

ERLÄUTERUNGSBERICHT

L 495 Hauenstein, Kreisverkehrsplatz Pirmasenser Straße / Alte B 10

von NK 6713008
Station
0+000

nach NK 6813001
Station
0+127,65

Baulänge
127,65m

PLANFESTSTELLUNG

aufgestellt: Kaiserslautern, den 4.05.218 gez. R.Lutz (Dienststellenleiter)	

INHALTSVERZEICHNIS

1	DARSTELLUNG DES VORHABENS	5
1.1	Planerische Beschreibung.....	5
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	7
1.3	Streckengestaltung.....	8
2	BEGRÜNDUNG DES VORHABENS	9
2.1	Vorgeschichte der Planung.....	9
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	9
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan).....	9
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	10
2.4.1	<i>Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung</i>	10
2.4.2	<i>Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse</i>	10
2.4.3	<i>Verbesserung der Verkehrssicherheit</i>	10
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	11
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.....	11
3	VERGLEICH DER VARIANTEN	12
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	12
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	12
3.2.1	<i>Variantenübersicht</i>	12
3.2.2	<i>Variante 1</i>	12
3.2.3	<i>Variante 2</i>	12
3.3	Beurteilung der Varianten	13
3.3.1	<i>Raumstrukturelle Wirkungen</i>	13
3.3.2	<i>Verkehrliche Beurteilung</i>	13
3.3.3	<i>Entwurf- und sicherheitstechnische Beurteilung</i>	13
3.3.4	<i>Umweltverträglichkeit</i>	13
3.3.5	<i>Wirtschaftlichkeit</i>	14
3.4	Gewählte Linie.....	14

4	TECHNISCHE GESTALTUNG DER MASSNAHME	15
4.1	Ausbaustandard	15
4.1.1	<i>Entwurfs- und Betriebsmerkmale</i>	15
4.1.2	<i>Vorgesehene Verkehrsqualität.....</i>	15
4.1.3	<i>Gewährleistung der Verkehrssicherheit</i>	15
4.1.4	<i>Betriebsdienstaudit</i>	16
4.2	Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes.....	16
4.3	Linienführung	16
4.3.1	<i>Beschreibung des Trassenverlaufs</i>	16
4.3.2	<i>Zwangspunkte</i>	16
4.3.3	<i>Linienführung im Lageplan</i>	17
4.3.4	<i>Linienführung im Höhenplan.....</i>	18
4.3.5	<i>Räumliche Linienführung und Sichtweiten.....</i>	18
4.4	Querschnittsgestaltung.....	18
4.4.1	<i>Querschnittselemente und Querschnittsbemessung.....</i>	18
4.4.2	<i>Fahrbahnbefestigung.....</i>	21
4.4.3	<i>Böschungsgestaltung.....</i>	23
4.4.4	<i>Hindernisse in Seitenräumen.....</i>	23
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	24
4.5.1	<i>Anordnung von Knotenpunkten.....</i>	24
4.5.2	<i>Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte</i>	24
4.5.3	<i>Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten ..</i>	24
4.6	Besondere Anlagen	25
4.7	Ingenieurbauwerke	25
4.8	Lärmschutzanlagen	25
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	26
4.10	Leitungen	26
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	29
4.12	Entwässerung	29

4.13	Straßenausstattung	30
5	ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	31
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	31
5.1.1	<i>Bestand</i>	31
5.1.2	<i>Umweltauswirkungen</i>	31
5.2	Naturhaushalt	31
5.3	Landschaftsbild	34
5.3.1	<i>Bestand</i>	34
5.3.2	<i>Umweltauswirkungen</i>	34
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	35
5.4.1	<i>Bestand</i>	35
5.4.2	<i>Umweltauswirkungen</i>	35
5.5	Artenschutz	35
5.6	Natura 2000-Gebiete	36
5.7	Weitere Schutzgebiete	36
6	MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN	36
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	36
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	36
6.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	36
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	37
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	37
7	KOSTEN	38
8	VERFAHREN	38
9	DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME	38

1 DARSTELLUNG DES VORHABENS

1.1 Planerische Beschreibung

Art und Umfang der Baumaßnahme; Träger der Baulast; Vorhabenträger

Der vorliegende Entwurf beinhaltet die Planung eines Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt L 495/Alte B 10. Über diesen Knotenpunkt läuft der gesamte Verkehr von und zu den B 10-Auf- und Abfahrten Hauenstein. Durch die L 495 (Pirmasenser Straße) ist dieser Knotenpunkt Bestandteil der Hauptzufahrt in die Ortsgemeinde Hauenstein, die Hauptort und Verwaltungssitz der gleichnamigen Verbandsgemeinde ist und der durch ihre Lage im Naturpark Pfälzerwald und ihr Renommee als „Deutschlands größtes Schuhdorf“ (incl. Sonntagsverkauf von Schuhen) auch eine gewisse touristische Bedeutung zukommt. Über den Knotenpunkt L 495/Alte B 10 werden sowohl ein Teil der „Schuhmeile“ (Ansammlung von Schuhgeschäften mit Ausnahmegenehmigung für den Sonntagsverkauf) wie auch das Gewerbegebiet „An der Alten B 10“ erschlossen.

Durch den Kreisverkehrsplatz soll insbesondere der von der B 10 abfließende Verkehr ohne Stockungen in das nachfolgende Straßennetz verteilt werden. Zudem soll eine gestalterische Aufwertung des Knotenpunkts am „Eingangstor“ von Hauenstein erreicht werden.

Der Kreisverkehrsplatz wird mit 4 Verkehrsarmen angelegt. Zusätzlich erhält das Autohaus Debnar (Tankstelle) eine neue Ein-/Ausfahrt in den Kreisverkehr. Die bisherigen Gehwegverbindungen werden beibehalten. Darüber hinaus wird die L 495 im Zuge der Ortsdurchfahrt Hauenstein (Pirmasenser Straße) ab der neuen Kreisverkehrsanlage bis zum bereits fertiggestellten Ausbaubereich in diesem Zusammenhang ausgebaut.

Bei der Anlage der Kreisverkehrsanlage handelt es sich um eine Kreuzungsänderung deren Kosten zwischen den beteiligten Straßenbaulastträgern Bund (Auf- / Abfahrtrampen B 10), Land (L 495) und Ortsgemeinde („Alte B 10“) geteilt werden. Die spätere Unterhaltung der Kreisverkehrsanlage obliegt der Bundesstraßenverwaltung.

Lage im Territorium

Der geplante Kreisverkehrsplatz liegt mit seinen westlichen Ästen auf Gemarkung der Ortsgemeinde Hauenstein, mit den östlichen Ästen auf Gemarkung der Ortsgemeinde Wilgartswiesen. Beide Ortsgemeinden sind Teil der Verbandsgemeinde Hauenstein im Landkreis Südwestpfalz.

Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz

Der geplante Kreisverkehrsplatz wird insbesondere durch den zu- bzw. abfließenden Verkehr der B 10-Auf- und Abfahrten Hauenstein geprägt. Aufgrund ihrer Lage im Netz und der über den Streckenverlauf zwischen Pirmasens und Landau abgewickelten Verkehrsbeziehungen erfüllt die B 10 die Funktion einer großräumigen Verbindung im funktionalen Verkehrsnetz des Landesentwicklungsprogramms IV von Rheinland-Pfalz. Darüber hinaus hat sie eine wichtige Bedeutung als Sammel- und Verteilschiene für den regionalen Verkehr. Die B 10 nimmt in Ost-West-Richtung als Fortführung der im Pfälzerwald nicht realisierten A 8 den Verkehr zwischen der A 65-Anschlussstelle Landau-Nord und der A 8/A 62-Anschlussstelle Pirmasens/Höheischweiler auf.

An der B 10-Anschlussstelle Hauenstein beginnt die nach Osten verlaufende L 495, die als Pirmasenser Straße, Bahnhofstraße, Hauptstraße und Weißenburger Straße die Ortsdurchfahrt von Hauenstein bildet. Sie verläuft anschließend in südöstlicher Richtung über Lug in den Nachbarlandkreis Südliche Weinstraße, wo sie bei Völkersweiler in die L 494 mündet, die wiederum kurz darauf bei Waldrohrbach auf die von Nord nach Süd verlaufende B 48 (Bingen - Bad Bergzabern) trifft.

Die von Westen kommende Straße „An der Alten B 10“, die ebenfalls auf den Knotenpunkt trifft, ist eine Gemeindestraße, die als Stichstraße über eine Länge von rund 1,4 Kilometern Teile der „Schuhmeile“ sowie ein Gewerbegebiet mit zahlreichen Arbeitsplätzen erschließt.

Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen

Angesichts der aktuellen Verkehrsbelastungen von rund 16.000 Kfz/24h bei Wilgartswiesen bis hin zu fast 36.000 Kfz/24h bei Landau soll die B 10 durchgängig vierstreifig ausgebaut werden. Der Teilabschnitt von Pirmasens bis Walmersbach ist bereits vierstreifig ausgebaut. Im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist der Teilabschnitt Hinterweidenthal - Hauenstein in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf (VB)“ eingestuft.

Straßenkategorie nach RIN

Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) handelt es sich bei der Bundesstraße B 10 um eine Straße der Straßenkategorie AS II, bei der L 495 (Pirmasenser Straße) um eine Straße der Straßenkategorie HS IV (angebaute Hauptverkehrsstraße) und bei der Straße „An der Alten B 10“ um eine Straße der Kategorie ES V (Erschließungsstraße).

Räumliche Verfahrensgrenze der Planfeststellung

Die vorliegende Maßnahme betrifft die L 495 zwischen Netzknoten 6713008 und Netzknoten 6813001.

