Ausbleiben aller direkten und indirekten menschlichen Eingriffe entwickeln würde, wird als potentielle natürliche Vegetation bezeichnet. Ihre Rekonstruktion vermittelt ein besseres Verständnis zu der Landschaft, liefert Aussagen über das natürliche Standortpotential des Untersuchungsgebietes, über eventuelle Entwicklungsmöglichkeiten aus der Sicht der Landschaftspflege und des Naturschutzes und ermöglicht eine Aussage über geeignete Gehölzarten für Pflanzmaßnahmen.

Nach Angaben des LUWG RLP wird die potentielle natürliche Vegetation des Untersuchungsraumes ohne Einfluss des Menschen heute von Perlgras- Buchenwald (Melico-Fagetum, BCrw) auf basenreichem Standort in wärmebegünstigter Lage gebildet.

Die Abgrenzungen der unterschiedlichen Vegetationsbereiche sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Abb.: 1 Potenzielle natürliche Vegetation¹ (Planungsraum ist rot umrandet)

2.6 Reale Vegetation / Biotoptypen

Die Bestandskartierung wurde im Herbst 2014 durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.2) auf der Grundlage des Biotoptypenkatalogs Rheinland-Pfalz (Hrsg.: Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht) dargestellt.

Die reale Vegetation im Plangebiet ist überwiegend durch die innerstädtische Lage aus Zierrasenflächen, Verkehrsgrün, Gartenflächen und Einzelbäumen geprägt. Der überwiegende Flächenanteil ist versiegelt und wird als Parkplatz, Straßenfläche oder Gebäudefläche genutzt. Naturnahe Biotopstrukturen sind nicht vorhanden. Untergliedert wird der Planungsraum von mehreren Einzelbäumen im mittleren Baumholzalter. Die erfassten Biotoptypen werden nachfolgend beschrieben.

¹ Quelle: LANIS des LUWG Rheinland-Pfalz

Kleingehölze

BB0 Gebüsch, Strauchgruppe

BB1 Gebüschstreifen



Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich kleiner Gehölzbestände im Randbereich der angrenzenden Siedlungsflächen aus Salweide, Pappel, Birke, Holunder, Weißdorn sowie sonstigen Ziergehölzen und einem Saum aus Gräsern und Rasenflächen. Der Bestand stellt bedingt naturnahe Strukturen

dar und bietet Rückzugsräume und Niststandorte für siedlungsbewohnende Vogelarten, wie z. B. Amsel, Buchfink und Rotkehlchen. Die Pflege ist überwiegend intensiv, stellenweise finden sich aber auch ungepflegte Gehölzabschnitte (z. B. im nordwestlichen Randbereich des Parkplatzes an der L 214). Entlang der L 214 befindet sich an einer privaten Grundstücksgrenze ein Hagebuttengehölz (BB1) zur Abschirmung des Grundstückes gegenüber dem Straßenraum.

Weitere anthropogen bedingte Biotope

HC4 Straßenrand

HJ1 Ziergarten

HN1 Siedlungsfläche mit Gebäuden

HN4 verfugte Mauer, Betonmauer

HV3 Parkplatz



Der überwiegende Flächenanteil des Planungsraumes wird von intensiv genutzten Siedlungsflächen und Verkehrsflächen eingenommen. Es besteht ein hoher Versiegelungsgrad durch Pflasterflächen auf dem Parkplatz oder durch Schwarzecke im Bereich der Grundstückszufahrten und Straßenflächen. Höhenunterschiede werden oft durch eine

verfugte Bruchsteinmauer oder Betonmauern abgefangen. Kleine Teilflächen werden von Verkehrsgrün auf den Inselnflächen der Straßen in Form von Rasen eingenommen. Hier finden sich artenarme Grasflächen mit regelmäßiger Mahd. Westlich der L 214 befinden sich 2 größere Parkplätze, die mit Pflasterflächen und Schwarzdecke befestigt sind.

Verkehrs- und Wirtschaftswege

VA2 Kreisstraße, Landesstraße, Bundesstraße

VA3 Gemeindestraße



Als dominierender Verkehrsweg wird das Untersuchungsgebiet von der B 9 und der L 214 durchquert. Durch die Verkehrsmenge besteht eine hohe Vorbelastung angrenzender Bereiche. Weitere Straßen im Untersuchungsraum sind einzelne Gemeindestraßen, die zur

Erschließung der Siedlungsflächen dienen. An die Straßenflächen schließen sich gepflasterte Gehwege an. Insgesamt nehmen die Verkehrsflächen mit den Parkplätzen den überwiegenden Flächenanteil des Planungsraumes ein.

