



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

**ANLAGE 12.7
ANHANG 1**

**ALLGEMEINVERSTÄNDLICHE, NICHTTECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG
UVP - BERICHT**

PLANFESTSTELLUNG

B 10
**3-streif. Ausbau im Bereich
der Felswand bei Hauenstein**

von NK 6712 012
Station 4+500

bis NK 6713 008
Station 5+880

Baulänge
1.380 m

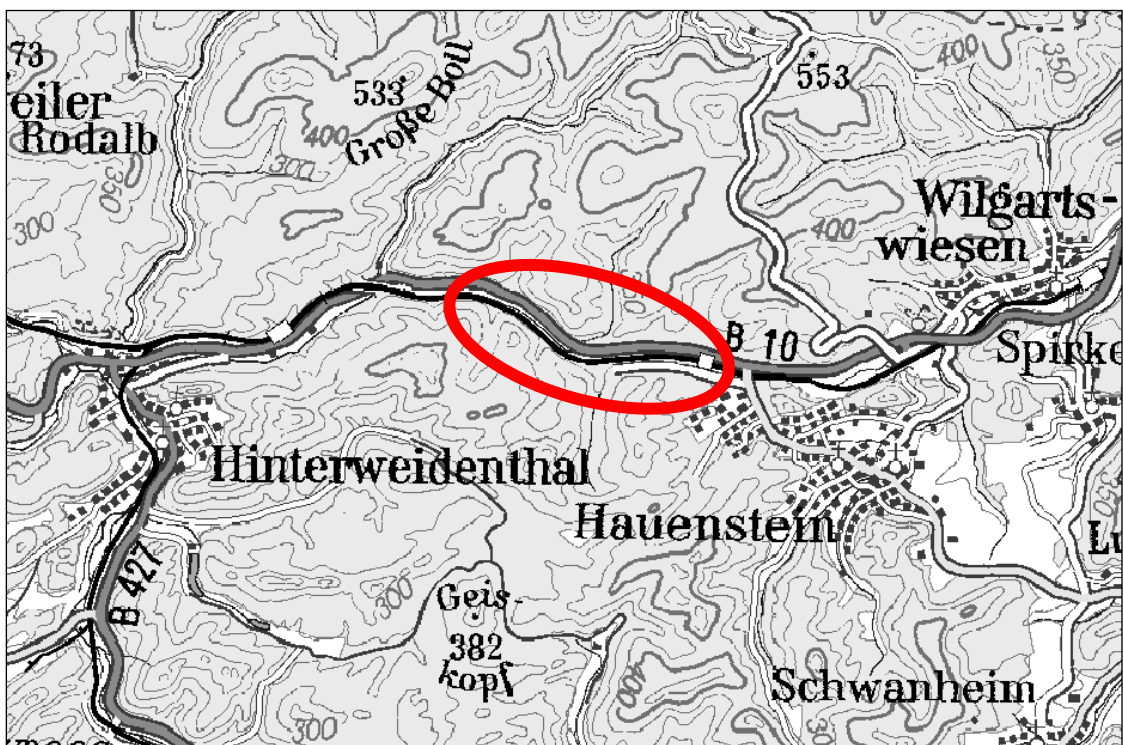
aufgestellt: Kaiserslautern, den 14.03.2019 gez. R.Lutz Dienststellenleiter	

März 2019

Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern

B 10, 3-streifiger Ausbau im Bereich der Felswand bei Hauenstein

Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung
des UVP-Berichts gemäß §16 Abs. 1 Satz 7 des UVPG



Inhaltsverzeichnis

1	Beschreibung des Vorhabens	1
1.1	Art, Linienführung / Standort	1
1.2	Vermeidungsmaßnahmen	1
2	Beschreibung der Umwelt	2
2.1	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	2
2.2	Beschreibung der Umwelt	2
3	Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe	3
4	Bedarf an Grund und Boden	4
5	Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	4
5.1	Boden	4
5.2	Wasser	5
5.3	Klima und Luft	5
5.4	Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt	5
5.5	Landschaft	6
5.6	Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit	6
5.7	Kultur- und sonstige Sachgüter	7
5.8	Fläche	7
6	Auswirkungen der geplanten Erdmassenlagerung an der A 62	7
7	Auswirkungen des Vorhabens auf Natura-2000-Schutzgebiete	8
8	Auswirkungen des Vorhabens auf sonstige Schutzgebiete und geschützte Strukturen	8
9	Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange	8
10	Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich forstrechtlicher Belange	9
11	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	9
11.1	Mensch	9
11.2	Natur und Landschaft	9
11.3	Kultur- und sonstige Sachgüter	11
12	Gesamtbeurteilung	11

