

Betr.-km : NK 6712 009
Nächster Ort : Wilgartswiesen
Baulänge : 0,903 km



LBM

LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ
LBM KAISERSLAUTERN

FESTSTELLUNGSENTWURF

Erläuterungsbericht

B 10

Umbau der Anschlussstelle K 56 mit Neubau der Rastanlage Wilgartswiesen

<p>Aufgestellt: Kaiserslautern, den 24.05.2017 gez. R.Lutz Ltd. Baudirektor</p>	

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis

	Seite
1 Darstellung der Baumaßnahme.....	4
1.1 Planerische Beschreibung.....	4
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	4
1.3 Streckengestaltung.....	4
2 Begründung des Vorhabens.....	5
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	5
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	5
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan).....	5
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens.....	6
2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung	6
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse.....	6
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	6
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	6
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	7
3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	8
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....	8
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten.....	8
3.3 Variantenvergleich	8
3.4 Gewählte Linie	8
4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	9
4.1 Ausbaustandard	9
4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale.....	9
4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität.....	10
4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit.....	11
4.1.4 Betriebsdienstaudit	11
4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung	11
4.3 Linienführung.....	11
4.4 Querschnittsgestaltung	11

4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung.....	11
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	12
4.4.3	Böschungsgestaltung	13
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	13
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	13
4.6	Besondere Anlagen.....	14
4.7	Ingenieurbauwerke	14
4.8	Lärmschutzanlagen.....	14
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	14
4.10	Leitungen.....	14
4.11	Baugrund / Erdarbeiten.....	15
4.12	Entwässerung.....	15
4.13	Straßenausstattung.....	15
5	Angaben zu den Umweltauswirkungen	16
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	16
5.2	Naturhaushalt.....	16
5.3	Landschaftsbild	19
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	20
5.5	Artenschutz.....	20
5.6	Natura 2000-Gebiete	21
5.7	Weitere Schutzgebiete	21
6	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen.....	22
6.1	Lärmschutzmaßnahmen.....	22
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	22
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz	22
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	22
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete.....	23
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht	23
7	Kosten	24
8	Verfahren	24
9	Durchführung der Baumaßnahmen	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Tabellarische Übersicht der Ver- und Entsorgungsleitungen.....	14
-----------	--	----

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Der vorliegende Entwurf umfasst den Umbau der Anschlussstelle der K 56 an die B 10 (Netzknoten 6712 009) und den Neubau der Rastanlage Wilgartswiesen an der Bundesstraße B 10 zwischen Landau und Pirmasens.

Die vorhandene Anschlussstelle soll gemäß den aktuellen Richtlinien teilplanfrei ausgebaut werden und als Zu- und Abfahrt zu einer neu anzulegenden unbewirtschafteten Rastanlage mit WC-Anlage ausgebaut werden.

Die Maßnahme wird auf dem Gebiet der Gemeinde Wilgartswiesen in der Verbandsgemeinde Hauenstein im Landkreis Südwestpfalz umgesetzt.

Kostenträger der Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Im Bereich der Anschlussstelle K 56 ist die B 10 dreistreifig ohne Standstreifen ausgebaut. In Fahrtrichtung Landau sind zwei, in Fahrtrichtung Pirmasens ein Fahrstreifen vorhanden.

Die Aus- und Einfädelungstreifen der Anschlussstelle in Fahrtrichtung Landau werden erhalten. In Fahrtrichtung Pirmasens wird eine Ausfahrt zur K 56 mit Ausfädelungstreifen neu angelegt. Die Auffahrt von der K 56 zur B 10 wird neu gestaltet und dient zugleich als Zufahrt zur neuen Rastanlage. Der Knotenpunkt der K 56 mit den Rampen zur B 10 wird als Kreisverkehrsplatz neu gestaltet. Die Länge der neuen Rastanlage beträgt ca. 300 m. Die Ausdehnung senkrecht zur Bundesstraße beträgt etwa 55 m.

Die PKW- und LKW-Parkbereiche werden getrennt angeordnet. Die Vorgaben der Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) zur Geometrie der Parkplätze (Fahrgassenbreiten, Parkstandlängen und -breiten etc.) werden eingehalten.

1.3 Streckengestaltung

Die Geometrie der neuen Verkehrsanlage wird entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) gewählt.

Die Gestaltung der Rastanlage erfolgt in Anlehnung an den Anhang 9 der ERS („kleine unbewirtschaftete Rastanlage“)

Die Rastanlage, die als einseitige Rastanlage in Fahrtrichtung Pirmasens angelegt wird, ist über den bestehenden Anschluss der K 56 und den neuen Kreisverkehrsplatz auch aus Richtung Pirmasens kommend erreichbar. Ebenso besteht an der Rastanlagenausfahrt die Möglichkeit, über die in diesem Bereich in zwei Richtungen zu nutzende Rampe zwischen B 10 und dem neuen Kreisverkehrsplatz mit der K 56 die Rastanlage in Fahrtrichtung Landau zu verlassen.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Um den Stellplatzbedarf für LKW und PKW an der B 10 in einem modernen bedarfsgerechten Rastanlagensystem zu gewährleisten, ist ein Neubau von LKW- und PKW-Stellplätzen erforderlich. In einer früher durchgeführten Standortuntersuchung durch den LBM Kaiserslautern aus dem Jahre 2012 wurde der Bedarf zur Deckung des Parkraumbedarfs (LKW) an Stellplätzen ermittelt. Hierbei wurde eine Parkraumnachfrage, basierend auf für das Jahr 2025 in einer vorliegenden Verkehrsuntersuchung hochgerechneten Schwerverkehrsmengen, von ca. 100 LKW-Stellplätzen für beide Richtungen ermittelt. Abzüglich der bereits vorhandenen LKW-Parkplätze bei Rinthal und östlich von Wilgartswiesen sowie dem Parkraum am Ständenhof ergibt sich ein zusätzlicher Bedarf von 53 LKW-Stellplätzen. Zusammen mit den ebenfalls noch zur Verfügung stehenden Parkräumen im Bereich des Gasthauses „Zum Frauenstein“ sowie bei der Tankstelle in Hinterweidenthal kann der ermittelte Bedarf durch die vorliegende Planung gedeckt werden.

Dem ermittelten Bedarf sowie dem vorliegenden Standort, westlich von Wilgartswiesen (Variante 7 aus der Standortuntersuchung) wurde seitens des Straßenbaulastträgers Bund zugestimmt.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Aufgrund des Umfangs und der prognostizierten Auswirkungen des Vorhabens besteht die Pflicht für einen Umweltverträglichkeitsprüfung, die als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt wird.

Der Träger des Vorhabens hat dazu gemäß § 6 UVPG entscheidungserhebliche Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens zu erstellen. Gemäß § 2 UVPG werden darin die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter

- Menschen, menschliche Gesundheit,
- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kultur- und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

ermittelt, beschrieben und bewertet.

Diese Aussagen sind in der Anlage 19.1 "Landschaftspflegerischer Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie" dargelegt.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan nicht genannt, insofern wurde im Vorfeld keine Umweltrisikoeinschätzung (URE) durchgeführt, aus der sich ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag ableiten ließe.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Mit dem Umbau der Anschlussstelle B 10/K 56 wird die Ortslage Wilgartswiesen, durch welche der Verkehr aus Richtung Landau zur K 56 Richtung Norden geführt wird, vom Durchgangsverkehr entlastet. Mit der Neuerrichtung der Rastanlage werden LKW- und PKW-Parkstände nach den aktuellen Anforderungen an Gestaltung und Ausstattung von Rastanlagen gemäß der „Empfehlungen für Rastanlagen“ (ERS) geschaffen und das gefährliche Parken an der K 56 in der Ortslage Wilgartswiesen unterbunden.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Bundesstraße B 10 stellt eine überregionale Verkehrsachse im Nordwest-Südost-Verkehr der Bundesländer Saarland, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg dar. Sie ist teilweise zwei-, drei- oder vierstreifig ausgebaut.

