

Teilausbau mit Rad- und Gehweg
zwischen Hochspeyer und Fischbach

Achse 300
Bau-km : 0+125 bis 0+645

Achse 2
Bau-km : 0+151 bis 0+505

Nächster Ort : Fischbach,
Hochspeyer

Baulänge : ca. 874 m

Länge der Anschlüsse : ---



**LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
KAISERSLAUTERN**

UVP-Bericht gem. § 16 UVPG

- PLANFESTSTELLUNG -

<p>aufgestellt:</p> <p>Kaiserslautern, den 11.12.2019</p> <p style="text-align: center;">gez. Lutz Dienststellenleiter</p>	

Inhaltsverzeichnis

1. Beschreibung des Vorhabens	3
2. Beschreibung der angewandten Methoden, des räumlichen Untersuchungsumfangs und des Zeitpunkts der Ermittlung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.....	5
3. Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens	6
4. Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und der damit verbundenen erheblichen bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter	11
5. Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen oder vermindert wird (Vermeidungsmaßnahmen)	14
6. Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter ausgeglichen werden	15
7. Beschreibung der geprüften, vernünftigen Alternativen	16
8. Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichtes	17

1. Beschreibung des Vorhabens

Der LBM Kaiserslautern plant den Ausbau der B 48 zwischen Hochspeyer und Fischbach mit Rad- und Gehweg sowie eine Knotenpunktverbesserung. Im Zuge dessen werden drei Überführungsbauwerke der Bahn erneuert.

Die B 48 verläuft, ausgehend von der Einmündung in die B 9 bei Bingen am Rhein, in südlicher Richtung durch Bad-Kreuznach und endet westlich der Ortslage Rinntal mit dem Anschluss an die B 10.

Sie hat gemäß ihrer verkehrlichen Bedeutung eine überregionale Verbindungsfunktion zwischen den Mittelzentren Bad Kreuznach, Kaiserslautern und Landau in der Pfalz.

Das geplante Vorhaben befindet sich überwiegend in freier Strecke. Die Baumaßnahme beginnt am südwestlichen Ortseingang von Fischbach und endet am Rande der östlichen Ortslage von Hochspeyer.

Die vorliegende Planung umfasst folgende Maßnahmen:

- Ausbau der B 48 mit angebautem Rad- und Gehweg zwischen Hochspeyer und Fischbach.
- Der Einmündungsbereich der B 48 zwischen Fischbach und Hochspeyer (Netzknoten 6513 009) wird verkehrsgerecht als Kreisverkehrsanlage ausgebaut.
- Die bestehende Anbindung an die Umgehungsstraße Hochspeyer (B 37) wird auf einer Teilstrecke ausgebaut.
- Die drei Überführungsbauwerke der DB-Strecken 3321, Bad Münster am Stein - Frankenstein und DB-Strecke 3320, Bad Münster am Stein - Hochspeyer werden im Zuge der Baumaßnahmen erneuert und auf die neuen Fahrbahnquerschnitte der B 48 mit Rad- und Gehweg angepasst.
- Das bestehende Überführungsbauwerk der B 48 über den Fischbach wird mit den gleichen Abmessungen erneuert, für die Überführung des geplanten Rad- und Gehweges über den Fischbach wird ein neues Bauwerk errichtet.
- Die Entwässerungsmaßnahmen werden angepasst.

Baubeginn der geplanten Ausbaumaßnahme der B 48 ist im Bereich des südwestlichen Ortsausganges von Fischbach bei Bau-km 0+125 der Planungsachse 300. Die Ausbaustrecke mit angebautem Rad- und Gehweg mündet bei Bau-km 0+645 in die geplante Kreisverkehrsanlage ein. Die Ausbaulänge südlich von Fischbach beträgt demnach ca. 520 m. Die Ausbaustrecke der B 48 von Hochspeyer kommend beginnt im Bereich des Parkplatzes „Leutenberger Platz“ bei Bau-km 0+151 der Planungsachse 2. Die B 48 verläuft in östlicher Richtung auf den geplanten Kreisverkehr zu und mündet bei Bau-km 0+427 in diesen ein. Die Ausbaustrecke im Zuge der B 48 endet vor dem Brückenbauwerk über den Fischbach bei Bau-km 0+505. Die Ausbaulänge zwischen Hochspeyer und der Umgehungsstraße B 37 beträgt einschließlich des geplanten Kreisverkehrs ca. 354 m.

Die Fahrbahnbreite der B 48 in Fischbach beträgt 7,00 m, in Hochspeyer 6,50 m. Die Rad- und Gehwege haben eine Breite von 2,50 m. Der Außendurchmesser der Kreisverkehrsanlage beträgt 35,0 m.

Der Rad- und Gehweg zwischen den Ortslagen Fischbach und Hochspeyer und dem bestehenden Radweg nach Frankenstein wird zur Steigerung der Verkehrssicherheit im Plangebiet neu gebaut. Die vorhandenen Überführungsbauwerke der DB-Strecken über die B 48 sind sanierungsbedürftig und - insbesondere im Hinblick auf ihre unzureichenden Durchfahrts- bzw. breiten - den Anforderungen an ein leistungsfähiges und verkehrssicheres Überführungsbauwerk nicht mehr gewachsen.

