

K2 (DÜW)

Gradientenverbesserung im Zuge der Erneuerung einer EÜ bei Dackenheim

Von Bau-km : 0+980,00 K 2 bis
1+440,00 K 2

Nächster Ort : Dackenheim

Baulänge : ca. 460 m

Länge der Anschlüsse : ---

Rheinland-Pfalz



LBM

LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
SPEYER

UVP-Bericht

**gemäß §16 UVPMoDG i.V.m. der Anlage 4 des Gesetzes
sowie einer allgemein verständlichen, nichttechnischen
Zusammenfassung gemäß
§ 16, Abs.1, Nr. 7 UVPG**

- FESTSTELLUNGSENTWURF -

<p>Aufgestellt Speyer, den 20.07.2018</p> <p>i.A. gez. Krömer</p> <p>Landesbetrieb Mobilität Speyer St. Guido-Straße 17, 67346 Speyer Telefon: 0 62 32 / 626 – 0 Fax. - 1104</p>	

Inhaltsverzeichnis

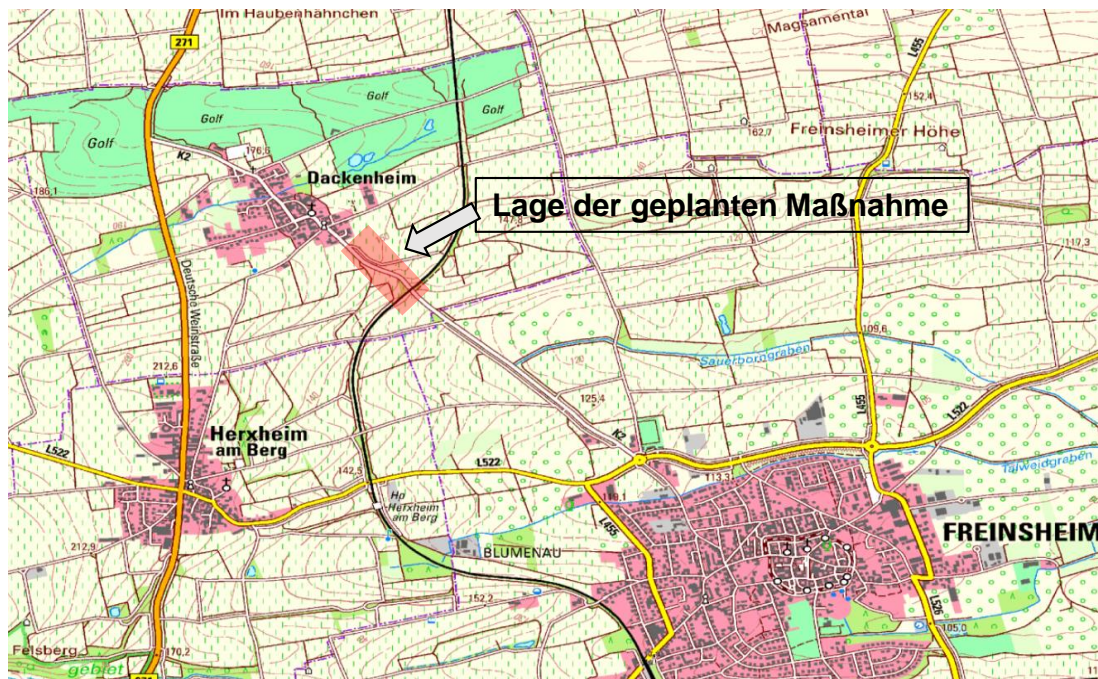
1. Beschreibung des Vorhabens	3
2. Beschreibung der angewandten Methoden, des räumlichen Untersuchungsumfangs und des Zeitpunkts der Ermittlung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.....	4
3. Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens	4
4. Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und der damit verbundenen erheblichen bau-, anlage-und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter	7
5. Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen oder vermindert wird (Vermeidungsmaßnahmen)	9
6. Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter ausgeglichen werden	10
7. Beschreibung der geprüften, vernünftigen Alternativen	10
8. Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichtes	12

Anhang: Bestandskarte der Schutzgebiete und geschützten Flächen

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Kreisstraße K 2 fungiert als Hauptverbindungsstraße zwischen den Ortsgemeinden Dackenheim und Freinsheim. Somit ist sie gemäß RAL 2012 der Straßenkategorie LS III und der Entwurfsklasse 3 zuzuordnen. Die K 2 beginnt südöstlich von Dackenheim und endet in einer Kreisverkehrsanlage nördlich von Freinsheim.

