



**LBM**  
LANDESBETRIEB  
M O B I L I T Ä T  
KAISERSLAUTERN

**ANLAGE 1**

**ERLÄUTERUNGSBERICHT**

## **FESTSTELLUNGSENTWURF**

**A 63**

**nachhaltiger und verkehrsgerechter Umbau  
des beidseitig bestehenden  
Parkplatzes „Donnersberg“ bei Steinbach**

von NK 6314 069  
bis NK 6413 063

aufgestellt: Kaiserslautern, den ..23.10.2017..	
gez. R. Lutz	
..... Dienststellenleiter	

**Baulänge: 0,550 km**

**September 2017**

**INHALTSVERZEICHNIS**

	Seite
<b>1. DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME</b>	<b>3</b>
1.1 Planerische Beschreibung	3
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	3
1.3 Streckengestaltung	3
<b>2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS</b>	<b>4</b>
2.1 Vorgeschichte der Planung	4
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	4
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	4
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	4
2.5 Verringerung der bestehenden Umweltbeeinträchtigungen	5
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	5
<b>3. VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE</b>	<b>6</b>
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes	6
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten	6
<b>4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME</b>	<b>7</b>
4.1 Ausbaustandard	7
4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes	7
4.3 Linienführung	7
4.4 Querschnittsgestaltung	7
4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	8
4.6 Besondere Anlagen	8
4.7 Ingenieurbauwerke	8
4.8 Lärmschutzanlagen	8
4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen	9
4.10 Leitungen	9
4.11 Baugrund/Erdarbeiten	9
4.12 Entwässerung	9
4.13 Straßenausstattung	9
<b>5. ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN</b>	<b>10</b>
5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	10
5.2 Naturhaushalt	10
5.3 Landschaftsbild	10
5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter	10
5.5 Artenschutz	10
5.6 Natura 2000-Gebiete	10
5.7 Weitere Schutzgebiete	11
<b>6. MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN</b>	<b>12</b>
6.1 Lärmschutzmaßnahmen	12
6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	12
6.3 Maßnahmen in Wasserschutzgebieten	12
6.4 Landespflegerische Maßnahmen	12
6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	12
<b>7. KOSTEN</b>	<b>13</b>

<b>8. VERFAHREN</b>	<b>13</b>
<b>9. DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME</b>	<b>13</b>

## **1. DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME**

### **1.1 Planerische Beschreibung**

Der vorliegende Entwurf behandelt den nachhaltigen und verkehrsgerechten Umbau des beidseitig bestehenden Parkplatzes „Donnersberg“ bei Steinbach an der A 63 Kaiserslautern – Mainz. Die Planung umfasst den Bau von Fahrgassen, Stellplätzen, Entwässerungseinrichtungen, Geländemodellierungen, die Herstellung von landespflegerischen Maßnahmen sowie die Verlängerung eines Verzögerungstreifens.

Mit der Erweiterung des Parkplatzes werden für die Fahrtrichtung Mainz – Kaiserslautern 45 Stellplätze (25 für Lkw, 20 für Pkw) und für die Fahrtrichtung Kaiserslautern – Mainz 42 Stellplätze (22 für Lkw, 20 für Pkw) angeboten.

Die für den Bau benötigten Flächen befinden sich im Eigentum des Bundes. Sie liegen in der Gemarkung Börstadt der Verbandsgemeinde Winnweiler im Donnersbergkreis.

Das bestehende, überregionale Straßennetz wird geprägt durch die in Ost-West-Richtung verlaufende A 6, durch die entlang der Rheinschiene verlaufende A 61 und durch die A 1 / A 62 Trier – Pirmasens.

Als weitere Nordsüdverbindung dient die A 63 Kaiserslautern – Mainz.

Der geplante Umbau des Parkplatzes „Donnersberg“ liegt bei Betr.-km 50+500 der A 63 zwischen dem AD Kaiserslautern und dem AK Alzey.

