

**K 34**

Ausbau zwischen Föckelberg und  
Neunkirchen am Potzberg



Landesbetrieb  
Mobilität  
**Kaiserslautern**

---

<b>Von km</b>	Bau-km 0+010,00 bis 1+475,00 Netzknotten 6410 037 - 6410 039, Station 1,268 - 2,706
<b>Nächster Ort:</b>	Neunkirchen am Potzberg
<b>Baulänge:</b>	1.475 m
<b>Länge der Radwege:</b>	190 m südlich und 220 m nördlich der K 34

---

**Erläuterungsbericht**

zum

**Feststellungsentwurf**

aufgestellt:  gez. R.Lutz Dienststellenleiter  Kaiserslautern, den 22.11.2017	

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>V</b>
<b>1 Darstellung der Baumaßnahme.....</b>	<b>1</b>
1.1 Planerische Beschreibung .....	1
1.2 Straßenbauliche Beschreibung.....	2
1.3 Streckengestaltung.....	2
<b>2 Begründung des Vorhabens.....</b>	<b>3</b>
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren .....	3
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung .....	4
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan).....	4
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens .....	5
2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung .....	5
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse.....	6
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit .....	6
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen .....	7
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.....	7
<b>3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie.....</b>	<b>8</b>
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....	8
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten.....	9
3.3 Beurteilung der Varianten .....	9
3.4 Gewählte Linie.....	9
<b>4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme .....</b>	<b>10</b>
4.1 Ausbaustandard .....	10
4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale .....	10
4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität .....	10
4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit.....	11
4.1.4 Betriebsdienstaudit.....	11
4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes .....	11
4.3 Linienführung.....	11
4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs .....	11
4.3.2 Zwangspunkte.....	11
4.3.3 Linienführung im Lageplan.....	11
4.3.4 Linienführung im Höhenplan .....	12

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten.....	12
4.4 Querschnittsgestaltung.....	12
4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung .....	12
4.4.2 Fahrbahnbefestigung .....	13
4.4.3 Böschungsgestaltung.....	13
4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen .....	14
4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten.....	14
4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten.....	14
4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte .....	14
4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten.....	14
4.6 Besondere Anlage.....	15
4.7 Ingenieurbauwerke.....	15
4.8 Lärmschutzanlagen .....	15
4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen .....	15
4.10 Leitungen.....	15
4.11 Baugrund/Erdarbeiten.....	15
4.12 Entwässerung.....	16
4.13 Straßenausstattung .....	16
<b>5 Angaben zu den Umweltauswirkung .....</b>	<b>17</b>
5.1 Bevölkerung einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	17
5.2 Naturhaushalt .....	17
5.2.1 Bestand.....	17
5.2.2 Umweltauswirkungen .....	19
5.3 Landschaftsbild .....	21
5.3.1 Bestand.....	21
5.3.2 Umweltauswirkungen .....	21
5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	21
5.5 Artenschutz .....	22
5.6 Natura 2000-Gebiete .....	22
5.7 Weitere Schutzgebiete.....	22
<b>6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen .....</b>	<b>23</b>
6.1 Lärmschutzmaßnahmen.....	23
6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen.....	23

6.3 Maßnahmen in Wasserschutzgebieten.....	23
6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen .....	23
6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete .....	25
<b>7 Kosten.....</b>	<b>26</b>
<b>8 Verfahren .....</b>	<b>26</b>
<b>9 Durchführung der Baumaßnahme.....</b>	<b>26</b>
<b>10 Straßeneinstufung gemäß § 3 Nr. 2 LStrG.....</b>	<b>27</b>

## Abbildungsverzeichnis

	<b>Seite</b>
Abbildung 1: Übersichtskarte	1
Abbildung 2: Zustandsnote 2011	4
Abbildung 3: 3-1 und 3-2 Zustandsbilder	7
Abbildung 4: Altlasten Stand 2013	15
Abbildung 5: Übersichtskarte Umleitung	22

# 1 Darstellung der Baumaßnahme

## 1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planung behandelt den verkehrsgerechten Ausbau der Kreisstraße Nr. 34 zwischen den Ortsgemeinden Föckelberg und Neunkirchen am Potzberg, sowie den Neubau eines Rad- und Gehweges im Süden der Ausbaustrecke.

Der zum Ausbau vorgesehene Streckenzug ist ein Teilstück der K 34, die in der Ortslage Mühlbach an der B 423 beginnt und in der Ortslage Neunkirchen am Potzberg an der L 364 endet.

Die geplante Ausbaumaßnahme beinhaltet nachfolgende Einzelmaßnahmen:

- Ausbau der Kreisstraße K 34
- Neubau eines straßenparallelen Rad- und Gehweges (nur im südlichen Plangebiet)
- Ausführung von landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Herstellung von Entwässerungseinrichtungen

Die Planungsmaßnahme liegt im Verwaltungsbereich der Verbandsgemeinde Altenglan im Landkreis Kusel.

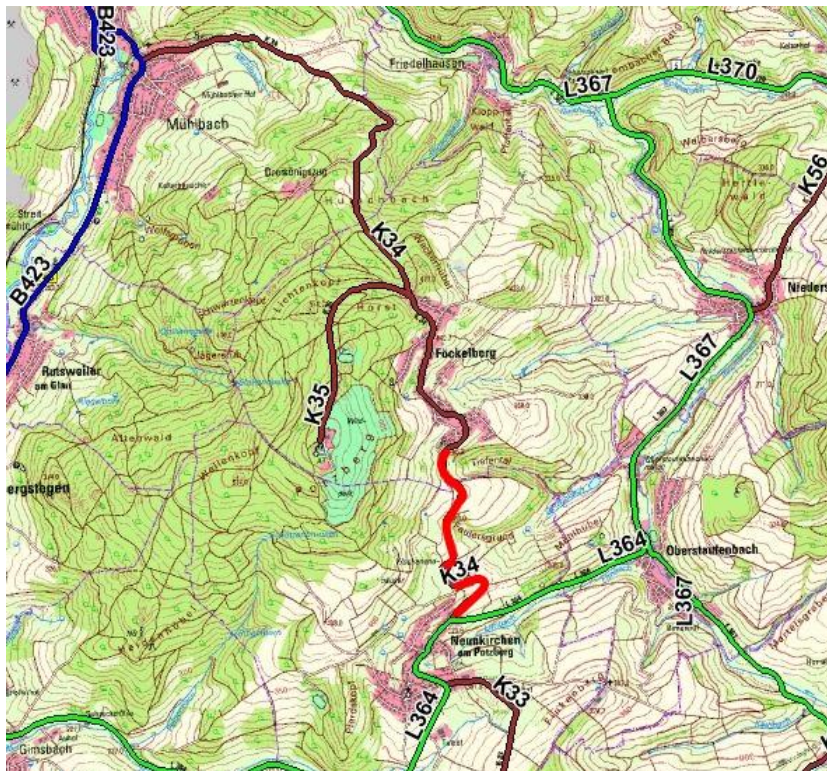


Abb. 1 Übersichtskarte der Baumaßnahme (ohne Maßstab)

Durch die bezeichnete Maßnahme soll die vorhandene sanierungsbedürftige Strecke an die heutigen verkehrlichen Erfordernisse angepasst werden. Dies geschieht unter Einbeziehung der landschaftspflegerischen, wasserwirtschaftlichen und sicherheitstechnischen Gesichtspunkte.

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der hier behandelte Ausbau beginnt am südlichen Ortsausgang von Föckelberg und endet nach einer Länge von 1475 m am Ortseingangsbereich von Neunkirchen am Potzberg.