1 Beschreibung des Vorhabens

1.1 Art, Linienführung / Standort

Das geplante Vorhaben umfasst den dreistreifigen Ausbau der B 10 zwischen Betriebskilometer 4 + 555 (Baukilometer 4 + 500) und Betriebskilometer 5 + 920 (Baukilometer 5 + 880). Die Baustrecke ist insgesamt 1,380 km lang. Die wichtigsten Merkmale sind:

- Der vorhandene zweistreifige Querschnitt der B 10 bleibt in Höhe, Lage und Breite erhalten und wird nach dem Ausbau als einstreifige Richtungsfahrbahn mit Standspur (Fahrtrichtung Pirmasens – Landau (nach Osten) genutzt. Die Richtungsfahrbahn Landau – Pirmasens (nach Westen) wird neu gebaut. Der Ausbau erfolgt bergseitig, indem die Fahrbahn bis zu ca. 6 m angehoben und um ca. 20 m von der jetzigen B 10 abgerückt wird. Dabei werden Böschungen mit Neigungen von 3:1 bis 1:1 erstellt. Die Fahrbahn wird zweistreifig und mit Standstreifen ausgebildet. Am Bauanfang und Bauende erfolgt der Anschluss an den bereits dreistreifig ausgebauten Bereich der B 10.
- Im Zuge des Vorhabens muss in einem 400 m langen Streckenabschnitt eine bestehende Felsböschung abgetragen werden.
- Durch den Ausbau müssen zwei bestehende Durchlässe des Schwemmwasserbachs an der B 10 um 18 lfdm bzw. 27 lfdm verlängert werden.
- Zudem entsteht ein Mehrabfluss an Oberflächenwasser der durch Rückhalteräume ausgeglichen wird. Einen natürlichen Stauraum stellt das Zulaufdelta des Schwemmwasserbaches dar; zusätzlich ist der Bau eines Regenrückhaltebeckens geplant.
- Als Querungshilfe besonders für großräumig agierende Tierarten (v.a. Luchs, Wildkatze) ist der Bau einer Grünbrücke über die B 10 vorgesehen, deren Funktionsfähigkeit auch durch wildkatzensichere Zäune gewährleistet wird.
- Als Querungshilfe für Kleintiere wird ein Durchlass einschließlich Leitlinien unter der B 10 hindurch gebaut.
- Das Verkehrskonzept des 3-streifigen Ausbaus sieht im Bereich zwischen Bau-km 5 + 535 bis 5 + 880 eine Auffahrt mit Beschleunigungsstreifen sowie eine Abfahrt mit Verzögerungsspur vor, die die Zufahrt zu den forstwirtschaftlichen Wegenetz der nördlich der B 10 gelegenen Waldbereiche ermöglicht.
- Im Zusammenhang mit Bauvorhaben fallen im Zuge der Bauausführung Aushubmaterialien sowie weitere Abfälle verschiedenster Art an. Alle anfallenden Abfälle werden entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen einer Aufbereitung / Entsorgung zugeführt.
- Durch die Baumaßnahme entsteht ein Massenüberschuss von ca. 115.000 m³. Die anfallenden Erdmassen werden an der BAB A 62 bei Höhröschen, ca. 30 km von Hauenstein entfernt - an einer bestehenden Autobahnböschung - abgelagert.

1.2 Vermeidungsmaßnahmen

Folgende wesentlichen Maßnahmen zur Vermeidung/Minderung von Beeinträchtigungen wurden im Rahmen des Planungsprozesses erarbeitet und sind nun integraler Bestandteil der technischen Planung:

- Vermeidung zusätzlicher Barrierewirkungen durch Bau der Grünbrücke und Bau eines Kleintier-Durchlasses
- Minimierung der Flächeninanspruchnahme zur Vermeidung/Verminderung der Beeinträchtigung von Schlingnatter-, Mauereidechsen- und Fledermaus-Habitaten durch Ausbildung sehr steiler Böschungsneigungen und Neutrassierung in geringer Entfernung zur bestehenden Fahrbahn
- Minimierung der temporär notwendigen Baustreifen auf das notwendige Mindestmaß, Verzicht auf Baustreifen im Schwemmwassertal durch Vor-Kopf-Bauweise, keine Befestigung der temporär benötigten Flächen
- Nutzung der vorhandenen B 10 als Baustellenzufahrt

2 Beschreibung der Umwelt

2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet (UG) liegt zwischen Horbacherhof und Hauenstein im Bereich der Felswand, die sich nordwestlich von Hauenstein befindet. Es erstreckt sich auf einen ca. 1.500 m langen Korridor entlang der B 10 mit einer Breite von mindestens 250 m.

Kriterium zur Abgrenzung der Untersuchungsgebiete an der B 10 und an der B 62 waren jeweils die mögliche Reichweite der Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter.

2.2 Beschreibung der Umwelt

Im Folgenden ist eine kurze Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet zu finden, anschließend für den Bereich der Erdablagerung.