Alle Verkehrsprognosen sagen für die Zukunft einen weiteren Anstieg des Schwerverkehrs voraus¹. Mit zunehmendem Lkw-Verkehr steigt auch die Nachfrage nach Parkplätzen. Um ihre gesetzlich vorgeschriebenen Ruhepausen, insbesondere nachts, einzuhalten, fahren die Lkw-Fahrer alle bewirtschafteten und unbewirtschafteten, Parkplätze an. Die Kapazitäten der vorhandenen Rastanlagen reichen zumeist in der Nacht nicht aus, so dass sich die LKW auch auf Verkehrsflächen stellen, die nicht zum Parken vorgesehen sind. Insbesondere in den Ortslagen an der B 10 kann dies zu hohen Verkehrsgefährdungen führen.

Durch die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an Parkständen und die verkehrssichere Gestaltung der Rastanlagen kann Abhilfe geschaffen werden.

Durch den Ausbau stehen zukünftig 30 Stellplätze für LKW, ein 200 m langer Längsparkstreifen, 6 Busstellplätze (nachts Freigabe für LKW) und 14 Stellplätze für PKW zur Verfügung.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Durch den Neubau der Rastanlage wird dem Bedarf an LKW-Stellplätzen an der B 10 Rechnung getragen. Es wird die Möglichkeit zum sicheren Abstellen der Fahrzeuge zur Einhaltung der Ruhezeiten der LKW-Fahrer angeboten.

Durch den verkehrsgerechten Ausbau der Anschlussstelle B 10/K 56 wird eine sichere Verknüpfung der Bundes- und Kreisstraße geschaffen. Durch die Anbindung der Rastanlage über diese Anschlussstelle ist eine sichere Erreichbarkeit der Rastanlage ebenfalls gewährleistet.

Die LKW- und PKW-Parkstände werden getrennt angelegt.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch den Ausbau der Anschlussstelle kann der Verkehr zügiger und sicherer abgewickelt werden, was zu einer Verringerung der Umweltbeeinträchtigung durch den Wegfall der langen Umwegfahrten (durch den Ort) führt.

¹ z.B. Verkehrsprognose 2030, Bundesministerium für Verkehr u. digitale Infrastruktur, 2014 oder Shell-Lkw-Studie, Fakten, Trend und Perspektiven des Straßengüterverkehrs bis 2030, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. u. Shell Deutschland, 2010

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Aufgrund des beschriebenen Stellplatzdefizits und des daraus resultierenden Verkehrssicherheits-Defizits ist ein Neubau der Rastanlage dringend erforderlich und steht daher im öffentlichen Interesse. Ebenso ist ein Ausbau der Anschlussstelle zur zügigen und sicheren Verknüpfung der B 10 mit der K 56 und die damit verbundene Erschließung der Rastanlage im öffentlichen Interesse.

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Der Planungsbereich befindet sich im Umfeld der Gemeinde Wilgartswiesen im Pfälzerwald an der Bundesstraße B 10.

Nördlich und östlich der Rastanlage steigt das Gelände steil an. Oberhalb der geplanten Rastanlage liegt die Burgruine Falkenburg.

In der Übersicht erkennbar ist auch der Geländeverlauf mit deutlichen Höhenunterschieden zwischen B 10/Rastanlage und umgebendem Gelände und die Lage im Waldgebiet des Pfälzerwaldes, was den Ausdehnungsbereich der Rastanlage nach Norden begrenzt.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Die vorliegende Planung ist das Ergebnis eines längeren Planungs- und Abstimmungsprozesses, bei dem unter Berücksichtigung zahlreicher Zwangspunkte verschiedene Standorte (Aus- und Neubauvarianten) betrachtet wurden. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit ergaben sich auf den zur Verfügung stehenden Flächen keine weiteren Varianten, bei denen den einschlägigen Regelwerken zum Entwurf von Rastanlagen noch entsprochen wird.

3.3 Variantenvergleich

Die Untersuchung zu den betrachteten Varianten und Standorten liegt in Form eines Fachgutachtens beim LBM Kaiserslautern vor.

Im Rahmen des natur-/umweltfachlichen Variantenvergleichs wurden in einem ersten Schritt 7 verschiedene Standorte hinsichtlich ihrer landschaftsökologischen Empfindlichkeit untersucht. Nachdem für diese Standorte dann Planungskonzepte entwickelt wurden, konnten für diese konkret die umweltrelevanten Auswirkungen ermittelt werden. Dabei wurden Aspekte wie Flächenverbrauch, Versiegelungsrate und die Lage der beanspruchten Flächen innerhalb der Standorte in die Auswirkungsprognose einbezogen.

3.4 Gewählte Linie

Die gewählte Variante ergibt eine optimale Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Fläche bei gleichzeitiger Gewährleistung eines sicheren und zügigen Verkehrsablaufes.

Die Anschlussstelle K 56 an der B 10 wird als teilplanfreie Anschlussstelle gemäß RAL ausgebaut. Mit dem Ausbau der Anschlussstelle werden auch die Verkehrsbeziehungen berücksichtigt, welche im Bestand nur unter Nutzung der Ortsdurchfahrt Wilgartswiesen möglich sind.

Die Rastanlage Wilgartswiesen wird auf eine Stellplatzkapazität von 30 LKW-Stellplätzen ausgelegt und gemäß den aktuellen Anforderungen an Rastanlagen gestaltet und ausgestattet.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

Für die Planung der Rastanlage gelten die „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, Ausgabe 2011“ (ERS) in Verbindung mit der „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, Ausgabe 2008“ (RAA) sowie die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012“ (RAL), die auch für die Planung der Anschlussstelle zur Anwendung kommt.

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Der Entwurf zum Umbau der Anschlussstelle B 10/K 56 erfolgt nach den Vorgaben der RAL für teilplanfreie Knotenpunkte und plangleiche Knotenpunkte.

Die Rampe von der B 10 aus Richtung Landau zum neuen Kreisverkehrsplatz wird über einen Ausfädelungstreifen an der B 10 als einstreifige Richtungsfahrbahn geführt und schließt an den neuen Kreisverkehr an. Die Rampe hat eine Fahrbahnbreite von 6,0 m und beidseitige Bankette von 1,50m Breite (Rampenquerschnitt RRQ 1).

Der Mittelpunkt des Kreisverkehrsplatzes liegt im Schnittpunkt der Achsen der Rampen von/zu der B 10 und der K 56. Der KVP wird als einstreifig befahrbarer Kreisverkehr mit 40 m Außendurchmesser und einer Kreisfahrbahn von 8,5 m Breite, von der 2,0 m als Innenring abmarkiert werden, gestaltet. Die Abweichung von den RAL (7,0 m Fahrstreifen) ergibt sich durch den Wegfall des Randstreifens von 0,5 m Breite, da der KVP mit Flachbordsteinen eingefasst wird. Die Zu- und Abfahrten zum Kreisverkehrsplatz werden radial an den Kreisverkehr geführt. Die Befahrbarkeit ist anhand eines Bemessungsfahrzeugs (Lastzug $l = 17,90\text{m}$) fahrdynamisch nachgewiesen.