Die Trassenführung orientiert sich am bestehenden Fahrbahnverlauf.

Kreuzungen und Einmündungen von klassifizierten Straßen sind keine vorhanden.

Die vorhandene Fahrbahnbreite bewegt sich zwischen 4,50 m und 4,80 m. Eine ausreichende Aufweitung der Fahrbahn in den Kurvenbereichen ist heute nur ungenügend vorhanden.

Es ist eine Ausbaubreite der Fahrbahn von 4,80 m im gesamten Streckenzug vorgesehen. Aus Verkehrssicherheitsgründen (Begegnungsverkehr LKW / LKW bzw. LKW / Bus) wird die Fahrbahnbreite in den Kurven um einen Meter aufgeweitet.

Die Radwegeplanung lässt sich in zwei Planungsabschnitte unterteilen:

- Neubau eines ca. 190 m langen, parallel zur Fahrbahn geführten Rad- und Gehweges von der bestehenden Wirtschaftsweegeanbindung in die K 34 (Bau-km 0+910) bis zur Zufahrt zum Grünablageplatz (Bau-km 1+067).
- Neubau eines parallel zur Fahrbahn verlaufenden Rad- und Gehweges (Bau-km 1+067 bis Bau-km 1+272). Die Länge beträgt ca. 220 m.

Die Gesamtlänge der neu anzulegenden Rad- und Gehwege beträgt 410 m. Nach Norden Richtung Föckelberg ist eine Mitführung des Radverkehrs auf abseits der Straße gelegenen Wirtschaftswegen vorgesehen.

## 1.3 Streckengestaltung

Die K 34 ist eine einbahnige, zweistreifige Kreisstraße, deren Verkehrscharakter durch Berufs-, Wirtschafts- und Freizeitverkehr gekennzeichnet ist. Die vorhandene Streckencharakteristik entspricht einer anbaufreien Straße außerhalb bebauter Gebiete.

Auf Grund ihrer historischen Entwicklung und den damaligen bautechnischen Gegebenheiten weist die K 34 trassierungstechnisch einen relativ un stetigen Verlauf auf und ist von ihrer bautechnischen Ausgestaltung her teilweise grundhaft zu erneuern bzw. zu verbessern, um den heutigen verkehrstechnischen Anforderungen gerecht zu werden.

Die mit dem vorliegenden Entwurf angestrebte Streckengestaltung stellt eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der baulichen Substanz unter Minimierung der hierzu erforderlichen Eingriffe in das Landschaftsbild dar.

Verschiedene derzeit fehlende Anlagen zur Behandlung und Rückhaltung von Straßenoberflächenwässern, einschließlich deren Einleitung in Gewässer, werden im Zuge des Ausbaues hergestellt.

## 2 Begründung des Vorhabens

### 2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die K 34 wurde im Planungsbereich im Rahmen einer landesweiten Zustandserfassung untersucht. Hierbei wurden im Zuge der Auswertung die gebrauchts- und substanzrelevanten Merkmale gewichtet. Wie durch die Bestandserfassung dokumentiert ist die K 34 im Sanierungsbereich in einem nicht verkehrsgerechten, sanierungswürdigen Zustand.



Abb. 2 Zustandswerte im Bereich der K 34 Stand 2016

Nach Durchführung einer Bestandsvermessung wurde unter Maßgabe der Verkehrsbelastung (elektronische Verkehrszählung von 2015  $DTV_{2015} = 623 \text{ Kfz}/24\text{h}$ ) und landespflegerischer Gesichtspunkte die vorliegende, grundhafte Erneuerung bzw. Sanierung und Optimierung der Kreisstraße entwickelt.

In den Entwurf eingeflossen sind neben den planerischen und sicherheitstechnischen Erhebungen mehrere geotechnische Untersuchungen sowie die Auswertung der bestehenden Unfallkarten.



## 2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Am 29.07.2017 ist das Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeit (UVP-ModG) in Kraft getreten. Dabei handelt es sich um ein sog. Artikelgesetz, welches in Artikel 1 die Regelungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) neu gefasst hat.

Für die vorliegende Ausbaumaßnahme einer Kreisstraße sind über § 1 Abs. 4 UVPG bis zu einer gesetzlichen Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU in Landesrecht durch Anpassung des Landes-UVPG die Vorschriften des geänderten Bundes-UVPG unmittelbar anzuwenden.

Grundsätzlich wäre für das geplante Änderungsvorhaben an der K 34 nach § 9 UVPG eine „Vorprüfung“ erforderlich, ob für das Änderungsvorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. § 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 UVPG eröffnet jedoch die Möglichkeit auf eine Vorprüfung zu verzichten und direkt freiwillig eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Aufgrund der Lage der Ausbaumaßnahme innerhalb eines festgesetzten Landschaftsschutzgebietes und der ermittelten Projektwirkungen können erhebliche Auswirkungen, insbesondere auf das Schutzgut Landschaft, durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden, so dass das vorliegende Änderungsvorhaben einer **freiwilligen Umweltverträglichkeitsprüfung** unterzogen wird.

Den **UVP-Bericht** gemäß § 16 UVPG stellt die Anlage 19.1 dar. Der Landschaftspflegerische Begleitplan wurde dabei um die notwendigen Angaben ergänzt, so dass alle für diesen Bericht erforderlichen Angaben zur Beschreibung und Bewertung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt im UVP-Bericht/LBP enthalten sind. Eine Beschreibung der Maßnahmen mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden, verhindert oder verringert und wenn möglich ausgeglichen werden sollen erfolgt ebenfalls im erstellten Fachbeitrag. Die wesentlichen Punkte sind in den vorliegenden allgemeinen Erläuterungsbericht übernommen worden.

Zudem enthält Anlage 19.4 eine Allgemeine nichttechnische Zusammenfassung.

Bezüglich der Kumulierung der durch das geplante Projekt verursachten Auswirkungen mit denen anderer Projekte ist anzumerken, dass derzeit keine zu berücksichtigenden Projekte (baurechtlich gesicherte bzw. im Baurechtsverfahren befindliche Vorhaben) bekannt sind, die im Zusammenwirken mit dem hier vorliegenden geplanten Bauvorhaben zu einer Verschlechterung der Umweltsituation im Untersuchungsraum beitragen.

## 2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Keine entsprechende Ausweisung im Bedarfsplan.

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

Neben der Gestaltung der Siedlungs- und Freiraumstruktur ist die planerisch konzeptionelle Festlegung der (regionalen) Infrastruktur eine wesentliche Aufgabe in der Regionalen Raumordnung.

Das Verkehrssystem ist verbindendes Element zwischen den Daseinsgrundfunktionen. Im Zuge des demografischen Wandels und der veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird sich hier ein Umstrukturierungsprozess ergeben.

Die Priorität wird bei zurückgehender Zahl der Bevölkerung und höherem Energiepreisniveau auf dem Erhalt und der Anpassung des Bestandes liegen müssen.

Voraussetzung für die Schaffung gleichwertiger und nachhaltiger Lebensbedingungen ist neben der Sicherung der Funktionsfähigkeit des Systems zentraler Orte die Verbesserung ihrer Erreichbarkeit.

Die räumliche Mobilität wird durch ein funktionsgerechtes Netz von Verkehrsverbindungen gewährleistet.

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

Laut dem Regionalen Raumordnungsplan Westpfalz IV liegt der Betrachtungsraum in einem regionalen Biotopverbund. Innerhalb solcher ausgewiesenen Vorranggebiete für den Arten- und Biotopschutz sind nur Vorhaben und Maßnahmen zulässig, die mit der Vorrangfunktion auf Dauer vereinbar sind und der Sicherung und Entwicklung eines kohärenten Biotopverbundes dienen.