### **1.2 Straßenbauliche Beschreibung**

Die Länge des beidseitig angeordneten Parkplatzes beträgt mit Verzögerungs- und Beschleunigungstreifen ca. 550 m. Die Ausbaustrecke beginnt bei Station 23+475 und endet bei Station 24+250 der A 63.

Die in diesem Bereich vorhandenen Stellplätze für Pkw werden überbaut.

Die Länge der Fahrgassen beträgt einschließlich Verzögerungs- und Beschleunigungstreifen insgesamt ca. 2.000 m.

### **1.3 Streckengestaltung**

Der nördlich der A 63 gelegene Teil des Parkplatzes liegt im Einschnitt, der südliche in Dammlage. Je Seite entstehen drei Fahrgassen, zwei für Lkw- und eine für Pkw-Verkehr. Alle Fahr- und Parkflächen erhalten ein Mindestquergefälle von 2,50%.

Die Flächen für den Kfz-Verkehr werden asphaltiert, die Geh- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger gepflastert.

## **2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS**

### **2.1 Vorgeschichte der Planung**

Die Planung der A 63 sah ursprünglich für den Streckenabschnitt AS Winnweiler bis AS Göllheim in Höhe von Steinbach eine Tank- und Rastanlage vor. Diese Planung war wegen der unmittelbaren Nähe zur bestehenden Wohnbebauung nicht umsetzbar.

Ein weiterer Entwurf sah den Standort der Anlage weiter östlich von Steinbach vor. Auch diese Planung konnte nicht durchgesetzt werden.

Unter Berücksichtigung einer aktuellen Ermittlung des erforderlichen Parkplatzbedarfes nach den Vorgaben der *Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, Ausgabe 2011* (ERS 2011) soll nun der beidseits vorhandene Parkplatz erweitert und mit einer WC-Anlage (KWC-Anlage) ausgestattet werden. Die spätere Installation eines Kiosks auf beiden Seiten ist planerisch bereits berücksichtigt.

Die Errichtung einer Tank- und Rastanlage am Standort Steinbach ist durch die vorliegende Planung somit hinfällig geworden.

### **2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Für dieses Vorhaben besteht gemäß UVPG aufgrund seiner Größen- und Leistungsmerkmale keine generelle UVP-Pflicht. Daher wurde gemäß § 7 Abs. 1 i.V.m. Anlage 3 UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt. Diese kam zu dem Ergebnis, dass bei der Umsetzung der vorliegenden Planung nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft auszugehen ist. Schutz-, Erhaltungs- und Entwicklungsziele von Schutzgebieten und -objekten werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

### **2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)**

- entfällt -

### **2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens**

#### **2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung**

Durch die vorgesehene Maßnahme sind weder positive noch negative Auswirkungen hinsichtlich der raumordnerischen Entwicklungsziele zu erwarten.

#### **2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

Seit dem Lückenschluss der A 63 im Jahr 2006 und der damit errichteten Durchgängigkeit zwischen Kaiserslautern und Mainz ist eine stetige Erhöhung der Verkehrszahlen zu verzeichnen.

Für den vorliegenden Abschnitt der A 63 lag die Verkehrsbelastung für das Jahr 2015 bei 39.200 Kfz/24h. Für das Prognosejahr 2025 ist mit einer Verkehrsbelastung von ca. 41.000 Kfz/24h zu rechnen.

An der A 63 Mainz – Kaiserslautern (Länge ca. 72 km) ist lediglich der Parkplatz „Heubergerhof“ mit einem WC ausgestattet. Der Parkplatz bietet 4 Lkw-Stellplätze und 14 Pkw-Stellplätze je Fahrtrichtung an.

Der unbewirtschaftete Rastplatz „Donnersberg“ ist mit 12 Stellplätzen für Pkw und 4 Stellplätzen für Lkw je Fahrtrichtung völlig unzureichend ausgestattet. WC-Anlagen sind nicht vorhanden.

