



LANDESBETRIEB  
MOBILITÄT  
KAISERSLAUTERN

UNTERLAGE 1

**ERLÄUTERUNGSBERICHT  
ZUM  
GENEHMIGUNGSENTWURF**

**L 349**

**Ausbau Pfeffelbach - Thallichtenberg**

Von NK 6409 032  
Station 3+365

Bis NK 6410 003  
Station 5+068

Baulänge L 349  
1.703 m

aufgestellt: Kaiserslautern, den 20.10.2020 ..... gez.: R. Lutz ..... Dienststellenleiter	

<b>Inhaltsverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
<b>1</b>	<b>Darstellung des Vorhabens</b>	<b>1</b>
1.1	Planerische Beschreibung	1
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	2
1.3	Streckengestaltung	3
<b>2</b>	<b>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	4
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	4
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	4
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	4
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	5
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	5
<b>3</b>	<b>Varianten und Variantenvergleich</b>	<b>5</b>
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	5
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	6
3.2.1	Variantenübersicht	6
3.3	Variantenvergleich	6
<b>4</b>	<b>Technische Gestaltung der Baumaßnahme</b>	<b>6</b>
4.1	Ausbaustandard	6
4.2	Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung	6
4.3	Linienführung	6
4.4	Querschnittsgestaltung	7
4.5	Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten	10
4.6	Besondere Anlagen	10
4.7	Ingenieurbauwerke	11
4.8	Lärmschutzanlagen	11
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	11
4.10	Leitungen	11
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	12
4.12	Entwässerung	12
4.13	Straßenausstattung	14

<b>5</b>	<b>Angaben zu Umweltauswirkungen</b>	<b>15</b>
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	15
5.2	Naturhaushalt	15
5.3	Landschaftsbild	17
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	17
5.5	Artenschutz	18
5.6	Natura 2000-Gebiete	18
5.7	Weitere Schutzgebiete	18
<b>6</b>	<b>Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen</b>	<b>20</b>
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	20
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	21
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz	21
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	21
<b>7</b>	<b>Kostenträger</b>	<b>23</b>
<b>8</b>	<b>Verfahren</b>	<b>23</b>
<b>9</b>	<b>Durchführung der Maßnahme</b>	<b>23</b>

## Abbildungsverzeichnis

### Seite

Abb. 1: Ausschnitt aus der Straßenkarte Rheinland-Pfalz 2015 .....	1
Abb. 2: Systemquerschnitt für die L 349 .....	2

# 1 Darstellung des Vorhabens

## 1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planung umfasst den Umbau eines Teilstücks der L 349 zwischen Pfeffelbach und Thallichtenberg auf einer Länge von 1,703 km.

Die Maßnahme liegt auf dem Gebiet der Verbandsgemeinde Kusel im Kreis Kusel nahe der Grenze zum Saarland.

Die L 349 verläuft von der Landesgrenze zwischen Rheinland-Pfalz und dem Saarland in östlicher Richtung zunächst ein Stück parallel der Bundesautobahn A 62 und dann nach Querung der A 62 über Pfeffelbach nach Thallichtenberg, wo sie in die L 176 einmündet. Die L 349 durchquert die Ortslage von Pfeffelbach und verbindet die Gemeinden Schwarzerden, Pfeffelbach und Thallichtenberg. Dabei dient sie auch der Anbindung dieser und der umliegenden Gemeinden an das überregionale Straßennetz. Sie wird gemäß RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) im rheinland-pfälzischen Straßennetz der Kategorie LS III (Regionalstraße) zugeordnet.