Grundsätzlich gehen die raumordnerischen Entwicklungsziele davon aus, dass das regionale Straßennetz so gestärkt werden soll, dass entwicklungshemmende Kapazitätsengpässe und Erreichbarkeitsmängel beseitigt werden.

Mit der geplanten Maßnahme soll vor allem dem täglichen Pendlerverkehr eine den heutigen Erfordernissen angepasste Strecke zur Verfügung gestellt werden. Des Weiteren soll die Erreichbarkeit der touristischen Einrichtungen auf dem Potzberg verbessert werden. Diese Anpassung der verkehrlichen Infrastruktur erfolgt unter Beachtung der naturräumlichen Gegebenheiten durch die Minimierung der unvermeidbaren Eingriffe.

Der Ausbau dieses regionalen Streckenzuges erfolgt weniger mit Hinblick auf die erreichbare Reisegeschwindigkeit, sondern dient vorrangig zur Verbesserung der Reisequalität verbunden mit einer adäquaten Verkehrssicherheit.

Ebenso gewinnen die touristischen Radwege in Verbindung mit dem Freizeitverkehr immer mehr an Bedeutung und stärken den Tourismus.

Die vorliegende Planung wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (Autofahrer und Alltagsradler) am Potzberg beitragen.

In Folge der demographischen Entwicklung in der Region ist der vorgesehene Ausbau an einer moderaten Verkehrsentwicklung ausgerichtet, beseitigt aber vor allem die bisher be-

stehenden baulichen und funktionalen Defizite.

Die raumordnerischen Entwicklungsziele werden daher durch die geplante Maßnahme nicht negativ beeinflusst.

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

Die K 34 benutzen täglich im Schnitt etwa 623 Fahrzeuge bei einem Schwerverkehrsanteil von 3 % (gemäß elektronischer Verkehrszählung aus dem Jahr 2015).

Durch den Ausbau der K 34 werden die baulichen Mängel beseitigt und dieser Streckenabschnitt substanziell verbessert, ebenso wird die Verkehrssicherheit innerhalb des Abschnittes wesentlich erhöht. Einen wichtigen Teil tragen hierzu die Verbesserung der Haltesicht, die Kurvenaufweitungen, die Behebung baulicher Mängel sowie die Anpassung der Querneigung bei.

Eine über die allgemeine Prognose hinausgehende Zunahme des Kfz-Verkehrs ist nicht zu erwarten.

#### **2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Der Zustand der Straßenbefestigung der K 34 entspricht nicht den heutigen verkehrlichen Anforderungen.

Die Fahrbahn ist mehrfach gerissen (Längs- u. Querrisse) und weist am talseitigen Fahrbahnrand partiell signifikante Deformationen auf. Diese Schäden lassen sich auf die im Herstellungszeitraum verwendbaren bautechnischen Möglichkeiten zurückführen.

Im Bereich der Kurven fehlen die notwendigen Kurvenaufweitungen, sodass es immer wieder zu Konfliktsituationen im Begegnungsfall von Großfahrzeugen kommt.

Im Folgenden sind die vorherrschenden Mängel exemplarisch mit Streckenfotos belegt.

- **Straßenschäden:**

Die Fahrbahn der K 34 zeigt im Planungsbereich eine verdrückte, gerissene Oberfläche auf.

In den Kurvenabschnitten fehlen zudem notwendige Kurvenaufweitungen um ein sicheres Begegnen der Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen.



*Abb. 3 unübersichtlicher Kurvenbereich*

· **Straßenschäden:**

Der oftmals flickenhaft reparierte Streckenzug zeugt von einem inhomogenen Befestigungsgefüge und hat direkte Auswirkung auf Ebenheit und Griffigkeit der Oberfläche.



*Abb. 4 gerissene Fahrbahndecke mit Verdrückungen*

## **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Mit einer Verringerung der Umweltbeeinträchtigung ist nur im geringen Maße durch Minderung des Lärms durch eine ebenere Fahrbahn zu rechnen.

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

Die K 34 ist im funktionalen Straßennetz von Rheinland-Pfalz als zwischengemeindliche Verbindungsstraße einzustufen.

Wie vor beschrieben, ist die vorhandene Fahrbahn in einem schlechten Zustand. Hinzu kommt die teilweise zu geringe Breite, die für die maßgebenden Begegnungsfälle erforderlich ist.

Der Ausbau der K 34 auf einer Länge von 1475 m ist zwingend notwendig, da die Kreisstraße in ihrem derzeitigen unzureichenden Zustand insbesondere die Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht mehr erfüllen kann.

### **3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie**

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

Die K 34 beginnt in Mühlbach an der B 423 und verläuft in südwestliche Richtung. Sie bindet die Gemeinden Mühlbach, Föckelberg und Neunkirchen am Potzberg an das überörtliche Straßennetz an. Das Untersuchungsgebiet führt durch bewaldetes, steil von Westen nach Osten abfallendes Gelände. Die vorhandene Trasse verläuft in Hanglage, bergseitig in einem Hanganschnitt, talseitig auf Geländeauftrag.

Der Ausbaubeginn ist am südlichen Ortsausgang von Föckelberg und endet nach einer Länge von ca. 1500 m am Ortseingangsbereich von Neunkirchen am Potzberg.

Der Straßenverlauf sowie Gradientenführung sind durch die bestehende Fahrbahn vorbestimmt. Die lage- und höhenmäßige Trassierung orientiert sich am vorhandenen Straßenbelag.

Gezielte Fahrbahnverbreiterungen von einem Meter in den Kurvenbereichen ermöglichen die jeweiligen Begegnungsfälle. Da sich die Grundfahrbahnbreite weitgehend am Bestand orientiert ist nur ein eingeschränkter Begegnungsverkehr möglich.

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich im Bereich der vorhandenen Trasse.

Die K 34 bildet dabei den naturräumlichen Übergang zwischen der Potzberg-Königsberg-Gruppe und der Unteren Lauterhöhe. Erstere wird durch markante Bergkegel und Berggrücken geprägt. Im Landschaftsraum dominieren Laubwälder unterschiedlicher Ausprägungen. Die Wälder werden durch Offenlandflächen und zahlreiche Wiesentäler mit Bachläufen gegliedert, wobei der Anteil an mageren Wiesen und Weiden recht ist hoch. Die Unteren Lauterhöhen lassen sich dagegen als flaches Hügelland beschreiben, welches von zahlreichen Tälern durchzogen ist. Der Landschaftsraum ist überwiegend landwirtschaftlich geprägt. Die Nutzung im Betrachtungsraum ist überwiegend landwirtschaftlicher Art. Das unmittelbar an den Straßenverlauf angrenzende Offenland wird sowohl ackerbaulich als auch als Grünland genutzt und durch vereinzelte Gehölzstrukturen aufgelockert.

Das Untersuchungsgebiet liegt inmitten des Landschaftsschutzgebiets „Königsland“. Weitere Schutzgebiete sind nicht ausgewiesen. Im Umfeld des geplanten Vorhabens sind schützenswerte Bereiche der Biotopkartierung Rheinland-Pfalz erfasst, die in Teilen nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geschützte Biotope darstellen.

Der unmittelbare Straßenseitenraum ist durch die bestehende Kreisstraße vorbelastet, da von ihr bereits im jetzigen Zustand anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ausgehen.

Weitere Ausführungen zu Natur und Landschaft im Untersuchungsgebiet können dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 19.1) entnommen werden.

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

Die Ausbauplanung orientiert sich am Verlauf der bestehenden Fahrbahn. Hinzu kommt die stark bewegte Topographie mit linksseitigen Damm- und rechtsseitigen Einschnittsböschungen.

