

K2 (DÜW)
Gradientenverbesserung im Zuge der Erneuerung
einer EÜ bei Dackenheim

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

Nächster Ort : Dackenheim

Baulänge : ca. 460 m

Länge der Anschlüsse : ---



Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls - Feststellungsentwurf -

<p style="text-align: right;">Aufgestellt Speyer, den 20.07.2018</p> <p style="text-align: center;">i.A. gez. Krömer</p> <p style="text-align: center;">Landesbetrieb Mobilität Speyer St. Guido-Straße 17, 67346 Speyer Telefon: 0 62 32 / 626 – 0 Fax. - 1104</p>	

INHALTSVERZEICHNIS

1. BESCHREIBUNG DES VORHABENS.....	3
1.1 Merkmale und Begründung des Vorhabens	3
1.2 Wirkfaktoren des Vorhabens	4
2. KRITERIEN FÜR DIE VORPRÜFUNG.....	7
3 BEURTEILUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT.....	12

1. BESCHREIBUNG DES VORHABENS

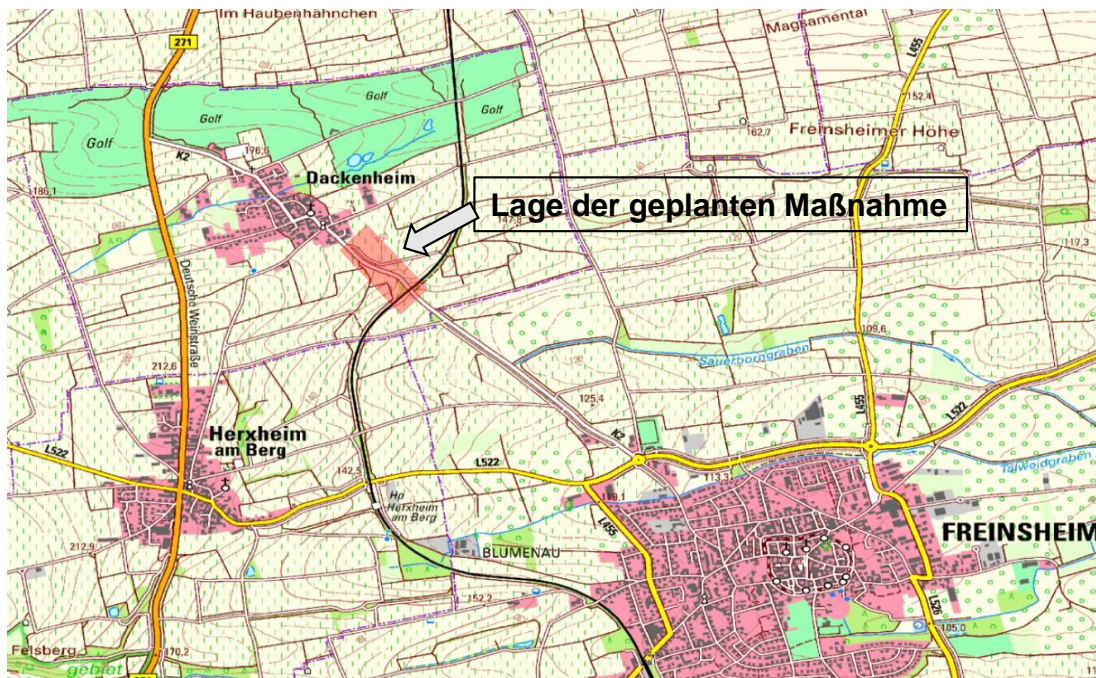
1.1 Merkmale und Begründung des Vorhabens

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um nachfolgend erläuterte Baumaßnahmen:

- Gradientenverbesserung der K 2 auf einer Länge von ca. 460 m
- Verschiebung der Fahrbahnachse der K 2 in einem Abschnitt (ca. 400 m Länge) in Richtung Südwesten (größere Sichtweite)
- Straßenentwässerung über eine Bordanlage
- Ersatzneubau von Stützwänden
- Sicherung einer Böschung durch eine Gabionenwand
- Herstellung einer Steilböschung auf der Südseite
- Tieferlegung des Mischwasserkanals aufgrund der neuen Gradienten
- Erneuerung der EÜ (DB) und Anpassung der Böschungen
- Landespflegerische Maßnahmen trassennah und trassenfern

Die Länge der Ausbaustrecke beträgt 460 m. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,60 m einschließlich 30 cm Rinnenplatten an den Fahrbahnrändern.