■ Lage im Straßennetz Abb. 1, [http://map1.naturschutz.rlp.de/kartendienste_naturschutz/mod_mobile/]



Die Maßnahme beschreibt die Gradientenverbesserung der K 2 im Zuge der Erneuerung einer EÜ (Eisenbahnüberführung) bei Dackenheim in der Verbandsgemeinde Freinsheim. Das Vorhaben beginnt bei Bau-km 0+980,00 und endet bei 1+440,00. Die Baulänge beträgt 460 m. Am Baubeginn hat die Planung eine Höhenlage von ca. 174,00 m ü. NN, an dem Ausbauende stellt sich eine Höhenlage von ca. 140,00 m ü. NN ein. Auf der geplanten Ausbaustrecke befindet sich eine Überführung der Deutschen Bahn. Weitere Bauwerke sind keine vorhanden.

Die Gradientenverbesserung der K 2 erfolgt aufgrund von Rutschungen der Straßenböschung sowie der erforderlichen Erneuerung einer Eisenbahnüberführung. Eine lichte Höhe von 4,50 m zwischen Unterkante Bauwerk und Fahrbahnoberfläche muss gegeben sein.

Folgende Maßnahmen werden durchgeführt:

- Gradientenverbesserung der K 2 auf der gesamten Ausbaulänge
- Verschiebung der Fahrbahnachse der K 2 in einem Abschnitt (ca. 110 m Länge) in Richtung Südwesten (größere Sichtweite)
- Straßenentwässerung über eine Bordanlage
- Ersatzneubau von Stützwänden
- Sicherung einer Böschung durch eine Gabionenwand
- Herstellung einer Steilböschung auf der Südseite
- Tieferlegung des Mischwasserkanals aufgrund der neuen Gradienten
- Erneuerung der EÜ (Deutsche Bahn) und Anpassung der Böschungen

Für das Vorhaben sind sowohl bauzeitliche (Arbeitsräume und sonstige Baustelleneinrichtungenstellen: ~1.250 m²) als auch dauerhafte Flächeninanspruchnahmen (~800 m²) erforderlich. Hinzu kommen Flächenversiegelungen (Nettoneuversiegelung: 805 m²) bzw. auch Flächenentsiegelungen (265 m²).

Die Länge der Bauzeit (einschließlich Brückenbauwerk) beträgt mindestens 2 Jahre.

Die durch den LBM Speyer in Auftrag gegebene Verkehrszählung aus dem Jahr 2013 ergab eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 2.556 Kfz / 24 h. Der Schwerverkehranteil beträgt 34 Kfz / 24 h (ca. 1,4 %).

Es werden keine Veränderungen der Verkehrsverhältnisse durch den Umbau der K 2 erwartet.

2. Beschreibung der angewandten Methoden, des räumlichen Untersuchungsumfangs und des Zeitpunkts der Ermittlung der Umweltauswirkungen des Vorhabens

Hinweise aus Fachgutachten

Die Kartierung der Biotoptypen erfolgte in mehreren Kartiergängen zwischen den Jahren 2015 bis 2016. Der Untersuchungsraum ist ausreichend um alle Auswirkungen des Vorhabens zu analysieren.

Für den Artenschutzbeitrag wurden unterschiedliche Artengruppen erfasst:

- Kartierung der Artengruppe Vögel (2015 und 2016)
- Kartierung der Mauereidechse (2015 und 2016)
- Ergänzende Beobachtungen von Wildbienen wurden berücksichtigt (2015 und 2016)

3. Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Die Bestandserfassung und Bewertung erfolgt getrennt nach den in § 2 UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) Abs. 1 genannten Schutzgütern:

- **Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit**

Im Wirkraum des Vorhabens sind keine Wohnfunktionen vorhanden (keine Gebäude).

Die Flächen im näheren Umfeld der Kreisstraße sind für die Erholung nicht geeignet.

- **Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Im Untersuchungsgebiet gibt es bedeutsame Tier- und Pflanzenlebensräume:

- Lösslehm-Steilwände mit Habitatfunktion für Wildbienen,
- Halboffenlandstruktur zwischen großer Trockenmauer und Bahnböschung als Teil-Lebensraum des Neuntöters,
- große Trockenmauer und gehölzfreie Bahnsäume als Teil-Lebensräume der Mauereidechse;

- Straßennahe trockene Säume (südlich der Eisenbahnüberführung) mit punktuellm Vorkommen von Feld-Mannstreu (*Eryngium campestre*) (nach Bundesartenschutzverordnung besonders geschützte Art);

Auf den Einschnittböschungen der Kreisstraße sowie auf den Bahnböschungen befinden sich Heckenstrukturen, die als bedeutende Biotopstruktur eingestuft wurden. Die Säume entlang der Entwässerungsmulden sowie im Bereich kleiner Geländesprünge (Baustelleneinrichtungsfläche) östlich der Bahn sind blütenreich und stellen für den Landschaftsraum eine lokal seltene Biotopstruktur dar. Der Kalkmagerrasen auf der Bahnböschung bildet ebenfalls eine seltene Biotopstruktur und unterliegt dem Pauschalschutz nach §30 BNatSchG.