Eine Variantenuntersuchung ist deshalb nicht zweckmäßig.

### **3.3 Beurteilung der Varianten**

Wie vor beschrieben, wurde keine Variantenuntersuchung durchgeführt. Somit entfällt eine Beurteilung etwaiger Varianten.

### **3.4 Gewählte Linie**

Die Ausbauplanung orientiert sich an der heutigen Situation.

Aufgrund der Zwänge entspricht die gewählte Linie der vorhandenen. Die Aufweitungen in den Kurvenbereichen beträgt einen Meter.

## **4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **4.1 Ausbaustandard**

#### **4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale**

Die K 34 ist gemäß ihrer Verbindungsfunktion nach der RIN, Ausgabe 2008, Tabelle 4, in der Verbindungsfunktionsstufe IV als zwischengemeindliche Straßenverbindung einzustufen.

Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt  $V_e = 70$  km/h.

Die angestrebten Maßnahmen tragen allgemein zur Verkehrssicherheit bei und erzielen eine grundlegende Verbesserung des derzeitigen Zustandes.

Der Straßenverlauf sowie Gradientenführung sind durch die bestehende Fahrbahn vorbestimmt. Die lage- und höhenmäßige Trassierung orientiert sich am vorhandenen Straßenbelag.

Die Querneigung wird einseitig mit mind. 2,5% ausgeführt. Entsprechend den Vorgaben der RAL 2012 wird diese in den Radien bis zu 7% zur Kurveninnenseite erhöht.

Die größte Längsneigung beträgt 5,98 % auf einer Länge von ca. 15 m.

#### **4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität**

Im Einklang mit der Raumplanung bildet das System der zentralen Orte die Grundlage zur Ermittlung der Netzfunktion für Landstraßen. Auf der Grundlage des *Raumordnungsgesetzes* (ROG) werden in den *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung* (RIN) Zielgrößen für die Erreichbarkeit Zentraler Orte entwickelt. Diese bilden die Basis für die netzplanerisch angemessenen Geschwindigkeiten und somit eine wichtige Qualitätsvorgabe für die Ausbildung von Straßen.

Bei der K 34 soll die angestrebte Pkw-Fahrgeschwindigkeit in der Kategorie LS IV im Standardentfernungsbereich bis 15 km zwischen 50 - 60 km/h betragen.

Der untere Geschwindigkeitsgrenzwert wird den raumordnerischen Zielsetzungen, den örtlichen Verhältnissen und den verkehrstechnischen Anforderungen der Strecke gerecht werden.

Mit dem Ausbau, soll die K 34 in einen verkehrsgerechten, sicheren Zustand gebracht werden.

Folgende wesentliche Punkte tragen hierzu bei:

- Durchgängiger Querschnitt
- Sicheres Begegnen in Kurven
- Verbesserung der Sichtweiten in Kurven

### **4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit**

Die Gestaltung des auszubauenden Streckenabschnittes erfolgt in Anlehnung an die aktuellen Regelwerke. Sämtliche Entwurfsgrößen wurden auf die jeweilige Streckencharakteristik und Netzfunktion abgestimmt.

Durch Anordnen der Fahrbahnverbreiterungen in den Kurvenbereichen, die Ergänzung bzw. Ertüchtigung der Fahrbahntwässerung und eine Erneuerung der passiven Schutzeinrichtungen wird die Verkehrssicherheit im Rahmen der Möglichkeiten, die die vorgesehene Ausbauart des Straßenzuges bietet, gewährleistet.

### **4.1.4 Betriebsdienstaudit**

Die Belange des Betriebsdienstes wurden in der Planung berücksichtigt.

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

Die Trasse der K 34 wird angehalten.

Dabei wird das bestehende gemeindliche und auch das private Straßen- und Wegenetz hinsichtlich uneingeschränkter Nutzung der jeweiligen Situation entsprechend angepasst.

## **4.3 Linienführung**

### **4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs**

Die Trassierung richtet sich nach dem vorhandenen Straßenverlauf.

Über den ganzen Streckenverlauf erfolgt eine Optimierung der Querneigung. Speziell in Kurvenbereichen hat dies in Verbindung mit den Kurvenaufweitungen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Folge.

Die Gradienten wurden auf der gesamten Ausbaustrecke zur Ausbildung des vorgesehenen Querschnittes um ca. 0,20 m angehoben.

### **4.3.2 Zwangspunkte**

Die vorhandenen Zwangspunkte, wie Zufahrten und Wirtschaftswege werden überwiegend angehalten, neu angeglichen bzw. optimiert.

### **4.3.3 Linienführung im Lageplan**

Die geplante Linienführung orientiert sich an der bestehenden. Die Maßnahme beruht auf einer Bestandsoptimierung, deren einzelne Trassierungselemente weitestgehend optimiert bzw. harmonisiert wurden. Infolge der gegebenen Randbedingungen (Topografie / Geologie, Landespflege etc.), konnten die Vorgaben des aktuellen planerischen Regelwerks nicht in Gänze eingehalten werden. Die Radienfolgen wurden soweit angepasst, dass sie in einem ausgewogeneren Verhältnis zueinander stehen.



Folgende Entwurfselemente finden Verwendung:

Min. Kurvenradius	$R_{\min}$	= 33 m
Min. Steigung	$S_{\min}$	= 0,11%
Max. Steigung	$S_{\max}$	= 5,98%
Max. Querneigung	$q_{\max}$	= 7,0%

#### 4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Gradiente wurde auf der gesamten Ausbaustrecke um ca. 0,20 m angehoben.

Die größte Längsneigung beträgt 5,98% auf einer Länge von ca. 15 m.

Alle Querneigungswechsel liegen außerhalb von kritischen Kuppen- oder Wannenbereichen. Die gewählten Längsneigungen gewährleisten durchgehend eine ausreichende Fahrbahnentwässerung.

#### 4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die räumliche Linienführung kann aufgrund der vorhandenen Topografie mit ihrem steilen Geländeverlauf und unter Beachtung der Eingriffsminimierung in vielen Bereichen lediglich harmonisiert werden. Über den ganzen Streckenverlauf erfolgt daher eine Anpassung der Sichtweiten durch ein partielles Abtragen der vorhandenen bergseitigen Böschungen mit vertretbarem Aufwand.

### 4.4 Querschnittsgestaltung

#### 4.4.1 Querschnittelemente und Querschnittsbemessung

Es ist eine Ausbaubreite der Fahrbahn von 4,80 m vorgesehen, die aus Verkehrssicherheitsgründen in den Kurven aufgeweitet wird.

Hierbei ist das talseitige Bankett in einer Breite von 1,50 m, das bergseitige von 1,00 m geplant, sowie bergseits eine Mulde. Lediglich in dem Bereich von Bau-km 0+034 bis 0+103 sind eine 0,30 m breite Rinne und ein Flachbord F10 vorgesehen. Talseits sind in dem Bereich von Bau-km 0+560 bis 0+645 eine 0,15 m breite Rinne und ein Flachbord F5 vorgesehen.

Der gewählte Querschnitt setzt wie folgt zusammen:

2 Fahrstreifen mit je	2,40 m =	4,80 m	Fahrbahn
		1,50 m	Bankett (talseitig)
		1,00 m	Bankett (bergseitig)
		<u>7,30 m</u>	Kronenbreite

Die Fahrbahnbreite von 4,80 m wird aus Verkehrssicherheitsgründen in den Kurven um einen Meter aufgeweitet.

Die gewählte Querneigung bewegt sich in Abhängigkeit von den gewählten Radien zwischen

2,5% und 7%.

Grundsätzlich erhält die Fahrbahn nur Einseitneigung zur Kurveninnenseite.