Im Untersuchungsgebiet (B 10)

Im Osten des Untersuchungsgebiets befinden sich Teile der Ortschaft Hauenstein (überwiegend Industriegebiet mit nur vereinzelt Wohngebäuden). Das restliche Untersuchungsgebiet wird durch Waldflächen charakterisiert. Die B 10 und die Bahnlinie zerschneiden das UG.

Die Böden im Nahbereich der B 10 sind aufgrund früher erfolgter Baumaßnahmen und von verkehrsbedingten Vorbelastungen überwiegend von sehr geringer bis mittlerer Bedeutung; die restlichen Böden im UG sind mit hoher Wertigkeit hinsichtlich der allgemeinen Bodenfunktionen zu bewerten.

Der Pfälzerwald gehört zu den bedeutendsten nutzbaren Grundwasservorkommen in Rheinland-Pfalz. An Oberflächengewässer liegen im UG zwei künstlich angelegte, eutrophe Fischteiche sowie zwei überwiegend naturnah ausgebildete Fließgewässer (Hirtenbach und Schwemmwasser).

Für den regionalen Immissionsschutz sind die geschlossenen Waldflächen in Verbindung mit den großflächigen Gebüschbeständen von hoher Bedeutung. Die Landesforsten Rheinland-Pfalz stufen die Waldflächen ab Bau-kilometer 4 + 700 größtenteils als lokale Klimaschutzwälder ein. Zudem weisen die Gehölzbestände und Wälder entlang der B 10, der Bahnlinie und im Industriegebiet eine hohe Bedeutung für den lokalen Immissionsschutz auf. Die Wald- und Gehölzflächen im Untersuchungsgebiet sind als Frischluftentstehungsgebiete relevant. Die Offenlandbereiche dienen als Kaltluftentstehungsgebiete. Das Schwemmwassertal ist eine lokal wirksame Frisch- und Kaltluftbahn.

Faunistische Untersuchungen haben gezeigt, dass sich die Flächen entlang der B 10 in Bezug auf die Avifauna als sehr artenarm darstellen und Amphibien, Reptilien Fledermäuse, Brombeer-Perlmutterfalter und Violetter Feuerfalter im UG vorkommen.

Innerhalb des UG steht ein historischer, etwa 1,50 m hoher Kilometerstein aus Sandstein.

Das gesamte UG liegt im Naturpark "Pfälzerwald".

Das UG liegt zudem zum Teil im FFH-Gebiet 6812-301 "Biosphärenreservat Pfälzerwald". Das FFH-Gebiet 6812-301 "Biosphärenreservat Pfälzerwald" ist auch eine Kernfläche des landesweiten Biotopverbundes.

Zudem sind verschiedene Biotopstrukturen nach § 30 BNatSchG im UG (Bruchgebüsche, Feucht-/Nasswiesen, Fließgewässer) geschützt.

Andere Schutzkategorien nach Naturschutzrecht oder Schutzgebiete nach Wasserrecht sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Kurze Bestandsbeschreibung für den Bereich der geplanten Erdablagerung

Aufgrund der Tatsache, dass die geplante Erdablagerung im Bereich einer bestehenden Autobahnböschung – und damit in einem anthropogen entstandenen und durch verkehrsbedingte Immissionen vorbelasteten Bereich – geplant ist, erfolgt hier nur eine kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft:

Der betroffene Bereich befindet sich südöstlich der Gemeinde Hühfröschen an einer bestehenden Dammböschung der A 62 auf der Gemarkung von Hühfröschen; er liegt in der naturräumlichen Haupteinheit "Zweibrücker Westrich" bzw. der naturräumlichen Untereinheit "Pirmasenser Hügelland".

Das UG wird von der von West nach Ost führenden A 62 dominiert. Direkt angrenzend befinden sich insbesondere lineare, die A 62 abschirmende Gehölzstrukturen im Wechsel mit z.T. landwirtschaftlich genutzten Offenlandflächen.

Die durch die geplante Erdablagerung betroffenen Böschungsflächen sind durch Fettwiesen, Feldgehölze und Gebüschstreifen charakterisiert.

3 Geprüfte Vorhabenvarianten und wesentliche Auswahlgründe

Hinsichtlich der Standortwahl sind zwei Alternativen denkbar: eine talseitige Verbreiterung oder eine bergseitige Verbreiterung. Eine talseitige Verbreiterung wäre nur möglich, wenn die Bahnlinie in der östlichen Hälfte des UG verlegt würde. Abgesehen von dem erheblichen Kostenaufwand ist eine derartige Verlegung nicht realisierbar, da die Gemeinde Hauenstein mit seinem Industriegebiet direkt an die Bahnlinie angrenzt. In der westlichen Hälfte des UG würden bei einer talseitigen Verbreiterung in großem Umfang besonders hochwertige Biotoptypen (Talraum des Hirtenbachs; überwiegend gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG) in Anspruch genommen. Aus diesen Gründen ist eine talseitige Variante, die unter vertretbarem Aufwand realisierbar wäre, nicht gegeben.