Strukturbildende Baumarten

l1 Platane

lo Robinie

lr Sandbirke

ly Traubenkirsche

Im Ausbaubereich des Verkehrsraumes befinden sich mehrere strukturbildende Einzelbäume aus den oben genannten Baumarten. Sie untergliedern als markante Einzelbäume im Alter von bis zu ca. 50 Jahren den Parkplatz an der „Stromberger Straße“. Durch die Befestigung des Verkehrsraumes und die Bodenverdichtung weisen die Bäume bereits Vitalitätsschädigungen auf. Im unmittelbaren Randbereich des Parkplatzes zur „Stromberger Straße“ sind bereits einzelne Robinien abgestorben. Den-

noch bereichern vor allem die beiden Platanen im Zentrum des Parkplatzes das Ortsbild durch eine untergliedernde Vertikalstruktur.

Die Bäume werden durch die geplante Ausbaumaßnahme teilweise beseitigt.

2.7 Fauna

Für die geplante Baumaßnahme wurde keine gesonderte Kartierung der Fauna durchgeführt. Es wurden aber die Beobachtungen im Rahmen der Biotopkartierungen erfasst. Hierbei wurden die nachfolgend aufgeführten typischen siedlungsbewohnenden Arten im Untersuchungsraum nachgewiesen:

Amsel

Buchfink

Grünfink

Bachstelze

Hausrotschwanz

Rotkehlchen

Kohlmeise

Blaumeise

Zilpzalp

Rabenkrähe

Diese Arten bewohnen die Gehölzstrukturen und Grünflächen des Plangebietes und nutzen die Bäume und Gebäude als Niststandorte.

2.8 Landschaftsbild und Erholungsfunktion

Das großräumige Landschaftsbild wird durch die Tallage von Rhein und Nahe mit angrenzenden steilen Felshängen dominiert. Die Ortslage von Bingerbrück mit städtischer Struktur ist von Verkehrswegen und einem hohen Versiegelungsgrad dominiert. Aufgrund der umgebenden Bebauung ist der Planungsraum nur wenig einsehbar. Eine Nutzung des Plangebietes zur Naherholung ist nicht ausgeprägt und entsprechende Einrichtungen sind nicht vorhanden. Es findet jedoch eine private Erholungsnutzung der Grünflächen innerhalb der Ortslage, die als gemischte Baufläche ausgewiesen ist, durch die Anwohner statt. Neben der gewerblichen Nutzung in den angrenzenden Bauflächen in Form von Geschäften und Einzelhandel sind hier auch Wohnungen vorhanden.

Die Verkehrsflächen bilden linienförmige Gliederungselemente, die aufgrund der Lage im Talraum und der umgebenden Bebauung aus der Landschaft des näheren Umfeldes kaum in Erscheinung treten. Die vorhandenen Einzelbäume untergliedern den Landschaftsraum und bilden grüne Akzente durch vertikale Gliederungen.

In das nördlich angrenzende Landschaftsschutzgebiet wird durch die Baumaßnahme nicht eingegriffen.

2.9 Nutzung

Der Untersuchungsraum ist durch die heutige intensive anthropogene Nutzung geprägt. Hierbei überwiegt die verkehrliche Nutzung durch die B 9 und die L 214 und die angrenzende Siedlungs- und Gewerbenutzung. Teilflächen sind durch Grünflächen und Parkplätze geprägt. Freizeiteinrichtungen sind nicht im Untersuchungsraum vorhanden

2.10 Schutzgebiete und Schutzobjekte

Im Untersuchungsraum sind keine internationalen Schutzgebiete (Natura 2000-Gebiete) ausgewiesen.