Die Rampe vom Kreisverkehr zur B 10, welche zugleich Zufahrt zur Rastanlage ist, wird als zweistreifiger Rampenquerschnitt mit 8,0 m Fahrbahnbreite (RRQ 2) geführt. Ab der Ausfahrt der Rastanlage wird diese Rampe als einstreifige Rampe (RRQ 1) bis zum Einfädelungstreifen in die B 10 weitergeführt.

Die Elemente der Rampen liegen teilweise unter bzw. oberhalb der Grenzwerte der RAL. Bei der Ausfahrtrampe ergibt sich diese geringfügige Überschreitung der Längsneigung, um das vorhandene Brückenbauwerk (Unterführung Wirtschaftsweg) vor dem Ausfädelungstreifen erhalten zu können und in den topographischen Zwängen mit vertretbarem Aufwand den Kreisverkehrsplatz erreichen zu können. Beim Kreisverkehrsplatz ergibt sich die Unterschreitung des Mindesthalbmessers ebenfalls durch die schwierige Topografie sowie das Brückenbauwerk der K56 über die B10 als Zwangspunkt.

Die Entwurfselemente der Rampen weisen folgende Werte auf:

Entwurf	Mindest-/Höchstwerte nach RAL
$R_{\min} = 40,0 \text{ m}$	$R_{\min} = 50,0 \text{ m}$
Min HK = 500 m	Min HK = 1500,0 m
Min HW = 850 m	Min HW = 750,0 m
Max s = 7,742 %	Max s = 6,0 %
Min s = -5,074 %	Min s = -7,0 %
Min q = 2,5 %	Min q = 2,5 %
Max q = 6,0 %	Max q = 6,0 %

Der Aufbau der Rastanlage berücksichtigt die Trennung der PKW- und LKW-Parkbereiche. Die notwendige Zu- und Abfahrtslänge von 40 m (Zufahrt) bzw. 30 m (Abfahrt) von der Bundesstraße bis zum ersten Parkstand bzw. dem ersten Knotenpunkt auf der Rastanlage wird eingehalten. Die Ein- und Ausfahrten innerhalb der Rastanlage erfolgen gemäß ERS bzw. sind anhand eines Bemessungsfahrzeugs (Lastzug $l = 17,90\text{m}$) fahrdynamisch nachgewiesen.

Die Elemente der Fahrgassen liegen innerhalb der Grenzwerte der ERS. Bei Abweichungen von den Mindest- und Höchstwerten wurde die Befahrbarkeit mit Schleppkurven nachgewiesen. Die Planung weist folgende Werte auf:

Entwurf	Mindest-/Höchstwerte nach ERS
$R_{\min} = 24,0\text{ m}$ (LKW-Fahrgassen)	$R_{\min} = 15,0\text{ m}$ (LKW-Fahrgassen)
$R_{\min} = 12,75\text{ m}$ (PKW-Fahrgassen)	$R_{\min} = 7,5\text{ m}$ (PKW-Fahrgassen)
Min HK = 1000 m / T = 7,560 m	$T_{\min} = 5,0\text{ m}$
Min HW = 500 m / T = 8,720 m	$T_{\min} = 5,0\text{ m}$
Max s = 2,5 %	Max s = 5,0 %
Min s = 0,988 %	Min s = 0,5 %

Der Ausfahrwinkel der Schrägausfahrten des Rastplatzes beträgt 50gon, der Einfahrwinkel beträgt 60gon und liegt somit im Bereich der empfohlenen Werte.

Entlang der Parkstände werden Gehwege angelegt, über welche Erholungsflächen, Sitzgruppen und das WC erreicht werden. Die Gehwege haben eine Breite von 1,80 m, neben den PKW-Stellplätzen unter Berücksichtigung des Überhangstreifens eine Breite von 2,50 m.

In den Erholungsflächen werden Ruhebereiche als befestigte Flächen mit Möblierung wie Sitzgruppen und Müllbehälter vorgesehen. Diese werden mit Pflasterdecke befestigt.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die Gestaltung der Anschlussstelle als teilplanfreier Knotenpunkt berücksichtigt die Verknüpfung der B 10 (Straßenkategorie 1, EKL 1) mit der K 56 (Straßenkategorie 3, EKL 3) und gewährleistet einen sicheren und leistungsfähigen Verkehrsablauf.

Für die K 56 liegen Verkehrsdaten einer Querschnittszählung aus dem Jahr 2015² vor; demnach liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) zwischen Hermersbergerhof und der B 10 bei 318 Fahrzeugen (Fz). Die Verkehrsmengen der gepl. Rastanlage wurden anhand einer Studie des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz³ abgeschätzt. Auf dieser Grundlage ergibt sich ein DTV von ca. 1.100 Fahrzeugen, die über den Kreisverkehr in die Rastanlage einfahren. Es verlassen ca. 50 % der Fahrzeuge die Rastanlage wieder über den Kreisverkehr⁴. Die Gesamtverkehrsstärke (Summe aller Zufahrten) der Kreisverkehrsanlage liegt damit deutlich unter 15.000 Fahrzeugen. Nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (FGSV, Ausgabe 2006) kann daher davon ausgegangen werden, dass die anfallenden Verkehrsmengen problemlos und ohne große Wartezeiten abgewickelt werden können. Eine weitergehende Leistungsfähigkeitsbetrachtung ist nicht erforderlich.

² Elektronische Verkehrszählung Rheinland-Pfalz 2015, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Auszug vom 21.10.2015

³ Parkplatzlärmstudie Schriftenreihe des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz, Heft 89, 6.Auflage, Ausgabe 2007

⁴ Es wurde gem. der z.g. Studie folgende Parameter für die Rastanlage zu Grunde gelegt: Umschlagsgrad Pkw-Stellplätze tags/nachts: 1,75 Fz/h / 0,35 Fz/h, Umschlagsgrad Lkw-Stellplätze tags/nachts: 0,75 Fz/h / 0,25 Fz/h.

Die Rastanlage bietet eine moderne und bedarfsgerechte Lösung des Stellplatzproblems für LKW an der Bundesfernstraßen B 10. Die Parkstände sind fast vollständig als Schrägparkstände an den Fahrgassen angeordnet, was ein zügiges und gefahrloses Ein- und Ausparken gewährleistet. Die Stellplätze für Großraum- und Schwertransporte sind als Längsparkstände vorgesehen, sodass ein möglichst gestrecktes Ein- und Ausparken möglich ist.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Die Einfahrsicht von der Rastanlage bzw. der K 56 zur B 10 und die erforderlichen Sichtfelder auf der Rastanlage mit 15 m Schenkellänge an den Einfahrten werden von Einbauten und Bewuchs freigehalten. Die erforderlichen Sichtfelder am Kreisverkehrsplatz und an den Rampen werden ebenfalls eingehalten. Ebenso wird im Bereich der Ausfahrt der Rastanlage für die Linkseinbieger in Richtung K56 ein Anfahrtsichtfeld mit einer Schenkellänge von 140 m von Hindernissen freigehalten.

4.1.4 Betriebsdienstaudit

Die für den Winterdienst notwendigen Breiten der Fahrgassen sowie Schleppkurven werden bei der Planung berücksichtigt und sind enthalten.

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Durch den Umbau der Anschlussstelle wird eine umfassende Verknüpfung der B 10 mit der K 56 geschaffen, welche im Bestand nur unter Nutzung der Ortsdurchfahrt Wilgartswiesen gegeben war. Durch den Neubau der Rastanlage werden keine sonstigen Verkehrswege in Anspruch genommen.