Eine bergseitige Variante die den Bereich der Felswand mit einem ca. 400 m langen Tunnel unterquert schied im frühen Planungsstadium v.a. aus verkehrlichen und Kosten-Aspekten aus, zudem diese Variante keine Vorteile hinsichtlich der Umweltverträglichkeit zeigte. Insofern verblieb die bergseitige Straßenführung ohne Tunnel als Vorzugsvariante bzgl. Trassenlage.

Nicht nur in Bezug auf den Standort, auch bei der Dimensionierung des Vorhabens sind verschiedene Varianten denkbar. Zu Beginn des Planungsprozesses wurde untersucht, ob der dreistreifige Ausbau auf Niveau der bestehenden B 10 erfolgen kann. Dazu wäre während der Bauzeit zeitweise eine Vollsperrung und in der restlichen Bauzeit eine einspurige Verkehrsführung mit Ampelsteuerung erforderlich. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens (16.600 Kfz/24h, 18.200 Kfz/24h prognostiziert für das Jahr 2030 im Prognosenullfall (MODUS CONSULT ULM 2015) wären kilometerlange Staus, verbunden mit Zeitverlusten für die Verkehrsteilnehmer und erhöhten Umweltbelastungen, zu erwarten, denn qualitativ geeignete Umleitungsstrecken sind nicht vorhanden. Das Abrücken und Anheben der neuen Fahrbahn in Richtung des Hangs stellt deshalb – abgesehen von der Null-Variante – die einzig realisierbare Variante dar. Sie erfordert zwar einen hohen bautechnischen Aufwand, lässt aber eine Weiternutzung der B 10 während der Bauzeit zu.

4 Bedarf an Grund und Boden

Nachfolgend ist der Bedarf an Grund und Boden für das geplante Vorhaben zusammengefasst dargelegt:

1)	Bedarf an zusätzlichen Flächen für Straßenkörper und Straßenebenflächen (ohne Berücksichtigung der Erdmassenlagerung an der A 62)	ca. 3,99 ha
a.	davon rechnerische Neuversiegelung	ca. 1,05 ha
2)	Erdablagerung an der A 62 (auf bereits bestehenden Straßenebenflächen)	ca. 2,12 ha
3)	Temporärer Flächenbedarf für Baustelleneinrichtungsflächen (an B 10 und an A 62)	ca. 1,38 ha
4)	Kompensationsmaßnahmen/CEF-Maßnahmen (außerhalb der unter 1-3 und 5 aufgeführten Flächen)	ca. 4,23 ha
5)	Kohärenzsicherungsmaßnahmen (außerhalb der unter 1) bis 4) aufgeführten Flächen)	ca. 4,5 ha

Zusätzlich zu den unter Pkt. 4 genannten Maßnahmen der Landespflege ist in einer bestehenden Waldfläche ein Verzicht auf eine forstliche Nutzung geplant. Diese Maßnahme bedeutet jedoch keine grundsätzliche Umwandlung von Flächen und ist deshalb hier nicht als 'Flächenbedarf' berücksichtigt.

5

5 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

In den nachfolgenden Kapiteln werden die Auswirkungen des Ausbaus der B 10 ohne die geplante Erdablagerung dargelegt. Die Auswirkungen der geplanten Erdablagerung werden in einem eigenen Kapitel (Kap. 6) dargelegt.

5.1 Boden

Das geplante Vorhaben führt zu einer rechnerischen Neuversiegelung von insgesamt 1,05 ha. Hiervon gehen – aufgrund des vollständigen Verlustes bzw. der erheblichen Einschränkung der Bodenfunktionen – erhebliche Auswirkungen aus.

Durch die Vergrößerung der zu entwässernden Fahrbahnfläche kommt es zu einer leichten Erhöhung des Wasserabflusses.

Da es insgesamt aber zu keiner erheblichen Zunahme der Schadstoffemissionen kommt, sind auch hierdurch keine wesentlichen Zusatzbelastungen des Bodens zu erwarten.

Das Befahren von temporär genutzten Flächen mit schweren Maschinen während der Bauzeit kann zu Verdichtung des Oberbodens führen. Erhebliche Beeinträchtigungen können durch Abtragen, fachgerechtes Lagern und ordnungsgemäßes Wiederauftragen des Oberbodens auf vorübergehend beanspruchte Flächen vermieden werden. Bei Bedarf wird eine Tiefenlockerung durchgeführt.

5.2 Wasser

Das geplante Vorhaben bewirkt durch die geplante Versiegelung vor allem einen Verlust an Infiltrationsfläche für das Grundwasser (1,05 ha rechnerische Neuversiegelung) und somit eine Verringerung der Grundwasserneubildungsrate. Dies ist als erhebliche Beeinträchtigung einzustufen.