In der Biotopkartierung des Landkreises „Rhein-Lahn“ erfasste Flächen

nicht im Untersuchungsraum vorhanden

Naturschutzgebiet gem. § 23 BNatSchG

nicht im Untersuchungsraum vorhanden

Landschaftsschutzgebiet gem. § 26 BNatSchG

Nördlich der L 214 im Randbereich des Untersuchungsraumes grenzt das Landschaftsschutzgebiet „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ (07-LSG-71-1) an das Plangebiet an. Innerhalb des LSG sind keine Veränderungen durch die vorliegende Planung vorgesehen.

Naturpark gem. § 27 LNatSchG

nicht im Untersuchungsraum vorhanden

Naturdenkmäler gem. § 28 BNatSchG

nicht im Untersuchungsraum vorhanden

Geschützte Landschaftsbestandteile gem. § 29 BNatSchG

nicht im Untersuchungsraum vorhanden

Flächen mit Pauschalschutz gem. § 30 BNatSchG

nicht im Untersuchungsraum vorhanden

Wasserschutzgebiete gem. § 19 WHG

nicht im Untersuchungsraum vorhanden

3 Umweltverträglichkeit, Konfliktanalyse

3.1 Aussagen zu der artenschutzrechtlichen Prüfung

Siehe gesonderter Fachbeitrag „Artenschutz“

Im Ergebnis des Fachbeitrages zum Artenschutz wurde ermittelt, dass keine Verbotsstatbestände gem. § 44 BNatSchG durch das Bauvorhaben verursacht werden, wenn die Vermeidungsmaßnahmen beachtet werden.

3.2 Ergebnis der UVS-Vorprüfung

Eine gutachterliche Überprüfung hat ergeben, dass die Erheblichkeitsschwelle für die Kriterien des § 2 UVPG²:

- Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
- Boden, Klima, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
- Kulturgüter und Sachgüter sowie
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

nicht überschritten sind.

Insgesamt sind die Umweltbeeinträchtigungen, die durch das Projekt verursacht werden gering, so dass insgesamt keine UVP – Pflichtigkeit ausgelöst wird.

3.3 Bewertung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes

Funktionsbereiche und ihre Wertindikatoren

Arten und Biotope

Durch die hohe anthropogene Nutzungsintensität mit den Siedlungsflächen und den Verkehrswegen ist der Untersuchungsraum nur wenig als Lebensraum für Tiere und Pflanzen geeignet. Es sind keine gefährdeten Biotope oder Arten im Plangebiet nachgewiesen. Die Wertigkeit für den Arten- und Biotopschutz ist daher insgesamt als gering einzustufen.

² Vgl. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung – UVPG- in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl., 2010, S.94)

Boden

Als Bewertungskriterien für die Beurteilung der Bodenwertigkeit des Plangebietes werden die natürliche Ertragsfähigkeit sowie die Speicher- und Reglerfunktion des Bodens für den Naturhaushalt zu Grunde gelegt.

Der hohe Versiegelungsgrad bewirkt den Verlust der natürlichen Speicher- und Reglerfunktion des Bodens für den Naturhaushalt. Nur wenige kleine Teilflächen sind unversiegelt.

Aus der derzeitigen Situation kann abgeleitet werden, dass sich durch den geplanten Straßenausbau die vorhandenen Bodenfunktionen (Ertragsfunktion, Pufferfunktion) nicht erheblich verschlechtert, da die Empfindlichkeit gegenüber den Veränderungen durch einen Straßenausbau zu gering ist und die Eingriffe nur kleinflächig erfolgen.

Wasser

Der gesamte Untersuchungsraum liegt innerhalb des hydrogeologischen Teilraumes „Paläozoikum des südlichen Rheinischen Schiefergebirges“ und ist daher als Festgestein ausgeprägt. Der Grundwasserleitertyp als silikatischer Kluftgrundwasserleiter ist nur bedingt zur Grundwasserbildung und –gewinnung geeignet und besitzt überwiegend nur geringe bis mäßige Grundwasservorkommen.

Generell ist von einer hohen Empfindlichkeit des Schutzgutes Wasser auszugehen.

Die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen wird grundsätzlich von der Regler- und Speicherfunktion der Deckschichten bestimmt.

Daher ist bei einer nur geringen bis mäßigen Pufferfunktion der Deckschichten von einer erhöhten Empfindlichkeit gegenüber Grundwasserverunreinigungen durch Schadstoffeinträge im Betrachtungsraum auszugehen.