Abbildung 1: Übersichtskarte des Vorhabens



Quelle (C) Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz, Geobasisdaten (C),
Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz, ergänzt durch Schönhofen Ingenieure (Juni 2017)

1.2 Wirkfaktoren des Vorhabens

Hinweis: In dieser Unterlage werden nur die Konflikte zu den Schutzgütern beschrieben, die als erheblich einzustufen sind.

Alle anderen Konflikte sowie die Details zu den hier beschriebenen Konflikten sind im Erläuterungsbericht des LBP (vgl. Unterlage 19.1) beschrieben.

Die Wirkfaktoren des geplanten Vorhabens können grundsätzlich in bau-, anlage- und betriebsbedingte Faktoren differenziert werden.

Mit dem projektierten Vorhaben sind Maßnahmen verbunden, die insgesamt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen. Durch das Ausbaurvorhaben ergibt sich keine Erhöhung straßenbedingter Abgas- und Lärmemissionen. Damit sind hinsichtlich der betriebsbedingten Wirkfaktoren keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten.

Tabelle 1: Zusammenstellung der bau- und anlagebedingten Wirkfaktoren

Schutzgut	Wirkfaktoren	baubedingt	anlagebedingt
Boden	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Versiegelung ➤ Bodenverdichtung/-veränderung ➤ Schadstoffeintrag 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ■ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schadstoffbelastung ➤ Abflussverschärfung 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆
Klima /Luft	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schadstoffbelastung ➤ Veränderung des Kleinklimas 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆
Pflanzen/ Tiere	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Flächenversiegelung ➤ Störeffekte (Lärm, Erschütterung etc.) ➤ Veränderung der Standortbedingungen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ ◆
Landschafts- bild	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Visuelle Verletzlichkeit / Überformung (Verlust von prägenden und belebenden Landschaftselementen) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 	
Mensch	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Störung von Funktionsbeziehungen ➤ Lärm ➤ Veränderung Landschaftsbild 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 	
Kultur/ Sachgüter	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kulturgüter ➤ Sachgüter 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆
Biologische Vielfalt	<ul style="list-style-type: none"> ➤ FFH-Arten + Vögel der Schutzgebietskulisse Natura 2000 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 	
Wechsel- wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Veränderung der Standortfaktoren ➤ Veränderung der Landschaftsbildqualität 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 	

Von den baubedingten Beeinträchtigungen (z.B. Staub- und Lärmbelastigungen) gehen Umweltauswirkungen aus. Diese Beeinträchtigungen wirken teilweise temporär und räumlich beschränkt, führen aber auch zu Gehölzverlusten und zu Bodenbeeinträchtigungen.

Durch entsprechende Vorsorgemaßnahmen, wie eine ordnungsgemäße Wartung der Baumaschinen oder ein sachgemäßer Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen, kann das Risiko eingeschränkt werden.

BODEN / WASSER

Der Ausbau der Kreisstraße sowie das neue EÜ-Bauwerk führen zu Neuversiegelungen, die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden nach sich ziehen.

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

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

KLIMA / LUFT

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

PFLANZEN / TIERE

Durch eine Verbesserung der Gradienten (Fahrbahnaufweitungen) sowie zur Böschungssicherung (Gabione, neue Steilwand, Anpassung von Einschnittböschungen) kommt es zum Verlust von straßennahen Gräser-/Kräuterfluren sowie nicht gepflegte Gräser-/Krautfluren oberhalb der Pflegezone. Darüber hinaus werden z.T. mehrreihige Böschungshecken mit Einzelbäumen an der Böschungsoberkante beansprucht. Alle Gehölze sind biotopkartiert.

Die Verschiebung der Fahrbahn im Kurvenbereich führt zum Verlust eines Steilwandabschnittes mit Habitatfunktionen für Wildbienen.