Die maximale Anrampungsneigung ist überall eingehalten.

Eingehende Erläuterungen und Berechnungen zur Straßenentwässerung sind in den Entwurfsunterlagen Nr.18 ausgeführt.

Spezielle Einrichtungen des ÖPNV sind in dem vorliegenden Streckenzug nicht vorgesehen. Auf der K 34 gibt es allerdings Busverkehr, auch amerikanische Schülerbusse, die die Straße nutzen.

#### 4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Die Ermittlung der dimensionierungsrelevanten Beanspruchung und die Bemessung des Straßenaufbaus erfolgt gemäß RStO'12.

Nachweis der Belastungsklasse n. RStO'12 für die K 34:

DTV 2015: = 623 Kfz/24h

davon: 3 % Schwerverkehr = 18 Fz/24h

DTV SV 2015: = 18 Fz/24h

B = 0,20 Mio.  $\hat{=}$  Belastungsklasse 0,3

Gewählt wurde der Aufbau nach RStO 2012, Tafel 1, Zeile 1

#### **Belastungsklasse 0,3**

Asphaltdecke = 4 cm

Asphalttragschicht = 10 cm

Frostschuttschicht = 36 cm

**Gesamtaufbau = 50 cm**

#### 4.4.3 Böschungsgestaltung

Die vorhandene Trasse verläuft in topografisch bewegtem Gelände. Bergseitig ist sie in einem Hanganschnitt, talseitig auf Geländeauftrag geführt. Die bergseitig sich an den Straßenraum anschließende Böschung ist 50° - 60° geneigt, die talseitige Böschung verläuft weitgehend unter 45°.

Geplante bergseitige Böschung:

Die bergseitige Böschung verläuft mit einer Neigung von 1:1 bis 1:2,5.

Geplante talseitige Böschung:

Die talseitige Böschung verläuft mit einer Böschungsneigung von 1:1,5 bis 1:5 oder flacher. Die grundsätzliche landschaftspflegerische Gestaltung ist in der Unterlage 9 „Landespflegerische Maßnahmen“ enthalten.

#### **4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen**

Bei Bau-km 0+607 befindet sich ein Durchlass DN 1400 welcher durch die Baumaßnahme zu sanieren bzw. zu erneuern ist.

Beidseitig der Fahrbahn fällt das Gelände in diesem Bereich sehr stark ab.

In diesem Bereich sind passive Schutzeinrichtungen gemäß RPS vorgesehen.

Die Mehrzahl der vorhandenen Bäume an den neuen Verkehrsflächen besitzen einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum Fahrbahnrand.

#### **4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten**

##### **4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten**

Knotenpunkte mit anderen öffentlichen Straßen und Wegen sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Die vorhandenen Wirtschaftswegeanschlüsse sowie die Zufahrten werden entsprechend ihrer Wertigkeit in gleicher Breite und Ausführungsart wieder angebunden, sofern die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.

##### **4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte**

Siehe 4.5.1

##### **4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten**

Spezielle Einrichtungen des ÖPNV sind in dem vorliegenden Streckenzug nicht vorgesehen.

Im Zuge der Erstellung des Vorentwurfes wurde die Einrichtung einer Rad- und Gehwegverbindung zwischen den Ortslagen Föckelberg und Neunkirchen am Potzberg angeregt.

Der Rad- und Gehweg wird ab Straßenbau-km 0+910 neu angelegt und parallel zur Fahrbahn bis zur Zufahrt „Grünablageplatz“ bei Straßenbau-km 1+067 geführt um dort die K 34 zu überqueren.

Nach überqueren der K 34 wird der Rad- bzw. Fußgänger auf dem neu anzulegenden Rad- und Gehweg (Bau-km 1+067 bis Bau-km 1+272) bis zum bestehenden Radweg geführt.

Der Rad- und Gehweg wird mit einer Asphaltdeckschicht hergestellt. Die Möglichkeit den Rad- und Gehweg mit einer wassergebundenen Decke herzustellen wurde geprüft, allerdings wieder verworfen. Die Langlebigkeit dieser Decke ist nicht gegeben und es könnte durch Aufweichungen Beeinträchtigungen in der Verkehrssicherheit geben. Des Weiteren werden wassergebundene Decken nur in Wasserschutzgebieten verwendet. Dies ist hier nicht der Fall.

#### **4.6 Besondere Anlage**

Besondere Anlagen sind nicht geplant.

#### **4.7 Ingenieurbauwerke**

Im Zuge des Ausbaus sind keine neuen Ingenieurbauwerke erforderlich.

#### **4.8 Lärmschutzanlagen**

Der Bestandsausbau der K 34 stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (16. BImSchV) dar, nähere Angaben siehe Punkt 6.1.

Somit ergibt sich kein Anspruch auf die Errichtung von Lärmschutzanlagen.

Bestehende Anlagen sind keine vorhanden.

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Öffentliche Verkehrsanlagen werden von der Planungsmaßnahme nicht berührt.

#### **4.10 Leitungen**

Die Durchführung der im Zusammenhang mit der Baumaßnahme notwendigen Änderungen und Verlegungen vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen sowie von Fernmeldekabel, einschließlich der gegebenenfalls erforderlichen Schutzmaßnahmen und deren Kostentragung richten sich nach den bestehenden Verträgen bzw. nach den gesetzlichen Bestimmungen.

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

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

Im Zuge der Planungsmaßnahme sind geologischen Erkundungsuntersuchungen durchgeführt worden.

Die Auswertung der Bohrkernentnahme ergab, dass der Oberbau aus einer Einstreudecke besteht, deren Material zum größten Teil pechhaltig ist. Der vorhandene Oberbau ist somit nur bedingt für ein Recyclingverfahren geeignet.

Das pechhaltige Material, welches im Bereich des Vollausbaues bzw. des seitlichen Anbaus anfällt, wird dementsprechend den abfallrechtlichen Vorgaben entsorgt.

Umfang der Erdarbeiten, Bodengewinnung und Ablagerungen werden im aufzustellenden Leistungsverzeichnis festgehalten.

Am östlichen Ortsausgangsbereich von Neunkirchen am Potzberg Richtung Föckelberg befindet sich im Bereich des Grünablageplatzes eine Altablagerungsstelle. Diese soll im Zuge des Ausbaues der K 34 und des Rad- und Gehweges unberührt bleiben.



Abb. 5 Altlasten Stand 2013

#### 4.12 Entwässerung

Die Entwässerung wird in Unterlage 18 näher erläutert und durch entsprechende Berechnungen belegt.

#### 4.13 Straßenausstattung

Die neue Straße erhält die Grundausstattung mit Markierung, Beschilderung und passiven Schutzeinrichtungen.

Die Straßenausstattung richtet sich nach den zum Zeitpunkt des Ausbaues gültigen Vorschriften und Richtlinien.

## **5 Angaben zu den Umweltauswirkung**

### **5.1 Bevölkerung einschließlich der menschlichen Gesundheit**

#### **5.1.1 Bestand**

Den Ortschaften Föckelberg und Neunkirchen am Potzberg ist im regionalen Raumordnungsplan Westpfalz die allgemeine Funktion Wohnen zugeordnet. Empfindliche Nutzungen, wie etwa Krankenhäuser, Altenheime oder Schulen sind im Betrachtungsraum nicht vorhanden. Den Flächen im Eingriffsbereich der geplanten Ausbaumaßnahme wird keine Bedeutung für die Wohnfunktion zugesprochen. Jedoch besitzen die umliegenden Wirtschaftswege als Spazierwege für die lokale Bevölkerung eine gewisse Funktion in Bezug auf Erholung und somit indirekt auch auf die menschliche Gesundheit.