Klima

Die Eignung der Flächen wird anhand folgender Kriterien ermittelt:

- Fläche mit Luftfilterwirkung
- Kaltluftentstehungsgebiete
- Kaltluftabfluss- und Leitbahnen

Dies bedeutet für den Untersuchungsraum, dass die Tallage eine Funktion für Kaltluftabfluss besitzt, da die Talsohle als Kaltluftabflussbahn fungiert. Diese Funktion ist jedoch durch die dichte Bebauung der Tallage nur schwach ausgeprägt. Ausgedehnte Offenlandbereiche, die der Kaltluftentstehung dienen, sind nicht vorhanden.

Der Untersuchungsraum besitzt insgesamt eine mäßige bis geringe Bedeutung für lufthygienische Austauschfunktionen.

Landschaftsbild / Erholung

Die hohe Vorbelastung des Landschaftsraumes durch Siedlung und Verkehr bewirken eine grundsätzlich geringe Empfindlichkeit des Untersuchungsraumes gegenüber Veränderungen. Eine ausgeprägte Erholungsnutzung des Raumes fehlt und die hohe Vorbelastung durch gewerbliche und verkehrsbedingte Nutzung bewirken ebenfalls eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Störungen, Eintrag von Schadstoffen aus Verkehrsbelastungen und Zerschneidung von Wegeverbindungen. Die Wohnnutzung in den angrenzenden gemischten Bauflächen wird nach Abschluss der Bauarbeiten nicht zusätzlich beeinträchtigt.

Durch den geplanten Ausbau werden nur punktuelle Änderungen am Landschaftsbild durch Beseitigung von gliedernden Einzelbäumen verursacht. Auch erfolgen keine neuen Zerschneidungen von bisher zusammenhängenden Landschaften. Dies bewirkt eine geringe Empfindlichkeit des Landschaftsbildes in diesem Bereich gegenüber den geplanten Eingriffen.

Das Landschaftsschutzgebiet wird durch den geplanten Ausbau nicht verändert. Auch die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion ist durch den geplanten Straßenausbau als gering einzustufen. Die Möglichkeit der Nutzung von angrenzenden privaten Grünflächen zur Naherholung bleibt auch nach dem Ausbau erhalten.

3.4 Konfliktanalyse

Baubedingte Auswirkungen des Projektes:

Während der Bauphase kommt es zu Lärmimmissionen durch den Baustellenbetrieb. Hiervon betroffen sind vor allem die angrenzenden Siedlungsflächen im Randbereich der geplanten Trasse.

Hinzu kommt die vermehrte Staub- und Abgasentwicklung durch den Baustellenverkehr.

Durch die Lagerung von Bau- und Betriebsstoffen auf befestigten Flächen kann eine Belastung von Grundflächen mit Bodenverdichtungen und –verunreinigungen vermieden werden. Potentiell besteht die Gefahr der Verunreinigung von Grundwasser durch die Bautätigkeit.

Anlagebedingte Auswirkungen des Projektes:

Auswirkungen auf Boden, Wasserhaushalt und Klima

Beeinträchtigungen des Bodenhaushaltes entstehen durch die Versiegelung von biologisch aktiver Fläche (ca. 0,0194 ha, Konflikt KV) infolge des Straßenausbaus.

Dies führt zu einem Verlust an belebtem Boden, Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes durch Verminderung der Versickerungsrate, Erhöhung des Oberflächenwasser-Abflusses und Erhöhung der Verdunstung sowie zu einer Abnahme von Bessiedlungsräumen für Pflanzen und Tiere.

Das Mikroklima wird wegen der Geringfügigkeit der Neuversiegelungsfläche und der guten Durchlüftung des Projektraumes nicht nachteilig verändert.

Der Neuversiegelung von ca. 0,0194 ha steht eine Entsiegelung von ca. 0,1377 ha (Maßnahme A1) nicht mehr benötigter Fahrbahnbereiche gegenüber. Daraus ergibt sich insgesamt eine Entsiegelung von 0,1183 ha.

Auswirkungen auf Pflanzen- und Tierwelt

Als wesentlichste Beeinträchtigung der Flora und Fauna ist bei der vorliegenden Planung der Verlust von neun Einzelbäumen innerhalb der Siedlungsfläche zu bewerten. Diese dienen in der ansonsten vegetationsarmen Innenstadtlage verschiedenen Vogelarten als Lebensraum und potenzieller Nistplatzstandort.