Bauzeitlich kann es westlich der Bahnstrecke zu einer Vergrämung einer wertgebenden Vogelart (Neuntöter) kommen.

Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung inklusive Böschungsanpassungen führen zum Verlust von gehölzfreien Saumhabitaten und potenziellen Winterquartieren der Mauereidechse. Darüber hinaus kommt es im Vorhabensbereich bauzeitlich zu einer Unterbrechung des Wanderkorridores.

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

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

Durch Schutzmaßnahmen sollen weitere Beeinträchtigungen in schutzwürdige Flächen oder an Einzelelementen vermieden werden.

LANDSCHAFTSBILD

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind nicht als erheblich einzustufen, da der Vorhabensbereich im „Rebenmeer“ der Weinbaulandschaft untergeht und die verbleibenden Bäume entlang der Bahntrasse eine große Fernwirkung haben.

MENSCH

Durch die erforderlichen Gründungen im Bereich des EÜ-Neubaues kommt es baubedingt zu einer Lärmbelastung, die über den normalen Baulärm hinausgehen.

KULTUR-/SACHGÜTER

Kulturgüter:

Die Beeinträchtigungen des kulturhistorisch bedeutsamen Hohlweges (seltenes Landschaftselement) im Zuge des Ausbaus der Kreisstraße K2 resultieren aus einer Fahrbahnaufweitung inklusive Böschungsanpassungen sowie einer Fahrbahnverschiebung.

Sachgüter:

Aufgrund der Tieferverlegung der K 2 im Bereich der neuen EÜ muss die Tiefenlage des vorhandenen Mischwasserkanals angepasst werden.

Darüber hinaus müssen die vorhandenen Telekomleitungen beiderseits der K 2 verlegt werden.

BIOLOGISCHE VIELFALT

Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung führt bauzeitlich zu einer Beeinträchtigung von FFH-Arten sowie von Vögeln der Schutzgebietskulissen.

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

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

WECHSELWIRKUNGEN

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

2. KRITERIEN FÜR DIE VORPRÜFUNG

2.1	Nutzungskriterien	Betroffenheit (Art, Umfang, Größe) unter Berücksichtigung von vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen	
			Ja	Nein
2.1.1	Einheitlicher Regionalplan der Metropolregion Rhein-Neckar Flächennutzungsplan (Vorranggebiete etc.)	Das gesamte Untersuchungsgebiet ist als bedeutsam für den landesweiten Biotopverbund sowie als Regionaler Grünzug eingestuft. Die landwirtschaftlichen Flächen (Wein- und Ackerbau) sind als Vorranggebiet für die Landschwirtschaft ausgewiesen. Darstellung der K2 als klassifizierte Straße und die Bahnstrecke sowie Weinbauflächen	---	X X X X
2.1.2	Bereiche mit besonderer Bedeutung für die Erholungsnutzung, Fremdenverkehr	Der ganze Untersuchungsraum ist im Regionalplan als Regionaler Grünzug ausgewiesen.	---	X
2.1.3	Flächen mit besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft, Forstwirtschaft oder Fischerei	Die landwirtschaftlichen Flächen sind als Vorranggebiet ausgewiesen. Bauzeitlich werden Weinbauflächen für Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen.	---	X
2.1.4	Empfindliche Nutzungen (Krankenhäuser, Altersheime, Schulen etc.)	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.1.5	Kultur- und sonstige Sachgüter	Der Hohlweg ist kulturhistorisch von Bedeutung. Der Ausbau der Straße bedingt eine Verbreiterung sowie eine Aufweitung bzw. Rückverlegung der Böschungen. Es werden Steilwände hergestellt. Der Hohlwegcharakter bleibt erhalten. Die vorhandenen Sachgüter werden entsprechend geschützt.	---	X X
2.1.6	Altlasten, Altablagerungen, Deponien	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.1.7	Sonstige nutzungsbezogene Kriterien	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---