Der Landschaftsraum hat insbesondere eine Bedeutung für Vogelarten im Offen- und Halbofenland.

Die Überprüfung der Gehölzbestände weist kein geeignetes Potenzial an Baumquartieren (Tages-, Zwischenquartiere) für Fledermäuse auf.

Es bestehen mehrere Vorkommen der Mauereidechse.

Schutzgebiete, geschützte Flächen (vgl. Bestandsdarstellung im Anhang)

Der gesamte Untersuchungsraum – mit Ausnahme der südlichen Ortslage von Dackenheim – liegt innerhalb des großflächigen Vogelschutzgebietes 6514-401 „Haardtrand“.

Ca. die Hälfte der Ausbaustrecke liegt innerhalb des Naturdenkmals „Löbshohl in Dackenheim“ (ND 7332-248).

Die südöstliche Bahnböschung (linke Seite Ausbauvorhaben) ist laut Biotopkartierung tw. als besonders geschützter Biotop gemäß §30 BNatSchG eingestuft (Kalkmagerrasen an der Bahnlinie NW Freinsheim“, BT-6415-0225-2007), unterschreitet aber aufgrund der starken Verbuschung derzeit die Mindestgröße von 500 m² um ca. die Hälfte.

Der überwiegende Teil des Ausbauvorhabens ist laut Biotopkartierung als Schutzwürdiger Biotopkomplex eingestuft („Rebflächen mit Hecken südlich Dackenheim“, BK-6415-0029-2008). Der Komplex erstreckt sich beiderseits der Einschnittslage der Straße.

- **Fläche/Boden**

Die geschätzte dauerhafte Flächeninanspruchnahme bedingt durch die Absenkung der Gradienten und Herstellung Standsicherheit Böschungen Anlage) beträgt ca. 0,08 ha.

Baubedingt kommt es durch Böschungsmodellierungen sowie die Herstellung der Vormontageflächen zu einer flächenhaften Bodenbeeinträchtigung von ca. 0,125 ha.

Die Flächennutzungen im Umfeld der Kreisstraße sind durch großflächige Reblandflächen gekennzeichnet. Die Lössböschungen beiderseits der Straße weisen auf der Oberkante teilweise einen schmalen Heckenbewuchs (Sträucher/Obstbäume) auf.

Auf den Bahnböschungen dominieren Strauch- und Baumwuchs sowie nördlich angrenzend flächenhafte Gebüsch- und Obstbaumstrukturen.

Die Böden im Bereich der Straße sind vorbelastet durch straßenbedingte Stoffeinträge der K 2. Die Böden im Bereich der BE-Fläche (nach einem 10 m Korridor) sind nur gering bis gar nicht belastet durch Straßenemissionen.

Die Böschungen im Bereich des Einschnitts sind durch Wasser erosionsgefährdet.

Die Böschungsanpassungen bedingen bauzeitlich eine Beeinträchtigung des Bodens, die auch zu einer Veränderung der Standortfaktoren für Tiere und Pflanzen führen.

- **Wasser**

Fließgewässer:

Oberflächengewässer treten im Gebiet nicht auf.

Grundwasser:

Der nördliche Teil des Untersuchungsgebietes weist karbonatische Kluft-/Porengrundwasserleiter, der südliche Bereich silikatische Porengrundwasserleiter als auf. Demnach ist die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung überwiegend ungünstig bis mittel. Wasserschutzgebiete kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

- **Luft/Klima**

Der Landschaftsraum gehört mit zu den trockensten und wärmsten in Rheinland-Pfalz. Die Reblandflächen im Umfeld der Kreisstraße K2 bilden Kaltluftentstehungsflächen. Sie wirken einer thermischen Belastung entgegen.

- **Landschaft/Erholung**

Landschaftsbild:

Das Landschaftsbild im Vorhabensbereich ist durch eine geringe bis mittlere (hohe: für Bäume der Bahnböschung) Vielfalt, eine geringe bis mittlere Eigenart und geringe (mittel: Bahnbäume) Schönheit geprägt. Ursache sind die umfangreichen Vorbelastungen: Straße und Bahndamm als Zerschneidungsachsen, weitgehend ausgeräumte Weinbaulandschaft mit überwiegend nivellierter Oberfläche.