Durch die Vergrößerung der zu entwässernden Fahrbahnfläche kommt es zu einer leichten Erhöhung des Wasserabflusses. Da es insgesamt aber zu keiner erheblichen Zunahme der Schadstoffemissionen kommt, sind auch hierdurch keine wesentlichen Zusatzbelastungen des Wasserhaushaltes zu erwarten.

Für Oberflächengewässer ergeben sich folgende Veränderungen: Die beiden bestehenden Durchlässe des Schwemmwassers an der B 10 müssen um etwa 18 m bzw. 27 m verlängert werden. Durch die Verlängerung der Verrohrung erfolgt eine Verschlechterung der Gewässerstruktur gegenüber der derzeitigen Situation und ein Retentionsraumverlust.

5.3 Klima und Luft

Die dauerhafte Versiegelung von Flächen sowie der Verlust von Gebüsch- und Waldbeständen (ca. 3,85 ha) hat eine Veränderung des Mikro- und Mesoklimas zur Folge. Diese Veränderung stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar.

Aufgrund der Art des Vorhabens (Ausbau) sind keine Auswirkungen auf den Klimawandel zu erwarten; zudem kann keine geänderte Anfälligkeit der B 10 für Folgen des Klimawandels abgeleitet werden. Der Ausbau der B10 steht Bemühungen eines Umbaus in klimafreundlicheren Verkehrs nicht im Wege.

Bauzeitlich Lärm-, Staub- und Schadstoffimmissionen durch Baumaschinen und Baufahrzeuge wirken nur temporär während der Bauzeit und sind daher nicht erheblich.

Betriebsbedingte Belastungsfaktoren sind im Bereich der B 10 bereits heute vorhanden. Der dreistreifige Ausbau im Bereich der Felswand bei Hauenstein allein führt zu keiner Erhöhung der Verkehrsbelastung.

Die Bewertung der Schadstoffimmissionen nach der 39. BImSchV kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen durch den geplanten Ausbau der B 10 im Untersuchungsgebiet unterschritten werden.

5.4 Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt

Eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung stellt die geplante Versiegelung dar (rechnerische Neuversiegelung: 1,05 ha) dar, da hier jegliches Biotopentwicklungspotenzial zerstört wird.

Bau- und anlagebedingt ergeben sich zudem erhebliche Auswirkungen durch den Verlust von Biotopstrukturen sehr hoher und hoher Bedeutung (ca. 2,27 ha) und mittlerer Bedeutung (ca. 2,21 ha). Betroffen sind vor allem verschiedene Waldtypen, aber auch Bruchgebüsche und sonstige Gebüsche sowie Feuchtwiesen.

Zudem besteht die Gefahr, dass im an die Baustellenflächen angrenzenden Bereich weitere bedeutende Biotopflächen beschädigt oder zerstört werden (z.B. durch Überfahren des Wurzelbereichs von Gehölzen); entsprechende Schutzmaßnahmen werden geplant, um derartige Beeinträchtigungen weitestgehend möglich zu verhindern.

Für die Fauna werden folgende Auswirkungen prognostiziert:

- Durch den Verlust von Brut- und Nahrungshabitaten ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen für die Avifauna, die durch entsprechende Maßnahmen (Gehölzpflanzungen u.a. Biotopentwicklungsmaßnahmen) ausgeglichen werden müssen. Um die Beeinträchtigungen zu minimieren, werden die zu beseitigenden Gehölze außerhalb der Vogelbrutzeit (d. h. November bis einschl. Februar) gerodet.
- Zudem gehen durch den Verlust von Waldfläche Nahrungsproduktionsflächen für Fledermäuse verloren. Im Eingriffsbereich des Vorhabens liegen möglicherweise vier zeitweise genutzter Balzquartiere einzelner Zwergfledermaus-Männchen. Da die Quartiere bau- und anlagebedingt eventuell beeinträchtigt werden bzw. verloren gehen, ist von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen. Um die Beeinträchtigungen zu minimieren, werden die zu beseitigenden Gehölze außerhalb der Balzzeit (d. h. November bis einschl. Februar) gerodet und im Umfeld der Baumaßnahme ist das Hängen von Flachkästen als Ausweich-Quartiere für die Zwergfledermaus geplant.
- Zwei Bereiche, in dem sich Reptilien-Vorkommen befinden, liegen im Bereich der geplanten Verkehrsanlage. Bau- und anlagebedingt erfolgt hier ein dauerhafter Habitatverlust für die Schlingnatter und/oder Mauereidechse. Dies stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar und muss entsprechend kompensiert werden.
- Mögliche Zerschneidungs-/Barrierewirkungen durch den Ausbau der B 10 werden durch die geplante Grünbrücke mit entsprechenden Leit- und Schutzeinrichtungen und einen Kleintier-Durchlass verhindert, insgesamt ist sogar von einer Verbesserung der derzeitigen Situation auszugehen.