2.2	Qualitätskriterien	Betroffenheit (Art, Umfang, Größe) unter Berücksichtigung von vorgesehenen Vermeidungs- und Minde- rungsmaßnahmen	Erhebliche nachteilige Umweltaus- wirkungen	
			Ja	Nein
2.2.1	Böden mit besonderen Funktionen für den Naturhaushalt	Die Böden nordöstlich der K2 (zwischen Ortslage und Bahntrasse weisen kultur- und naturhistorisch bedeutsame Böden auf. Eine Beeinträchtigung durch das Vorhaben erfolgt nicht.	---	X
2.2.2	Oberflächengewässer mit besonderer Bedeutung	Im Projektgebiet nicht von Relevanz	---	---
2.2.3	Natürliche Überschwemmungsgebiete	Im Projektgebiet nicht von Relevanz	---	---
2.2.4	Bedeutsame Grundwasservorkommen	Im Projektgebiet nicht von Relevanz	---	---
2.2.5	Für das Landschaftsbild bedeutsame Landschaften oder Landschaftsteile	Der vorhandene Hohlweg wird im Zuge des Ausbaivorhabens an der Sohle verbreitet und im Bereich der Böschungen nach oben aufgeweitet. Durch das Abstechen neuer Steilwandabschnitte als charakteristisches Element wird der Hohlweg aufgewertet.	---	X
2.2.6	Flächen mit besonderer klimatischer Bedeutung (Kaltluftproduktionsbereiche, Kaltluftbahnen, Strukturen mit lufthygienischer Bedeutung)	Die vorhandenen Weinbauflächen bilden Kaltluftproduktionsflächen; die Kaltluftabflüsse haben keinen Siedlungsbezug (Abfluss in den Einschnittsbereich der K2 und von Dackenheim weg).	---	X
2.2.7	Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz (z.B. IBA, Biotopverbundflächen, Gebiete von Schutzprogrammen etc.)	Der Vorhabensbereich und die umgebenden Flächen weit darüber hinaus sind als Kernflächen bzw. Kernzonen des landesweiten Biotopverbundes ausgewiesen. Eine Beeinträchtigung des Biotopverbundes durch das Vorhaben erfolgt nicht.	---	X

2.3	Schutzkriterien	Betroffenheit (Art, Umfang, Größe) unter Berücksichtigung von vorgesehenen Vermeidungs- und Minde- rungsmaßnahmen	Erhebliche nachteilige Umweltaus- wirkungen	
			Ja	Nein
2.3.1	FFH-Gebiete/ Vogelschutzgebiete gemäß § 32 BNatSchG	Der gesamte Untersuchungsraum liegt im großflächigen VSG 6514-401 „Haardtrand“. Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bzw. des Schutzzweckes durch das Vorhaben erfolgt nicht.	---	X
2.3.2	Naturschutzgebiete (NSG) gemäß § 23 BNatSchG einschließlich einstweilig sichergestellte NSG nach §22 Abs.3 BNatSchG und §12 Abs. 4 LNatSchG	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.3.3	Nationalparke, Nationale Naturmonumente gemäß §24 BNatSchG	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---