Eine Vorbelastung bezüglich der Wohnfunktion und der menschlichen Gesundheit ist nur im unmittelbaren Bereich der K 34 spürbar. An den Wochenenden oder in den Ferien, mit steigendem Besucherverkehr des Wildparkes am Potzberg, nimmt die Vorbelastung zu.

#### **5.1.2 Umweltauswirkungen**

Durch das geplante Vorhaben kommt es während der Bauzeit vorübergehend zu Beeinträchtigungen für die Bevölkerung. Diese werden etwa durch den Baulärm, die von der Baustelle ausgehenden stofflichen Emissionen im direkten Umfeld sowie durch Verkehrsbehinderungen hervorgerufen.

All diese genannten baubedingten Auswirkungen sind jedoch nur auf den Zeitraum der Umsetzung des Projektes beschränkt und entfallen nach Beendigung der Baumaßnahme wieder komplett, so dass keine dauerhaften negativen Beeinträchtigungen für den Menschen und dessen Gesundheit im Betrachtungsraum verbleiben.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind nicht zu erwarten, da sich das Verkehrsaufkommen durch den Ausbau nicht erhöht und somit von keiner erhöhten oder gegenüber der jetzigen Situation veränderten Verkehrsbelastung auszugehen ist.

Der anlagebedingte Verlust von Vegetationsstrukturen entlang der Trasse innerhalb eines Landschaftsschutzgebietes wirkt dagegen durch die Wahrnehmung indirekt auf den Menschen im Umfeld. Es werden aber auch unter Berücksichtigung vorgesehener Kompensationsmaßnahmen keine dauerhaften negativen Auswirkungen für die Bevölkerung und deren Gesundheit eintreten.

### **5.2 Naturhaushalt**

#### **5.2.1 Bestand**

*Tiere/Pflanzen/biologische Vielfalt*

Aufgrund der vorherrschenden landwirtschaftlichen Nutzung stellt sich die Vegetation im Betrachtungsraum hauptsächlich als Grünland sowie Ackerflächen dar. Das Grünland ist unterschiedlich ausgeprägt, jedoch eher mager, zum Teil auch beweidet. Unterschiedliche Ge-

hölzstrukturen in Form von Straßenbegleitenden Einzelbäumen, vereinzelt Obstbäumen, Hecken sowie Gehölzstreifen und Gebüsch gliedern den Raum und beleben das Umfeld der Trasse. Die Böschungen sind mit einer Gras-Krautflur bewachsen.

2014 wurde eine faunistische Kartierung durchgeführt, bei der 44 Vogelarten im Untersuchungsraum erfasst wurden, wobei lediglich 14 Arten sicher als Brutvogelarten im Betrachtungsraum angesprochen werden konnten. Straßenbegleitende Strukturen, welche durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, stellen dabei jedoch nur suboptimale Habitate dar und werden nicht durchgängig besiedelt.

Ergänzend zur Brutvogelkartierung erfolgte im März 2014 zur laubfreien Zeit eine Erfassung relevanter Habitatstrukturen als Grundlage einer Potenzialabschätzung zum Vorkommen von Fledermausarten. Entlang der K 34 konnten lediglich zwei Höhlenbäume erfasst werden. Ein reichhaltiges Angebot an Baumhöhlen, die für Fledermäuse als Wochenstuben oder Winterquartier nutzbar wären, kann im Trassenumfeld anhand der vorhandenen Gehölzstrukturen und der Ausbildungen der wenigen Baumhöhlen mit hoher Sicherheit ausgeschlossen werden. Die wenigen vorhandenen Höhlenbäume können aber durchaus Einzeltieren zeitweise als Quartier dienen.

Die genauen Ergebnisse können dem Bericht zur Kartierung (Anlage 19.3) entnommen werden

#### *Boden/Fläche*

Aus dem Ausgangsgestein aus dem Ober-Rotliegenden und dem Oberkarbon haben sich im Zuge der Bodenentwicklung vornehmlich Ranker und Braunerden entwickelt. Die Standorte weisen ein mittleres Wasserspeichervermögen und einen schlechten bis mittleren natürlichen Basenhaushalt auf. Die potenzielle Erosionsgefährdung durch Wasser gilt zum Teil als sehr hoch. Eine besondere Funktion der Böden im Betrachtungsraum als Archiv der Kultur- und Naturgeschichte ist nicht gegeben

Der Boden im Bereich des Vorhabens ist durch straßenbedingte Stoffeinträge der K 34 bereits vorbelastet. Daher sind die Lebensraumfunktionen an dieser Stelle eingeschränkt und das vorhandene natürliche Standortpotenzial in Teilen anthropogen überprägt.

#### *Wasser*

Im Untersuchungsraum befinden sich keine größeren klassifizierten Oberflächengewässer. Das Gelände wird jedoch von West nach Ost, dem topografischen Gefälle folgend, von Gräben durchzogen, die wahrscheinlich Hangwasser vom Potzberg aufnehmen und in das Tal ableiten.

Das Grundwasser weist im Wirkungsbereich des Vorhabens keine planungsrelevanten Besonderheiten auf.

Das Niederschlagswasser kann derzeit überwiegend über die Seitenflächen versickern und wird dem Wasserhaushalt daher nicht dauerhaft entzogen. Über das Straßenwasser erfolgt jedoch ein Eintrag von Nähr- und Schadstoffen in den Straßenseitenraum

### *Klima/Luft*

Die großen Freiflächen im Planungsraum dienen der Entstehung von Kaltluft, welche entsprechend dem Gefälle talwärts fließt. Die Gehölzbestände können als Frischluftproduzenten angesehen werden.

Das direkte Straßenumfeld der K 34 ist lufthygienisch vorbelastet. Der Kfz-Verkehr führt zur Ausbildung eines Lärm- und Schadstoffimmissionsbandes entlang der Kreisstraße und beeinträchtigt somit Klima und Luft im unmittelbaren Trassenumfeld. Die Flächenversiegelung bewirkt weiterhin eine Veränderung des Mikroklimas.

## **5.2.2 Umweltauswirkungen**

### *Tiere/Pflanzen/biologische Vielfalt*

Durch die geplante Ausbaumaßnahme kommt es überwiegend baubedingt zum Verlust unterschiedlich ausgeprägter Gehölzstrukturen (22 Einzelbäume, ca. 834 m Kleingehölz). Betroffen sind hierbei ausschließlich straßenbegleitende Strukturen. Die Rodung von Gehölzen bewirkt neben einem Lebensraumverlust für Tierarten unter anderem auch eine Verringerung der Strukturvielfalt im Straßenumfeld und einen nicht unerheblichen Eingriff in das Landschaftsbild innerhalb eines Landschaftsschutzgebietes.

Durch die Rodungsarbeiten und die Baufeldräumung können Beeinträchtigungen europäischer Vogelarten hervorgerufen werden. Dies kann durch einen Verlust von Individuen und die Zerstörung von Brutstätten infolge der Rodung sowie eine Störung durch Lärm und optische Beeinträchtigungen während der Bautätigkeit geschehen. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass nur wenige Vogelbrutplätze häufiger Arten betroffen sind.

Durch das Vorhaben kommt es zum Verlust weiterer Biotoptypen. So geht etwa artenreiches Grünland mittlerer Standorte und Bestandteile der amtlichen Biotopkartierung im Umfang von ca. 530 m<sup>2</sup> verloren sowie weiteres Grünland mittlerer Standorte in Form von Fettwiese und Wiese mit Streuobstbestand auf ca. 494 m<sup>2</sup>.