Der Hohlwegeinschnitt bildet trotz Vorbelastung (Ausbau als Straße) für den unmittelbaren Betrachter eine Besonderheit, da eine solche Struktur im Landschaftsraum selten ist.

Erholung:

Lokale bzw. überregionale Rad-/ Wanderwege sowie Strukturen zur siedlungsnahen Erholung befinden sich nicht im Untersuchungsraum.

- **Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Im Bereich des Vorhabens sind keine Objekte des Kulturellen Erbes bekannt.

Bei den Sachgütern sind die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen zu nennen.

- **Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern**

Die Wechselwirkungen werden bei den Schutzgütern abgearbeitet; eine eigenständige Darstellung ist nicht erforderlich.

4. Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und der damit verbundenen erheblichen bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter

- **Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit**

Durch die erforderlichen Gründungen im Bereich des EÜ-Neubaus kommt es baubedingt zu einer Lärmbelastung, die über den normalen Baulärm hinausgehen. Das Vorhaben beginnt ca. 20 m südöstlich der Ortslage. Der Ausbau der Straße sowie die Erneuerung der EÜ erfolgen unter Vollsperrung der Straße. Es ergeben sich keine neuen betriebsbedingten Auswirkungen.

Über die allgemeine Gefahr im Zuge der Straßennutzung hinaus ergibt sich – wie bisher auch - kein Störfallrisiko im Sinne der Richtlinie¹.

- **Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Tiere

Mauereidechse: Im Zuge des Neubaus der EÜ werden baubedingt Teil-Lebensräume beeinträchtigt. Es kommt zum Verlust von trockenen Säumen und potenziellen Winterquartieren sowie einer bauzeitlichen Unterbrechung eines abgeleiteten Wanderkorridores.

Habitatfunktionen für Wildbienen: Betroffenheit durch Verschiebung der Fahrbahn im Kurvenbereich und Teilverlust eines Steilwandabschnittes.

Die Rodung von Gehölzen im Bereich der Bahnböschung sowie in einer angrenzenden Streuobstfläche führen bauzeitlich zu einer Vergrämung eines Neuntötters.

Pflanzen

Die mit Feld-Mannstreu (besonders geschützte Art gemäß BArtSchV) bestandenen Saumabstände (muldenbegleitender Hochstaudensaum an der K 2, linke Seite, südlich der Eisenbahnüberführung) werden vor Beginn der Muldenprofilierung abgeschoben und fachgerecht zwischengelagert. Nach der Fertigstellung der östlichen Bahnböschung werden die Rasensoden in eine der beiden für die Magerrasenentwicklung vorgesehenen Flächen eingepflanzt.

Durch Fahrbahnaufweitung und ergänzende Maßnahmen (Gabione, neue Steilwand, Anpassung von Einschnittsböschungen) kommt es zum Verlust von straßennahen Gräser-/Kräuterfluren sowie nicht gepflegte Gräser-/Krautfluren oberhalb der Straßenpflegezone.

¹ Seveso-III-Richtlinie

Darüber hinaus werden z.T. mehrreihige Böschungshecken mit Einzelbäumen an der Böschungsoberkante beansprucht. Die Gehölze sind gemäß landesweitem Kataster als bedeutsam eingestuft.

Weiterhin werden blütenreiche und trockene Hochstaudensäume im Straßenseitenstreifen durch eine Anpassung der Entwässerungsmulden und Böschungen beansprucht bzw. werden im Zuge der Geländemodellierung für die EÜ-Erneuerung überbaut. Davon betroffen ist auch ein blütenreicher Saum auf einer Geländekante. Solche Strukturen sind im Landschaftsraum selten.

Durch die Böschungsanpassungen im Zuge der EÜ-Erneuerung kommt es auf den Bahndämmen und am Böschungsfuß zum Verlust von Böschungshecken mit Obstbäumen beiderseits der Bahntrasse sowie zu einem Teilverlust eines Kalkmagerrasenfragments mit beginnender Verbuschung.

Biologische Vielfalt

Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung führt bauzeitlich zu einer Beeinträchtigung von FFH-Arten (Fauna-Flora-Habitat-Arten) sowie des Neuntöters.

- **Fläche/Boden**

Durch das Vorhaben entsteht unter Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Entsiegelung eine Netto-Neuersiegelung von ca. 800 m².

Auf die Vorgaben der bundesweiten Nachhaltigkeitsstrategie² hat das Vorhaben keinen wesentlichen Einfluss. Es handelt sich um einen Ausbau im Bestand mit einer hohen Nutzungseffizienz der in Anspruch zu nehmenden Flächen. Es werden Flächen im Umfang von 265 m² entsiegelt.