5.5 Landschaft

Im Zuge des dreistreifigen Ausbaus kommt es im Bereich B 10 zu umfangreichen Neuversiegelungen sowie Gebüsch- und Waldrodungen; außerdem werden zwei großflächige Einschnittsböschungen erstellt; z.T. ist die geplante Böschungsneigung so steil, dass bisher bewaldete Flächen nicht mehr bepflanzt werden können. Eine optische Veränderung wird zudem durch die geplante Grünbrücke bewirkt. Beim geplanten Vorhaben ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Veränderung des Landschaftsbildes jedoch fasst nur von der B 10 aus wahrgenommen werden können.

5.6 Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

Bestehende Wohnnutzungen werden durch das geplante Vorhaben nicht in Anspruch genommen und hinsichtlich des Wohnumfeldes/der Wohnqualität ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen.

Der dreistreifige Ausbau ist mit einem Verlust von Erholungsflächen (Waldbereiche) verbunden. Sie sind aufgrund der Lage an der B 10 bereits jetzt nur von geringer Bedeutung für die Erholungsfunktion, so dass ihr Verlust als nicht erheblich eingestuft wird.

Die nördlich der B 10 gelegenen Waldflächen werden mit Beginn der Baumaßnahme von der B 10 aus nicht bzw. nur noch eingeschränkt zugänglich sein. Es bestehen jedoch weiterhin Zugangsmöglichkeiten in die Waldfläche, in denen sich außerdem keine ausgewiesenen Rad- oder Wanderwege befinden; somit wird diese Auswirkung ebenfalls als nicht erheblich eingestuft.

Als positive Auswirkung ist der bessere Verkehrsfluss durch die Zweispurigkeit in Richtung Pirmasens zu nennen; für Erholungssuchende wird somit die Fahrt zum bzw. vom Erholungsort angenehmer.

Die Erhöhung des Verkehrslärms durch den Ausbau beträgt weniger als 3 dB(A), so dass Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind.

Die Bewertung der Schadstoffimmissionen nach der 39. BImSchV kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl die Immissionsgrenzwerte für Jahresmittelwerte als auch die zulässigen Tageswertüberschreitungen unterschritten werden. Bezogen auf die geltenden Grenzwerte bestehen aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken zur Umsetzung der Baumaßnahme.

5.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Der historische Kilometerstein an der B 10 steht im Bereich der künftigen Fahrbahn. Er wird vor Bauausführung sichergestellt und nach Bauende versetzt (der genaue Standort steht zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht fest); der Erhalt des Steines wird zugesichert, so dass anlagebedingt keine Beeinträchtigungen bewirkt werden.

Die Seveso III-Richtlinie enthält u.a. Bestimmungen zur Verhütung schwerer Unfälle. Demnach müssen angemessene Sicherheitsabstände zwischen Betriebsbereiche, die Gefahren für schweren Unfällen bergen (z.B. Störfallbetriebe) und Wohngebieten, öffentlich genutzten Gebieten, naturschutzfachlich wertvollen/empfindlichen Gebieten eingehalten werden. Dies gilt auch bei neuen Entwicklungen in der Nachbarschaft von Betriebsbereichen, durch die das Risiko eines schweren Unfalls vergrößert oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmert werden können, z.B. durch Infrastrukturvorhaben wie Fernstraßen. In der Umgebung des Vorhabens befindet sich kein Betriebsbereich nach Störfall-Verordnung.

5.8 Fläche

Bei der Auswahl der Variante und im Rahmen der technischen Planung wurde auf einen sparsamen Umgang mit Fläche und der damit einhergehenden Schonung von Boden und Landschaft geachtet. Durch den Ausbau der B 10 findet eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme von 4,0 ha statt, dabei handelt es sich überwiegend um Straßenrandbereiche und um die Felsnase. Straßenrandbereiche sind durch Abgase, Lärm und sonstige Störungen vorbelastet. Auch die Felsnase ist durch ihre Lage am Straßenrand und durch die durch den Bau der bestehenden B 10 stattgefunden Eingriffe vorbelastet. Für die geplante Erdmassenlagerung an der A 62 werden 2,1 ha beansprucht. Alle temporär beanspruchten Flächen (entlang der B 10 rd. 1 ha, entlang der Erdablagerungen an der A 62 rd. 0,3 ha) werden nach der Bauzeit wiederhergestellt.

Es finden weder durch das Ausbauvorhaben noch durch die Erdablagerungen eine zusätzliche Zerschneidung von Fläche statt.