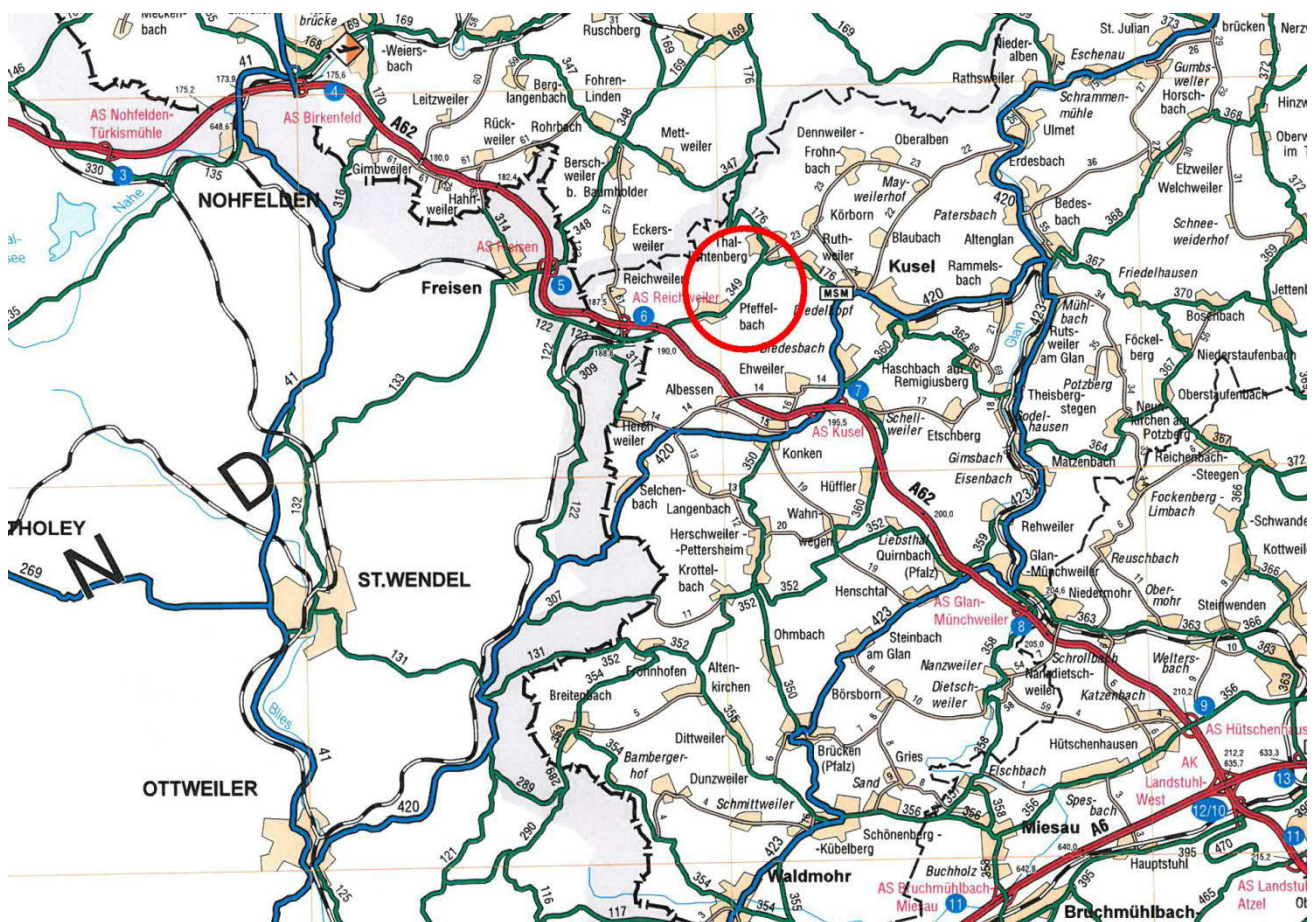


Abb. 1: Ausschnitt aus der Straßenkarte Rheinland-Pfalz 2015

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der Streckenabschnitt befindet sich zwischen den Netzknoten NK 6409 032 und NK 6410 003. Der Ausbauanfang der Umbaumaßnahme der L 349 liegt am nordöstlichen Ortsrand von Pfeffelbach bei Bau-km 3+365,00.

Die L 349 führt auf einer Länge von ca. 1,7 km nach Nordosten und schließt kurz vor der Ortslage von Thallichtenberg an die L 176 an. Das Ausbauende liegt vor dem bestehenden Brückenbauwerk über den Aalbach ca. 50 m vor dem Knotenpunkt L 349 / L 176 bei Bau-km 5+068,00.

Im Umbaubereich liegen zwei Zufahrten zu Steinbrüchen bei Bau- km 3+656 und Bau-km 4+117, von denen eine umgestaltet wird. Für den Umbau der L 349 wird gemäß RAL 2012 die Entwurfsklasse EKL 3 entsprechend der Kategorie LS III der L 349 festgelegt. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten mit steil ansteigendem Gelände rechts der L 349 und des teilweise unmittelbar angrenzend verlaufenden Pfeffelbachs wird ein Sonderquerschnitt SQ 9,5 gewählt. Eine Reduzierung der Fahrbahnbreite ist bei einem Schwerlastanteil bis zu 300 FZ/24 h gemäß RAL möglich.