Begrenzt wird die Maßnahme

- im Norden durch den Anschluss an die bestehende B 10-Auf- und Abfahrt Hauenstein im Anschluss an das Brückenbauwerk über die Eisenbahnlinie
- im Osten durch das Ende der Ausrundung des nördlichen Kreisverkehrsastes im Bereich der bestehenden Rampe für die B 10-Auf- und Abfahrt Hauenstein (Fahrtrichtung Pirmasens)
- im Süden durch den Anschluss an die Pirmasenser Straße (L 495) im Bereich der Einmündung der Industriestraße
- im Nordwesten durch das Ende der Ausrundung des Kreisverkehrsastes beim Anschluss an die bestehende Straße „An der Alten B 10“

Bezeichnung der Folgemaßnahmen

- entfällt -

Ggf. vorgesehene Beschränkung des Gemeingebrauchs

Eine Beschränkung des Gemeingebrauchs ist nicht vorgesehen.

Zukünftige Straßennetzgestaltung hinsichtlich Widmung/Umstufung/Einziehung

Durch die Maßnahme wird die vorhandene Straßennetzgestaltung nicht verändert.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der Knotenpunkt L 495/Alte B 10 bildet, von der überregionalen Hauptverkehrsachse B 10 kommend, den Ortseingang der Ortsgemeinde Hauenstein und den Eingang zur „Schuhmeile“. Um den anfallenden Verkehr inkl. des Zulieferverkehrs sicher und flüssig bewältigen zu können, wird der Kreuzungsbereich als Kreisverkehrsplatz umgestaltet. Der Ausbau des Knotenpunktes beginnt an der B 10-Auf-/Abfahrt Hauenstein (Fahrtrichtung Landau) direkt im Anschluss an die Brücke über die Queichtalbahnlinie. Am Ausbaubeginn und an den Ausbauen wird die Planung an den Bestand angepasst.

Länge, Querschnitt

Die geplante Maßnahme erstreckt sich in ihrer größten Ausdehnung (Beginn östlicher Kreiselast bis Ende südlicher Kreiselast) über rund 150 m. Im Zentrum steht ein Kreisverkehrsplatz mit Kreisinsel entsprechend RSt 06.

Der Außendurchmesser des Kreisverkehrs beträgt 38,0 m. Die Kreisfahrbahn hat eine Breite von 7,0 m, damit auch größere Fahrzeuge möglichst störungsfrei den Kreisverkehr passieren können. Für die Kreiselarme sind Fahrstreifenbreiten von 3,75 m bis 4,50 m vorgesehen, mit beidseitigen Rinnen zur Oberflächenentwässerung in einer Breite von jeweils 0,30 m.

Am südlichen Kreiselast (L 495) ist beidseitig ein Gehweg mit einer Breite von jeweils 1,50 m vorgesehen; am östlichen und nordwestlichen Kreiselast jeweils ein einseitiger Gehweg in gleicher Breite bzw. angeglichen an den Bestand.

Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Der Knotenpunkt L 495/Alte B 10 verteilt den Verkehr von und zur B 10, in und aus Richtung Ortsmitte sowie in das und aus dem angrenzenden Gewerbegebiet bzw. der Schuhmeile. Der in Nord-Süd-Richtung fließende Verkehr von der südlichen B 10-Abfahrt Hauenstein (Fahrtrichtung Landau) bzw. aus dem Ort hat dabei Vorfahrt, für die Fahrzeuge von der nördlichen B 10-Abfahrt (Fahrtrichtung Pirmasens) bzw. aus der Straße „An der Alten B 10“ besteht Wartepflicht. Dies führt insbesondere bei dem von der B 10 kommenden Verkehr häufig zu Staus.

Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Durch den Ausbau des Knotenpunktes zum Kreisverkehrsplatz soll künftig der anfallende Verkehr sicherer und flüssiger abgewickelt werden. Der Kreisverkehr erleichtert zudem dem Ortsunkundigen die Orientierung, gefährliche Brems- und Abbiegemanöver entfallen. Darüber hinaus trägt der Kreisverkehr zur Verkehrsberuhigung am Ortseingang bei.

1.3 Streckengestaltung

- entfällt -

2 BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

2.1 Vorgeschichte der Planung

Im Jahr 2010 wurden im Zuge der Maßnahme „Neugestaltung des nördlichen Ortseinganges“ der Ortsgemeinde Hauenstein erste Möglichkeiten zur Gestaltung des Kreuzungsbereichs geprüft. Die damalige Planung umfasste den Ausbau der Fahrbahn, die Erneuerung der Entwässerungseinrichtungen, der Gehwege und Seitenflächen sowie der für den Straßenbau maßgeblichen Stützbauwerke.

Im Weiteren beinhaltete die Maßnahme gleichzeitig gestalterische Aspekte wie Materialwechsel und Neuaufteilung der Verkehrsflächen. Auch in dieser Planung wurde bereits den Anforderungen an einen öffentlichen Verkehrsraum Rechnung getragen. Ebenso sollte der reibungslose Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet und das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs niedrig gehalten werden. Die genannten Ziele finden sich in gleicher Weise in der jetzigen Planung des Kreisverkehrsplatzes Pirmasenser Straße / Alte B 10 wieder.

Im Verlauf der Maßnahme „Neugestaltung des nördlichen Ortseinganges“ wurde bereits eine neue Lösung für den Knotenpunkt Pirmasenser Straße-Alte B10 in Erwägung gezogen, allerdings sollte die Kreuzung vorerst unverändert bleiben und in einer eigenständigen Planung untersucht und neu gestaltet werden. Der Verkehrszuwachs durch die „Schuhmeile Hauenstein“ und das Gewerbegebiet macht nun eine Neugestaltung des Knotenpunktes erforderlich. Planungsbeginn des Kreisverkehrsplatzes Pirmasenser Straße / Alte B 10 war im Juli 2012.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 3 Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) besteht für dieses Vorhaben aufgrund der Größen- und Leistungsmerkmale keine generelle UVP-Pflicht. Zur Prüfung der UVP-Pflichtigkeit ist in solchen Fällen eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles“ durchzuführen. Auf diese Vorprüfung hat der Vorhabenträger verzichtet und vorsorglich zur Durchführung der formellen UVP die erforderlichen UVP-Unterlagen erstellt (Unterlage 1 und 19.1).

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

- entfällt -

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Mit der Umgestaltung des Knotenpunktes sind keine raumordnerischen Maßnahmen und Ziele verbunden. Durch die Anlage des Kreisverkehrsplatzes erfährt der Knotenpunkt eine städtebauliche Aufwertung.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die im Jahr 2012 durchgeführte Verkehrszählung ergab für die L 495 eine Querschnittsbelastung von 7187 Kraftfahrzeugen pro Tag (kfz/d). Davon handelte es sich bei 3,88 % (279 Fahrzeuge) um Schwerverkehr. In Richtung B 10 wurde eine Belastung von 3426 kfz/d ermittelt. Auf den Schwerverkehr entfiel hierbei ein Anteil von 4,76 % (163 Fahrzeuge).

Auf Grundlage der Eckzifferprognose für die allgemeine Verkehrsentwicklung in Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 2011 steigt bis ins Jahr 2030 der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen an.

Heruntergebrochen auf das Basisjahr 2011 der Eckzifferprognose (von 2011 auf 2012 betrug die Steigerung auf Landesstraßen 0,6%) ergeben sich für die L 495 zunächst die korrigierten Verkehrszahlen von 7144 kfz/d in Fahrtrichtung Ort und 3406 kfz/d in Fahrtrichtung B 10. Diese multipliziert mit dem Indexwert der Eckzifferprognose (für Landesstraßen im Berechnungsjahr 2030 eine Steigerung von 5,8% im Vergleich zu 2011) ergibt für 2030 auf der L 495 ein zu erwartendes Verkehrsaufkommen von 7558 kfz/d in Fahrtrichtung Ortsmitte sowie von 3604 kfz/d in Fahrtrichtung B 10.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Der bestehende Knotenpunkt L 495/Alte B 10 erleichtert durch seine Charakteristik (Vorfahrt auf der L 495/gerade Streckenführung) eine schnelle Einfahrt in den Ort und führt zu einem erhöhten Gefährdungspotential. Durch den Bau eines Kreisverkehrsplatzes wird die Fahrgeschwindigkeit reduziert.

Der Kreisverkehr erleichtert insbesondere ortsunkundigen Verkehrsteilnehmern (Urlauber, Besucher der Schuhmeile) die Orientierung. Plötzliche Brems- und Abbiegemanöver entfallen.

Die Fahrbahnteiler in den Kreisverkehrsästen leiten den Verkehr und verhindern Kollisionen der gegenläufigen Verkehrsströme.

Der neue Fahrbahnteiler mit Fußgängerfurt in der L 495 (Pirmasenser Straße) erhöht die Sicherheit für querende Passanten.