Weiterhin werden 100 m<sup>2</sup> Hochstaudenflur und rund 10.570 m<sup>2</sup> mit Gras-Krautflur bewachsene Straßenseitenflächen (Böschungen und Bankette) beansprucht.

Neben dem Verlust von Vegetationsbeständen bewirkt das Vorhaben baubedingt darüber hinaus auch eine Gefährdung an das Baufeld angrenzender Biotopstrukturen. So kann es zum Beispiel bei Gehölzen zu Beschädigungen im Wurzel- und Stammbereich mit einer Beeinträchtigung der Standsicherheit oder eines Vitalitätsverlustes kommen. Dies wiederum kann zu einem weiteren potenziellen Lebensraumverlust führen. Darüber hinaus sind weitere an das Baufeld angrenzende Flächen der rheinland-pfälzischen Biotopkartierung durch die angrenzenden Bautätigkeiten gefährdet.

Über das bereits vorhandene Maß hinausgehende betriebsbedingte Auswirkungen auf die an die Trasse angrenzenden Schutzgüter Pflanzen und Tiere sind nicht zu erwarten, da das Verkehrsaufkommen durch den Ausbau nicht erhöht wird und somit von keiner erhöhten



oder gegenüber der jetzigen Situation veränderten Verkehrsbelastung auszugehen ist. Durch das Vorhaben sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für die biologische Vielfalt zu erwarten.

#### *Boden/Fläche*

Baubedingt besteht ein Risiko der Boden- und Grundwasserverunreinigung mit umweltgefährdenden Stoffen wie z.B. Betriebsstoffen der Baumaschinen. Diesem Risiko kann mit sachgemäßem Umgang und ordnungsgemäßer Wartung der eingesetzten Gerätschaften begegnet werden, so dass hier keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Mit den Bautätigkeiten ist weiterhin eine Beeinträchtigung des Bodens durch Bodenverdichtung auf Grund von Befahren mit Baumaschinen oder Lagerung von Baustoffen verbunden, wodurch eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen resultiert. Es kann zur dauerhaften Veränderung der Standorteigenschaften kommen.

Anlagebedingt bewirkt der Ausbau der K 34 sowie der Neubau des Rad- und Gehweges parallel zur Kreisstraße eine Versiegelung biologisch aktiver Bodenfläche von insgesamt ca. 3.500 m<sup>2</sup>. Dabei entfallen etwa 1.645 m<sup>2</sup> auf bisher unbefestigte straßenbegleitende Gras-Krautfluren sowie Grünland und Ackerflächen. Weitere 1.855 m<sup>2</sup> werden teilversiegelt. Hierunter fallen die Versiegelung von bereits teilversiegelten Banketten sowie die Ausbildung neuer Bankette. Die Versiegelung bedingt einen dauerhaften und vollständigen Verlust der natürlichen Bodenfunktionen, wie Lebensraum für Bodenorganismen, Vegetationsstandort, Puffer- und Filterwirkung.

Durch die erforderlichen Böschungsanpassungen kommt es zu einer Flächenüberformung auf ca. 6.538 m<sup>2</sup> und somit zu einer Veränderung und Störung der vorliegenden Bodenstruktur auf den betroffenen Flächen.

Über das bereits vorhandene Maß hinausgehende weitere betriebsbedingte Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser sind nicht zu erwarten, da sich das Verkehrsaufkommen durch den Ausbau nicht erhöht und somit von keiner erhöhten oder gegenüber der jetzigen Situation veränderten Verkehrsbelastung auszugehen ist.

#### *Wasser*

Verbunden mit der Versiegelung erfolgt eine Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes durch den Verlust von Versickerungsfläche bei gleichzeitiger Erhöhung des Oberflächenabflusses.

#### *Klima/Luft*

Da mit der geplanten Maßnahme keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens verbunden ist, sind lediglich kurzfristig Emissionen durch Baumaschinen während der Bauphase zu erwarten. Diese haben jedoch keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft.

Im Bereich der neuversiegelten Flächen kann es zu kleinklimatischen Veränderungen kommen, ebenso durch den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzen, welche jedoch auf die Flächen selbst und deren direkte Umgebung begrenzt sind. Die Gehölzverluste können überwiegend im Eingriffsbereich oder im unmittelbaren Umfeld der Maßnahme ausgeglichen werden, so dass die Auswirkungen durch den Gehölzverlust zudem insgesamt zeitlich begrenzt und mittelfristig kompensierbar sind.

Erhebliche Beeinträchtigungen auf das Schutzgut können somit ausgeschlossen werden.

## **5.3 Landschaftsbild und Erholung**

### **5.3.1 Bestand**

Insgesamt stellt sich das Landschaftsbild aufgrund der Lage innerhalb des Landschaftsschutzgebietes, der hohen Strukturvielfalt des Betrachtungsraumes und der Funktion des Potzberges mit Wildpark als regionales Ausflugsziel als schutzwürdig dar.

Von besonderer Bedeutung sind hier die landschaftsprägenden Elemente wie Wald, Leitstrukturen in Form von Gebüsch und Feldgehölzen oder markante Einzelbäume.

### **5.3.2 Umweltauswirkungen**

Im Rahmen der Maßnahme kommt es zum Verlust zahlreicher landschaftsprägender Elemente, wie z.B. markanten Einzelbäumen und linienförmigen Gehölzstrukturen (Hecken und Gebüsche) entlang der Trasse, was zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im direkten Umfeld der Trasse führt.

Eine Beeinträchtigung der Erholungsnutzung des Gebietes erfolgt temporär während der Bauphase hauptsächlich durch Lärm- sowie Schadstoffemissionen und entfällt nach Beendigung der Bauarbeiten wieder vollständig. Der Bau des Rad- und Gehweges trägt insgesamt zur Steigerung des Erholungspotenzials am Potzberg bei.

## **5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Im nachrichtlichen Verzeichnis der Kulturdenkmäler für den Kreis Kusel sind keine Kulturdenkmäler für den Untersuchungsraum genannt.

Als sonstige Sachgüter sind vorhandene Versorgungsleitungen sowie Fernmeldekabel anzusprechen. Die im Zusammenhang mit der Baumaßnahme notwendigen Änderungen und Verlegungen einschließlich ggf. erforderlicher Schutzmaßnahmen richten sich nach den bestehenden Verträgen bzw. nach den gesetzlichen Bestimmungen.

Das geplante Ausbauprojekt hat keine Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Schutzgüter.

## 5.5 Artenschutz

Im Rahmen des aufgezeigten Projektes findet unter Einhaltung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen keine Betroffenheit von Arten des Anhang IV der FFH-RL bzw. von Vogelarten nach Art. 1 VS-RL statt. Es treten keine Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG ein. Eine ausführliche Abhandlung des Artenschutzes findet sich im Fachbeitrag Artenschutz, Anlage 19.2, als Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

## 5.6 Natura 2000-Gebiete

Im Umfeld des geplanten Vorhabens befinden keine Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete), so dass Auswirkungen auf solche ausgeschlossen werden können und keine Verträglichkeitsprüfungen notwendig sind.

## 5.7 Weitere Schutzgebiete

Das Plangebiet liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Königsland“. Gemäß § 3 der Schutzgebietsverordnung dürfen im LSG Änderungen, die geeignet sind, die Natur zu schädigen, das Landschaftsbild zu verunstalten oder den Naturgenuss zu beeinträchtigen, nicht vorgenommen werden. Die in Abs. 2 der Verordnung aufgeführten verbotenen Handlungen (u. a. Änderung baulicher Anlagen aller Art, Beseitigung oder Beschädigung von Gehölzen außerhalb des geschlossenen Waldes) bedürfen daher einer Genehmigung.