Für das Vorhaben sind sowohl bauzeitliche (Arbeitsräume und sonstige Baustelleneinrichtungenflächen) als auch dauerhafte Flächeninanspruchnahmen erforderlich. Hinzu kommen Flächenver- bzw. auch Entsiegelungen.

- Durch den geplanten Radweg kommt es zu einer Neuversiegelung von ca. 3.590 m² unbefestigten Flächen.
- Etwa 1.890 m² versiegelte Flächen werden im Zuge der Baumaßnahme entsiegelt.
- Anlagebedingt werden ca. 1,6 ha in Anspruch genommen durch Straße und Zufahrten, Kreisverkehrsanlage, Radweg, sowie Bankette, Böschungen und Ingenieurbauwerke.
- Die baubedingte Flächeninanspruchnahme (durch Arbeitsräume und Lagerflächen) beträgt ca. 0,8 ha.

Die Länge der Bauzeit für die Straße beträgt ca. 1 Jahr.

Die Bauzeit von Bauwerk 3 beläuft sich auf ca. 16 Monate. Die Bauwerke 1 und 2 benötigen zur Fertigstellung jeweils ca. 10 Monate

Die im Planungsgebiet verlaufenden Teilabschnitte der B 48 weisen gemäß der Verkehrsmengenkarte 2015 nachfolgend aufgeführte Verkehrsbelastungen auf.

- B 48 nach Fischbach (Zählstelle 6513 0039) : DTV₂₀₁₅ = 5.476 Kfz/24h (SV = 3,0 %)
- B 48 von Hochspeyer (Zählstelle 6513 0017) : DTV₂₀₁₅ = 4.669 Kfz/24h (SV = 3,0 %)
- Auffahrt B 48 zur B 37 (Zählstelle 6513 0015) : DTV₂₀₁₅ = 6.058 Kfz/24h (SV = 3,0 %)

Die auf das Prognosejahr 2025 mit dem Faktor 1,042 hochgerechneten Verkehrsbelastungen betragen demnach :

- B 48 von Fischbach ca. 5.706 Kfz/24Std.
- B 48 von Hochspeyer ca. 4.865 Kfz/24Std.
- B 48 zur Umgehungsstraße B 37 ca. 6.312 Kfz/24Std.

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

Die Kartierung der Biotoptypen erfolgte in mehreren Kartiergängen in den Jahren 2007 bis 2017. Der Untersuchungsraum mit einer Breite von 75 m beiderseits der Trasse ist ausreichend um alle Auswirkungen des Vorhabens zu analysieren.

Für den Artenschutzbeitrag wurden unterschiedliche Artengruppen erfasst:

- Kartierung der Artengruppe Vögel mit Spechten und Eulen (2007, 2011)
- Kartierung der Artengruppen Vögel und Reptilien (2007, 2011, 2017)

Zusätzlich wurden folgende Quellen ausgewertet:

- LANIS: Amtliche Artendaten zu TK 25-Nr. 6513.- Vorkommen im 2km x 2km Raster; LUWG; Rheinland-Pfalz
- LANIS: ARTeFAKT-Daten zu TK 25-Nr. 6513.- Nichtamtliche Hinweise über mögliche frühere oder aktuelle Vorkommen von Arten im 11km x 12km Raster der Topographischen Karte; LUWG Rheinland-Pfalz
- LANIS: Punktdaten von Artenfunden, LUWG Rheinland-Pfalz
- ArtenFinder Rheinland-Pfalz: Portal für ehrenamtliche Artenfunde
- NaturGucker Rheinland-Pfalz: Portal für ehrenamtliche Artenfunde
- Ergänzend auch Daten (CD) des LBM RP: "Streng geschützte Arten in Rheinland-Pfalz (2008)", "Handbuch der Vogelarten in Rheinland-Pfalz" (2008),
- Landesamt für Umweltschutz: Altnachweise aus den Erhebungen zur landesweiten Kartierung bedeutsamer Biotope
- LfUG & FÖA (1997): Planung Vernetzter Biotopsysteme - Bereich Landkreis Kaiserslautern und Stadt Kaiserslautern.
- Ramachers, P. (2011): Die Vogelwelt im Raum Kaiserslautern.

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

Die Bestandserfassung und Bewertung erfolgt getrennt nach den in § 2 UVPG Abs. 1 genannten Schutzgütern:

- **Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit**

Wohnfunktion

Die Wohnhäuser in der südwestlichen Ortsrandlage Fischbach liegen mit ca. 6 m Abstand zur Bundesstraße und sind für die Wohnfunktion relevant.

Die Wohnhäuser der östlichen Wohnbebauung in Hochspeyer sind ebenfalls relevant. Der Abstand zur Baumaßnahme beträgt ca. 30 m; zusätzlich sind sie durch eine Baumreihe von der Bundesstraße abgeschildert.

Die Gewerbeflächen am Beginn der Ortslage Hochspeyer sind für die Wohnfunktion nicht relevant.