Die geschätzte dauerhafte Flächeninanspruchnahme bedingt durch die Absenkung der Gradienten und Herstellung Standsicherheit Böschungen Anlage) beträgt ca. 0,08 ha.

Baubedingt kommt es durch Böschungsmodellierungen sowie die Herstellung der Vormontageflächen zu einer flächenhaften Bodenbeeinträchtigung von ca. 0,125 ha.

Die Bodenbeeinträchtigungen resultieren einerseits aus der Rückverlegung von Böschungskanten (Straße) sowie durch die Geländevorbereitung zur Herstellung des EÜ-Bauwerks und dessen Einbau (DB).

- **Wasser**

Die Neuversiegelungen führen zu einer Abflussverschärfung des im Straßenraum anfallenden Oberflächenwassers.

² Reduzierung auf 30 ha Neuversiegelung pro Tag, Stand 2016)

- **Luft/Klima**

Die Neuversiegelungen bedingen Standortveränderungen, die zu einer Veränderung des Kleinklimas führen (geändertes Temperaturverhalten auf den veränderten Standorten z.B. stärkere Aufheizung im Sommer).

Kaltluftbahnen sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Änfälligkeit des Vorhabens gegenüber dem Klimawandel:

>> Erdwälle oberhalb der Böschungen werden als begleitende Maßnahme angelegt, um die Erosionsgefahr zu bremsen bzw. abzulenken.

Folgen des Projektes für den Klimawandel: Es entstehen keine zusätzlichen Treibhausgasemissionen durch das Vorhaben.

- **Landschaft**

Der Lösshohlweg mit den Heckenstrukturen ist nur von der Straße aus sichtbar. Auf den Wegen im „Rebenmeer“ der Weinbaulandschaft nimmt man die Gehölzstrukturen nicht wahr. Die verbleibenden Bäume entlang der Bahntrasse dominieren von Süden her den Landschaftsbildeindruck.

Durch das Vorhaben wird der Charakter der Landschaft nicht verändert.

- **Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Kulturelles Erbe:

Die Beeinträchtigungen des kulturhistorisch bedeutsamen Hohlweges sind nicht als erheblich einzustufen.

Sachgüter:

Die Beeinträchtigungen der Sachgüter sind nicht als erheblich einzustufen.

5. Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen oder vermindert wird (Vermeidungsmaßnahmen)

(Maßnahmen in Bezug auf alle Schutzgüter des § 2, Abs. 1 UVPG)

Lärm: durch die Verwendung emissionsarmer Baumaschinen werden baubedingte Lärm- und Erschütterungsemissionen vermieden.

Maßnahmen zum Artenschutz:

- zeitliche Beschränkung der Baufeldräumung und Rodung
- Baufeldkontrolle auf Mauereidechsen und zeitliche Beschränkung Abriss Brückenbauwerk auf Aktivitätsphase der Tiere
- Bauzeitliche Vergrämung und Aufstellen eines Reptilienzaunes zum Schutz der Mauereidechse.
- Verpflanzung von Rasensoden mit Feld-Mannstreu (besonders geschützte Art gemäß BArtSchV) in Flächen für die Magerrasenentwicklung auf der östlichen Bahnböschung.

Weitergehende Maßnahmen zum Artenschutz (CEF- bzw. FCS-Maßnahmen³) sind bei diesem Vorhaben nicht erforderlich.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG sind für besonders geschützte Arten (FFH-Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie, alle europäischen Vogelarten) nicht zu erwarten, wenn die genannten Vermeidungs- / Minimierungsmaßnahmen durchgeführt werden. Der LBP (Landschaftspflegerischer Begleitplan) macht hierzu art- bzw. artgruppenspezifische Aussagen. (vgl. Anlage 19.1, Anhang 2: Artenschutzbeitrag)

Maßnahmen zur Eingriffsregelung:

- (Teil-) Sicherung einer bestehenden südexponierten Lösswand, von Böschungshecken sowie einer geschützter Kalkmagerrasenfläche.
- Einbau von kalkhaltigen Erdmassen aus den Abgrabungen und Wiedereinbau auf Böschungen für zu entwickelnde Kalkmagerrasenflächen.
- Baustelleneinrichtungsf lächen sowie Erdmieten sind auf bereits vorbelasteten Flächen bzw. auf Flächen, die für spätere Bepflanzungen vorgesehen sind, einzurichten Schutz von Gehölzen und sonstigen Vegetationsbeständen

6. Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter ausgeglichen werden (Maßnahmen in Bezug auf alle Schutzgüter des § 2, Abs. 1 UVPG)

Es werden folgende Maßnahmen umgesetzt:

Zum Teil werden bestehende Fahrbahnen rückgebaut und entsiegelt ca. 270 m² und in den Naturhaushalt überführt. Darüber hinaus werden Lössböden gesichert und begrünt.