#### 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Da das Angebot an Lkw-Stellplätzen zu gering ist kommt es regelmäßig vor, dass Lkw-Fahrer ihre Fahrzeuge auf den Verzögerungs- und Beschleunigungstreifen abstellen. Dies stellt eine Gefährdung für den gesamten Kraftverkehr auf der Autobahn dar. Durch die Vergrößerung des Parkplatzes und das Mehrangebot an Stellflächen wird diese Situation künftig verbessert.

#### **2.5 Verringerung der bestehenden Umweltbeeinträchtigungen**

Nennenswerte Verbesserungen von bestehenden Umweltbeeinträchtigungen sind durch die Maßnahme nicht zu erwarten.

#### **2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

Eine Darlegung der Gründe für das überwiegende öffentliche Interesse ist für diese Maßnahme nicht erforderlich.

### **3. VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE**

#### **3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes**

Die A 63 befindet sich im Bereich des Parkplatzes „Donnersberg“ in einem leichten Anschnitt. Seitlich der Autobahn befinden sich ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Flächen.

#### **3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten**

Für die straßenplanerische Lösung konnten die Mustervorgaben der ERS 2011 angewendet werden. Eine Ausarbeitung verschiedener Varianten war somit nicht erforderlich.

## 4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME

### 4.1 Ausbaustandard

Die Umbauplanung berücksichtigt alle Vorgaben der ERS 2011.

### 4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes

Das umliegende Straßen- und Wegenetz erfährt durch den Umbau des Parkplatzes „Donnersberg“ keine Änderungen.

### 4.3 Linienführung

Die Verkehrsführung innerhalb des Parkplatzes richtet sich nach den Vorgaben der ERS. Aufgrund des höheren Platzbedarfs wird der Verzögerungstreifen in Fahrtrichtung Kaiserslautern um etwa 50 m verschoben.

### 4.4 Querschnittsgestaltung

#### 4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die Fahrgassen im Bereich der Lkw-Stellflächen erhalten eine Breite von 6,50 m und die für Pkw eine Breite von 4,50 m. Die Fahrgassen in den übrigen Bereichen erhalten eine Breite von 5,50 m.

Im Einzelnen ergeben sich folgende Querschnitte:

Fahrgassen ohne Parkstände:

1,50 m	Mulde
1,00 / 1,50 m	Bankett (Einschnitt / Damm) bzw. 1,50 m Gehweg
5,50 m	Fahrbahn

Fahrgassen für Pkw mit Parkständen:

1,50 m	Mulde
1,00 / 1,50 m	Bankett (Einschnitt / Damm) bzw. 1,50 m Gehweg
4,50 m	Fahrbahn

Fahrgassen für Lkw mit Parkständen:

1,50 m	Mulde
1,00 / 1,50 m	Bankett (Einschnitt / Damm) bzw. 1,50 m Gehweg
6,50 m	Fahrbahn

Die Fahrbahnflächen und die Parkstände erhalten eine Mindestquerneigung von 2,5%.

#### 4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Entsprechend der bemessungsrelevanten Beanspruchung ergibt sich gemäß den *Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012 (RStO 12)* für Neben- und Rastanlagen mit Schwerverkehr die Belastungsklasse 3,2.

Nach Tafel 1, Zeile 1, Spalte 4 wird für die Fahrgassen und für die Parkstände des Schwerverkehrs folgende Bauweise gewählt:

10 cm	Asphaltdecke
12 cm	Asphalttragschicht
33 cm	Frostschutzschicht
<u>55 cm</u>	<u>Gesamtaufbau</u>



Für die Pkw-Parkflächen ist im Abschnitt 2.5.4 Tabelle 5 die Belastungsklasse 1,0 angegeben.