Wohnumfeldfunktion

Besondere Einrichtungen für Erholungs- und Freizeitfunktionen sind im Planungsraum nicht vorhanden; auch keine Wanderwege. Die Flächen im näheren Umfeld der Bundesstraße sind somit für die Erholung nicht geeignet.

- **Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Der Untersuchungsraum wird geprägt durch die beiden Täler des Hochspeyerbaches sowie des Fischbaches. Die Täler sind durch die Verkehrsstrassen (B 48, B 37 und z.T. Umgehungsstraße sowie die Bahnstrecken) und diverse Brückenbauwerke weitgehend anthropogen überprägt.

Während der Hochspeyerbach im Untersuchungsraum vollständig ausgebaut und technisch verändert ist, zeigt der Fischbach über weite Strecken noch einen naturnahen Zustand mit den dazugehörigen Begleitbiotopen.

Die Talhänge sind bestockt durch Waldflächen bzw. lineare Gehölzsäume mit überwiegendem Baumbestand.

Für die Artengruppe der Vögel wurden im Bereich des Fischbachtals charakteristische Vogelarten der Fließgewässer (Gebirgsstelze) und Ufergehölze (Sumpfrohrsänger) nachgewiesen. In Bezug auf die Gilde der Spechtvögel bestehen im Untersuchungsgebiet neben dem Kleinspecht keine besonderen Artenvorkommen. Insbesondere sind keine Baumhöhlen in Trassennähe (bzw. im Wirkraum) vorhanden.

Zudem sind keine geeigneten Bruthabitate für Eulenvögel vorhanden, da die Waldbestände im Gebiet zu wenige Altbäume / Totholz aufweisen und die Bestände zu klein und/oder nicht störungsarm genug sind.

Es ist anzunehmen, dass in den regelmäßig gepflegten Straßenseitenflächen mit Ausnahme von Haussperling (Siedlungsbereiche) und Klappergrasmücke (struktureiche Halboffenlandschaften) lediglich ungefährdete, euryöke Arten vorkommen.

Im Hinblick auf die Reptilien ist die Mauereidechse für alle Bahnstrecken bestätigt; allerdings bestehen nur punktuelle Vorkommen und keine flächendeckende Verbreitung. Die Zauneidechse ist im Projektgebiet in dem Bereich der Magerböschung zwischen Straße und Radweg (Talraum Hochspeyerbach) nachgewiesen. Es bestehen Austauschbeziehungen zwischen der straßenseitigen blütenreichen Wiesenböschung und den talseitigen Pionierfluren im Schotterbankett des Radweges.

Der Planbereich liegt vollständig im Naturpark „Pfälzerwald“ sowie im Biosphärenreservat „Pfälzerwald-Nordvogesen“.

Im Umfeld des Fischbachs sind einige Flächen, die teilweise unmittelbar an die Baumaßnahme angrenzen, als gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG ausgewiesen. Dazu zählen Röhrichte, Großseggenriede, Nass- und Feuchtwiesen, Weiden-Auengebüsch und Fließgewässer einschließlich ihres Ufers.

- **Fläche/Boden**

Für das Ausbauvorhaben werden dauerhaft Flächen für die Fahrbahn und den Radweg inkl. Bankett, Böschungen und parallel verlaufende Entwässerungsrinne sowie für die Stützmauer herangezogen. Hinzu kommen Flächen für die Widerlager der neuen Brücken. Davon betroffen sind überwiegend im Emissionskorridor der bestehenden B 48 liegende Straßenbegleitflächen, Waldflächen unterschiedlicher Ausprägung sowie straßennahe Bereiche eines Grünlandkomplexes mit besonders geschützten Biotopen und eine Bachau.

Für die vorübergehende Flächeninanspruchnahme werden hauptsächlich bereits versiegelte, vorbelastete Flächen in Anspruch genommen (Parkplätze und Lagerplätze). Darüber hinaus werden vereinzelt Ruderalflächen mit Pioniergehölzen und trockenen Staudenfluren in kleinerem Maße bauzeitlich als Lagerflächen benötigt. Die nach Abschluss der Bauarbeiten nicht mehr benötigten Arbeitsräume und sonstige Flächen werden nach dem Rückbau wieder in den Naturhaushalt integriert.

Die Flächen im Untersuchungsraum weisen überwiegend als Verkehrsstraßen (Bundesstraße, Schienennetz) genutzt. Hinzu kommen kleinere Siedlungsbereiche sowie eine Gewerbefläche. Die Waldflächen werden forstlich genutzt. Der Feuchtgrünlandkomplex und die Fischbachau weisen eine höhere ökologische Wertigkeit auf.

Die Böden im Untersuchungsraum sind überwiegend als bindig einzustufen. Das Wasserrückhaltevermögen der Böden ist hoch bis mittel.

Im Bereich des Vorhabens befinden sich am Ortsausgang Fischbach sowie vor Bauwerk 2 östlich der B 48 zwei Altablagerungen. Weitere Altablagerungen befinden sich südlich der B 48 im Bereich des Gewerbegebiets und des Parkplatzes „Leutenberger Platz“ sowie nördlich der Bundesstraße innerhalb der Ortslage Hochspeyer

- **Wasser**

Fließgewässer:

Die wichtigsten Fließgewässer des Plangebietes sind der Hochspeyerbach (von Westen) und der Fischbach (von Norden), zwei Gewässer III. Ordnung. Nach ihrem Zusammenschluss unmittelbar östlich des Knotenbereichs der B 48/ B37 entwässert der Hochspeyerbach nach Osten zum Rhein hin.