Der Verlust zahlreicher landschaftsbildprägender Gehölze im Zuge des geplanten Ausbaivorhabens führt zu einer wahrnehmbaren Veränderung des Landschaftsbildes im Umfeld der Trasse und ruft somit auch Beeinträchtigungen auf den Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes hervor.

Des Weiteren befinden sich im Betrachtungsraum zwei schützenswerte Bereiche der amtlichen Biotopkartierung Rheinland-Pfalz. Dabei handelt es sich zum einen um das „Tälchen zwischen Föckelberg und Niederstauftenbach“ (BK-6410-0271-2009) und zum anderen um das „Gerschbachtal zwischen Föckelberg, Neunkirchen und Oberstauftenbach“ (BK6410-0275-2009).

Die beiden BK-Flächen sind nur randlich durch das Ausbaivorhaben betroffen. Die Grenzen der biotopkartierten Flächen reichen zwar über den Straßenkörper hinweg, die Straße selbst sowie die Nebenflächen (Böschungen und Bankette) werden jedoch nicht als Bestandteile der BK-Flächen angesehen. Daher findet nur eine Betroffenheit von geringem Umfang außerhalb der Böschungsbereiche statt.

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

### **6.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Lärmschutzmaßnahmen nach § 41 i.V.m. § 43 BImSchG i.V.m. § 1 Abs.2 Nr.2 der 16. BImSchV (wesentliche Änderung) in Folge eines erheblichen baulichen Eingriffs, der zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels führt, können bei der geplanten Maßnahme ausgeschlossen werden.

Wesentliche Änderungen der Straßentrasse in Lage und Höhe die sich auf die Wohnbebauung auswirken sind nicht beabsichtigt, so dass entsprechend Nr. 10.1 Abs.2 der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997, in dem der Bebauung zugeordneten Bereich nicht von einem erheblichen baulichen Eingriff auszugehen ist.

Eine wesentliche Änderung i.S.v. § 41 BImSchG und mithin eventuelle Lärmschutzansprüche im Rahmen der Lärmvorsorge sind somit nicht gegeben.

### **6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen**

Bei der vorgesehenen Maßnahme werden keine Immissionsschutzmaßnahmen aus der Luftschadstoffbelastung erforderlich.

### **6.3 Maßnahmen in Wasserschutzgebieten**

Im Planungsbereich sind keine Wasserschutzgebiete vorhanden.

### **6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen**

Das Bundesnaturschutzgesetz verlangt nach Ausschöpfen aller Möglichkeiten zur Vermeidung von Eingriffen die Kompensation von beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes und die landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sollen daher nach Art und Umfang geeignet sein, die durch die Eingriffe gestörten Funktionen von Naturhaushalt und Landschaftsbild in gleichartiger Weise wieder herzustellen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in gleichwertiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahme), so dass auf Dauer keine erheblichen Beeinträchtigungen im Eingriffsraum verbleiben.

Maßnahmen können dabei im Rahmen der Multifunktionalität der Kompensation unterschiedlicher beeinträchtigter Schutzgüter dienen. Streckenbepflanzungen besitzen neben einem ausgleichenden gleichzeitig auch einen gestalterischen Charakter zur Einbindung der Trasse in die Landschaft.

Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmen des Vorhabens aufgelistet.

### Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutzmaßnahmen

Um dem Vermeidungsgebot des BNatSchG Rechnung zu tragen, werden folgende Maßnahmen zur Vermeidung von und zum Schutz vor Beeinträchtigungen ergriffen.

#### *Bautechnische Vermeidungsmaßnahmen:*

- Orientierung am Trassenverlauf und Wahl eines schmalen Ausbauquerschnittes

#### *Maßnahmen aus Sicht der Eingriffsregelung:*

- Beschränkung des Baufeldes auf das erforderliche Minimum
- Ausweisung von Bau-Tabuzonen
- Schutzmaßnahmen für Gehölze während des Baubetriebs gem. RAS-LP 4 und DIN 18920

#### *Maßnahmen aus Sicht des Artenschutzes:*

- Rodungszeitbeschränkung: Beseitigung aller Gehölzstrukturen nur im Zeitraum 01.10 bis 28.02. außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit europäischer Vogelarten

### Ausgleichsmaßnahmen

#### *Schutzgut Boden/Fläche/Wasserhaushalt*

- Wiederherstellung beanspruchter Flächen im Baufeld (Bodenlockerung, ggf. Ansaat)
- Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsfläche
- Ansaat von kräuterreichem Landschaftsrasen

#### *Schutzgut Tiere/Pflanzen/biologische Vielfalt*

- Pflanzung von standortgerechten solitären Hochstämmen
- Pflanzung heimischer und standortgerechter Gehölzstrukturen

### Ersatzmaßnahmen

#### *Schutzgut Boden/Fläche/Wasserhaushalt*

- Anlage einer Streuobstwiese durch Umwandlung von Acker in extensives Grünland mit Obstbaumbestand

Nähere Angaben zu den einzelnen aufgezeigten Maßnahmen finden sich in der vergleichenden Gegenüberstellung der zu erwartenden Konflikte und den dazugehörigen Kompensationsmaßnahmen (Anlage 9.1), dem Maßnahmenverzeichnis (Anlage 9.2) sowie im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 19.1).

Wie in Kapitel 5 beschrieben führt das geplante Vorhaben zu Eingriffen in Natur und Landschaft gem. § 14 BNatSchG. Durch die in diesem Kapitel dargelegten Maßnahmen kommt der Vorhabenträger seiner Verursacherpflicht gem. § 15 BNatSchG zur Vermeidung von Eingriffen und zur Kompensation unvermeidbarer Eingriffe in Natur und Landschaft nach. Unter Durchführung aller aufgezeigten Maßnahmen zur Vermeidung sowie zum Ausgleich und Ersatz von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden somit alle naturschutzfachlichen Verpflichtungen bzgl. der Eingriffsregelung sowie auch des Artenschutzes erfüllt.

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

Besondere Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete werden nicht erforderlich.

## **7 Kosten**

Kostenträger für die gesamte Maßnahme ist der Landkreis Kusel als Straßenbaulastträger. Eventuelle Kostenbeteiligungen Dritter werden in gesonderten Vereinbarungen geregelt. Die Kosten, die im Zusammenhang mit dem Straßenbau notwendigen Änderungen und Verlegungen vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen, richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach bestehenden Verträgen.

## **8 Verfahren**

Zur Erlangung des Baurechts ist ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 5 LStrG erforderlich.

## **9 Durchführung der Baumaßnahme**

Die Bauzeit für die Straßenbaumaßnahme beträgt voraussichtlich 8 Monate.

Die Bauarbeiten können auf Grund der vorhandenen Breiten nur unter Vollsperrung der Strecke durchgeführt werden.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen während der Bauzeit wird, mit Einschränkungen sichergestellt.

Eine Zufahrtsmöglichkeit für Rettungsfahrzeuge ist offen zu halten.

Die Baustelle wird über die bestehende L 364, die bestehende B 423 und über die Kreisstraße K 34 ausreichend erschlossen. Die bestehenden Feld- und Waldwege werden ggf. einzeln zur Erschließung der Baustelle benötigt. Soweit die Wege keine ausreichende Tragfähigkeit besitzen werden diese zeitweise verbessert und nach Abschluss der Arbeiten zurückgebaut.



Abb. 6 Übersichtskarte Umleitung

## 10 Straßeneinstufung gemäß § 3 Nr. 2 LStrG

Der Landkreis Kusel hat die K 34 als eine öffentliche Straße mit wichtiger regionaler Verbindungsfunktion eingestuft, die im Sinne des § 3 Nr. 2 LStrG dem Verkehr innerhalb des Landkreises dient.