Neben der Extensivierung von Grünland ist die Anlage von Gräser-/Kräuterfluren, Magerrasenstrukturen sowie sonstige extensive Säume auf Böschungen und Grünstreifen vorgesehen.

Auf einem Teil der Böschungen (Straße, Bahn) sowie in der freien Landschaft werden unterschiedliche Gehölzstrukturen gepflanzt bzw. über Sukzession entwickelt.

Für Wildbienen sowie für die Mauereidechse werden neue Habitatstrukturen hergestellt (neue Löss-Steilwand/Steinriegel).

Die Landespflegerischen Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen sind in den Maßnahmenblättern zum LBP dargestellt (vgl. Unterlage 9.3).

7. Beschreibung der geprüften, vernünftigen Alternativen

In dem Stadium der Vorplanung wurden für den Planungsabschnitt des ehemaligen Löss-Hohlweges sowie für den rechten Straßenseitenabschnitt am Bauanfang drei Varianten (un-

³ CEF-Maßnahmen (continuous ecological functionality-measures $\hat{=}$ Maßnahmen für die dauerhafte ökologische Funktion; FCS Maßnahmen (favorable conservation status $\hat{=}$ Sicherung des Erhaltungszustandes)

terteilt in jeweils 4 Abschnitte) untersucht, die sich im Bereich der Böschungsausbildung voneinander unterscheiden, während die Fahrbahnverbreiterung identisch ist. Es werden hier nur variantendifferenzierende Kriterien angeführt.

Variante 1 sieht eine Böschungsausbildung von 50° im Anschluss an das Bankett vor. Dadurch kommt es zu einer Rückverlagerung der Böschungsoberkante im Bereich der Steilböschungen von bis zu 3,20 m auf der linken bzw. bis zu 2,40 m auf der rechten Seite der K 2. Mit der Rückverlagerung ist ein massiver Bodenabtrag verbunden.

Bei der Variante 2 ist nach dem Bankettstreifen eine 2 schichtige Gabionenausbildung vorgesehen mit anschließender Böschungsausbildung von ebenfalls 50° wie bei Variante 1. Die Rückverlagerung sowie die damit verbundene Flächeninanspruchnahme sind etwas geringer.

Die Variante 3 sieht eine durchgehende 1:1,5 Böschungsprofilierung vor. Diese Variante weist die größte Flächeninanspruchnahme auf, die etwa doppelt so hoch ist wie bei Variante 1.

Aufgrund der geringsten Flächeninanspruchnahme wurde die **Variante 2** für die weitere Planung in abgewandelter Form favorisiert.

8. Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichtes

Das geplante Vorhaben beginnt außerhalb des Siedlungsraumes ca. 20 m südöstlich der Ortslage Dackenheim.

Die Maßnahme beschreibt die Verbesserung der Verkehrsführung an der Kreisstraße 2 im Zuge der Erneuerung einer (Eisenbahnüberführung) bei Dackenheim in der Verbandsgemeinde Freinsheim. Die Baulänge beträgt 460 m.

Damit verbunden sind Fahrbahnaufweitungen, Böschungssicherungen, Fahrbahnverschiebung, der Einbau des neuen Brückenbauwerks, Mulden- und sonstigen Flächenanpassungen sowie die Herstellung von Baustelleneinrichtungsflächen.

Für das Vorhaben wurde eine Alternativenprüfung durchgeführt, bei der der vorliegende Entwurf die umweltverträglichste Lösung darstellt.

Der Untersuchungsraum ist durch die auf dem ehemaligen Lösshohlweg verlaufende Kreisstraße sowie durch die annähernd West-Ost verlaufende Bahntrasse vorbelastet.

Das Umfeld ist durch großflächige Reblandflächen ohne Gehölzstrukturen geprägt.

Im Untersuchungsgebiet gibt es bedeutsame Tierlebensräume: Lösslehm-Steilwände mit Habitatfunktion für Wildbienen, Halboffenlandstruktur zwischen großer Trockenmauer und Bahnböschung als Teil-Lebensraum des Neuntötters, große Trockenmauer und gehölzfreie Bahnsäume als Teil-Lebensräume der Mauereidechse.

Landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen befinden sich auf den Bahnböschungen sowie als schmaler linearer Streifen beiderseits der K 2 oberhalb der Einschnittsböschungen.