Der Fischbach ist im Untersuchungsraum z.T. deutlich verändert, weist aber andererseits auch naturnähere Strukturen auf. Die Gewässerstrukturgütekarte stuft das Gewässer als überwiegend mäßig bis deutlich verändert ein.

Der Hochspeyerbach ist im Untersuchungsraum vollständig ausgebaut und teilweise sogar befestigt. Der Verlauf ist gestreckt und infolge der Einengung durch die Verkehrsstrassen (Straße, Bahn) als weitgehend naturfern zu bezeichnen. Die Gewässerstrukturgütekarte weist diesen Abschnitt überwiegend als sehr stark verändert aus.

Laut der Gewässergütekarte (Stand 2005) wurden beide Fließgewässer in die Güteklasse 1-2 (gering belastet) eingestuft.

Überschwemmungsgebiete kommen im Untersuchungsraum nicht vor.

Grundwasser:

Das gesamte Untersuchungsgebiet weist silikatische Kluft-/Porengrundwasserleiter auf.

Die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung ist für das gesamte Plangebiet als ungünstig einzustufen.

Wasserschutzgebiete kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

- **Luft/Klima**

Lokalklimatisch haben die Waldbestände im Untersuchungsgebiet eine lufthygienische Funktion (Frischluffproduktion, Filter). Die Bestände sind allerdings nicht besonders groß ausgeprägt. Der Grünlandkomplex am Fischbach bildet ein Kaltluftentstehungsgebiet. Ein Kaltluftabfluss erfolgt in den Bachtälern; mit entsprechenden Einschränkungen durch die Siedlungsnutzungen sowie insbesondere durch die Dammlagen der Brückenbauwerke.

Die unmittelbar an die Bundesstraße angrenzenden Waldflächen sind durch den Verkehr in einem Korridor von beiderseits 50 m stark immissionsbelastet.

- **Landschaft/Erholung**

Landschaftsbild:

Vielfalt >> hoch

Die natürliche Raumausstattung des Plangebietes ist geprägt von den Kastentälern des Hochspeyer- und Fischbaches mit den steil aufsteigenden Talhängen, die nahezu durchgehend bewaldet sind. Die beiden Fließgewässer werden z.T. noch von Ufergehölzsäumen begleitet.

Darüber hinaus wird die Vielfalt von den anthropogenen Veränderungen bestimmt: Dämme der Bahnlinien und Eisenbahnüberführungen, die Bundesstraßen B 48 und B 37 einschließ-

lich der Fischbachtalbrücke der Umgehungsstraße B 37 sowie die Gewerbebauten und die Kläranlage. Dadurch kommt es zu Zerschneidungen und zusätzlichen künstlichen Relieflinien, die eine weitergehende Kammerung der Kastentäler bedingen.

Eigenart >> hoch

Das Hochspeyerbachtal im Planungsraum wird dominiert von seiner Nutzung als regional bedeutsame Ost-West-Verbindung für Bahn- und Straßenverkehr durch den Pfälzerwald, die schon seit mehr als 100 Jahre bestehen.

Der Hochspeyerbach hat als ehemaliger Triftbach einen gestreckten, teilweise noch durch Mauern eingefassten Verlauf.

Das Fischbachtal ist geprägt durch die Alsenztalbahn, die ebenfalls schon mehr als 100 Jahre besteht sowie die Bundesstraße B 48, die ein wichtiger Zubringer zur A6 darstellt. Die Fischbachaue zwischen der Ortslage Fischbach und der im Süden querenden Fischbachtalbrücke ist weitgehend naturnah und typisch für diesen Landschaftsraum.

Die bewaldeten Hangbereiche und die ackerbaulich genutzten Hochflächen im Anschluss stellen ein charakteristisches Nutzungsmosaik dar.

Ein vollständiger Eigenartsverlust besteht im Bereich der Gewerbenutzung mit den versiegelten Freiflächen und der Kläranlage. Die neue Fischbachtalbrücke der Umgehung B 37 trägt ebenfalls dazu bei.

Schönheit >> gering

Durch die z.T. kleinteilige Kammerung des Untersuchungsraumes ist die natürliche Vielfalt und Eigenart nur eingeschränkt sichtbar. Der obere Teil des Fischbachtals bietet noch diese Kriterien. Die durchgehenden Gehölzstreifen der Bahnböschungen integrieren die Bahnlinien in die Talräume. Die aus Sandstein bestehenden Eisenbahnüberführungen der beiden Bahnstrecken passen sich harmonisch in die Landschaft ein.

Die kulturhistorische Triftbachnutzung des Hochspeyerbaches ist im Untersuchungsraum nur eingeschränkt erlebbar.

Durch das hohe Maß an anthropogenen Veränderungen tritt die natürliche Vielfalt und Eigenart z.T. in den Hintergrund. Dies trifft insbesondere für das Hochspeyerbachtal zu. Die Gewerbeflächen und die Kläranlage werden als besonders störend empfunden.