4.3 Linienführung

Die Anschlussstelle wird gemäß den Vorgaben der RAL gestaltet. Geringfügige Abweichungen von den minimalen und maximalen Längsneigungen ergeben sich aus den zu berücksichtigenden Zwangspunkten in der Örtlichkeit. Die Vorgaben der ERS beim Entwurf der Rastanlage zu minimalen und maximalen Längs- und Querneigungen werden eingehalten ebenso wie die Mindeststradien und -Fahrgassenbreiten für LKW- und PKW-Fahrgassen.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittelemente und Querschnittsbemessung

Die Querschnitte der Rampen werden gemäß RAL festgelegt. Sie betragen im Einzelnen:

einstreifige Rampe B 10 zum KVP:	6,00 m
zweistreifige Rampe KVP – Rastanlage – B10:	8,00 m

Der Querschnitt der K 56 wird gemäß der bestehenden Fahrbahnbreite gewählt.

Der Kreisverkehrsplatz hat einen Außendurchmesser von 40,00 m und eine Kreisfahrbahnbreite von 8,50 m, von der 2,0 m als Innenring abmarkiert werden.

Als Randeinfassung kommen Flachborde F 30x25 (F15) zur Ausführung.

Die Querschnitte der Rastanlage werden gemäß ERS festgelegt. Im Einzelnen betragen die Fahrbahn-/Stellplatzbreiten:

Zu-/Abfahrt:	mind. 5,50 m
LKW (/Bus)-Fahrgasse im Bereich der Stellplätze:	6,50 m
PKW-Fahrgasse:	4,50 m
LKW-Stellplätze (Schrägaufstellung):	3,50 m
LKW-Stellplätze Schwertransporte (Längsaufstellung):	5,00 m
Bus-Stellplätze (Schrägaufstellung):	4,00 m
PKW-Stellplätze (Schrägaufstellung):	2,50 m
PKW-Stellplätze für Mobilitätsbehinderte (Schrägaufstellung):	3,50 m

Die Tiefe der Stellplätze beträgt:

LKW-Stellplätze:	18,00 m
Bus-/PKW mit Anhänger-Stellplätze (nachts auch für LKW):	18,00 m
PKW-Stellplätze:	5,50 m

Als Randeinfassung kommen im LKW-Bereich Flachborde F 30x25 (F15) und im PKW-Bereich Flachborde F 20x25 (F10) jeweils mit abgesenkten Bereichen für Fußgängerquerungsstellen zur Ausführung.

In den direkten Fußgänger-Wegbeziehungen werden die Borde auf +2 cm abgesenkt. Entlang der Behindertenparkplätze werden die Borde auf ±0 cm zur Schaffung eines barrierefreien Zugangs zur WC-Anlage abgesenkt. In Bereichen, in denen keine Borde angeordnet sind, kommen Bankette mit 6 % bzw. 12 % Querneigung zur Anwendung.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Befestigung der Fahrgassen, Stellplätze und Gehwege:

Alle Verkehrs- und Parkflächen werden gemäß RStO 12 in Bk 10 erstellt.

Der Aufbau der Rampenfahrbahnen erfolgt gem. RStO 12, Bk 10, Tafel 1, Zeile 2.1 wie folgt:

Asphaltdeckschicht	4 cm
Asphaltbinderschicht	8 cm
Asphalttragschicht	8 cm
Hydraul.geb Tragschicht	15 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>30 cm</u>
Gesamt	65 cm

Der Aufbau der Kreisfahrbahn erfolgt gem. RStO 12, Bk 32. Tafel 1, Zeile 2.1 wie folgt:

Asphaltdeckschicht	4 cm
Asphaltbinderschicht	8 cm
Asphalttragschicht	10 cm
Hydraul.geb Tragschicht	15 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>30 cm</u>
Gesamt	67 cm

Der Aufbau der LKW-Stellplätze und Fahrgassen erfolgt gem. RStO 12, Bk 10, Tafel 2, Zeile 2 wie folgt:

Betondecke	24 cm
Asphalttragschicht	10 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>31 cm</u>
Gesamt	65 cm

Der Oberbau für die Gehwege erfolgt angelehnt an RStO 12 Tafel 6

Betonsteinpflaster	8 cm
Splittbettung	4 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>28 cm</u>
Gesamt	40 cm

Der Aufbau der PKW-Stellplätze erfolgt gem. RStO 12, Bk 1,8, Tafel 3, Zeile 7 wie folgt.

Pflasterdecke	10 cm
Splittbettung	4 cm
Dränbetontragschicht	20 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>31 cm</u>
Gesamt	65 cm

4.4.3 Böschungsgestaltung

Die geplanten Damm- und Einschnittsböschungen werden mit einer Regelneigung von 1:1,5 mit Böschungsausrundung hergestellt.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Die Seitenräume sind von Hindernissen freizuhalten.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Der Knotenpunkt K 56/Rampen B 10 wird als Kreisverkehrsplatz gemäß RAL angelegt. Der Anschluss der Rampen zum Kreisverkehrsplatz mit der K 56 erfolgt über Ein- und Ausfahrten gemäß RAL.

Der Anschluss der Rastanlage an die Rampe B 10 erfolgt über Ein- und Ausfahrten gemäß ERS.

Die Knotenpunkte innerhalb der Rastanlage werden als Schrägein- und ausfahrten gemäß der ERS ausgebildet. Die erforderlichen Sichtfelder werden von Einbauten und Bepflanzung freigehalten.

4.6 Besondere Anlagen

Die Rastanlage Wilgartswiesen wird mit einer WC-Anlage ausgestattet. Der Standort ist mittig auf der Rastanlage. Die für den Betrieb des WC erforderlichen Ver- und Entsorgungsleitungen werden neu verlegt.

4.7 Ingenieurbauwerke

Es werden keine neuen Ingenieurbauwerke erforderlich. Das bestehende Überführungsbauwerk der K 56 (BW 6713 606) bleibt unverändert.

4.8 Lärmschutzanlagen

Aufgrund der Lage des geplanten Vorhabens in einer Entfernung von ca. 500 m zu benachbarten Siedlungsflächen, werden hinsichtlich Wohnumfeld/Wohnqualität keine Maßnahmen zum Lärmschutz notwendig.

Die Anlage selbst wird im Rahmen einer freiwilligen Leistung des Bundes durch einen Sicht- und Lärmschutzwall, welcher aus Überschussmaterial aufgeschüttet wird, geschützt. Somit kann dem Ruhe- und Erholungsbedürfnis der LKW-Fahrer Rechnung getragen werden. Außerdem kann so die Massenbilanzierung der Maßnahme optimiert werden. Der verbleibende Überschuss wird in weiteren Maßnahmen des LBM verwendet.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

- entfällt -

4.10 Leitungen

Tabelle 1 Tabellarische Übersicht der Ver- und Entsorgungsleitungen

Versorgungsunternehmen	Bezeichnung der Leitung	Lage der Leitung	Erforderliche Maßnahme	Begründung der Maßnahme
Eigenbetrieb der VG Hauenstein	Schmutzwasserkanal	benachbarte Ortslage	Neuverlegung Anschlussleitung	
Eigenbetrieb der VG Hauenstein	Wasserleitung	benachbarte Ortslage	Neuverlegung Anschlussleitung	
Pfalzwerke AG	Stromkabel	benachbarte Ortslage	Müssen noch abgestimmt werden	
SGD Süd	Regenwasserkanal	innerhalb Baufeld	Neuverlegung	

Die erforderlichen Ver- und Entsorgungsleitungen und –anlagen für Abwasser, Wasser und Strom für das WC werden im Rahmen des Umbaus erstellt bzw. von Anschlüssen außerhalb der Rastanlage bis an das WC neu verlegt. Einzelheiten zur Trassenführung sowie der Anschlussstellen werden mit den entsprechenden Ver- und Entsorgungsunternehmen abgestimmt und festgelegt.