6 Auswirkungen der geplanten Erdmassenlagerung an der A 62

Durch die geplante Erdmassenablagerung werden durch den temporären Flächenbedarf (Zuwegung) Biotopstrukturen in einem Umfang von 3.100 m² zerstört, die – aufgrund

ihrer Ausprägung - jedoch überwiegend relativ schnell nach Bauende wiederhergestellt werden können.

Zudem werden in einem Umfang von ca. 2,1 ha Flächen mit hoher und mittlerer Bedeutung (v.a. Feldgehölze, Gebüschstreifen, Fettwiesen) beansprucht.

Erhebliche Auswirkungen werden dadurch für die Schutzgüter

- Tiere und Pflanzen
- Klima/Luft
- Landschaftsbild

bewirkt. Durch die Wiedereingrünung der Böschungsflächen nach Ende der Bauzeit können diese Auswirkungen jedoch an Ort und Stelle wieder kompensiert werden.

7 Auswirkungen des Vorhabens auf Natura-2000-Schutzgebiete

Da das geplante Ausbauvorhaben das FFH-Gebiet 6812-301 "Biosphärenreservat Pfälzerwald" randlich tangiert, wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung ist, dass eine anlagebedingte Flächeninanspruchnahme des Lebensraumtyps 9110 in Höhe von ca. 1,2 ha und einen Verlust durch Stickstoffeinträge (Äquivalenzwert) in Höhe von rd. 0,3 ha stattfindet. Da das Vorhaben trotz Schadensbegrenzungsmaßnahmen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgebenden Gebietsbestandteilen führt, ist eine Ausnahmeprüfung erforderlich. Im Rahmen der Ausnahmeprüfung werden Maßnahmen zur Kohärenzsicherung in einer Gesamtgröße von 4,5 ha festgelegt. Durch diese Maßnahmen ist die Kohärenz des Europäischen Netzes Natura 2000 gesichert. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen verbleibt keine Verschlechterung des Lebensraumtyps im Gesamten im FFH-Gebiet "Pfälzerwald".

Eine Beeinträchtigung anderer Natura 2000-Gebiete kann ausgeschlossen werden.

8 Auswirkungen des Vorhabens auf sonstige Schutzgebiete und geschützte Strukturen

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

Durch das Vorhaben werden Flächen temporär und dauerhaft beansprucht, die gemäß § 30 BNatSchG geschützt sind. Ein Teil der beanspruchten Biotopstrukturen (ca. 980 m²) kann nach Bauende am Eingriffsort wieder entwickelt werden. Die sonstigen beanspruchten geschützten Biotopstrukturen (1.900 m² Bruchgebüsch und 1.420 m² Feuchtwiese) werden durch Kompensationsmaßnahmen an anderer Stelle ausgeglichen.

9 Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange

Im Rahmen der Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ergaben sich folgende Ergebnisse:

Ausbau B 10

Bei einigen geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie der Europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie kann die Erfüllung der Verbotstatbestände nur durch die Einhaltung von verschiedenen Vermeidungsmaßnahmen verhindert werden. Die entsprechenden Vermeidungsmaßnahmen wurden im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung geplant.

Zudem müssen folgende CEF-Maßnahmen vorgezogen umgesetzt werden, damit keine Verbotstatbestände für die nachfolgend dargelegten Arten bewirkt werden:

- Optimierung bzw. Neuschaffung von Habitatstrukturen ⇒ Mauereidechse und Schlingnatter
- Anbringen von Flachkästen (kurzfristige Schaffung von Ausweichquartieren) ⇒ Zwergfeldermaus

Erdablagerung an der A 62

Als Ergebnis zeigt sich, dass – unter Voraussetzung einer Rodung der zu beseitigenden Gehölze außerhalb der Vogelbrutzeit - für keine der Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie keine der Europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie die Verbotstatbestände des § 44 Abs.1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

10 Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich forstrechtlicher Belange

Durch das geplante Vorhaben wird ein dauerhafter Verlust von Waldflächen einem Umfang von ca. 3,2 ha bewirkt. Zudem werden ca. 0,8 ha Waldfläche temporär für Baustelleneinrichtungen beansprucht.

11 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

11.1 Mensch

Im unmittelbaren Bereich der Baumaßnahme befindet sich keine schutzbedürftige Bebauung, dementsprechend sind keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

11.2 Natur und Landschaft

Eingriffsregelung

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurde ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das nach Art und Umfang geeignet ist, dem naturschutzfachlichen Erfordernis gemäß § 15 BNatSchG gerecht zu werden. Zusammenfassend lässt sich die Abhandlung der Eingriffsregelung im Wesentlichen wie folgt darstellen:

- Die Versiegelung von Flächen wird zum einen durch die Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßen-/Wegeflächen ausgeglichen. Außerdem erfolgt eine Aufwertung von Bodenfunktionen durch Aufgabe der ackerbaulichen Nutzung und Waldentwicklung sowie durch Umwandlung von Nadelwaldbereichen zu Laubwaldflächen.
- Der Verlust von Waldflächen wird durch die Waldentwicklung an anderer Stelle sowie die Entwicklung von Waldrändern im Bereich temporär beanspruchter Waldflächen ausgeglichen.
- Der Verlust von kleineren Gehölzflächen und einer kleinen Streuobstwiese wird durch die Neuanpflanzung von Gehölzen im Eingriffsbereich kompensiert.
- Durch die Umwandlung eines Fichtenwaldbereichs im Schwemmwassertal zu einem Erlenwald wird der Verlust von Bruchgebüsch ausgeglichen; ebenfalls im Schwemmwassertal wird durch Entwicklung einer offenen Ruderalflur an bestehenden Fischteichen der Feuchtwiesenverlust ausgeglichen.
- Eine Kompensation der geplanten Verlängerung von zwei Durchlässen im Bereich Schwemmwasser erfolgt durch die Aufwertung von bestehenden Teichen durch Aufgabe der Nutzung als Fischteiche.

- Speziell für Beeinträchtigungen der Fauna sind neben einer funktionssichernden Gestaltung der geplanten Grünbrücke, die Optimierung und Neuschaffung von Reptilienhabitaten sowie Maßnahmen zur Erhaltung bzw. Förderung der vorkommenden Fledermauspopulationen geplant (Hängung von Fledermauskästen, Erhalt Sicherung von Winterquartieren).
- Alle Begrünungsmaßnahmen tragen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes bei. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden zudem durch eine naturnahe Gestaltung des Umfelds vorhandener Fischteiche kompensiert.
- Im Bereich der geplanten Erddeponie wird der veränderte Bereich durch Ansaat und Gehölzanpflanzung wieder eingegrünt; dadurch werden die entsprechenden Biotopstrukturverluste ausgeglichen.

Kohärenzsicherung

Die geplanten Kohärenzmaßnahmen befinden sich im Umfeld der geplanten Straßentrasse und innerhalb des FFH-Gebietes 'Biosphärenreservat Pfälzerwald' (6812-301). Vorgeesehen sind zum einen die Verbesserung des Erhaltungszustandes des LRT 9110 im Bereich der Felsnase durch Altholzsisicherung und zum anderen die Umwandlung von Fichtenwald in Buchenwald (Wieselhalde und Laubental) (insgesamt ca. 4,5 ha).

Durch die geplanten Maßnahmen im FFH-Gebiet 'Biosphärenreservat Pfälzerwald' kann die Kohärenz des Europäischen Netzes Natura 2000 gesichert werden.

Artenschutz

Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen bei 3 Arten müssen die folgenden Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) vorgezogen umgesetzt werden:

- Optimierung bzw. Neuschaffung von Habitatstrukturen für Reptilien (Mauereidechse und Schlingnatter)
- Anbringen von Flachkästen (kurzfristige Schaffung von Ausweichquartieren für Zwergfledermäuse)

Geschützte Biotopstrukturen

Die geschützten Biotopstrukturen im Bereich temporär beanspruchten Flächen (Feuchtwiesenflächen und Bruchgebüsch am Hirtenbach durch den Bau der Grünbrücke, insgesamt 980 m²) werden nach Fertigstellung des Brückenbauwerkes wiederhergestellt.

Die geschützten Biotopstrukturen im Bereich dauerhaft beanspruchter Flächen (insgesamt 3.320 m²) werden durch Biotopentwicklungsmaßnahmen an anderer Stelle ausgeglichen (s. Aussagen in Kap. 8)

Forstrechtlicher Ausgleich

Im Rahmen des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzeptes wird auch der forstrechtliche Ausgleich im Sinne von § 14 LWaldG sichergestellt durch eine geplante Aufforstungsmaßnahme (Flächenumfang 3,2 ha) sowie die Entwicklung von Waldrandbiotopen im Bereich temporär beanspruchter Waldflächen und sonstigen fahrbahnnahen Flächen (Flächenumfang: ca. 1,6 ha).

11.3 Kultur- und sonstige Sachgüter

Zum Schutz von Kultur-/Sachgütern ist während der Bautätigkeit auf mögliche Funde zu achten. Bei den Bauarbeiten zutage kommende Funde werden unverzüglich der zuständigen Denkmalschutzbehörde gemeldet. Sollte das Versetzen evtl. vorhandener Kleindenkmäler erforderlich werden, wird dies ebenfalls mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde abgestimmt.

12 Gesamtbeurteilung

Unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan geplanten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie einer fachgerechten Umsetzung der geplanten Gestaltungs- und Kompensations- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen verbleiben durch den 3-streifiger Ausbau der B 10 im Bereich der Felswand bei Hauenstein keine erheblichen Umweltauswirkungen.