Darüber hinaus hat die hohe Fischbachtalbrücke der Umgehung B 37 eine weithin sichtbare negative Silhouettenwirkung.

Die fehlenden Möglichkeiten die Vielfalt und Eigenart des Untersuchungsraums zu erleben (u.a. durch fehlende Wanderwege), wirken sich negativ auf den Erholungswert des Gebiets aus.

• **Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Objekte des kulturellen Erbes:

Es sind keine denkmalgeschützten Bereiche, archäologischen Fundstellen oder kulturhistorisch bedeutsamen Objekte bekannt.

Sachgüter:

Es bestehen nur die üblichen Ver- und Entsorgungseinrichtungen. Östlich der B 48 verläuft ein Mischwasserkanal.

- **Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern**

Die Wechselwirkungen werden immanent 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**

Baubedingte Auswirkungen:

Die Randbereiche der östlichen Wohnbebauung in Hochspeyer werden von der Baumaßnahme beeinträchtigt: Durch die erforderlichen Gründungen im Bereich des Neubaus der Eisenbahnüberführung an Bauwerk 1 kommt es für diesen Bereich baubedingt zu einer Lärmbelastung, die über den normalen Baulärm hinausgeht.

Durch die Straßenbaumaßnahme sind lediglich geringe Lärmerhöhungen für die südwestliche Ortsrandlage von Fischbach zu erwarten. Bei der Erneuerung der Überführungsbauwerke sind in Bezug auf betriebsbedingte Lärmerhöhungen die Grenzwerte an den Immissionsorten nicht überschritten. Daher sind keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Über die baubedingten Lärmimmissionen hinaus treten durch das Vorhaben keine Risiken für die menschliche Gesundheit auf.

Die lärmtechnischen Untersuchungen zur Gesamtlärsituation für die jeweiligen Überführungsbauwerke I - III zeigen, dass es nicht zu einer künftigen Erhöhung der Lärmwerte kommt. Der Summenpegel aus Straße und Schiene erreicht an keinem Immissionsort entsprechende Werte oberhalb >70 / 60 DB(A) tags /nachts.

Störfallbetriebe im Sinne der Seveso III-Richtlinie kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

- **Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Im Bereich der Waldflächen entstehen durch den Neubau einer Stützwand und die Aufweitung einer Böschung eine Beeinträchtigung sowie ein Verlust von Wald. Im Bereich eines Offenlandkomplexes kommt es zu Verlust von Straßenbegleitgrün (Baumreihe/-gruppe, Wiese) sowie zu einem Teilverlust straßennaher Bereiche eines Grünlandkomplexes mit besonders geschützten Biotopen.

Als hauptsächliche Beeinträchtigungen sind die Gehölz- und Biotopverluste durch den Neubau der drei Eisenbahnüberführungen und die dazu benötigten Baustelleneinrichtungsflächen zu nennen.

Die Betroffenheit für Mauer- und Zauneidechse durch das Vorhaben resultiert aus der Erneuerung der Bauwerke und der damit einhergehende Beeinträchtigung der Lebensräume (Saumvegetation am Gleis, Böschungsvegetation des bereits bestehenden Radwegs im Hochspeyerbachtal und trockene Staudenflur mit Pioniergehölz).

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG werden durch umfangreiche Sicherungs-/ Schutz- und sonstige Vermeidungsmaßnahmen vermieden (vgl. Anlage 19.3, Fachbeitrag Artenschutz).

Der Planungsraum liegt vollständig innerhalb der Entwicklungszone des Naturparks Pfälzerwald (NTP-073-056) sowie des Biosphärenreservats Pfälzerwald-Nordvogesen (07-NTP-073-000). Randlich grenzt im Süden ein Teilbereich einer Pflegezone an.

Auszug aus der Landesverordnung über den "Naturpark Pfälzerwald" als deutscher Teil des Biosphärenreservats Pfälzerwald-Nordvogesen vom 22. Januar 2007:

§ 4 Schutzzweck

(1) Schutzzweck für den gesamten "Naturpark Pfälzerwald" ist

- 1. die Erhaltung der landschaftlichen Eigenart und Schönheit des Pfälzerwaldes mit seinen ausgedehnten, unzerschnittenen, störungsarmen Räumen, Waldgebieten, Bergen, Wiesen- und Bachtälern, seinen Felsregionen, dem Wasgau, der Gebirgskette der Haardt mit dem vorgelagerten Hügelland und den Weinbergslagen, mit seiner Biotop- und Artenvielfalt und seinem naturnahen Charakter sowie seinen Bestandteilen traditioneller Kulturlandschaften,*
- 2. die Erhaltung oder Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und seines Reichtums an Pflanzen- und Tierarten als wesentliche Voraussetzung hierfür,*
- 3. die Sicherung und Entwicklung dieser Mittelgebirgslandschaft für die Erholung größerer Bevölkerungsteile, für das landschaftsbezogene Naturerleben, für die Förderung des Naturverständnisses und für einen landschaftsgerechten Fremdenverkehr,*
- 4. die Erhaltung der Naturgüter und des Landschaftscharakters durch Förderung von Landnutzungen, die beides schonen und dauerhaft sichern,*
- 5. der Erhalt und die Pflege dieser Landschaft als Bestandteil des Weltnetzes der Biosphärenreservate im Programm der UNESCO "Der Mensch und die Biosphäre" (MAB-Programm), insbesondere zur Erprobung und Anwendung nachhaltiger Entwicklungen,*
- 6. die Förderung der nachhaltigen Regionalentwicklung und der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und*
- 7. die Umsetzung der internationalen Leitlinien für das Weltnetz der Biosphärenreservate.*

[...]