4.11 Baugrund / Erdarbeiten

Die Erweiterung der Rastanlage erfolgt geländenah.

Ein Bodengutachten liegt zum Zeitpunkt der Planerstellung noch nicht vor. Es ist vorgesehen im Zuge der Erstellung des Bauentwurfs eine Baugrunduntersuchung durchführen zu lassen.

4.12 Entwässerung

Die Schmutzwasserableitung erfolgt im Freispiegelgefälle bis Ausbauanfang der Baustrecke entlang der Ausfahrtrampe und anschließend entlang der K 56 bis Gemarkung Wilgartswiesen mit Anschluss an das Mischwassersystem der VG-Werke Hauenstein.

Das auf der Anlage anfallende Regenwasser wird oberflächlich über Rinnen geführt, in Sinkkästen gesammelt und mit Kanälen zur Regenwasserbehandlung mit ergänzenden Rückhaltemaßnahmen in den direkt östlich der Anlage gelegenen Bereich geleitet. Anfallendes Regenwasser aus dem Randbereich der PWC-Anlage sowie aus dem Außengebiet wird in Mulden gesammelt und zum Großteil versickert und verdunstet. Nicht versickertes Wasser wird über Muldenablaufschächte gesammelt und ebenfalls in den Kanal und zur Behandlung eingeleitet.

Unter Berücksichtigung des DWA-Merkblattes 153, der RAS-Ew 2005 sowie der DWA-Arbeitsblätter 117 und 138 werden entsprechende Maßnahmen vorgesehen.

Dem Regenrückhaltebecken werden ein Trenn- und Drosselbauwerk sowie eine Sedimentationsanlage zur Vorbehandlung vorgeschaltet. Das Drosselbauwerk erhält einen Absperrschieber für den Havariefall. Das RRB wird mit einem Entlastungsbauwerk (Notüberlauf) vor Überlastungsschäden geschützt.

Von dort erfolgt die gedrosselte Ableitung des Regenwassers im Verlauf der Trasse des Schmutzwasserkanals im Freispiegelgefälle bis zum Vorfluter „Queich“ an der K 56.

Berechnungen zu den entwässerungstechnischen Details sind der Anlage 18 zu entnehmen.

Die Kostenschätzung für das Regenrückhaltebecken erfolgt auf Grundlage der Annahme, dass Maßnahmen wie die Abdichtung oder der Schutz gegen Auftrieb aufgrund von Grundwasser nicht erforderlich sind. Diese ist auf Grundlage der Baugrunduntersuchung, welche im Zuge der Erstellung des Bauentwurfs vorgesehen ist, zu überprüfen und ggf. anzupassen.

4.13 Straßenausstattung

Die Anschlussstelle und die Rastanlage erhalten die erforderliche Grundausrüstung mit Markierung, Beschilderung und Schutzeinrichtungen entsprechend den gültigen Vorschriften, Richtlinien und Hinweisen. Die Bereiche des WC-Gebäudes erhalten eine Beleuchtung.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Aufgrund der Lage des geplanten Vorhabens fernab von Siedlungsflächen werden bestehende Wohnnutzungen durch das geplante Vorhaben nicht in Anspruch genommen und hinsichtlich Wohnumfeld/Wohnqualität ergeben sich keine Veränderungen.

Durch die geplante PWC-Anlage kommt es zum Verlust von Waldflächen, die als Erholungswald ausgewiesen sind (ca. 24.100 m²). Diese Waldflächen befinden sich jedoch im unmittelbaren Nahbereich zur B 10 und K 56 und sind somit deutlich vorbelastet. Die Erholungswirkung dieser Waldflächen kann somit als "gestört" angesehen werden und die Beeinträchtigung durch das geplante Vorhaben auf das Schutzgut Mensch als nicht erheblich bewertet werden.

Sämtliche für Fußgänger und Radfahrer relevante Wegebeziehungen sowie Querungsmöglichkeiten der B 10 bleiben bestehen.

Als positive Auswirkung ist die bessere Erreichbarkeit der Flächen des UG aus Richtung Annweiler zu nennen. Für Erholungssuchende wird somit die Fahrt zum bzw. vom Erholungsort einfacher.

Insgesamt weißt das geplante Vorhaben eine geringe anlagenbedingte Beeinträchtigungsintensität für das Schutzgut Mensch auf.

Die betriebsbedingten Wirkfaktoren Schadstoff-, Schallimmissionen und visuelle Störungen weiten sich infolge der geplanten Baumaßnahme in Richtung Norden etwas aus. Von den von Erholungssuchenden nutzbaren Wegen innerhalb des UG aus wird dies jedoch – auch angesichts der Vorbelastung durch die B 10 - kaum wahrnehmbar sein, so dass die betriebsbedingten Auswirkungen als nicht erheblich eingestuft werden.

5.2 Naturhaushalt

Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,

Die geplante Baumaßnahme führt dauerhaft zur Neuversiegelung von 16.960 m², zur Teilversiegelung von 4.130 m² natürlicher Bodenfläche und zu einer Vollversiegelung bisher teilversiegelter Flächen von 420 m². Im Bereich der versiegelten Flächen wird das Biotopentwicklungspotenzial vollständig, und auf den teilversiegelten Flächen überwiegend zerstört. Dies wird als erhebliche Beeinträchtigung bewertet.

Der dauerhafte Verlust von Flächen mit Gehölzstrukturen (ca. 24.100 m² Waldbiotoptypen verschiedener Ausprägungen, 3.430 m² Gebüschstreifen) und Wiese/Magergrünland (ca. 4.030 m²) stellt aufgrund des mittleren bis hohen Biotopwerts der Flächen einen erheblichen Eingriff für das Biotoppotenzial dar. Der Verlust von Straßenrand (ca. 2.530 m²) dagegen ist aufgrund des geringen Biotopwerts der betroffenen Flächen nicht als erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen zu bewerten.

Baubedingt muss jedoch außerhalb des dauerhaften Eingriffsbereichs ein zusätzlicher Flächenanteil beansprucht werden. In diesen Bereichen werden auf Flächen von ca. 4.360 m² die vorhandenen Biotopstrukturen zerstört (40 m² befinden sich auf bestehenden Waldweg). Dabei handelt es sich um 20 m² Straßenrand mit einer geringen ökologischen Bedeutung und Waldbiotoptypen verschiedener Ausprägung (ca. 1.080 m²), Gebüschstreifen (740 m²), Wiesenfläche (Übergangsform zwischen Fett- und Magerwiese, 2.340 m²), brachgefallenen Magergrünland (ca. 180 m²) mit mittlerer bis hoher ökologischer Bedeutung. Der Verlust der mittel bis hochwertigen Biotopstrukturen ist als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.

Des Weiteren besteht die Gefahr, dass im an die Baumaßnahme angrenzenden Bereich wertvolle Biotopstrukturen beschädigt oder zerstört werden (z.B. durch Überfahren des Wurzelbereichs). Durch Schutzmaßnahmen gemäß RAS-LP 4 kann diese Gefahr gemindert werden, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verursacht werden.

Für die Fauna werden folgende Auswirkungen prognostiziert:

o Vögel

Unter Berücksichtigung festgelegter Vermeidungsmaßnahmen kann die baubedingte Beeinträchtigung durch das Vorhaben als nicht erheblich gewertet werden.