Durch den Ausbau sind ansonsten nur kleinflächige Rassenflächen und Verkehrsrasenstandorte betroffen. Diese sind nur wenig als Lebensraum für Tiere und Pflanzen geeignet.

Die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sind daher insgesamt als wenig erheblich einzustufen.

Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Durch den geplanten Ausbau der Straßen werden die oben genannten Gehölze im Randbereich der Fahrbahn und auf dem Parkplatz beseitigt. Durch die geringe Einsehbarkeit und die Lage innerhalb der Ortslage hat der Ausbau keine erhebliche Veränderung des Landschaftsbildes zur Folge. Die Veränderung des Landschaftsbildes durch Beseitigung der gliedernden Gehölzstrukturen kann durch die Neupflanzung von Gehölzen im Randbereich der neuen Fahrbahnflächen mittelfristig nach Fertigstellung der Baumaßnahme kompensiert werden.

Aufgrund der geringen Wertigkeit des Straßenrandbereiches für das bestehende Erscheinungsbild, ist der Eingriff nur als geringfügig zu bewerten.

Erhebliche Auswirkungen sind durch die Planung und die damit verbundene Veränderung von Landschaftsräumen auf die Erholungsnutzung nicht zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen des Projektes:

Durch den geplanten Ausbau der B 9 und L 214 ist nicht zu erwarten, dass es betriebsbedingt zu einer Mehrbelastung des Naturhaushaltes und der Wohn- und Erholungsnutzung gegenüber der heutigen Situation kommen wird. Zusätzliche Verkehrsmengen werden durch den Ausbau nicht verursacht.

Zusammenfassende Darstellung der projektbedingten Auswirkungen auf die Naturraumpotentiale

Naturraum-potential	projektbedingte Auswirkungen		
	baubedingte Auswirkungen	anlagebedingte Auswirkungen	betriebsbedingte Auswirkungen
Boden	Bodenverdichtungen und Veränderungen durch den Baubetrieb, Schadstoffeintrag in den Oberboden,	Bodenverlust durch Versiegelung von ca. 0,0194 ha, Beeinträchtigung der oberen Bodenhorizonte durch Überbauung und Veränderung des gewachsenen Gefüges	keine Beeinträchtigung der Bodenfunktion gegenüber der bestehenden Vorbelastung
Wasser	Gefährdung des Oberflächenwassers durch pot. Schadstoffeinträge	Verbesserung der Versickerungsrate und der Grundwasserneubildung durch eine Entsiegelung von insgesamt ca. 0,1183 ha	keine Veränderung des Wasserhaushaltes gegenüber der bestehenden Vorbelastung
Klima	Lufthygienische Belastung während der Bauzeit durch Baumaschinen und Staubentwicklung,	keine wesentliche Veränderung des Geländeklimas zu erwarten	keine wesentliche Zunahme der Schadstoffbelastung
Arten und Biotope	Störung angrenzender Lebensräume (vor allem Gärten) durch die Bautätigkeit	Verlust von Gehölzen und Rasenflächen in der Ortslage.	keine zusätzlichen Beeinträchtigungen

Naturraum- potential	projektbedingte Auswirkungen		
	baubedingte Auswirkungen	anlagebedingte Auswirkungen	betriebsbedingte Auswirkungen
Landschaftsbild / Erholung	Beeinträchtigung der Erholungsfunktion in der angrenzenden Ortslage durch die Baustelleneinrichtung und den Baubetrieb.	Veränderung des Ortsbildes durch die Beseitigung von mehreren Laubbäumen im Baubereich. Aufwertung des Landschaftsbildes durch die Reduzierung der versiegelten Flächen und die Anlage von Grünflächen	keine zusätzliche Beeinträchtigung von Erholungsräumen und Siedlungsflächen durch den Betrieb
Mensch / Wohnnutzung	Beeinträchtigung der Wohnfunktion in der angrenzenden Ortslage durch den Baubetrieb.	Aufwertung des Straßenraumes durch die Anlage von neuen Grünflächen und Reduzierung der Versiegelung	keine zusätzliche Beeinträchtigung von Erholungsräumen und Siedlungsflächen durch den Betrieb, Verringerung der Lärmbelastung durch Reduzierung der Durchfahrtsge- schwindigkeit