(4) Besonderer Schutzzweck der Entwicklungszone ist es, modellhafte Projekte zur Nachhaltigkeit im Sinne des MAB-Programms der UNESCO zu ermöglichen.

Die geringfügigen Veränderungen führen nicht zu einer nachhaltigen Verschlechterung der Schutzziele.

• **Fläche/Boden**

Für den Neubau des Radweges werden dauerhaft Flächen für die Fahrbahn und den Radweges inkl. Bankett, Böschungen und parallel verlaufende Entwässerungsrinne herangezogen. Die Flächenversiegelung (Netto: 1.700 m²) resultiert im Wesentlichen aus der talseitigen Verschiebung der B 48, der Neuanlage von Rad-/Gehwegen und der Kreisverkehrsanlage. Zudem ergibt sich eine Teil-Versiegelung mit der Herstellung befahrbarer Bankette.

Für das Vorhaben erfolgt eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme (Fahrbahn und Zufahrten, Kreisverkehrsanlage, Radweg sowie Bankette, Böschungen und Ingenieurbauwerke) im Umfang von ca. 1,6 ha.

Davon betroffen sind im Immissionskorridor der bestehenden B 48 liegende Waldflächen unterschiedlicher Ausprägung, straßen- und bahnbegleitende Gehölz- und Vegetationsstrukturen, straßennahe Bereiche eines Grünlandkomplexes mit besonders geschützten Biotopen sowie untergeordnet eine Bachaue.

Die bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden Flächen (Arbeitsräume und sonstige Baustellen-einrichtungsflächen) im Umfang von ca. 0,8 ha werden wieder renaturiert. Beansprucht werden einerseits bereits versiegelte, vorbelastete Flächen (Parkplätze und Lagerplätze), andererseits die im Vorfeld der Baumaßnahmen herzustellenden Bauelflächen. Darüber hinaus werden vereinzelt Ruderalflächen mit Pioniergehölzen und trockenen Staudenfluren in kleinerem Maße bauzeitlich als Lagerflächen benötigt.

Weitere Bodenbeeinträchtigungen resultieren aus der Aufweitung einer Waldböschung sowie durch die erforderlichen Böschungsanpassungen im Zuge der Erneuerungen der Eisenbahnüberführungen.

- **Wasser**

Als erheblicher Eingriff verbleiben der Verlust von Versickerungsflächen (Neuversiegelung) sowie die dadurch anfallende Mehrwassermenge.

Durch den Ersatzneubau für das Durchlassbauwerk am Fischbach (BW 5) und den Neubau eines Brückenbauwerks über den Fischbach zur Überführung des geplanten Rad- und Gehweges (BW 4) kommt es nur zu baubedingten Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser (durch mögliche Stoffeinträge etc.).

- **Luft/Klima**

Durch die geringe Neuversiegelung und Aufweitung des Straßenraumes kommt es zu einer kleinräumigen Temperaturerhöhung im Bereich der befestigten Flächen. Die bestehenden Waldbestände und Grünlandflächen im Umfeld wirken ausgleichend auf eine Temperaturerhöhung.

Kaltluftabflussgebiete sowie -bahnen werden nicht negativ beeinträchtigt, da die größere lichte Weite der neuen Brückenbauwerke tendenziell einen besseren Kaltluftabfluss bewirkt.

- **Landschaft**

Das Vorhaben führt zu erheblichen Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild. Diese resultieren aus der Aufweitung des Verkehrsraumes und der Erneuerung der drei Bahnbauwerke. Damit verbunden ist eine Rücknahme der vorhandenen Waldbestände im Umfeld der Straße.

- **Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Die im Plangebiet liegenden Ver- und Entsorgungsleitungen werden bei der Bauvorbereitung beachtet, eine Abstimmung mit den jeweiligen Versorgungsunternehmen zur Sicherung und evtl. Verlegung der Leitungen wird im Zuge der Ausführungsplanung bzw. der Bauvorbereitungen geführt.

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)

Zur Vermeidung von Eingriffen in die Schutzgüter im Sinne der Eingriffsregelung werden umfangreiche Maßnahmen durchgeführt (vgl. Unterlage 19.0, Kapitel 3.1).

Es findet ein Verzicht auf Baustelleneinrichtungsflächen innerhalb von Waldflächen und im Talraum statt. Gewässerbeeinträchtigungen am Fischbach werden minimiert.

Aus naturschutzfachlicher Sicht werden darüber hinaus Ausschlussflächen für Baustelleneinrichtungen (Bautabuzone) für einen schutzwürdigen Biotopkomplex im Fischbachtal ausgewiesen und durch einen Bauzaun abgegrenzt.