Durch die Umbaumaßnahme werden bestehende Straßenschäden im Bereich des Knotenpunktes beseitigt, was ebenfalls zur Steigerung der Verkehrssicherheit beiträgt.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Der Kreisverkehrsplatz ermöglicht einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und senkt somit Lärm- und Schadstoffemissionen. Lärmbeeinträchtigungen durch die teilweise schlechte Straßendecke entfallen.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

- entfällt -

3 VERGLEICH DER VARIANTEN

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet liegt im Norden von Hauenstein im Pfälzerwald. Die B10 verläuft nördlich des Untersuchungsgebietes, welches einen Teil der „Schuhmeile“ Hauenstein darstellt. Bei dem Gebiet handelt es sich um ein Gewerbegebiet mit starker baulicher Prägung. Über den geplanten Knotenpunkt werden die „Schuhmeile“ sowie das Gewerbegebiet „An der Alten B 10“ erschlossen.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Im Zuge der Planung wurden keine Varianten untersucht, sondern lediglich unterschiedliche Ansätze für die Lage des Kreismittelpunktes und daraus resultierend der Anschlüsse der Kreisverkehrsäste. Durch die Lage des Knotenpunktes direkt hinter dem Brückenbauwerk über die Bahnlinie, sowie der angrenzenden Gewerbeflächen blieb hierfür nur wenig Spielraum. Lösungen, bei denen die Linienführung der L 495 beibehalten wurde, ergaben zu große Eingriffe in den Nutzungsbereich des Autohauses Debnar. In der letztlich ausgearbeiteten Planung wurde die L 495 nach Westen verschwenkt, um die Nutzung von Tankstelle und Werkstatt uneingeschränkt zu gewährleisten.

Geprüft wurde darüber hinaus eine geringfügig andere Lage des Kreismittelpunktes sowie daraus resultierend der Kreisverkehrsarme. Ausgewählt wurde die Variante mit optimaler Lage und Anbindung der Kreisverkehrsarme.

3.2.1 Variantenübersicht

Da keine Varianten untersucht wurden (siehe 3.2), entfällt Punkt 3.2.1.

3.2.2 Variante 1

-entfällt-

3.2.3 Variante 2

-entfällt-

3.3 Beurteilung der Varianten

3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen

Die vorliegende Planung gliedert den Verkehrsraum und erleichtert die Orientierung. Der Kreisverkehr ist so in die vorhandene Fläche eingepasst, dass er neben seiner Verkehrsfunktion aus positiv auf das Gestaltungsbild wirkt. Im Regionalen Raumordnungsplan ist das Plangebiet als Gewerbefläche gekennzeichnet. Die Planung fördert durch die gute verkehrliche Erschließung die Entwicklung des Gewerbegebietes.

Es werden keine negativen Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur erwartet. Zur Umsetzung der Maßnahme muss Grunderwerb getätigt werden, der allerdings bei anderen Varianten aufgrund der Lage des Vorhabens ebenfalls anfiel.

3.3.2 Verkehrliche Beurteilung

Durch die vorliegende Planung wird eine sehr gute Anbindung an die B 10 gewährleistet. Die Nutzungsmöglichkeit des Autohauses Debnar und der Tankstelle sind gesichert. Der KVP stellt eine gute Verknüpfung zwischen der bestehenden Ab- und Auffahrt der B 10, der alten B 10 und der L 495 dar. Des Weiteren wird eine flüssige und sichere Verkehrsabwicklung erreicht.

3.3.3 Entwurf- und sicherheitstechnische Beurteilung

Durch den Umbau des Knotenpunktes in einen Kreisverkehrsplatz wird die Verkehrssicherheit erhöht. Der KVP ermöglicht die flüssige Abwicklung des Verkehrs, vor allem von der B10 kommend und verhindert so gefährliche Rückstaus auf die Bundesstraße.

Der neue Fahrbahnteiler mit Fußgängerfurt in der L 495 (Pirmasenser Straße) erhöht die Sicherheit für querende Passanten.

Die in der Planung vorliegenden Radien und Linienführung gewährleistet die problemlose Nutzung von Pkw ebenso wie von Lkw. Die geplanten Fahrbahnteiler leiten zudem dem Verkehr und verhindern Kollisionen.

3.3.4 Umweltverträglichkeit

Durch die Baumaßnahme kommt es zum dauerhaften Verlust von 12 Bäumen (K1), 50 m² Verkehrsrasen, 710 m² Rasenplatz, 30 m² Pflanzbeeten und 70 m² trockener Hochstaudenflur

(K2). Es besteht zudem die Gefahr, dass vorhandene Biotopstrukturen beeinträchtigt werden. Mit Beeinträchtigungen durch den Betrieb und die Unterhaltung des Kreisverkehrsplatzes ist nicht zu rechnen, da keine Verkehrszunahme zu erwarten ist. Im Gegenteil wird eher davon ausgegangen, dass durch den gleichmäßigen Verkehrsfluss die Immissionen eher gesenkt werden.

Durch das vorliegende Maßnahmenkonzept (Anlage 9.2) können alle Beeinträchtigungen, die die geplante Ausbaumaßnahme bewirkt, kompensiert werden.

Das geplante Vorhaben liegt nicht in einem Natura 2000-Gebiet. Bei dem nächstgelegenen FFH-Gebiet handelt es sich um das Biosphärenreservat Pfälzerwald (FFH-6812-301) in über 240 m Entfernung. Durch die Lage des Vorhabens innerhalb eines Gewerbegebietes wird davon ausgegangen, dass durch das Vorhaben keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes bestehen.

Unter der Voraussetzung der Berücksichtigung folgender Vermeidungsmaßnahmen: Rodung der zu beseitigenden Gehölze außerhalb der Vogelbrutzeit (d. h. Oktober bis einschließlich Februar) (V1) und Berücksichtigung einer Eingriffstabuzone im Bereich des anstehenden Buntsandsteinfels und der trockenen Hochstaudenflur nordöstlich des Kreisverkehrsplatzes (Schutz während der Bauzeit gem. RAS-LP4) (S1), werden die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG nicht erfüllt.

3.3.5 Wirtschaftlichkeit

Da lediglich geringfügig unterschiedliche Anbindungen der Kreiselarme geprüft wurden, ist von keiner Kostenänderung bei anderer Lage der Kreiselarme zu rechnen.

3.4 Gewählte Linie

Der KVP wurde in dieser Form gewählt, da er nur gering in den Nutzungsbereich des Autohauses Debnar eingreift sowie eine optimale Anbindung der Kreisverkehrsarme ermöglicht.

4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER MASSNAHME

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Vorgesehen ist ein Kleiner Kreisverkehr. Dessen Dimensionierung richtet sich nach der RASt 06. Nach der dortigen Tabelle 50 beträgt der Mindestwert des Außendurchmessers bei Kleinen Kreisverkehren 26 m, die Obergrenze 40 m. Der in der vorliegenden Planung gewählte Außendurchmesser von 38 m liegt über dem in der RASt 06 genannten Regelwert von 30 - 35 m. Mit der größeren Form soll ein zügiges Durchfahren des Kreisverkehrs auch von größeren Fahrzeugen (Lkw) ermöglicht werden, um Rückstaus auf die Bundesstraße zu vermeiden.

Der Kreisring hat entsprechend der Vorgaben der RASt 06, Tabelle 51, eine Breite von 7,00 m. Die Vorfahrtsregelung entspricht der üblichen Regelung für Kreisverkehrsanlagen entsprechend § 9a StVO.

Eine separate Führung des Radverkehrs durch den Kreisverkehr ist angesichts des Verkehrsaufkommens von < 1500 kfz/h (Spitzenstunde = ca. 10% des DTV; also ca. 720 bis 760 kfz/h) nicht vorgesehen.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Der Ausbau zum Kreisverkehrsplatz schafft eine angemessene Verkehrsqualität für Kraftfahrzeuge. Durch die Fußgängerfurt auf dem Kreisverkehrsarm der L 495 entsteht eine gute und sichere Verbindungsqualität für Fußgänger. Der neue Verkehrspunkt ermöglicht eine ausreichende Erschließung aller benachbarten Flächen und stellt die Nutzungsmöglichkeit durch Schwerverkehr sicher. Für den Kreisverkehrsplatz ergibt sich die Qualitätsstufe A, somit ist die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes gegeben.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Durch den Kreisverkehrsplatz wird das Geschwindigkeitsniveau der Kraftfahrzeuge niedrig gehalten. Der Entwurf sieht sichere und regelgerechte Radien und Bemessungen vor, um eine sichere und problemlose Nutzung zu gewährleisten. Durch die geplante Überquerungshilfe werden die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.

4.1.4 Betriebsdienstaudit

- entfällt -

4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes

Am umliegenden Straßen- und Wegenetz ergeben sich keine Änderungen.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Bei der vorliegenden Planung wurde der bisherige Trassenverlauf der L 495, der Straße „An der Alten B 10“ und der beiden zur und von der B 10 führenden Straßenabschnitte weitgehend beibehalten. Lediglich im Bereich der unmittelbaren Anbindung an den Kreisverkehr ergeben sich kleine Änderungen, um ein möglichst rechtwinkliges Auftreffen von Kreiverkehrsästen und Kreisfahrbahn zu realisieren. Der östliche Kreisverkehrsast (B 10-Auf-/Abfahrt Richtung Pirmasens) knickt dabei leicht in südliche Richtung ab und tangiert dabei die nordwestliche Ecke des Debnar-Grundstücks. Der nordwestliche Kreiselast (Straße „An der Alten B 10“) sowie der Kreisring des Kreisverkehrs nutzen Gelände der Ortsgemeinde Hauenstein, angrenzend an das Tourist-Informations-Zentrum Pfälzerwald (TIZ). Der südliche Kreiselast (L 495) schwenkt, ausgehend vom Kreisring, über eine Länge von rund 60 m bis zu 7 m nach Westen aus, um östlich der Straße die Nutzung von Tankstelle und Werkstatt des Autohauses Debnar uneingeschränkt zu gewährleisten.

4.3.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte ergeben sich am Ende der vier Kreiseläste bei der Angleichung an die bestehenden Straßen sowie innerhalb des Kreisrings zwischen östlichem und südlichem Kreiselarm durch die Schaffung einer Zu- und Ausfahrt für das Autohaus Debnar.