Abb.2 SQ 9,5

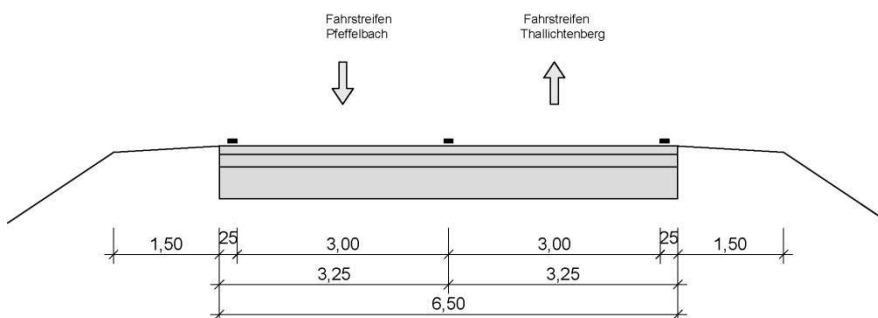


Abb. 2: Systemquerschnitt für die L 349

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der L 349 liegt im vorliegenden Streckenabschnitt gemäß der Verkehrszählung 2015 bei 2.299 Kfz/24 h, der Schwerverkehrsanteil beträgt 5,2 % (120 Fz/24 h). Die Verkehrsentwicklungsprognose ergibt bis zum Jahr 2030 eine Verkehrszunahme um 3,6 %. Damit ergibt sich für das Jahr 2030 eine zu erwartende Verkehrsstärke von 2.382 Kfz/24 h.

Die gestreckte Linienführung der L 349 ist sehr stark an die vorhandene Topographie gebunden und wird im Zuge des Umbaus bestandsnah optimiert. Der minimale Radius nach

dem Umbau liegt bei  $R = 300$  m, die maximale Längsneigung beträgt 4,1 %. Diese Werte liegen im empfohlenen Bereich der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) für die Entwurfsklasse EKL 3.

Tabelle 9: Entwurfsklassen und grundsätzliche Gestaltungsmerkmale

Entwurfs- klasse	Entwurfs-/Betriebsmerkmale					Führung auf der Strecke				Führung im Knotenpunkt
	Planungs- geschwindigkeit [km/h]	Betriebsform	Querschnitt	gesicherte Überhol- abschnitte pro Richtung	Führung des Radverkehrs	Linienführung	empfohlener Radien- bereich R [m]	Höchstlängs- neigung max s [%]	empfohlener Kuppen- halbmesser H <sub>K</sub> [m]	Regellösung auf der übergeordneten Straße <sup>*)</sup>
EKL 1	110	Kraftfahrstraße	RQ 15,5	~ 40 %	straßen- unabhängig	sehr gestreckt	≥ 500	4,5	≥ 8.000	Ein-/Ausfädeln
EKL 2	100	allg. Verkehr	RQ 11,5+	≥ 20 %	straßen- unabhängig oder fahrbahn- begleitend	gestreckt	400 – 900	5,5	≥ 6.000	Ein-/Abbiegen/Kreuzen mit Lichtsignalanlage
EKL 3	90	allg. Verkehr	RQ 11	keine	fahrbahn- begleitend oder auf der Fahrbahn	angepasst	300 – 600	6,5	≥ 5.000	Ein-/Abbiegen/Kreuzen mit/ohne Lichtsignalanlage
EKL 4	70	allg. Verkehr	RQ 9	keine	auf der Fahrbahn	sehr angepasst	200 – 400	8,0	≥ 3.000	Ein-/Abbiegen/Kreuzen ohne Lichtsignalanlage

<sup>\*)</sup> Weitere Einsatzmöglichkeiten der Knotenpunktarten in Abhängigkeit von den Entwurfsklassen sind in Abschnitt 6.3.3 dargestellt.

## 1.3 Streckengestaltung

Infolge der Lage am Rand des Pfeffelbachtals ergeben sich nur begrenzte Gestaltungsmöglichkeiten. Die Linienführung ist stark bestandsorientiert. Im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung ist die Einbindung der Planungsmaßnahme in Natur und Landschaft durch Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen, z.B. Anpflanzung von Einzelbäumen in mehreren Gruppen und Begrünung von Banketten, Mulden und Böschungen.

## 2 Begründung des Vorhabens

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

Im Jahr 2014 wurde entschieden, einen verkehrsgerechten Umbau der Strecke durchzuführen. Der Umbau der L 349 erfolgt in gleicher Lage wie der Bestand. Daher entfällt die Untersuchung von Varianten. Im Vorfeld der Planung wurden bodengutachterliche Untersuchungen durchgeführt, um eine technisch und wirtschaftlich optimale Lösung zum Umbau der Strecke zu finden, welche in der vorliegenden Planung Berücksichtigung finden.