Bauzeitlich gefährdete Gehölzbestände werden gemäß RAS-LP 4 und DIN 18920 geschützt.

Im Sinne des Artenschutzrechts werden zum Schutz von Vögeln und Fledermäusen Bauzeitbeschränkungen für die Räumung der Biotopfläche und die Rodung von Gehölzen festgelegt (V_{art1}).

Zum Schutz von Reptilien findet eine Vergrämung und Bauzeitenregelung statt (V_{art2}).

Zum Schutz der Gebirgsstelze werden Nisthilfen als Ersatzquartiere angebracht (V_{art3}).

Die Beteiligung einer Ökologischen Baubegleitung während der Bauzeit sowie bei der Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Sicherstellung artenschutzrechtlicher Vorgaben sowie der allgemeinen Vermeidungsmaßnahmen ist erforderlich.

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

Artenschutzrecht:

Weitergehende Maßnahmen zum Artenschutz im Sinne von CEF-Maßnahmen („continued ecological functionality“) und FCS-Maßnahmen ("favorable conservation status) sind für das Vorhaben nicht erforderlich.

Boden:

Zum Teil können bestehende versiegelte Flächen im Rahmen des Rückbaues entsiegelt (1.890 m²) und renaturiert werden.

Die Kompensation der übrigen Versiegelung erfolgt planextern über das Ökokonto des LBM für Flächenversiegelung im Landkreis Kaiserslautern (Gemeinde Reichenbach-Steegen).

Arten / Biotope und Landschaftsbild:

Die Landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für diese Schutzgüter sind in Unterlage 19.0 abgeleitet und in den in den Maßnahmenblättern zum FBN ausführlich beschrieben (vgl. Unterlage 9.2).

7. Beschreibung der geprüften, vernünftigen Alternativen

Echte Varianten wurden für dieses Vorhaben nicht entwickelt. Der Grund sind die zahlreichen Zwangspunkte im Plangebiet:

- Lage der zu erneuernden Überführungsbauwerke im Zuge der Bahnstrecken 3320 und 3321,
- die vorhandenen Stützmauern und Dammkörper der DB-Strecken,
- die Zufahrtsstraße zur Kläranlage und den bestehenden Gewerbe-betrieben an der B 48 von Hochspeyer.

Lediglich im Bereich der B 48 südlich der Ortslage Fischbach konnte die Trassierung der B 48 durch die Planung eines größeren Kurvenradius etwas in den Talraum des Fischbaches hinein geschoben werden.

Planungsüberlegungen, die Fahrbahn der B 48 in diesem Kurvenbereich anzuhalten und den bestehenden Gehweg in den anstehenden Hang hinein zu verbreiten, wurden aufgrund der dadurch entstehenden hohen Einschnittsböschungen und Gehölzverluste wieder verworfen.

Im Bereich des Überführungsbauwerkes (BW 1) über die B 48 von Hochspeyer kommend wurde eine Fahrbahnverschwenkung untersucht – nach Abwägung der Vor- und Nachteile jedoch wieder verworfen.

Im Zuge der von der DB Netz AG erstellten Bauwerksplanung zur Erneuerung der Überführungsbauwerke konnten alternative Planungslösungen erarbeitet und bahnintern abgestimmt werden.

Im Rahmen der bahninternen Abstimmung sowie der Abstimmung mit dem LBM in Kaiserslautern entschied man sich bei den Bauwerken 1 und 2 der DB-Strecke 3320 zur weiteren planerischen Bearbeitung für einen Fachwerkträger aus Stahl mit untenliegender querorientierter Fahrbahn (Variante 2).

Zum Schutz der Pfeiler der über dem Bauwerk 2 verlaufenden Fischbachtalbrücke im Zuge der B 37 muss eine Bohrpfeilerwand gemäß Plandarstellung in Anlage 16.2 errichtet werden.

Zur Erneuerung des Überführungsbauwerkes 3 im Zuge der DB-Strecke 3320 zwischen Bad Münster am Stein und Neustadt a.d.W. kommt ein Stahltrog mit orthotroper Platte zur Ausführung.

Die verschiedenen Bauwerks-Varianten haben keine entscheidenden Auswirkungen auf die Umwelt. Die Variantenwahl verlief hauptsächlich anhand technischer Überlegungen.

8. Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichtes

Der LBM Kaiserslautern plant den Ausbau der B 48 zwischen Hochspeyer und Fischbach mit Rad- und Gehweg sowie eine Knotenpunktverbesserung im Einmündungsbereich der B 48 durch den Bau einer Kreisverkehrsanlage. Im Zuge dessen werden drei Eisenbahn-Überführungsbauwerke erneuert.

Neben dem Ausbau der Straße ist der (Neu-) Bau zweier Überführungsbauwerke der B 48 über den Fischbach, die Herstellung von Entwässerungseinrichtungen sowie Landschaftspflegerische Maßnahmen erforderlich. Hinzu kommen bauzeitliche Flächeninanspruchnahmen.