Nach Tafel 1, Zeile 1, Spalte 6 wird für die Pkw-Parkstände folgende Bauweise gewählt:

4 cm	Asphaltdecke
14 cm	Asphalttragschicht
<u>37 cm</u>	<u>Frostschuttschicht</u>
<u>55 cm</u>	<u>Gesamtaufbau</u>

Nach Tafel 6, Zeile 2, Spalte 3 wird für die Gehwege folgende Bauweise gewählt:

8 cm	Betonpflaster
4 cm	Pflasterbett
<u>28 cm</u>	<u>Frostschuttschicht</u>
<u>40 cm</u>	<u>Gesamtaufbau</u>

#### 4.4.3 Böschungsgestaltung

Neu herzustellende Böschungen werden mit einer Regelneigung von 1:1,5 ausgebildet.

#### 4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Außer der erforderlichen StVO-mäßigen und wegweisenden Beschilderungselemente wird es keine Hindernisse im Seitenraum geben.

### 4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Der nördlich der A 63 verlaufende Wirtschaftsweg wird im Bereich des Parkplatzes verlegt. Der Parkplatz selbst ist ausschließlich über die bereits vorhandenen Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen an der A 63 angeschlossen.

### 4.6 Besondere Anlagen

Der Parkplatz wird auf beiden Seiten mit je einem WC-Gebäude ausgestattet. Zudem sind die Gehwege bzw. Aufenthaltsbereiche ausreichend groß angelegt, um eventuell auch ein Kiosk und Ladestationen für Elektroautos zu errichten.

### 4.7 Ingenieurbauwerke

Im Zuge der vorgesehenen Maßnahme werden keine konstruktiven Ingenieurbauwerke erforderlich.

### 4.8 Lärmschutzanlagen

Zum Schutz des Ruhebedürfnisses der rastenden Kraftfahrer werden zwischen der Autobahn und dem Parkplatz Gabionenwände errichtet.

Anlagen zum Lärmschutz Dritter werden im Ausbaubereich nicht erforderlich. Näheres ist den Unterlagen zur Schalltechnischen Untersuchung in Anlage 17 zu entnehmen.

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Es sind keine Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs vorhanden oder geplant.

#### **4.10 Leitungen**

Vorhandene Leitungen sind bei den in der Region tätigen Leitungsträgern erkundet worden. Sie werden in Abstimmung mit dem jeweiligen Träger gesichert oder verlegt.

#### **4.11 Baugrund/Erdarbeiten**

Zum Donnersberg hin steigt das Gelände allmählich an. Bei Steinbach bestand während der Streckenarbeiten an der A 63 in Richtung Kaiserslautern lange Zeit eine provisorische Anschlussstelle. Die L 394 liegt hier tiefer als die A 63. Wegen der zu erwartenden Bodenverhältnisse werden die geplanten Aushubsohlen voraussichtlich in feinkörnigen Bodenschichten zu liegen kommen. Aufgrund der witterungsabhängigen Ausbildung dieser Böden, sind an die Durchführung der Erdarbeiten besondere Anforderungen zu stellen. Die erforderlichen erdbaulichen Maßnahmen unterliegen stark den saisonalen Witterungsbedingungen. In Zeiten lang anhaltender Trockenheit sind günstigere Verhältnisse zu erwarten als in Phasen mit intensiven Niederschlägen. Die Befahrbarkeit des Planums bei Nässe kann dabei stark eingeschränkt sein. Das Befahren von Aushubsohlen in solchen feinkörnigen Lagen führt zu erheblichen Verschlechterungen des Untergrundes (Furchen, Walkeffekt, Matratzenbildung etc.). Die Erdarbeiten sollten deshalb in einer stabilen Witterungsperiode durchgeführt werden.

#### **4.12 Entwässerung**

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn- und Stellplatzflächen wird überwiegend in Straßenabläufen gesammelt und über Rohrleitungen in die angrenzenden Absetz- und Rückhaltebecken eingeleitet. Die Überläufe der Becken entwässern in den vorhandenen Vorfluter Wildensteiner Bach.