Im Verlauf des südlichen Kreiselastes ergibt sich in Höhe der geplanten barrierefreien Fußgängerfurt ein Zwangspunkt bei der Anbindung des Gehwegs an den bestehenden Parkplatz sowie nachfolgend im Osten bei der auch künftig bestehenden zweiten Zu-/Ausfahrt zum Autohaus Debnar sowie im Westen beim Anschluss an den Bestand der Industriestraße.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Die Trassierungselemente - Kreisverkehr-Außendurchmesser, Kreisring-/Kreisfahrbahnbreite, Knotenpunktzu- und -ausfahrten, Radien der Eckausrundung sowie Fahrbahnteiler - richten sich nach den Vorgaben der RAST 06.

Der Außendurchmesser des Kreisverkehrs beträgt 38 m, um auch dem Schwerverkehr eine zügige Durchfahrt durch den Kreisverkehr zu ermöglichen und Rückstaus insbesondere auf die B 10 zu vermeiden.

Die Kreisfahrbahnbreite beträgt 7 m. Der Schwerverkehr hat somit ausreichend Platz für die Kreiseldurchfahrt; der Kfz-Verkehr wird durch die dennoch vorhandene Auslenkung spürbar abgebremst.

Die Fahrstreifenbreiten der Kreiszufahrten sind mit 5,75 - 6,16 m, die Fahrstreifenbreiten der Kreisausfahrten mit 6,45 - 7,47 m deutlich breiter ausgelegt als dies die RAST 06 mit 3,25 - 3,75 m für die Zufahrten und 3,50 - 4,0 m für die Ausfahrten vorgibt. Damit wird auf den erhöhten Schwerverkehr im Umfeld des Plangebiets (u. a. Logistikzentrum der Fa. Schuh-Marke in der Straße „An der Alten B 10“; geplantes Interkommunales Gewerbegebiet Hauenstein/Wilgartswiesen parallel zur B 10 in Richtung Osten) Rücksicht genommen.

Die Radien der Eckausrundungen sind mit 14 m und 16 m richtlinienkonform – mit Ausnahme der nördlichen Ausrundung bei der Einfahrt in die Straße „An der Alten B 10“. Aus Platzgründen (vorhandenes Brückenbauwerk und tiefer liegende Gleisanlage der Queichtalbahn) wurde hier eine Ausrundung als Korbbogen im Verhältnis 2:1:3 mit einem Radius von 8 m gewählt. Eine davor liegende Aufpflasterung grenzt die breite Einfahrt optisch ein, ermöglicht aber gleichzeitig die Überfahrt durch den Schwerverkehr und damit das unmittelbare Einbiegen von der B 10 in die Straße „An der Alten B 10“.

In drei der vier Kreisverkehrsäste sollen Fahrbahnteiler den Verkehr lenken und eine Kollision des Gegenverkehrs vermeiden. Eine Funktion als Querungshilfe für Fußgänger erfüllt lediglich der Fahrbahnteiler im südlichen Kreislast (L 495). Im nördlichen Kreislast (Auf-/Abfahrt B 10 Fahrtrichtung Landau) ist der Bau eines Fahrbahnteilers aus Platzgründen (Anpassung an vorhandenes Brückenbauwerk) nicht möglich. Die Breite der Fahrbahnteiler von 2,0 m entspricht der RAST 06.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Gradienten der Planung definieren sich über drei Achsen, die im Mittelpunkt des Kreisverkehrsplatzes aufeinandertreffen: in Nord-Süd-Richtung die durchgehende „Achse L 495“; in Ost-West-Richtung die von Osten kommende „Achse B 10-1“ sowie die von Westen kommende „Achse Alte B 10-1“. Infolge der vorgenannten Zwangspunkte erfolgt die Trassierung der Gradienten weitgehend höhengleich mit dem Bestand. Lediglich vorhandene geringere Abweichungen werden im Interesse eines kontinuierlichen Fahrbahnverlaufs ausgeglichen. Im Übergangsbereich zwischen Kreisverkehrsplatz und Kreisverkehrsästen greifen die Gradienten die jeweilige Querneigung der Kreisverkehrsfahrbahn von 1,0 - 2,5 % auf, um sich dann dem Bestand anzunähern.

Die größte Längsneigung findet sich mit 6,49 % in der „Achse B 10-1“ an der Angleichung zur bestehenden Rampe für die Überquerung der B 10.

Die verwendeten Kuppen- und Wannenhalmmesser halten die Grenzwerte der Tabelle 19 der RAS 06 ein.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Der neu entstehende Kreisverkehr verdeutlicht frühzeitig den bestehenden Knotenpunkt. Durch die geplante Begrünung der Kreisinsel mit Bäumen wird die Sichtbeziehung in die gegenüberliegende Straße unterbrochen und dadurch die Gefahr, aus den wartepflichtigen Straßen ungewollt über die Kreuzung zu „schießen“, beseitigt.

Durch die örtlichen Gegebenheiten (relativ gerade Linienführung bei drei der ankommenden Straßen) ist der Kreisverkehr frühzeitig wahrnehmbar. Lediglich von der B 10-Ausfahrt (Fahrtrichtung Landau) rückt der Knotenpunkt erst spät (ca. 50 m vor der Kreisverkehrsbahn) ins Blickfeld des Verkehrsteilnehmers. Durch den weitgehenden Verzicht auf Großgrün im Seitenraum oder ähnliche Sichthindernisse kann an dieser Stelle die Sicht auf den Kreisverkehr bereits von der B 10 aus verbessert werden.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

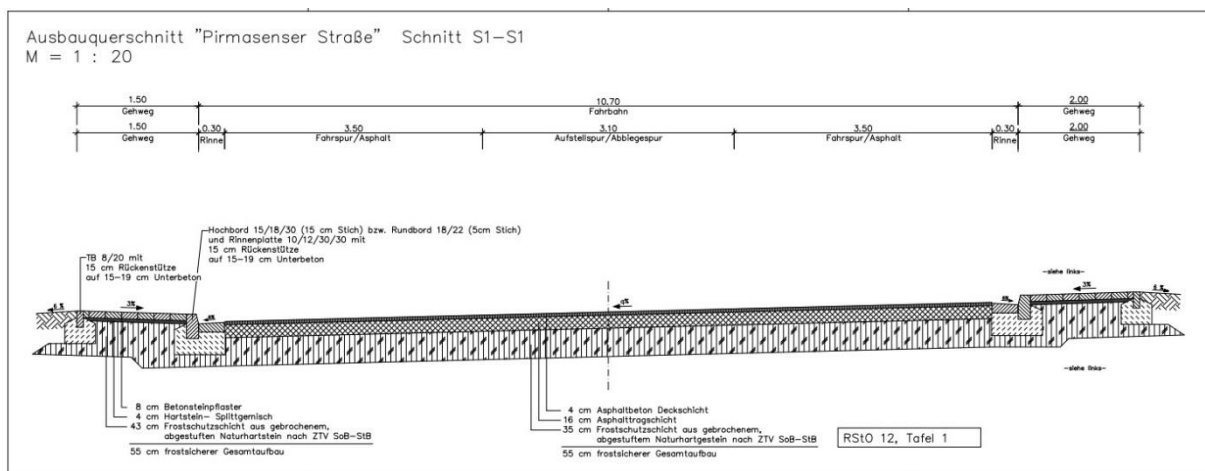
Die Querschnitte der von der Planung betroffenen Straßenabschnitte orientieren sich weitgehend am Bestand bzw. am Anschluss an die vorhandenen Straßen.

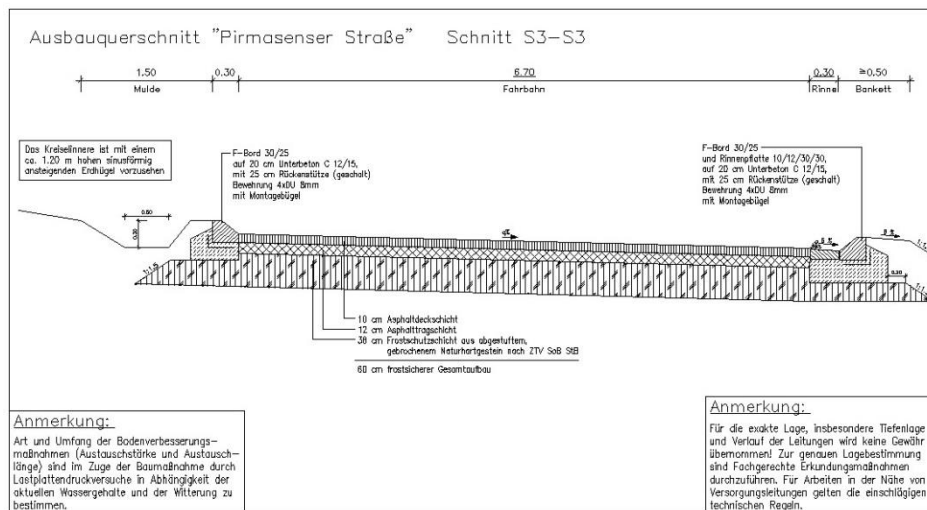
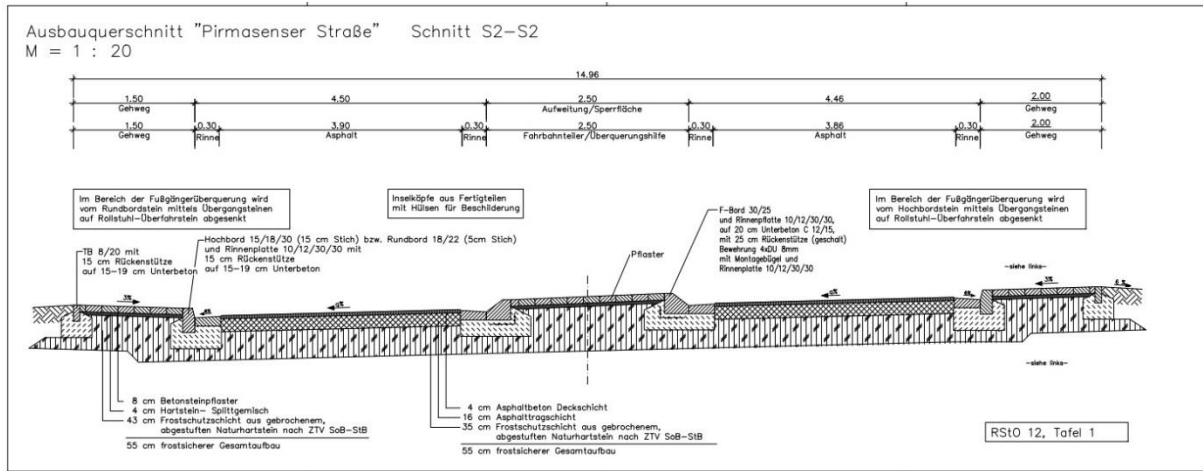
Die Fahrbahnen sind mit 6,54 bis 10,7 m ausreichend breit, um auch den Begegnungsverkehr Lkw/Lkw (Mindestbreite laut RAS 06: 6,35 m) störungsfrei abwickeln zu können. Beim Anschluss an den Kreisverkehr werden die Fahrstreifen durch 2 m breite Fahrbahnteiler getrennt. Die Kreiszu- bzw. -ausfahrten sind mit Breiten von 5,75 - 7,47 m so gewählt, um auch dem Schwerverkehr eine zügige Ein- und Ausfahrt in den Kreisverkehr zu ermöglichen, was der Leistungsfähigkeit des gesamten Knotens zugute kommt. Die Kreisfahrbahn hat eine durchgängige Breite von 7,0 m.