Das Umfeld des Bauvorhabens ist geprägt durch die beiden Täler des Hochspeyerbaches sowie des Fischbaches. Die Täler sind durch die Verkehrsstrassen (B 48, B 37 und z.T. Umgehungsstraße sowie die Bahnstrecken) und diverse Brückenbauwerke weitgehend anthropogen überprägt. Während der Hochspeyerbach im Untersuchungsraum vollständig ausgebaut und technisch verändert ist, zeigt der Fischbach über weite Strecken noch einen naturnahen Zustand mit den dazugehörigen Begleitbiotopen. Die Talhänge sind bestockt durch Waldflächen bzw. lineare Gehölzsäume mit überwiegendem Baumbestand.

Im Rahmen des Vorhabens wurden verschiedene Fachgutachten erstellt, darunter Faunistische Kartierungen (Vögel, Reptilien) und ein Fachbeitrag Naturschutz. Im Hinblick auf die Reptilien ist die Mauereidechse für alle Bahnstrecken bestätigt; allerdings bestehen nur punktuelle Vorkommen und keine flächendeckende Verbreitung. Die Zauneidechse ist im Projektgebiet in dem Bereich der Magerböschung zwischen Straße und Radweg (Talraum Hochspeyerbach) nachgewiesen.

Der Planbereich liegt vollständig in der Entwicklungszone des Naturparks „Pfälzerwald“ sowie des Biosphärenreservats „Pfälzerwald-Nordvogesen“.

Im Umfeld des Fischbachs sind einige Flächen als gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG ausgewiesen. Dazu zählen Röhrichte, Großseggenriede, Nass- und Feuchtwiesen, Weiden-Auengebüsch und Fließgewässer einschließlich ihres Ufers.

Lokalklimatisch haben die Waldbestände im Untersuchungsgebiet eine lufthygienische Funktion durch Frischluftproduktion und Filterwirkung. Der Grünlandkomplex am Fischbach bildet ein Kaltluftentstehungsgebiet; ein Kaltluftabfluss erfolgt in den Bachtälern.

Die naturnahen Bachabschnitte mit Ufergehölz sowie die Kastentäler mit den traditionellen Verkehrsstrassen sind in Bezug auf das Landschaftsbild hinsichtlich Vielfalt und Eigenart als hochwertig einzustufen, während der Bereich der Gewerbenutzung mit den versiegelten Freiflächen und der Kläranlage als gering bis negativ eingestuft wird. Die Schönheit des Gebiets ist als gering einzustufen, da die natürliche Vielfalt und Eigenart nur eingeschränkt sichtbar und erlebbar ist; u.a. aufgrund fehlender lokaler Wanderwege.

Eine wesentliche Auswirkung des Vorhabens ist die Neuversiegelung. Neben dem Straßenraum werden weitere Flächen für die Fahrbahn und den Radweg inkl. Bankett, Böschungen und parallel verlaufende Entwässerungsrinne beansprucht und zum Teil auch versiegelt. Davon betroffen sind Straßenbegleitflächen, Waldflächen unterschiedlicher Ausprägung sowie straßennahe Bereiche eines Grünlandkomplexes und eine Bachaue.

Die Flächenversiegelung führt zum Verlust von Versickerungsflächen.

Im Bereich der Waldflächen entstehen durch den Neubau einer Stützwand und die Aufweitung einer Böschung eine Beeinträchtigung sowie ein Verlust von Wald. Im Bereich eines Offenlandkomplexes kommt es zu Verlust von Straßenbegleitgrün (Baumreihe/-gruppe, Wiese) sowie zu einem Teilverlust straßennaher Bereiche eines Grünlandkomplexes mit besonders geschützten Biotopen.

Als hauptsächliche Beeinträchtigungen sind die Gehölz- und Biotopverluste durch den Neubau der drei Eisenbahnüberführungen und die dazu benötigten Baustelleneinrichtungsflächen zu nennen.

Die Betroffenheit für Mauer- und Zauneidechse durch das Vorhaben resultiert aus der Erneuerung der Bauwerke und der damit einhergehende Beeinträchtigung der Lebensräume (Saumvegetation am Gleis, Böschungsvegetation des bereits bestehenden Radwegs im Hochspeyerbachtal und trockene Staudenflur mit Pioniergehölz).

Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild entstehen durch die Aufweitung des Verkehrsraumes und die Erneuerung der drei Bahnbauwerke.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und des Schutzzwecks des Naturparks Pfälzerwald sowie des Biosphärenreservats Pfälzerwald-Nordvogesen können jedoch ausgeschlossen werden.

Es werden umfangreiche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zum Schutz der einzelnen Schutzgüter, sowie aus artenschutzrechtlichen Gründen umgesetzt. Die Einhaltung der Maßnahmen ist durch eine Ökologische Bauüberwachung zu sichern.

Außerdem sind weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für das Schutzgut Arten / Biotope geplant:

- Entwicklung von Waldsäumen
- Anlage einer Baumreihe
- Entwicklung einer wechselfeuchten Extensivwiese
- Begrünung und Bepflanzung der Bahnböschungen
- Entwicklung von Staudenfluren
- Entwicklung Heide- Kiefernwald
- Entwicklung eines Waldmantels
- Biotopfördernde Maßnahmen am Fischbach
- Pflanzung einer Hecke