Für das Brückenbauwerk am Ausbauende wurde ebenfalls geprüft, ob eine Sanierung erforderlich ist. Hier wurde festgelegt, dass lediglich eine Anpassung der Borde bzw. Kapfenbereiche erfolgen wird. Der zukünftige Bedarf der Bushaltestelle an der Bremsenmühle wurde geprüft. Die Haltestelle kann nach Abstimmung mit dem örtlichen Buslinienbe-

treiber entfallen. Im Jahr 2018 wurde ein Sicherheitsaudit zum Ausbauabschnitt durchgeführt. Die Unterlagen wurden entsprechend geprüft und partiell übernommen.

## **2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Für das Projekt wurde eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß §§ 7-12 UVPG oder § 3 LUVPG“ durchgeführt (vgl. Unterlage 19.4). Diese kommt zum Ergebnis, dass keine fachliche Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

## **2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)**

Für das Vorhaben besteht kein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag.

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

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

Die im Ausbauabschnitt ausgewiesenen raumordnerischen Ziele wie regionaler Biotopverbund und vorrangiger Rohstoffabbau werden durch die geplante Maßnahme nicht negativ beeinflusst.

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

Durch den Ausbau werden sich keine Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse ergeben. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der L 349 liegt im vorliegenden Streckenabschnitt gemäß der Verkehrszählung 2015 bei 2.299 Kfz / 24 h, der Schwerverkehrsanteil beträgt 5,2 %.

Nach der Verkehrsentwicklungsprognose ist mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens bis 2030 um etwa 3,6 % zu rechnen. Die L 349 ist zukünftig bei ausreichender Querschnittsbreite zur Abdeckung der Begegnungsfälle als sehr leistungsfähig für das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu bewerten.

### **2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Die Landesstraße L 349 zwischen Pfeffelbach und Thallichtenberg befindet sich in einem schlechten baulichen Allgemeinzustand. Die L 349 hat abschnittsweise eine befestigte Querschnittsbreite von max. 6,00 m. Diese geringe Breite deckt den Begegnungsfall



LKW/LKW bzw. LKW/Bus nicht ab, sodass ein Ausweichen auch bei reduzierter Geschwindigkeit und die Nutzung der Bankettbereiche erforderlich ist. Mit dem geplanten Straßenquerschnitt mit 6,50 m Fahrbahnbreite ist eine Begegnung LKW / LKW uneingeschränkt möglich.

Im Zufahrtbereich des Steinbruchs „Werk Pfeffelbach“ ist im Bestand kein Linksabbiegestreifen vorhanden, wodurch sich Verkehrsbehinderungen durch abbiegende LKW ergeben können. Mit der Umbaumaßnahme wird ein Umbau des Zufahrtbereiches mit Linksabbiegestreifen erfolgen, sodass künftig keine Behinderungen im Längsverkehr der L 349 mehr zu erwarten sind.

## **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Durch die Fahrbahnverbreiterungen und den Linksabbiegestreifen wird die Verkehrsführung flüssiger. Damit ist allgemein eine Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen verbunden.

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

In Hinblick auf die vorbeschriebenen Defizite der L 349 bezüglich Sicherheit und Leistungsfähigkeit im Planungsbereich ist der Ausbau der L 349 erforderlich. Durch die topografischen Gegebenheiten im Kuseler Bergland ist eine alternative Trassenführung für die bestehende und zukünftige Verbindungs- und Erschließungsfunktion der L 349 nicht möglich. Damit entfällt die Untersuchung von Varianten. Weiterhin ergeben sich die in Kapitel 2.5 beschriebenen Reduzierungen der Lärm- und Schadstoffemissionen. Eine technisch und wirtschaftlich optimale Lösung zum Um- und Ausbau der bestehenden Strecke liegt somit im öffentlichen Interesse.

# **3 Varianten und Variantenvergleich**

## **3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes**

Der Landschaftsraum des Plangebietes lässt sich innerhalb des Saar-Nahe-Berglandes dem Kuseler Bergland zuzuordnen. Die L 349 verläuft hier am Rand des Pfeffelbachtals unterhalb der Hangrücken mit den Kuppen Gimberg und Niederberg. Der Niederberg wird durch Gesteinsabbau geprägt. Entlang des Pfeffelbaches findet vorwiegend Grünlandnutzung statt, während die Hanglagen ackerbaulich genutzt werden.