Die Gehwege sind mit einer Breite von 1,50 - 2,00 m ebenfalls an den Bestand angepasst und mit Hoch- bzw. Rundbordsteinen von der Fahrbahn abgetrennt. Da sich mit zunehmender Entfernung von der „Schuhmeile“ auch der Fußgängerverkehr deutlich reduziert, ist diese Gehwegbreite ausreichend.

Rinnenplatten in einer Breite von 0,3 m leiten am Rand der Fahrbahnen das anfallende Oberflächenwasser in die vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen.

Nachfolgend sind zwei Systemschnitte durch die L 495, Pirmasenser Straße (Schnitt S1-S1 bei Bau-km 0+084 ohne Fahrbahnteiler; Schnitt S2-S2 bei Bau-km 0+052 mit Fahrbahnteiler), und durch die Kreisfahrbahn (Schnitt S 3-S3 zwischen nördlichem und nordwestlichem Kreisverkehrsast) abgebildet:





Die Querneigung der Kreisverkehrsarme richtet sich nach den Querneigungen der bestehenden Fahrbahnen und dem Anschluss an die vorhandenen Zwangspunkte. Mit Ausnahme des nördlichen Kreisverkehrsastes (B 10-Auf-/Abfahrt Fahrtrichtung Landau), wo ein Dachprofil besteht, weisen alle anderen Äste ein einseitiges Quergefälle auf.

Die Querneigung der Fahrbahnen liegt zwischen 1,0 und 3,1 %. Die Querneigung der Kreisverkehrsbahn liegt zwischen 1,0 und 2,5 %.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Der Fahrbahnaufbau für den Kreisverkehrsplatz erhält eine Dimensionierung nach RStO 12. Die Belastungsklasse wird für alle Kreiseläste gleich gewählt und resultiert aus der Belastungsklasse des am stärksten belasteten Astes.

Die für die Bemessung des Straßenoberbaues maßgebenden Verkehrsmengen wurden aus der Verkehrszählung des Büros V-KON KG (Trier) von 2012 entnommen. Demnach bewegen sich auf der L 495 (Pirmasenser Straße) aus/in Richtung Hauenstein täglich 7187 Fahrzeuge, darunter 279 Fahrzeuge des Schwerverkehrs, in der Straße „An der Alten B 10“ täglich 3105 (168) Fahrzeuge, auf der B 10-Auf-/Abfahrt Hauenstein (Fahrtrichtung Landau) täglich 3426 (163) Fahrzeuge und auf der B 10-Auf-/Abfahrt Hauenstein (Fahrtrichtung Pirmasens) täglich 3140 (178) Fahrzeuge.

Die L 495 aus/in Richtung Hauenstein ist somit der am stärksten belastete Ast des Knotenpunkts, der für die Bemessung des Oberbaus herangezogen wird.

Die Fortschreibung der Verkehrszahlen erfolgt nach den Indexwerten der Eckzifferprognose für die allgemeine Verkehrsentwicklung in Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 2011.

$DTV_{2012} = 7187 \text{ kfz/d (SV: 279 = 3,88 \%)}$ (Jahr der Verkehrszählung)

$DTV_{2011} = 7144 \text{ kfz/d (SV: 277)}$ (Korrektur auf das Jahr der Eckzifferprognose)

$DTV_{2017} = 7365 \text{ kfz/d (SV: 286)}$ (Fortschreibung)

Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung [B] nach Methode 1.2 der RStO 12:

$$B = N * DTA^{(SV)} * q_{Bm} * f_1 * f_2 * f_3 * f_z * 365$$

Dabei sind:

$N = 30 \text{ Jahre}$

$DTA^{(SV)} = DTV^{(SV)} * f_A \quad f_A = 3,3 \text{ (aus Tabelle A 1.1)}$

$\Rightarrow DTA^{(SV)} = 286 * 3,3 = 943,8$

$q_{Bm} = 0,23 \quad \text{(aus Tabelle A 1.2)}$

$f_1 = 0,50 \quad \text{(aus Tabelle A 1.3)}$

$f_2 = 1,10 \quad \text{(aus Tabelle A 1.4)}$

$$\square f_3 = 1,05 \quad (\text{aus Tabelle A 1.5})$$

$$\square f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N} \quad p = 0,01 \quad (\text{aus Tabelle A 1.6})$$

$$\Rightarrow f_z = \frac{(1+0,01)^{30} - 1}{0,01 \cdot 30} = 1,17$$

$$\Rightarrow B = 30 \cdot 943,8 \cdot 0,23 \cdot 0,5 \cdot 1,10 \cdot 1,05 \cdot 1,17 \cdot 365 = 1,606 \text{ Mio. Achsübergänge}$$

Für die Kreislarne ergibt sich somit **Belastungsklasse 1,8** (1,0 - 1,8 Mio. Achsübergänge).

Die Kreisfahrbahn wird eine Belastungsklasse höher gewählt, also **Belastungsklasse 3,2**.

Der Aufbau für den Kreisverkehrsplatz erfolgt in Anlehnung an die RStO 12, Bauweisen mit Asphaltdecke für Fahrbahnen auf F2- und F3- Untergrund, und gliedert sich wie folgt:

In der Kreisfahrbahn (Bk 3,2):	10 cm	Asphaltdeckschicht
	12 cm	Asphalttragschicht
	38 cm	Frostschutzschicht
	60 cm	frostsicherer Gesamtaufbau

In den Kreisverkehrsästen (Bk 1,8):	4 cm	Asphaltbeton
	16 cm	Asphalttragschicht
	35 cm	Frostschutzschicht
	55 cm	frostsicherer Gesamtaufbau

In den Gehwegen:	8 cm	Betonsteinpflaster
	4 cm	Pflasterbett aus Hartstein-Splitt-Gemisch
	43 cm	Frostschutzschicht
	55 cm	frostsicherer Gesamtaufbau

4.4.3 Böschungsgestaltung

- entfällt -

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Verkehrszeichen, Wegweiser und sonstige erforderliche Beschilderung sind so aufzustellen, dass die Sicht in den Kreisverkehr möglichst nicht verdeckt wird. Insbesondere an der nördlichen Kreisverkehrszufahrt – von der B 10 (Fahrtrichtung Landau) kommend – sollte der seitliche Bewuchs möglichst zurückgenommen werden, um die Sicht auf den Kreisverkehr zu verbessern.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Der Knotenpunkt L 495/Alte B 10 wird künftig als Kreisverkehr gestaltet, um den anfallenden Verkehr flüssig abzuwickeln. Die Geometrie des neuen Kreisverkehrsplatzes entspricht der RASSt 06. Alle Kreiselarme sind gleichrangig. Durch die vorliegende Maßnahme wird der Knotenpunkt als solcher für Kfz-Fahrer frühzeitig erkennbar.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Die Bemessung des Knotenpunktes erfolgt nach den RASSt 06, Punkt 6.3.5 (Kreisverkehre). Der Durchmesser des Kreisverkehrs orientiert sich mit 38 m an Tafel 50 „Außendurchmesser von Kreisverkehren“ und an den örtlichen Gegebenheiten. Die Breite des Kreisrings ergibt sich in Abhängigkeit vom Außendurchmesser (Tabelle 51) und beträgt hier 7,0 m. Die Fahrstreifenbreite der Kreiszu- und Ausfahrten ergibt sich aus Tabelle 52 und der Schleppkurvenanalyse mit dem größten nach der StVO zulässigen Fahrzeug.