4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

4.1 Gesetzliche Grundlagen und Grundsätze für die Ableitung von landespflegerischen Maßnahmen

Eingriffsregelung

Die geplante Ausbaumaßnahme stellt gemäß § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Entsprechend § 15 BNatSchG sind „vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen“ und „unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen.“

Demnach haben Vermeidungsmaßnahmen Vorrang vor Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

4.2 Maßnahmen

Vermeidungsmaßnahmen

Zur Vermeidung zusätzlicher Eingriffe in Natur und Landschaft - insbesondere in Bezug auf die Bodenversiegelung, Gewässerverunreinigung, den Artenschutz und das Biotoppotential sind grundsätzlich nachfolgende Maßnahmen zu beachten:

<p>V1 Die Rodungen sind außerhalb des gesetzlichen Rodungsverbot nach § 39 BNatSchG zwischen 01. Oktober und 28. Februar durchzuführen.</p>	
<p>V2 Als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme ist vor Beginn der erforderlichen Fäll- und Rodungsarbeiten eine Kontrolle von Baumhöhlen und -spalten auf evtl. besetzte Quartiere von Fledermäusen und Höhlenbrütern vornehmen. Dies betrifft vor allem die älteren Ahornblättrigen Platanen im Bereich des Parkplatzes.</p>	<p>Parkplatz</p>

Um die Vegetation während der Bauarbeiten nicht unnötig zu schädigen, sind die Schutzmaßnahmen nach der DIN 18920 zu beachten. Falls Sicherungsmaßnahmen

bei den Abgrabungen erforderlich werden, sind nach Möglichkeit ingenieurbioologische Sicherungsbauweisen vorzusehen.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Entsprechend § 15 BNatSchG sind die nach Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Vermeidung verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landespflege in einem angemessenen Zeitraum auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen. Art und Umfang der landespflegerischen Maßnahmen leiten sich somit aus den beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes ab.

Ausgleichsmaßnahmen

A1 Grundsätzlich sind alle nicht mehr benötigten Fahrbahnbereiche der B 9 und der L 214 sowie der Parkplatz- und Gehwegflächen zu entsiegeln. Der Unterbau und die Fahrbahndecke sind fachgerecht zu entsorgen. Anschließend ist die Fläche mit Oberboden anzudecken und vorzugsweise mit autochtonem Pflanzensamen oder mit Landschaftsrasen (RSM 7.1.2, 7.3) einzusäen. Langfristig ist die Entwicklung einer artenreichen Kräuterwiese zu ermöglichen.

Die Maßnahmenfläche besitzt eine Größe von 0,1377 ha.

Gestaltungsmaßnahmen

Gestaltungsmaßnahmen dienen der Einbindung der Straße in das Orts- und Landschaftsbild. Daher werden sie einerseits den Eingriffen in das Landschaftsbild zugeordnet und andererseits als erforderliche Begrünungsmaßnahmen bzw. als gestalterische Gliederung des Straßenkörpers dargestellt.

G1 Anpflanzung von gliedernden Gehölzbeständen:

Im Randbereich der neuen Fahrbahnflächen sind gliedernde Laubbäume anzupflanzen. Dabei sind folgende Arten und Qualitäten zu verwenden:

4 Stück Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*) Hochstamm 3xv. m. Db. 18-20 cm Stammumfang.

6 Stück Winterlinde (*Tilia cordata*) Hochstamm 3xv. m. Db. 18-20 cm Stammumfang.

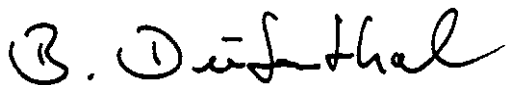
Gesamtanzahl: 10 Stück

In der Tabelle in Unterlage 9.2 werden den Eingriffen die landespflegerischen Maßnahmen gegenübergestellt. Sie sind geeignet, die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren.

Daran anschließend sind die landschaftspflegerischen Maßnahmen im Maßnahmenverzeichnis detaillierter erläutert. Ihre Darstellung erfolgt in den integrierten Lageplänen (Unterlage Nr. 5).

Aufgestellt:

Moschheim, Februar 2017



.....
Freiraumplanung Diefenthal
Dipl. Bio-Geogr. Bernhard Diefenthal