Der Planungsraum stellt aufgrund der Vorbelastungen durch die unmittelbar angrenzende B 10 und K 56 keine ideale Habitatstruktur für Vogelarten dar und ist in Bezug auf die Avifauna relativ artenarm ausgeprägt.

Trotzdem treten für einige Vogelarten anlagebedingt Beeinträchtigungen von Bruthabitaten auf. Dazu zählen u.a. die streng geschützte Arten Neuntöter (RL RLP V, VS-RL Anh. I, Nachweis 2012) und Schwarzspecht (VS-RL Anh. I) sowie einige ungefährdete und häufig verbreitete Vogelarten (Amsel, Buchfink, Goldammer, Heckenbraunelle, Mönchsgrasmücke, Rotkehlchen, Singdrossel, Sommergoldhähnchen, Tannenmeise, Zaunkönig und Zilpzalp). Es handelt es sich bei den betroffenen Vogelarten überwiegend um Arten die jährlich neuangelegte Saisonester bauen und sich somit leicht in vorhandene, geeignete Ersatzlebensräume im näheren Umfeld ansiedeln. Trotzdem stellt der Verlust der Bruthabitate durch das geplante Vorhaben eine erhebliche Beeinträchtigung dar die ausgeglichen werden muss.

Für einige Vogelarten stellt das Planungsgebiet zudem ein Nahrungshabitat dar. Betroffen werden u.a. die streng geschützten Arten Grünspecht, Mäusebussard, Turmfalke, Waldkauz und Wanderfalke (potentiell). Vermutlich nutzt auch der gefährdete Waldlaubsänger (RL RLP 3) das Planungsgebiet als Nahrungshabitat. Weitere (ungefährdete und häufige) nachgewiesene Vogelarten die das Untersuchungsgebiet als Nahrungshabitat oder als Durchzügler benutzen sind, Bachstelze, Blaumeise, Buntspecht, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Hausrotschwanz, Kernbeißer, Kleiber, Kohlmeise, Kolkrabe (potentiell), Misteldrossel, Ringeltaube, Sumpfmehse, Waldbaumläufer, Wintergoldhähnchen. Die Beeinträchtigung der Nahrungshabitate ist ebenfalls erheblich und erfordert eine entsprechende Kompensation.

Insgesamt ist der Verlust der Brut- und Nahrungshabitate durch das geplante Vorhaben als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.

Die durch den Verkehr auf der geplanten Anschlussstelle zu erwartende Zerschneidungswirkung und Kollisionsgefahr ist aufgrund der relativ niedrigen Geschwindigkeiten der Fahrzeuge auf der geplanten Ausfahrt sowie im Bereich der PWC-Anlage als gering einzuschätzen. Eine Minderung kann zudem durch Anpflanzungen im Bereich der Böschungen bzw. Straßenränder erzielt werden.

Hinsichtlich einer Verlärmung und sonstigen, betriebsbedingten Störung von Lebensräumen ist für die meisten der im UG vorkommenden Vogelarten keine relevante Veränderung gegenüber dem heutigen Zustand zu erwarten. Beim Neuntöter sind Beeinträchtigungen hingegen nicht auszuschließen. Daher ist bereits vor Beginn der Baumaßnahme in einem störungsarmen Bereich ein Gehölzstreifen anzulegen, der als Ausweich-Brutplatz und Nahrungshabitat dienen kann.

o Reptilien

Für die westlich der K 56 vorkommenden Zauneidechsen können Beeinträchtigungen (Störung, Tötung) durch einen Schutz der Habitate während der Bauzeit durch Ausweisung einer "Bautabuzone" größtenteils vermieden werden. Projektbedingt werden voraussichtlich nur kleine Flächenanteile des nachgewiesenen Zauneidechsen-Kernhabitats beeinträchtigt. Eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder Störungen im Fortpflanzungs-/ Überwinterungshabitat unterbleiben, soweit

spezielle Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt werden. Der Betrieb der PWC-Anlage stellt für nachgewiesenen Reptilienarten keine Beeinträchtigung dar.

o Fledermäuse

Das Quartierangebot für baumbewohnende Arten im Untersuchungsgebiet wird als sehr gering eingeschätzt. Es sind kaum höhlenbrütende Vogelarten im Eingriffsbereich ansässig – falls doch, so brüten diese weit außerhalb in umgebenden Waldgebieten. Nur je ein (potenzielles) Brutrevier des Buntspechts und des Grünspechts werden (in ausreichender Entfernung zu den geplanten Anschlussspannen sowie zu der geplanten PWC-Anlage) vermutet. Dies lässt darauf schließen, dass kaum geeignete Baumhöhlen oder Spaltenverstecke an Bäumen als Habitate für Fledermäuse vorhanden sind. Das Quartierangebot erscheint somit für bodenständige Populationen baumbewohnender Fledermausarten ungeeignet. Wochenstubenquartierbäume im weiteren Umfeld sind vorhabenbedingt nicht betroffen.

Da jedoch einige Höhlenbäume potenziell geeignete Quartierbäume – besonders für die Zwergfledermaus – darstellen, stellt die Gehölzrodung dennoch eine erhebliche Beeinträchtigung dar.

Die Jagdhabitats der nachgewiesenen Fledermausarten befinden sich meist im Bereich von bestehenden Wege-, Straßen- und Freiflächen. Der Verlust von Jagdstrukturen und die möglichen Verluste von Nahrungsproduktionsflächen sind nicht maßgeblich für den Erhalt der lokalen Fledermauspopulationen in diesem Gebiet. Somit ist die Beeinträchtigung durch das geplante Vorhaben nicht erheblich.

Für Fledermäuse sind keine erheblichen, zusätzlichen Trennwirkungen z.B. durch die Zerschneidung von häufig genutzten Flugrouten anzunehmen. Auch für diese Artgruppe kann zudem die Kollisionsgefahr der Tiere mit dem Straßenverkehr durch eine Abpflanzung der Böschungen bzw. Straßenränder gemindert werden, so dass hierdurch keine erheblichen Beeinträchtigungen entstehen.

o Tagfalter und Heuschrecken

Für die Artgruppen der Tagfalter und Heuschrecken bedeutet der Verlust der Wiesenfläche einen Habitatverlust. Betroffen sind zwar überwiegend häufige und ungefährdete Arten, aufgrund der Seltenheit des Offenlandlebensraums 'magere Mähwiese' im Pfälzerwald ist dieser Habitatverlust jedoch durch die Neuanlage von Wiese oder Optimierung von bestehenden Wiesen auszugleichen.

Boden

Das geplante Vorhaben führt zu einer Neuversiegelung von 16.960 m² sowie zu einer Teilversiegelung von ca. 4.130 m². Hiervon gehen – aufgrund des vollständigen Verlustes bzw. der erheblichen Einschränkung der Bodenfunktionen – erhebliche Auswirkungen aus. Mindernd wirken sich die geplanten Entsiegelungen/Teilentsiegelungen aus, die die Summe der Netto-Neuversiegelung auf insgesamt 18.045 m² reduziert. Die Netto-Neuversiegelung stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar.

Wasser

Das geplante Vorhaben bewirkt durch die geplante Versiegelung (zum Umfang siehe Ausführungen zu 'Boden') vor allem einen Verlust an Infiltrationsfläche für das Grundwasser und somit eine Verringerung der Grundwasserneubildungsrate. Mindernd wirken sich die geplanten Entsiegelungen/Teilentsiegelungen (z.B. der gegenwärtigen Auffahrt) aus, die die Summe der Netto-Neuversiegelung auf insgesamt 18.045 m² reduziert.