Die Straßenfläche des Kreisverkehrsplatzes wird in Asphaltbauweise ausgebildet. Für die geplanten Gehwege in den Kreiselzufahrten ist die Befestigung mit Betonsteinpflaster vorgesehen. Die Entwässerung erfolgt über Pultrinnen ($b = 0,30$ m) in Verbindung mit Hochbord-, Rundbord- bzw. Flachbordsteinen.

Die Mittelinsel des Kreisverkehrs wird begrünt, ihr Durchmesser beträgt 24 m. Die Kreisfahrbahn wird mit einem Fahrstreifen ausgebildet. Ausfädelungsstreifen, Einfädelungsstreifen, Abbiegestreifen sowie Verflechtungsstreifen sind nicht geplant. Der Kreisverkehrsplatz ist in seiner Ausführung und Bauweise dazu geeignet, von allen nach der StVO zugelassenen Fahrzeugen befahren zu werden. Für die Qualität des Verkehrsablaufs ergibt sich Stufe A, somit ist die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes gegeben.

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

In drei der vier Kreiseläste werden Fahrbahnteiler vor der Einfahrt in den eigentlichen Kreisverkehr angelegt. Im Kreiselast L 495 (Pirmasenser Straße) sieht die Planung bei Bau-km 0+040 bis Bau-km 0+070 einen Fahrbahnteiler mit Überquerungshilfe vor. Bei Bau-km 0+056 gliedert sich eine neue Zufahrt zur Tankstelle an.

Der Radwegverkehr zwischen Hauenstein und dem überörtlichen Radweg in Richtung Hinterweidenthal wird ohne spezielle Führung durch den Kreisverkehr zur Straße „An der Alten B 10“ geführt, an deren Ende sich der Radweg auf einem Wirtschaftsweg fortsetzt.

4.6 Besondere Anlagen

- entfällt -

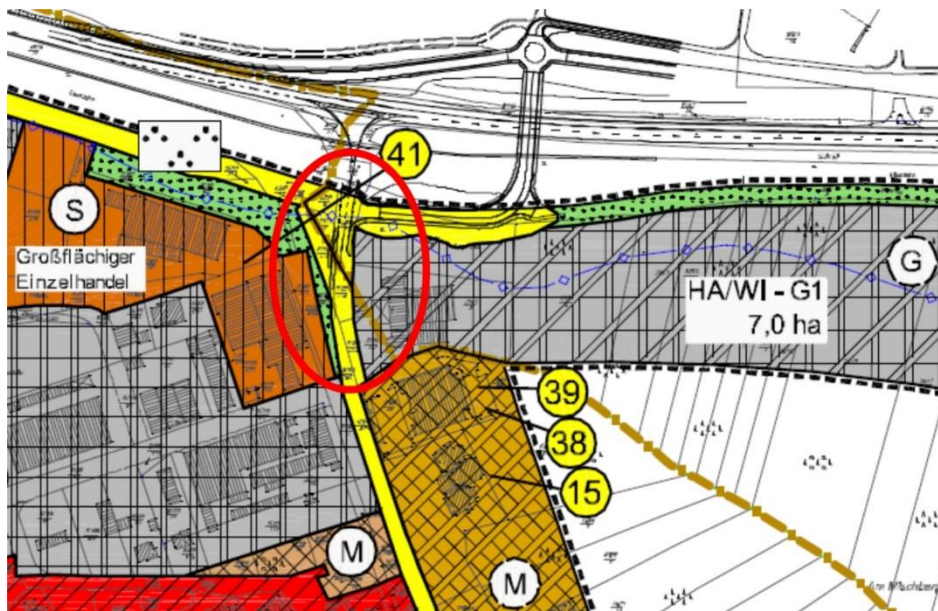
4.7 Ingenieurbauwerke

- entfällt -

4.8 Lärmschutzanlagen

Das Plangebiet berührt laut Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Hauenstein Teile eines Sondergebiets „Großflächiger Einzelhandel“ sowie eines Gewerbegebiets (siehe nachfolgender Planausschnitt, unmaßstäblich). Das Sondergebiet Großflächiger Einzelhandel stellt keine lärmempfindliche Nutzung dar und wird wie ein Gewerbegebiet behandelt. Laut § 2 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel in Gewerbegebieten die Immissionsgrenzwerte von 69 dB(A) am Tag und von 59 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet. Als „wesentliche Änderung“ definiert § 1 der 16. BImSchV die bauliche Erweiterung einer Straße um einen oder mehrere Fahrstreifen sowie die Tatsache, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Die vom Neubau des Kreisverkehrsplatzes ausgehende erhebliche bauliche Eingriff wurde hinsichtlich seiner lärmtechnischen Auswirkungen untersucht (siehe Anlage 17.1). Dieser erhebliche bauliche Eingriff führt an einem Gebäude der nahgelegenen Touristeninformation zu einer Pegelerhöhung um 3,9 dB(A) ist demnach als wesentliche Änderung gemäß § 1(2) der 16. BImSchV zu werten. Somit sind die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge an diesem Gebäude grundsätzlich gegeben und es kommen, vorbehaltlich genauerer Betrachtungen passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude in Betracht.



4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen sind nicht betroffen.

4.10 Leitungen

Das Plangebiet kreuzt in Ost-West-Richtung eine Kraftstoff-Pipeline der Bundeswehr. Sie ist dem besonderen Schutz des § 109e des StGB (Wehrmittelbeschädigung) unterstellt und u. a. geschützt durch einen 10 m breiten Schutzstreifen, in welchem keine Bauwerke errichtet werden dürfen und alle Maßnahmen zu unterlassen sind, die den Bestand, den Betrieb und die Unterhaltung dieser Produktfernleitung beeinträchtigen oder gefährden könnten. Dies gilt auch für alle anstehenden Baumaßnahmen. Die Nutzung sowie Inanspruchnahme des Schutzstreifens bedürfen der vorherigen Zustimmung des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Kompetenzzentrum Baumanagement Wiesbaden (BAUIUDBw KompZ BauMgmt) und ist abhängig von einer sicherheitstechnischen Prüfung mit abschließender gutachterlicher Stellungnahme. Vorbehaltlich der Zustimmung des BAIUDBw KompZ BauMgmt sind bei den anstehenden Arbeiten die „Hinweise auf Arbeiten im Bereich der Produktfernleitungen der NATO und des Bundes in der Bundesrepublik Deutschland“ sowie weitere Sicherheitshinweise, etwa zu Abständen und Bauverfahren, unbedingt zu beachten.

Über die gesamte Baustrecke ist eine neue Oberflächenentwässerung mit Anschluss an den vorhandenen Regenwasserkanal geplant.

Die Durchführung der im Zusammenhang mit dem Straßenbau notwendigen Änderungen, Sicherungen bzw. Verlegen von Versorgungsleitungen, sowie die Kostentragung für diese Maßnahmen richten sich nach den bestehenden Verträgen bzw. nach den gesetzlichen Bestimmungen. Vorhandene Versorgungsleitungen werden in Abstimmung mit den jeweiligen Versorgungsträgern der Baumaßnahme angepasst.

Der Baulastträger wird die zuständigen Versorgungsträger rechtzeitig vor Baubeginn unterrichten, so dass eine vorherige Abstimmung über die Durchführung der Arbeiten erfolgen kann.

Leitungen				
Versorgungsunternehmen	Bezeichnung der Leitung	Lage der Leitung	Erforderliche Maßnahme	Begründung der Maßnahme
Baulastträger Straße	Entwässerungsrinne	im Baufeld	Neubau	Zur Aufnahme des anfallenden Oberflächenwassers aus den Verkehrsflächen sind Entwässerungsrinnen anzulegen.
Baulastträger Straße	Straßenabläufe	im Baufeld	Neubau	Im gesamten Baugebiet wird das anfallende Oberflächenwasser aus den Verkehrsflächen über gepl. Abläufe/Kontrollschächte der geplanten Regenwasserleitung sowie der vorh. Entwässerungsmulde mit Ablauf-/ Kontrollschächten zugeführt.
Eigenbetrieb der VG Hauenstein	Regenwasserleitung	im Baufeld	Neuverlegung Anschlussleitung	Das anfallende Oberflächenwasser wird über die geplante Regenwasserleitung mit Anschluss an die vorhandene Regenwasserleitung abgeleitet.

Eigenbetrieb der VG Hauen- stein	Regenwasser- leitung MZ	im Baufeld	Verdämmung	Die vorhandene Regenwasserlei- tung im Bereich des Autohauses bleibt bestehen, wird aber ver- dämmt. Dient als Anschluss für den neu herzustellenden Regen- wasserkanal.
Eigenbetrieb der VG Hauen- stein	Regenwasser- leitung SB MZ	im Baufeld	---	Die vorhandene Regenwasserlei- tung im Bereich des Autohauses bleibt bestehen. Dient als An- schluss für den neu herzustellen- den Regenwasserkanal.
Eigenbetrieb der VG Hauen- stein	Regenwasser- leitung (alte B10)	im Baufeld	---	Die vorhandene Regenwasserlei- tung bleibt bestehen. Dient als Anschluss für neu herzustellende Regenwasserleitung.
Privater Eigentümer	Schwerlast-rin- nen	im Baufeld	Neubau	Bei den Ein- und Ausfahrten der Tankstelle sind zur Aufnahme des anfallenden Oberflächenwas- sers aus den Verkehrsflächenan- gleichungen Schwerlastrinnen anzulegen.
Eigenbetrieb der VG Hauen- stein	Schacht 03064M07 Schacht 03064M08 Schacht 03001R27 Schacht 03001R26 Schacht 03064R01	im Baufeld	Anpassung	Durch die Baumaßnahme ist ein Höhenangleich der Schachthäse notwendig.