2.3	Schutzkriterien	Betroffenheit (Art, Umfang, Größe) unter Berücksichtigung von vorgesehenen Vermeidungs- und Minde- rungsmaßnahmen	Erhebliche nachteilige Umweltaus- wirkungen	
			Ja	Nein
2.3.4	Biosphärenreservate/ Land- schaftsschutzgebiete gemäß §§ 25, 26 BNatSchG	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.3.5	Naturparke gemäß § 27 BNatSchG	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.3.6	Naturdenkmale gemäß § 28 BNatSchG einschließlich einst- weilig sichergestellter Natur- denkmale nach § 22 Abs. 3 BNatSchG und § 12 Abs. 4 LNatSchG	Die Einschnittslage der Kreisstraße stellt einen ehemaligen Hohlweg dar, der als Naturdenkmal „Lößhohl in Dackenheim“ (ND 7332-248) kartiert ist. Durch den Ausbau der Straße erfolgt keine Ver- schlechterung des derzeitigen Zustandes.	---	X
2.3.7	Geschützte Landschaftsbe- standteile gemäß § 29 BNatSchG, einschließlich Al- leen, nach § 29 BNatSchG in Verbindung mit § 14 LNatSchG einschließlich einstweilig si- chergestellter geschützter Landschaftsbestandteile nach § 22 Abs. 3 BNatSchG und § 12 Abs. 4 LNatSchG.	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.3.8	Biotope der Biotopkartierung und gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG i.V. m. § 15 LNatSchG	Südlich der Bahn wurde auf einem gehölzfreien Teil der Bahnböschung nordöstlich der K 2 ein Kalkmagerrasen kartiert, der als §30 Biotop ein- gestuft wurde. Ein Teil des Biotops wird bauzeitlich für die Her- stellung der neuen Bahnböschung in Anspruch genommen. Vor Baubeginn wird dieser Teil des Kalkmagerrasens als Rasensoden abgeschoben und innerhalb der Baustelleneinrichtungsfläche zwischengelagert. Nach Fertigstellung der Bö- schung werden die Rasensoden auf dieser wieder aufgebracht. Die Beeinträchtigung ist nur temporär.	---	X
2.3.9	Biotope für wildlebende Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten gemäß § 44 BNatSchG (sofern bekannt)	Es findet teilweise eine bauzeitliche Flächenin- anspruchnahme im Bereich bedeutender Biotope statt: Halboffenlandstrukturen als Teillebensraum für den Neuntöter sowie gehölzfreie Bahnsäume als Teil-Lebensraum der Mauereidechse. Darüber hinaus werden regelmäßig gepflegte Saumstrukturen des Straßenseitenraumes und Bahnböschungen beansprucht. Hierbei ist anzu- nehmen, dass lediglich euryöke Arten in diesen stark vorbelasteten Flächen vorkommen und hin- reichend geeignete Ausweichflächen für diese Arten im näheren Umfeld vorhanden sind. Um eine Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern (Fortpflanzungsstätten) der europäi- schen Vogelarten zu vermeiden findet die Rodung von Gehölzen innerhalb eines Zeitfensters von 01. Oktober bis Ende Februar statt. Um eine Beeinträchtigung für die Mauereidechse	---	X

2.3	Schutzkriterien	Betroffenheit (Art, Umfang, Größe) unter Berücksichtigung von vorgesehenen Vermeidungs- und Minde- rungsmaßnahmen	Erhebliche nachteilige Umweltaus- wirkungen	
			Ja	Nein
		zu verhindern werden verschiedene Maßnahmen vor Baubeginn durchgeführt: ergänzende Besiedlungskontrolle, Abbruch Bauwerk nur während der Aktivitätsphase (März-Oktober), Vergrämung im Baufeld, Abschirmung Baufeld durch Reptilienzaun, Ökologische Baubegleitung. Durch das Vorhaben gehen keine Biotope der streng oder besonders geschützten Arten verloren. Für eine umfassende Betrachtung von möglichen Verbotstatbeständen nach BNatSchG ist eine Artenschutzprüfung erforderlich.		
2.3.10	Wasserschutzgebiete gemäß § 51 WHG i.V. mit § 54 Landeswassergesetz (LWG)	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.3.11	Heilquellenschutzgebiete gemäß § 53 Absatz 4 WHG i.V. mit § 55 LWG	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.2.12	Risikogebiete gemäß § 73, Absatz 1 WHG	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.3.13	Überschwemmungsgebiete gemäß § 76 WHG i.V. mit § 83 LWG	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.3.14	Gewässerrandstreifen gemäß § 38 WHG i.V. mit § 33 LWG	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.3.15	Geschützte Waldgebiete gemäß den §§ 16 – 21 Landeswaldgesetz	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.3.16	Betroffenheit von Gebieten, in denen nationale oder europäisch festgelegte Umweltqualitätsnormen bereits erreicht oder überschritten sind.	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.3.17	Wohngebiete oder Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte i.S. des ROG	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---
2.3.18	In der Denkmalliste (§ 10 des Denkmalschutzgesetzes - DSchG -) oder in amtlichen Karten verzeichnete unbewegliche Kulturdenkmäler (§ 4 Abs. 1 DSchG), Grabungsschutzgebiete im Sinne des § 22 DSchG sowie sonstige Gebiete , die von der zuständigen Denkmalschutzbehörde (§ 24 DSchG) als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind.	Im Projektgebiet nicht vorhanden	---	---