Gemäß RAS-Ew sind dichte Rohrleitungen DN 150 – 250 sowie Sickerleitungen <sup>3</sup> DN 100 vorgesehen.

Sollte bergseits konzentriert Hangwasser anstehen, ist nach Erfordernis eine Hangsicherung vorzusehen. Soweit möglich wird das anfallende Oberflächenwasser dem Untergrund wieder zugeführt.

Zur Sicherung des Oberbaus soll eine Planumsentwässerung angelegt werden.

Weitere Details und Berechnungen zur Entwässerungsplanung befinden sich in der Anlage 18 "wassertechnische Untersuchungen".

#### **4.13 Straßenausstattung**

Im Zuge des Umbaus werden die verkehrsregelnde und die wegweisende Beschilderung erneuert und ergänzt. Die Markierung wird nach den *Richtlinien für die Markierung von Straßen* (RMS) neu aufgebracht.

Passive Rückhaltesysteme werden ebenso erneuert bzw. ergänzt.

## **5. ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN**

### **5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit**

Anlage- und betriebsbedingte Fernwirkungen durch zunehmenden Kfz-Verkehr auf der Anlage sowie der Anlagenbeleuchtung können trotz der Entfernung von mind. 300 m nicht vollständig ausgeschlossen werden. Eine schalltechnische Untersuchung hat gezeigt, dass keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

### **5.2 Naturhaushalt**

Anlagebedingt kommt es bei Umsetzung der Planung zu einer Nettoneuversiegelung von rund 0,66 ha. Dies führt zu einem Flächenverbrauch mit erheblichen Beeinträchtigungen von Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Tieren und Pflanzen. Betriebs- sowie baubedingte Wirkungen auf Boden, Wasser Klima und Luft sind vor dem Hintergrund der Belastungen durch die A 63 vernachlässigbar. Auf Tiere und Pflanzen jedoch können die baubedingten Wirkungen erhebliche Beeinträchtigungen zur Folge haben (s. Artenschutz).

### **5.3 Landschaftsbild**

Durch den Wegfall von Gehölzen, den Flächenverbrauch sowie die geplante Beleuchtung kommt es zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

### **5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Nennenswerte Änderungen von bestehenden Umweltauswirkungen in Bezug auf Kultur und sonstige Sachgüter sind durch die Maßnahme nicht zu erwarten.

### **5.5 Artenschutz**

In Bezug auf den besonderen Artenschutz nach § 44 BNatSchG ist bei Umsetzung der Planung nicht auszuschließen, dass Verbotstatbestände durch die Tötung von Einzelindividuen bei der Baufeldräumung (Brutvögel, Zauneidechse), Störungen durch Licht (lichtsensible Fledermäuse) sowie eine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (Zauneidechse) bestehen.

### **5.6 Natura 2000-Gebiete**

Das nächste FFH-Gebiet ist über 1,5 km vom Planbereich entfernt, das nächste EU-Vogelschutzgebiet über 5 km. Diese Entfernungen sind größer als übliche Wirkbereiche. Die Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2010) z. B. nennt Effektdistanzen von Verkehrslärm auf die Avifauna von bis zu 500 m. Vor dem Hintergrund der Wirkungen durch die A 63 sind keine zusätzlichen Wirkungen durch die geplante Rastanlage zu erwarten.

### **5.7 Weitere Schutzgebiete**

Im Untersuchungsgebiet zum LBP sind keine weiteren Schutzgebiete oder gesetzlich geschützten Biotop ausgewiesen. Das nächste geschützte Biotop ist der „Bachlauf zwischen Steinbach und Standenbühl“ (BT-6413-1087-2010) in ca. 200 m Entfernung zum Planbereich.