Durch die geplante Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers wird ein großer Anteil des Wassers jedoch wieder dem Grundwasser zugeführt, so dass die Versiegelung nicht als erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Grundwasser zu werten ist.

Für Oberflächengewässer ergeben sich keine relevanten Veränderungen.

Klima und Luft

Die dauerhafte Versiegelung von Flächen (zum Umfang siehe Ausführungen zu 'Boden') sowie der dauerhafte Verlust von Gehölzstrukturen mit Immissionsschutzfunktion (ca. 24.100 m² Waldbiotoptypen verschiedener Ausprägungen und 3.430 m² Gebüschstreifen) hat eine Veränderung des Mikro- und Mesoklimas im Umfeld der Baumaßnahme und zur Folge und stellt somit eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts Klima/Luft dar. Mindernd wirkt sich die geplante rasche Eingrünung aller Böschungs- und Grünflächen nach Ende der Bauzeit aus. Aufgrund der Größe der neuversiegelten Flächen und dem großflächigen Entfall von Gehölzstrukturen, verbleiben jedoch die erheblichen anlagebedingten Beeinträchtigungen des geplanten Vorhabens auf das Schutzgut Klima/Luft.

Betriebsbedingt ist mit Luftschadstoffimmissionen durch den Verkehr zu rechnen. Besonders im Bereich der geplanten PWC-Anlage kann aufgrund der Ansammlung von KFZ von einer Steigerung des Luftschadstoffgehalts ausgegangen werden. Dies führt somit zu einer erheblichen betriebsbedingten Beeinträchtigung für das Schutzgut Klima/Luft im Planungsgebiet. In angrenzenden Bereichen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Wechselwirkungen

Ökosystemare Wechselwirkungskomplexe mit hoher Empfindlichkeit sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Sofern Wirkfaktoren (wie z.B. 'Versiegelung') hinsichtlich mehrerer Schutzgüter Auswirkungen haben, sind diese jeweils oben entsprechend beschrieben worden.

5.3 Landschaftsbild

Angrenzend an das geplante Baufeld werden Flächen temporär während der Bauzeit als Arbeitsstreifen, Baustellenzuwegungen, Lagerplatz oder Leitungstrassen benötigt (Flächenbedarf ca. 0,4 ha). Davon sind u.a. Teilflächen von Waldbiotoptypen verschiedener Ausprägung (ca. 1.080 m²), Gebüschstreifen (ca. 740 m²) und Wiesenfläche (Übergangsform zwischen Fett- und Magerwiese, ca. 2.340 m²) und brachgefallenes Magergrünland (ca. 180 m²) betroffen. Besonders der Verlust der Gebüschstreifen, die aufgrund ihrer abschirmenden Funktion zwischen B 10 und freier Landschaft eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild besitzen, wird als erhebliche Beeinträchtigung bewertet.

Der Ausbau der Anschlussstelle führt zu einem Verlust an straßenbegleitenden Gehölzen (0,3 ha), die aufgrund ihrer abschirmenden Funktion zwischen B 10 und freier Landschaft eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild besitzen. Eine ebenfalls hohe Bedeutung weisen die für den Pfälzerwald typischen Waldflächen auf, die durch die Errichtung der geplanten PWC-Anlage entfallen (ca. 2,4 ha Waldbiotoptypen verschiedener Ausprägung). Der Verlust der Gehölzstrukturen stellt somit eine erhebliche Beeinträchtigung dar.

Um die B 10 an die deutlich höher gelegene K 56 anschließen zu können, ist der Bau bzw. die Änderung von Straßenböschungen notwendig. Darüber hinaus erfolgt im Bereich der Fahrbahn sowie der geplanten PWC-Anlage eine großflächige Versiegelung. Diese Veränderungen sind im Wesentlichen vom bestehenden und geplanten Straßennetz aus sichtbar, jedoch auch von umgebenden Bergen und damit auch von der häufig besuchten Falkenburger Ruine aus. Zur Minderung des technischen Eindrucks der geplanten Baumaßnahme werden die neu entstehenden Böschungen sowie die sonstigen Straßennebenflächen rasch nach Bauende durch die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern bzw. Ansaaten eingegrünt bzw. gestaltet. Insgesamt verbleibt jedoch die erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch das geplante Vorhaben.

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Derzeit sind innerhalb des Baufeldes keine relevanten Kultur- oder sonstige Sachgüter bekannt. Bei Erdarbeiten können jedoch überraschend auftauchende, historische und prähistorische Funde nicht ausgeschlossen werden. Bei den Bauarbeiten zutage kommende Funde werden unverzüglich gemeldet. Sollte das Versetzen evtl. vorhandener Denkmäler erforderlich werden, wird dies mit der Generaldirektion Kulturelles Erbe abgestimmt. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes zu rechnen.

5.5 Artenschutz

Für das geplante Vorhaben erfolgte die artenschutzrechtliche Prüfung gemäß der rechtlichen Regelungen der §§ 44, 45 BNatSchG (s. Anhang 19.3).

Für keine der Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie keine der Europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie werden die Verbotstatbestände des § 44 Abs.1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Die Beurteilung, ob ein Verbotstatbestand einschlägig ist, ist unter Berücksichtigung folgender Maßnahmen zur Vermeidung sowie vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen erfolgt:

- Gehölzanpflanzungen auf den geplanten Böschungsflächen (Wuchshöhe mind. 5 m) zur Vermeidung der Kollisionsgefahr für Vögel und Fledermäuse (3.770 m²);
- Schutz vor Lichtimmissionen in angrenzenden Flächen durch entsprechendes Beleuchtungskonzept;
- Rodung der Gehölze außerhalb der Brutzeit von Vögeln; Fällung der vor-kommenden Höhlenbäume erst nach Inaugenscheinnahme und Verschluss der Höhlen.
- Schutz eines Zauneidechsenhabitats während der Bauzeit (Bautabuzone); Vergrümmungsmaßnahmen innerhalb des Baufeldes; ggfs. Abfangen von Tieren (ca. 400 m²).
- Schutz von Vegetationsstrukturen und Tierhabitaten während der Bauzeit gemäß RAS-LP 4
- Aufwertung eines bestehenden Waldrandes durch Pflanzung von Gehölzstrukturen mit dornenreichen Sträuchern und Bäumen im Wechsel mit Brachen (4.070 m²) [CEF-Maßnahme für den Neuntöter];
- Einbringen von Quartierhilfen für Fledermäuse in dem angrenzenden Laubwaldgebiet nördlich der geplanten PWC-Anlage (20 Stück) [CEF-Maßnahme für Fledermäuse].

Vorsorglich wurden für alle relevanten europarechtlich geschützten Arten die naturschutzfachlichen Ausnahmevoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG abgeprüft. Es ist insgesamt zu konstatieren, dass die naturschutzfachlichen Ausnahmevoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG für alle Arten erfüllt wären, da die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen zu keinen signifikant negativen Auswirkungen auf die jeweiligen Populationen im Naturraum und im Bezugsraum führen würden und außerdem im LBP für die jeweils betroffenen Arten (-gruppen) geeignete Maßnahmen festgesetzt sind. Zumutbare Alternativen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen der relevanten Arten führen, liegen aus Sicht des Vorhabenträgers nicht vor. Gleichzeitig sind damit auch die europarechtlichen Ausnahmevoraussetzungen gem. Art. 16 FFH-Richtlinie bzw. Art. 9 Vogel-schutzrichtlinie erfüllt. Damit liegen insgesamt die artenschutzrechtlichen Voraussetzungen für eine Zulassung des Vorhabens vor.