Bund	Kraftstoff-Pipeline	im Baufeld	Sicherung	Durch die Baumaßnahme darf die Pipeline nicht tangiert werden. Bei allen anstehenden Arbeiten sind die „Hinweise auf Arbeiten im Bereich der Produktfernleitungen der NATO und des Bundes in der Bundesrepublik Deutschland“ sowie weitere Sicherheitshinweise unbedingt zu beachten.
------	---------------------	------------	-----------	---

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Bodengutachten zum vorhandenen Baugrund liegen derzeit noch nicht vor. Zur Erstellung der AKS-Kostenberechnung wurde für den Aushub die Dicke des Straßenaufbaus in Ansatz gebracht. Des Weiteren wurde von einem >Z2 belasteten Material der gebundenen Deckschicht ausgegangen und kostenmäßig berücksichtigt.

Umfang der Erdarbeiten, Bodengewinnung und Ablagerungen werden im aufzustellenden Leistungsverzeichnis festgehalten. Für die Ausschreibung der Baumaßnahme muss ein aussagekräftiges Bodengutachten erstellt werden.

4.12 Entwässerung

Die Planung sieht eine Entwässerung über eine Rinne von 0,30 m Breite mit regelmäßig angeordneten Abläufen in das vorhandene Entwässerungsnetz vor.

Ausreichendes Gefälle ist im gesamten Ausbaubereich vorgesehen, um die sachgemäße Entwässerung sicher zu stellen.

Die Entwässerung erfolgt zum Teil in die bestehende Regenwasserleitung und zum Teil in die neu geplante Stichleitung.

Rand 2 im westlichen Kreiselarml wird an die geplante Stichleitung angeschlossen. Rand 3 wird ebenfalls an die geplante Stichleitung angeschlossen. Bei Rand 1 erfolgt die Entwässerung komplett über den bestehenden Regenwasserkanal. Für Rand 2 ist die Entwässerung ebenfalls über den bestehenden Kanal vorgesehen.

4.13 Straßenausstattung

Die Verkehrsanlagen werden mit Verkehrszeichen und Wegweisungen ausgestattet und nach den entsprechenden gültigen Richtlinien markiert.

An Rand 1 (0+0.00 bis 0+42.80) und Rand 4 (0+0.00 bis 0+24.00) des Kreisverkehrs wird es durch die Baumaßnahme notwendig, die Leitplanken zu versetzen.

5 ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

Detaillierte Angaben zu den Umweltauswirkungen sind dem Landespflegerischen Begleitplan mit integrierten Aussagen zur Umweltverträglichkeit sowie der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zu entnehmen (Anlagen 19.1 und 19.3).

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

Das Vorhaben liegt innerhalb eines Gewerbegebietes, daher ist die Bedeutung zur Erholungsnutzung als gering zu bewerten. Das Plangebiet ist durch die Bebauung eines Gewerbegebietes wie Straßen, Parkplätze, Gebäude und Hofflächen geprägt. Zur Aufwertung des Gebietes haben einzelne Gewerbebetriebe Begrünungsmaßnahmen durchgeführt. Durch die Lage und Prägung des Gebietes stellt der Planungsraum keine Möglichkeit für eine naturnahe Erholungsnutzung dar. Allerdings werden die Parkplätze der Schuhmeile Hauenstein auch von erholungssuchenden Personen, wie z. B. Wanderern genutzt, um die angrenzenden Wälder zu besuchen.

5.1.2 Umweltauswirkungen

Aufgrund der bereits stark durch Bebauung geprägten Strukturen werden die Auswirkungen als gering eingestuft. Wohnbebauung besteht ca. 30 m von der geplanten Baustelle entfernt. Durch die temporäre Lärmbelästigung (während der Bauzeiten), die Vorbelastung des Gebietes und die Tatsache des Standortes innerhalb eines Gewerbegebietes können die Auswirkungen auf das Schutzgut „Wohnen“ als nicht erheblich betrachtet werden. Etwaige Beeinträchtigungen durch Staubentwicklung können z. B. durch ein Feuchthalten des Baugrundes vermieden werden.

5.2 Naturhaushalt

Tiere/Pflanzen/biologische Vielfalt

Bestand

Im Untersuchungsgebiet besitzen der Kiefernmischwald mit einheimischen Gehölzen eine hohe, die Gebüschstreifen, die stark verbuschte Grünlandbrache, die Baumreihen, Baumgruppen und Einzelbäume, die Fettwiese, die Fels-/Felswandbiotope und die Gärten (Ziergarten, Gartenbrache) eine mittlere Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz.

Zur Klärung des Vorkommens von arten- oder naturschutzfachlich relevanten Tierarten im Plangebiet wurde im Juni 2014 eine Begehung durchgeführt. Nordöstlich des geplanten Kreisverkehrs (nicht im direkten Eingriffsbereich), im Bereich des Buntsandsteins, kommt die geschützte Blauflügelige Ödlandschrecke vor. Von einem Vorkommen von Reptilien und des Nachtkerzenschwärmer kann ausgegangen werden. Bei der Begehung wurden 18 Vogelarten festgestellt. Auf eine ausführliche ornithologische Untersuchung wurde verzichtet, da nicht in wertvolle Habitatstrukturen für Vögel eingegriffen wird.

Umweltauswirkungen

Das Gebiet ist aufgrund der bereits versiegelten Flächen, der Verdrängung der ursprünglichen Tier- und Pflanzenarten sowie der Barrierewirkung durch bestehende Verkehrswege und Störungen durch Verkehrslärm bereits vorbelastet. Die Versiegelung neuer Flächen wird mit einer hohen Empfindlichkeit eingestuft. Eine hohe Empfindlichkeit gegenüber der Flächenversiegelung weisen der Kiefernmischwald und die Gehölzstreifen auf. Diese befinden sich allerdings außerhalb des direkten Eingriffs. Eine mittlere Empfindlichkeit weisen die Gebüschstreifen, die stark verbuschte Grünlandbrache, die Baumreihen, Baumgruppen und Einzelbäume, die Fettwiese, die Fels-/Felswandbiotope und die Gärten auf. Die restlichen Biotope zeigen eine geringe/sehr geringe Empfindlichkeit. Die im Eingriffsbereich der Planung vorkommenden Biotope besitzen keine bzw. höchstens eine geringe Empfindlichkeit gegenüber den Veränderungen, da es sich fast ausschließlich um Biotoptypen der Siedlungs- und Infrastrukturflächen handelt. Es kommt durch die Maßnahme zu einem dauerhaften Verlust von 12 Bäumen (K1), 50 m² Verkehrsrasen, 770 m² Rasenplatz, 30 m² Pflanzbeeten und 70 m² trockener Hochstaudenflur (K2).

Die Biotopstrukturen, die an die Baustellenflächen angrenzen, können während der Bauzeit durch Schadstoffe, Lärm und visuelle Störungen beeinträchtigt werden (K3). Ihre Biotopfunktion kann während dieser Zeit gemindert sein.

Nordöstlich des geplanten Kreisverkehrs können Reptilien und der Nachtkerzenschwärmer vorkommen. Dort kommt auch die Blauflügelige Ödlandschrecke vor. Der Bereich ist nicht von einem direkten Eingriff betroffen, kann allerdings durch baubedingte Eingriffe beeinträchtigt

werden. Dieser Bereich wird als Tabufläche ausgewiesen. Unter Berücksichtigung der Tabufläche, sowie einer Durchführung der Rodungsarbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit können erhebliche Beeinträchtigungen der vorkommenden Tiere vermieden werden.

Boden

Bestand

Bei den natürlichen Böden handelt es sich um podsolige Braunerden, gebildet aus konglomeratischen Sandsteinen. Als Bodenart herrscht sandiger Lehm vor.

Umweltauswirkungen

Für das Vorhaben wird unter Berücksichtigung der Vorgaben zu Baustelleneinrichtungsflächen eine relevante zusätzliche Flächenbeanspruchung vermieden. Zudem kann bei einer fachgerechten Behandlung des Oberbodens davon ausgegangen werden, dass die Bodenfunktionen wiederhergestellt werden und keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Durch eine sachgemäße Wartung der Baumaschinen sowie sachgemäßem Umgang wird das Risiko des Schadstoffeintrages minimiert. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen bewirkt. Die geplante Bodenversiegelung (siehe Bestands- und Konfliktplan: KV; 970 m² Neuversiegelung) ist als erhebliche Beeinträchtigung einzustufen.

Wasser

Bestand

Das Gebiet befindet sich im hydrogeologischen Teilraum des „Südwestdeutschen Buntsandsteins“. Die Durchlässigkeit des Oberen Grundwasserleiters ist mittel. Die Grundwasserüberdeckung wird als „ungünstig“ angegeben. Die Grundwasserneubildungsrate liegt bei ca. 199 mm/Jahr. Oberflächengewässer sind nicht anzutreffen.

Umweltauswirkungen

Beeinträchtigt werden kann die Grundwasserneubildung durch die Versiegelung von Flächen. Das Plangebiet ist durch die bestehende Versiegelung bereits deutlich vorbelastet. Die Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffimmissionen scheint bei dem vorliegenden Vorhaben nicht relevant, da keine Schadstoffemissionen zu erwarten sind. Durch ordnungsgemäß gewartete Baumaschinen sowie einen sachgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Materialien kann

das Risiko des Schadstoffeintrags minimiert werden, sodass beim Grundwasser nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Durch die Nettoneuversiegelung von 510 m² erfolgt ein dauerhafter Verlust an Infiltrationsfläche. Diese Verringerung der Grundwasserneubildungsrate kann als eine erhebliche Beeinträchtigung gesehen werden.