## **6. MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN**

### **6.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Zur Ermittlung der Lärmimmission an der umliegenden Wohnbebauung wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Hierzu wurde neben den Fahrgeräuschen auf der Autobahn und den Fahrgassen des Parkplatzes auch die Lärmentwicklung auf den Stellplätzen (z.B. Zuschlagen von Türen) zugrunde gelegt. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind.

### **6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen**

Um die Schutzgüter „Mensch“ und „Tiere“ vor Lichtimmissionen sowie Bewegungsunruhe zu schützen wird ein Sichtschutzwall um den nördlichen Teil der Rastanlage Richtung Steinbach angelegt (V 2).

Zudem werden zur Beleuchtung Planflächenstrahler verwendet (V 3 §).

Die Anlage wird durch Gehölzpflanzungen (A 1) eingegrünt sowie bestehende Gehölze soweit technisch möglich, erhalten (V 6).

Die Vermeidung von Lichtimmissionen in das Umland durch Planflächenstrahlern wird auch aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich (§; Vermeidung der Vergrämung lichtsensibler Fledermausarten).

### **6.3 Maßnahmen in Wasserschutzgebieten**

- entfällt -

### **6.4 Landespflegerische Maßnahmen**

Um den Eingriff in die Schutzgüter Boden und Wasser zu kompensieren und um Ersatzhabitate für die Feldlerche zu schaffen, wird insgesamt 3,6 ha Acker in Grünland umgewandelt (Maßnahmen E 1 und E 2).

Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen werden auf zwei Flächen mit einer Größe von zusammen 0,91 ha Ausgleichshabitate angelegt (A 2 §). Eine Teilfläche befindet sich in der neuen Rastanlage, eine etwas außerhalb – diese muss vorgezogen funktionsfähig sein (CEF).

Zudem muss die Baufeldräumung außerhalb der Vogelbrutzeit erfolgen (V 4 §) und es müssen vor dem Bau der Anlage die Zauneidechsen von der Eingriffsfläche vergrämt oder umgesiedelt werden (V 5 §).

Die Grünflächen in der neuen Rastanlage werden mit arten- und blütenreichen Saadmischungen begrünt, um den Verlust magerer Grünlandbereiche in der bestehenden Rastanlage auszugleichen (A 3), die Habitatfunktionen für seltene Tagfalterarten haben.

Der Verlust von 16 Einzelbäumen wird durch Neupflanzung der gleichen Zahl an Bäumen kompensiert (V 1).

### **6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete**

- entfällt -

## **7. KOSTEN**

Kostenträger ist die Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung –.

Die Maßnahme wurde unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit gemäß dem derzeitigen Stand der Technik entworfen.

## **8. VERFAHREN**

Zur Erlangung des Baurechtes wird ein Planfeststellungsverfahren nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) durchgeführt.

Grunderwerb muss nicht getätigt werden, da sich bereits alle für den Umbau benötigten Flächen im Besitz der Bundesstraßenverwaltung befinden.

## **9. DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME**

Der Ausbau kann unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 63 in einem Bauabschnitt erfolgen. Für die Arbeiten an dem Verzögerungstreifen ist eine Einengung auf der Fahrbahn Richtung Kaiserlautern einzurichten.

Die Baustelle kann über die L 394, die L 401 und das vorhandene Wirtschaftswegebnetz erschlossen werden.

Die Anlage des Baufeldes sowie die Bauausführung dürfen nicht zu Beeinträchtigungen der Feuchtbereiche führen.

Der Baustellenbetrieb ist so durchzuführen, dass Verunreinigungen für Boden und Grundwasser vermieden werden.

Entsprechend der RAS-LG-4 und der DIN 18920 sind Gehölzsicherungsmaßnahmen durchzuführen. Die aus baubetrieblichen Gründen bedingte Beseitigung von Gehölzen darf nicht in der Zeit vom 01. März bis zum 30. September erfolgen (§ 39 Absatz 5, Nr. 2 BNatSchG).