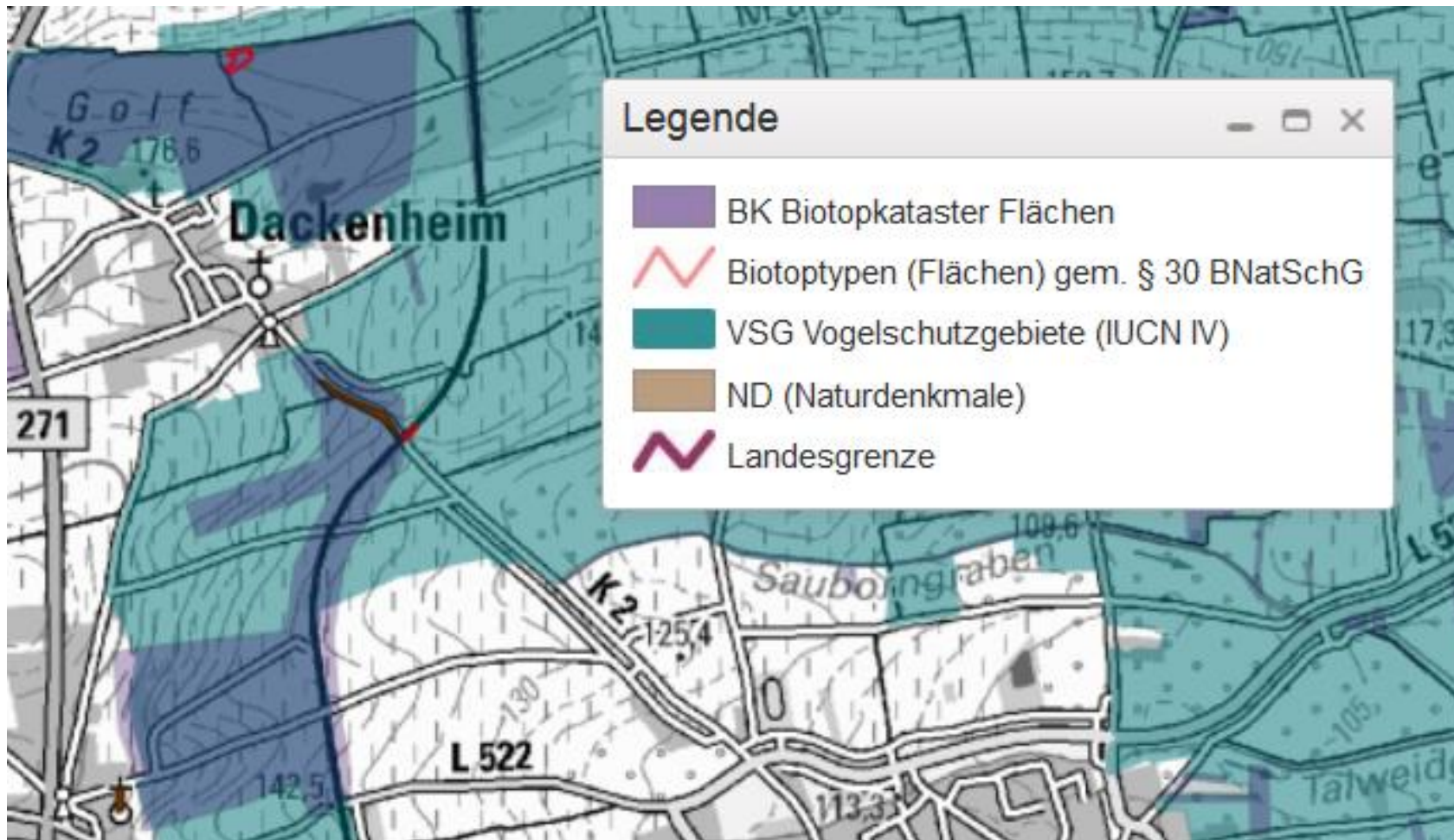
Um das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen auszuschließen, wurden durch den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) eine Reihe von Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen formuliert (bautechnisch, Eingriffsregelung sowie Artenschutzrecht betreffend).

Durch das Vorhaben kommt es zum Verlust von unterschiedlichen Gehölzstrukturen sowie von straßennahen Offenlandsäumen und Teilverlusten von Kalkmagerrasenstrukturen auf der südlichen Bahnböschung. Dadurch ergeben sich Teil-Verluste einer Löss-Steilwand (Wildbienenhabitat), eine mögliche bauzeitliche Störung für eine gefährdete Vogelart (Neuntöter) sowie ein bauzeitlicher Verlust für Habitate der Mauereidechse.