Klima/Luft

Bestand

Das Plangebiet befindet sich im Übergangsbereich zwischen kontinentalem und atlantischem Klima und liegt im Klimabezirk „Südwest-Deutschland“ im „Pfälzer Wald“. Die durchschnittliche Jahrestemperatur liegt bei 15°C bis 16°C. Der durchschnittliche Niederschlag beträgt im Jahresmittel 850 bis 900 mm. Überwiegend kommt der Wind aus Westen und Südwesten. Für den lokalen Immissionsschutz besitzen die Vegetationsbestände entlang der B 10 und anderer Straßen sowie entlang des Bahngleises eine hohe Bedeutung. Die Flächen des nahe gelegenen Pfälzerwaldes werden von den Landesforsten als lokale Klimaschutzwälder eingestuft.

Umweltauswirkungen

Gegenüber einem Verlust der Grünstrukturen besteht eine hohe Empfindlichkeit. Allerdings ist das Plangebiet bzgl. der Lufthygiene und des Bioklimas bereits aufgrund des hohen Versiegelungsgrades, großflächiger Überbauung usw. vorbelastet.

5.3 Landschaftsbild

5.3.1 Bestand

Das Plangebiet befindet sich im Bereich des Gewerbegebietes „Schuhmeile“. Daher ist das Gebiet durch Bebauung und Versiegelung durch Pflaster- und Asphaltflächen geprägt.

5.3.2 Umweltauswirkungen

Staubbildung, unangenehme Gerüche, Lärm und visuelle Störungen sind Wirkfaktoren, die lediglich über den vorübergehenden Zeitraum der Bauzeit auftreten. Dadurch den absehbaren Zeitraum und die Tatsache, dass das Plangebiet bereits vorbelastet ist, ist nicht mit einer erheblichen Beeinträchtigung zu rechnen.

Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr und einer ansprechenden Gestaltung kann eine Aufwertung des Landschaftsbildes erreicht werden.

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

5.4.1 Bestand

Zu den Kultur- und sonstigen Sachgütern zählen Baudenkmäler und schutzwürdige Bauwerke oder Siedlungsstrukturen, kulturhistorisch interessante Landschaftsteile, archäologische Bodendenkmäler und Fundstellen. Relevante Kultur- und sonstige Sachgüter sind nicht bekannt. Da es sich bei der Maßnahme um die Umgestaltung einer bereits bestehenden Straße handelt, wird auch nicht mit einem Eingriff in Kultur- und Sachgüter gerechnet.

5.4.2 Umweltauswirkungen

Durch die Baumaßnahme fallen Erdarbeiten an. Bei solchen Arbeiten können historische und prähistorische Funde nie völlig ausgeschlossen werden. Bei den Bauarbeiten zutage kommende Funde werden unverzüglich der Generaldirektion Kulturelles Erbe gemeldet. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahme ist mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Kultur- und sonstigen Sachgüter zu rechnen.

5.5 Artenschutz

Die Konfliktdanalyse des Landespflegerischen Begleitplans (Anlage 19.1) kommt zu dem Ergebnis, dass sich durch die neue Verkehrsanlage für seltene/gefährdete Arten keine relevanten Auswirkungen durch Lebensraumverlust ergeben. Bei den im Untersuchungsgebiet festgestellten Arten kann davon ausgegangen werden, dass sie kleinräumig ausweichen können. Um das vorhabenbedingte Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausschließen zu können, werden Maßnahmen zur Vermeidung des Eintretens der Verbotstatbestände durchgeführt. Die Fläche nordöstlich des KVP ist während der Bauzeit vor Beeinträchtigungen (gemäß RAS-LP4) zu schützen (S1).

Maßnahmen zur Wahrung des Erhaltungszustandes (FCS-Maßnahmen) sind nicht notwendig, werden aber im Zuge der Abarbeitung der Eingriffsregelung umgesetzt. Näheres siehe Anlage 19.3 (Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung).

5.6 Natura 2000-Gebiete

Natura-2000-Gebiete sind nicht betroffen.

5.7 Weitere Schutzgebiete

Die Maßnahme liegt im Naturpark Pfälzerwald als deutscher Teil des grenzüberschreitenden Biosphärenreservats Pfälzerwald-Nordvogesen.

Nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope sind nicht betroffen.

6 MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Die vom Neubau des Kreisverkehrsplatzes ausgehende erhebliche bauliche Eingriff wurde hinsichtlich seiner lärmtechnischen Auswirkungen untersucht (siehe Anlage 17.1). Dieser erhebliche bauliche Eingriff führt an einem Gebäude der nahgelegenen Touristeninformation zu einer Pegelerhöhung um 3,9 dB(A) ist demnach als wesentliche Änderung gemäß § 1(2) der 16. BImSchV zu werten. Somit sind die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge an diesem Gebäude grundsätzlich gegeben und es kommen, vorbehaltlich genauerer Betrachtungen passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude in Betracht.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Aufgrund der Vorbelastung des Plangebietes wird nicht von einer wesentlichen Änderung der klimatischen oder lufthygienischen Situation ausgegangen. Lediglich während der Bauphase kann es durch den Einsatz von Baumaschinen zu geringfügigen Auswirkungen kommen

6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Während der Bauzeit wird auf die Schonung des Grundwassers geachtet und der Schadstoffeintrag gefährlicher Stoffe in das Grundwasser vermieden.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Zur Kompensation der im Landespflegerischen Begleitplan ermittelten erheblichen Beeinträchtigungen werden verschiedene Maßnahmen durchgeführt.

Die Neuversiegelung wird durch Entsiegelung und Teilentsiegelung von nicht mehr benötigten Straßenflächen reduziert (A1, ca. 510 m²). Um den Gehölzverlust zu kompensieren, werden mindestens 12 standortgerechte Solitärgehölze angepflanzt (A2). Der Verlust von Zierrasen-, Beet- und Hochstaudenflurflächen wird durch die Ansaat der Grünflächen und Bankette mit krautreichen Landschaftsrasen ausgeglichen (A3, ca. 490 m²). Die neu entstehenden Kreiselinselflächen und Straßennebenflächen werden durch gärtnerische Gestaltung aufgewertet und neu gestaltet.

Da die Eingriffe nicht vollständig im Nahbereich der Maßnahme ausgeglichen werden können, wird eine externe Kompensationsmaßnahme notwendig. Hierzu wird die bereits realisierte Ökokontomaßnahme "Extensivierung von Grünland" im LK Südwestpfalz in die Planung integriert. Für diese Ökokontomaßnahme 01 bei Bottenbach wurde eine Vereinbarung zwischen dem LBM kaiserslautern und der Oberen und Unteren Naturschutzbehörde abgeschlossen. Durch den Umbau des Knotenpunktes bei Hauenstein zum Kreisverkehrsplatz resultiert eine Nettoneuversiegelung von 510 m², die von der Ökokontofläche abgebucht werden soll.

Des Weiteren wurden Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Umweltauswirkungen erarbeitet. Um Beeinträchtigungen möglicher Vogelbruten zu vermeiden sollen Gehölzrodungen außerhalb der Brutzeit (Zeitraum Oktober bis einschließlich Februar) stattfinden. Im Bereich des anstehenden Buntsandsteinfels und der trockenen Hochstaudenflur ist die Eingriffstabuzone zum Schutz gefährdeter Tierarten zu beachten. Um das vorhabenbedingte Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausschließen zu können, werden Maßnahmen zur Vermeidung des Eintretens der Verbotstatbestände durchgeführt (siehe Pkt. 5.5). Siehe hierzu auch Anlagen 19.1, 9.1 und 9.3.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Zur Einpassung des Vorhabens in bebaute Gebiete und des Landschaftsbildes werden Straßennebenflächen und die Kreiselmittelinselfläche gärtnerisch angelegt sowie Solitärgehölze gepflanzt.

7 KOSTEN

Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich um die Änderung einer höhengleichen Kreuzung. Die Kosten werden daher gemäß § 19 Abs. 4 i.V.m. Abs. 2 LStrG geteilt. Kostenträger sind die Bundesrepublik Deutschland, das Land Rheinland-Pfalz sowie die Ortsgemeinde Hauenstein.

Die Kostenteilung für den im Süden der L 495 (Pirmasenser Straße) angrenzenden Teil der Ortsdurchfahrt (von Bau-km 0+073,85 bis zum Ausbauende bei Bau-km 0+127,65) erfolgt nach Ortsdurchfahrten-Richtlinie (ODR). Das Land übernimmt die Kosten für die Fahrbahn, die Ortsgemeinde Hauenstein die Kosten für die beidseitigen Gehwege.

8 VERFAHREN

Das Baurecht wird durch ein Planfeststellungsverfahren herbeigeführt.

9 DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

Für die Maßnahme sind keine Bauabschnitte vorgesehen. Die Baumaßnahme hat während der Durchführung vermutlich die Sperrung einzelner Straßenabschnitte und Umleitung des Verkehrs zur Folge.

Zur Durchführung der Maßnahme muss Grunderwerb getätigt werden. Grunderwerbspläne und Liste sind dem Entwurf beigelegt.

Die Erschließung der Baustelle ist sichergestellt.

Die Verkehrsregelung während der Bauzeit wird, im Einvernehmen mit den Anliegern und den Versorgungsträgern, vom LBM Kaiserslautern in Zusammenarbeit mit der Verbandsgemeindeverwaltung aufgestellt und allen Beteiligten rechtzeitig vor Baubeginn mitgeteilt.

Aufgestellt:

Ingenieurbüro Dilger GmbH
Beratende Ingenieure
Rheinstraße 12
Büro 76829 Landau