2.4. Ergänzungen aufgrund der neuen UVP-Gesetzgebung

Die Neufassung der Kriterien zur Feststellung der UVP-Pflicht beinhaltet seit dem 16.05.2017 weitere Schutzgutkriterien, die bisher in den Tabellen zur Allgemeinen Vorprüfung nicht enthalten sind. Aussagen zu den Kriterien werden hier in kurzer Form zusammengefasst:

- Fläche/ Flächenverbrauch

Durch das Straßenbauvorhaben werden zunächst keine neuen Flächen beansprucht, da es sich um ein Ausbauvorhaben handelt. Aber es sind insoweit straßenbegleitende Flächen betroffen, wie sie aus der Absenkung der Gradienten erforderlich werden. Dabei geht es um eine standsichere Anpassung der begleitenden Böschungen.

Die geschätzte Flächeninanspruchnahme (Bau-/Anlage) beträgt ca. 0,20 ha.

Für die Erneuerung der Eisenbahnüberführung sind aufgrund der Aufweitung des Bauwerks anlagebedingt 100 m² Neuversiegelung erforderlich.

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

Auf die Vorgaben der bundesweiten Nachhaltigkeitsstrategie (Reduzierung auf 30 ha Neuversiegelung pro Tag) hat das Vorhaben keinen Einfluss.

- Klimawandel

Änfalligkeit des Vorhabens gegenüber dem Klimawandel:

Stärkere Regenereignisse in der Zukunft gehen mit Erosionsrisiken für die Lössböschungen einher >> Erdwälle oberhalb der Böschungen werden als begleitende Maßnahme angelegt, um „Sturzbäche“ zu bremsen bzw. abzulenken.

Folgen des Projektes für den Klimawandel:

Das Vorhaben befindet sich nicht in einem Hochwasserschutz- oder Überschwemmungsgebiet. Darüber hinaus entstehen keine zusätzlichen Treibhausgasemissionen durch das Vorhaben.

- Emissionen

Über die baubedingten Lärm- und Staubemissionen hinaus ergeben sich weitere emissionsbedingte Auswirkungen während des Baubetriebs. Eine beleuchtete Nachtbaustelle (insbesondere im Bereich der Vormontageflächen) lockt nachtaktive Insekten und deren Räuber (z.B. Fledermäuse) an. Zur Vermeidung von Anlock-Effekten sind insektenfreundliche Beleuchtungsmittel einzusetzen.

- Risiken für menschliche Gesundheit

Das Vorhaben liegt außerhalb der Ortslage. Der Ausbau der Straße sowie die Erneuerung des Eisenbahnüberführungsbauwerkes (EÜ) erfolgen unter Vollsperrung der Straße.

Betriebsbedingt ergeben sich über die bestehenden allgemeinen Risiken des Straßen- bzw. Bahnverkehrs hinaus keine weiteren Risiken für die menschliche Gesundheit.

- Kumulierung mit anderen bestehenden und / oder genehmigten Projekten und Tätigkeiten

Derzeit sind keine weiteren Projekte bzw. Vorhaben bekannt, die zu kumulativen Effekten führen.

Die Erneuerung der EÜ einschließlich der BE-Flächen wurde in dem vorliegenden LBP mit abgehandelt.

- Störfälle im Sinne der Seveso III-Richtlinie
Es handelt sich um eine Richtlinie zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen.
Über die allgemeine Gefahr im Zuge der Straßennutzung hinaus ergibt sich – wie bisher auch - kein Störfallrisiko im Sinne der Richtlinie.

3 BEURTEILUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Aufgrund dessen, das sich das Vorhaben teilweise innerhalb bzw. im direkten Umfeld von Schutzgebieten nach Natura 2000 (VSG Haardtrand) befindet, wird vorsorglich von einer UVP-Pflicht ausgegangen (vgl. dazu Unterlage 19.5 UVP-Bericht).

Aufgrund der ermittelten Projektwirkungen wird deutlich, dass durch das Bauvorhaben **keine erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen** i.S. der UVP-Richtlinie **zu erwarten sind**.

Die Berücksichtigung der Umweltbelange im Sinne der Eingriffsregelung gemäß §§ 14, 15 und 17 BNatSchG erfolgt im Rahmen des *Landschaftspflegerischen Begleitplans*.