Daher sind trassennahe Kompensationsmaßnahmen (Ausgleich, Ersatz) sowie eine planexterne Maßnahmenfläche (Ersatz) erforderlich.

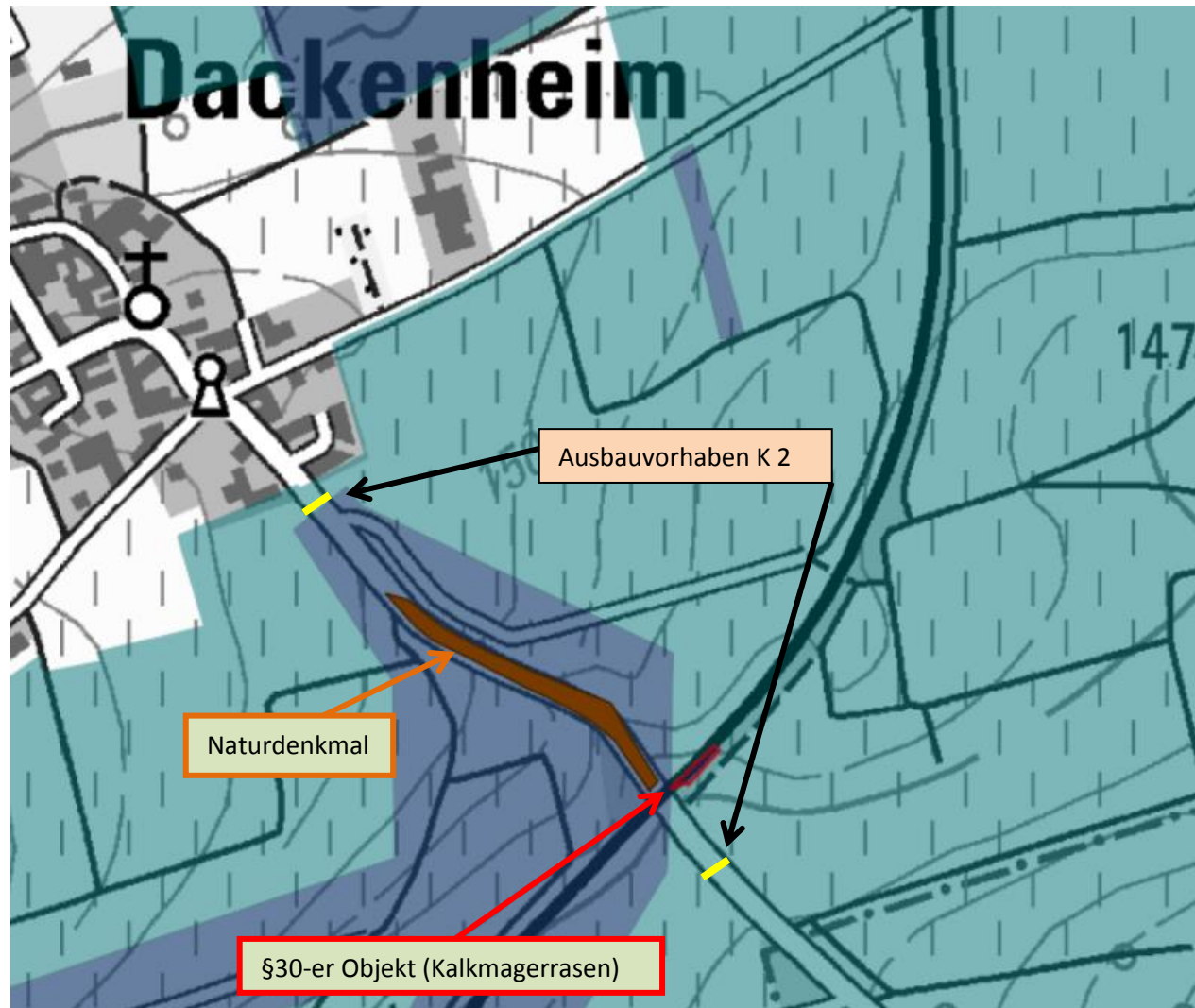
Fazit: Durch die Umsetzung der geplanten Vermeidungs-/ Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden die Eingriffe durch das Vorhaben kompensiert. Es sind keine erheblichen Umwelteinwirkungen zu erwarten; daher ist keine weitergehende Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben erforderlich.

Anhang: Bestandskarte der Schutzgebiete und geschützten Flächen- Übersicht



Quelle: Lanis (Abgerufen am 10.10.2018, ergänzt durch Schönhofen Ingenieure)

Detailausschnitt:



Quelle: Lanis (Abgerufen am 10.10.2018, ergänzt durch Schönhofen Ingenieure)