5.6 Natura 2000-Gebiete

Die geplante Maßnahme befindet sich angrenzend an ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung, das FFH-Gebiet "Biosphärenreservat Pfälzerwald" (6812-301). Im Rahmen einer Vorprüfung wurden die Projektwirkungen auf der Grundlage der vorliegenden Aussagen zu dem Schutzgebiet überschlägig eingeschätzt (s. Anlage 19.4.1). Ergebnis der Vorprüfung ist, dass durch das Vorhaben keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes zu erwarten sind. Eine Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung ist daher nicht erforderlich.

Des Weiteren befindet sich in der Nähe des Maßnahmenstandorts (ca. 370 m südwestlich) das Vogelschutzgebiet 6812-401 "Pfälzerwald". Auch hierfür wurde im Rahmen einer Vorprüfung die Projektwirkungen auf der Grundlage der vorliegenden Aussagen zu dem Schutzgebiet überschlägig eingeschätzt (s. Anlage 19.4.2). Das Ergebnis der Vorprüfung ist, dass das geplante Vorhaben zu keinen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes "Pfälzerwald" (6812-401) führt. Eine weitergehende Verträglichkeitsprüfung ist somit nicht erforderlich.

5.7 Weitere Schutzgebiete

Aufgrund der Lage des Vorhabens im Naturpark Pfälzerwald werden Flächen im Naturpark überbaut und verändert. Allerdings handelt es dabei um trassennahe Flächen an der bestehenden B 10. Die Erholungsfunktion des Naturparks wird durch das geplante Vorhaben nicht maßgebend verändert.

Das an das Untersuchungsgebiet angrenzende Naturschutzgebiet "Falkenburg-Tiergarten" wird durch den geplanten Ausbau der Anschlussstelle und Errichtung der PWC-Anlage nicht beeinträchtigt.

Südlich der B 10, westlich der K 56 befindet sich der Biotopkomplex "NSG Kohlwoog SW Wilgartswiesen" (BK-6713-0176-2007). Dieser Biotopkomplex umfasst mehrere, teils nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope die jedoch nicht durch Auswirkungen des geplanten Vorhabens beeinträchtigt werden.

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Die Anlage wird im Rahmen einer freiwilligen Leistung des LBM durch einen Sicht- und Lärmschutzwall, welcher aus Überschussmaterial aufgeschüttet wird, geschützt. Somit kann dem Ruhe- und Erholungsbedürfnis der LKW-Fahrer Rechnung getragen werden. Außerdem kann so die Massenbilanzierung der Maßnahme optimiert werden. Der verbleibende Überschuss wird in weiteren Maßnahmen des LBM verwendet.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

- entfällt -

6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz

Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten sind nicht erforderlich.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden die nachfolgend aufgelisteten Maßnahmen aus der Konfliktanalyse abgeleitet und festgelegt (A = Ausgleichsmaßnahme, E = Ersatzmaßnahme, G = Gestaltungsmaßnahme, S = Schutzmaßnahme). Im Maßnahmenkonzept sind auch die artenschutzrechtlich notwendigen Maßnahmen berücksichtigt.

Maßnahmen im Eingriffsbereich bzw. im näheren Umfeld:

- A1 Entsiegelung bzw. Teilentsiegelung von Flächen
- A2 Wiederaufforstung, Waldrandentwicklung bzw. Wiederherstellung der Gehölzstrukturen im Bereich temporär genutzter Flächen
- A3 Aufwertung eines bestehenden Waldrandes durch Pflanzung von Gehölzstrukturen mit dornenreichen Sträuchern und Bäumen im Wechsel mit Brachen (CEF-Maßnahme für den Neuntöter)
- A4/S1 Gehölzanpflanzungen auf den geplanten Böschungsflächen (Wuchshöhe mind. 5 m) zur Vermeidung der Kollisionsgefahr für Vögel und Fledermäuse
- A5/G1 Wiesenentwicklung durch entsprechende Ansaat und Pflege
- A6 Ausweisung/Sicherung von Biotopbäumen
- A7 Einbringen von Quartierhilfen für Fledermäuse in dem angrenzenden Laubwaldgebiet nördlich der geplanten PWC-Anlage (CEF-Maßnahme für Fledermäuse)
- A8 Erweitern bzw. Optimieren eines bestehenden Zauneidechsenhabitats durch Entfernen von Gehölzsukzession und Anlage spezieller Habitatstrukturen
- G2 Neugestaltung des Landschaftsausschnitts durch Baum- und Strauchanpflanzungen im Bereich der Grünflächen der PWC-Anlage
- G3 Ansaat von Landschaftsrasen im Bereich der Grünflächen der PWC-Anlage

- S2 Schutz vor Lichtimmissionen in angrenzenden Flächen durch entsprechendes Beleuchtungskonzept;
- S3: Rodung der Gehölze außerhalb der Brutzeit von Vögeln; Fällung der vor-kommenden Höhlenbäume erst nach Inaugenscheinnahme und Verschluss der Höhlen.
- S4 Schutz eines Zauneidechsenhabitats während der Bauzeit (Bautabuzone); Vergrämuungsmaßnahmen innerhalb des Baufeldes; ggfs. Abfangen von Tieren
- S5 Schutz von Vegetationsstrukturen und Tierhabitaten während der Bauzeit gemäß RAS-LP 4

Externe Kompensationsmaßnahmen:

- E1 Entwicklung einer extensiv gepflegten Feuchtwiese im Bereich eines ehemaligen Nadelholzbestandes (bereits umgesetzte Ökokonto-Maßnahme des Forstamtes Hinterweidenthal)
- E2 Revitalisierung eines verlandeten Grabens im Wieslautertal
- E3 Erhalt und Entwicklung eines Waldrefugiums am "Rappenkopf"

Auf der Grundlage der tabellarischen Gegenüberstellung der Konflikte sowie der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen (Anlage 9.3) lässt sich ableiten, dass die geplanten landespflegerischen Maßnahmen insgesamt geeignet sind, die durch die Baumaßnahme beeinträchtigten Funktionen des Landschaftshaushaltes wiederherzustellen.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

- entfällt -

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

- entfällt -

7 Kosten

Kosten

Die Gesamtbaukosten der Maßnahme einschließlich aller Nebenkosten betragen **3,601 Mio. €** (brutto) inklusive der Kosten für landschaftspflegerische Maßnahmen in Höhe von 421.000 € (brutto).

Kostenträger

Kostenträger für die Gesamtmaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland.

Beteiligung Dritter

- entfällt -

8 Verfahren

Das Baurecht wird über ein Planfeststellungsverfahren geregelt.

9 Durchführung der Baumaßnahmen

Kampfmittelfreiheit: Eine Untersuchung auf Kampfmittelbefunde wird vor Baubeginn durchgeführt.

Grunderwerb: Die zur Durchführung der Maßnahme benötigten Flurstücke werden sich vor Baubeginn im Eigentum des Bundes befinden. Die Gesamtmaßnahme wird in einem Zuge ausgeführt.

Der Umbau der Verkehrsanlage und die Verlegung der Ver- und Entsorgungsleitungen für die WC-Anlagen erfolgen zeitgleich.

Der Bau der WC-Anlage erfolgt teilweise ebenfalls zeitgleich mit der Verkehrsanlage bzw. mit der Erstellung der Ausstattung und der Bepflanzung der Rastanlage.

Der Verkehr auf der Bundesstraße wird nicht beeinträchtigt.

Besondere verkehrslenkende Maßnahmen sind, bis auf die übliche Beschilderung entsprechend der Regelpläne, nicht erforderlich.