An den steinigen Steilhängen bei Thallichtenberg finden sich großflächige Trockenwälder. Das vorliegende Plangebiet, mit der Uferrandvegetation entlang des Pfeffelbachs und den angrenzenden Grünflächen wird als typische Charakteristik des Naturraumes zu einem Be-zugsraum „Pfeffelbachtal“ zusammengefasst.

## **3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten**

### **3.2.1 Variantenübersicht**

Der Umbau der L 349 erfolgt in gleicher Lage wie der Bestand. Daher entfällt die Untersuchung von Varianten.

## **3.3 Variantenvergleich**

Ein Variantenvergleich entfällt, da keine Variantenuntersuchung durchgeführt wurde.

# **4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

## **4.1 Ausbaustandard**

Die Entwurfparameter wurden gemäß der Entwurfsklasse EKL 3 gewählt.

Durch die Zwangspunkte der vorhandenen anzubindenden Straßen und die begrenzte Flächenverfügbarkeit sind die Möglichkeiten der Gestaltung eng begrenzt. Daher wurde abweichend von der Richtlinie ein Sonderquerschnitt SQ 9,5 mit 6,50 m Fahrbahnbreite gewählt. Die Querneigung wurde bei den kleinsten Kurvenradien  $R = 300$  m mit 6,0% zur Kurveninnenseite in wirtschaftlich vertretbarem Maß der vorhandenen (negativen) Straßenquerneigung angepasst.

## **4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung**

Änderungen im Straßennetz sind mit der Maßnahme nicht vorgesehen.

## **4.3 Linienführung**

Die aus der RAL resultierenden Trassierungsparameter ergeben sich wie nachfolgend aufgeführt:

	RAL	gewählt
min R	300 m	300 m
max S	6,5 %	4,1 %
min. H <sub>w</sub>	3000 m	5000 m
min. H <sub>K</sub>	5000 m	5000 m

Der Ausbau der Anschlussstelle der L 349 passt sich in wirtschaftlich vertretbarem Maß dem vorhandenen Gelände an. Die L 349 verläuft abschnittsweise in Damm- oder An-schnittslage, wobei die Dammböschungen etwa 0,50m bis 2,00m hoch sind.

#### 4.4 Querschnittsgestaltung

Die L 349 erhält einen Sonderquerschnitt SQ 9,5 mit mindestens 6,50 m befestigter Breite zuzüglich der erforderlichen Kurvenaufweitungen.

Der geplante Regelquerschnitt stellt sich gemäß Unterlage 14.1 wie folgt dar:

1,50 m	Bankett links
0,25 m	Randstreifen links
3,00 m	Kernfahrbahn links
3,00 m	Kernfahrbahn rechts
0,25 m	Randstreifen rechts
1,50 m	Bankett rechts (im Einschnitt 1,00 m Bankett plus Graben/Mulde)

-----  
 9,50 m Ausbauquerschnitt

(siehe Unterlage 14)

Gemäß der in der RStO 12 erhält die L 349 einen Oberbau der Belastungsklasse 1,0. Die Begutachtung der vorhandenen Fahrbahn hat für Teilbereiche die Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaues ergeben, in anderen Bereichen wird die Fahrbahn im Hocheinbau auf vorhandener Fahrbahn ertüchtigt. Die vorhandenen Fahrbahnbreiten machen aber fast im gesamten Planungsbereich eine Fahrbahnverbreiterung im Vollausbau erforderlich.

In Bereichen mit grundhaftem Ausbau (Vollausbau) ist folgender bituminöser Aufbau vor-gesehen:

4 cm	Asphaltdeckschicht
------	--------------------

14 cm Asphalttragschicht

52 cm Frostschutzschicht

-----  
70 cm Frostsicherer Oberbau

In Bereichen mit Hocheinbau auf vorhandener Befestigung ist folgender bitumengebundener Aufbau vorgesehen:

4 cm Asphaltdeckschicht

≥ 8 cm Asphalttragschicht

-----  
≥ 12 cm auf vorhandener Befestigung

Die Bankette werden standfest mit Schotterrasen ausgebildet.

Im Zufahrtbereich zum Steinbruch 'Werk Niederberg' ist lediglich eine Deckenoptimierung sowie die Anpassung der Entwässerung im Übergang zur Werkszufahrt vorgesehen.

Übersicht Voll- und Hocheinbaubereiche:

	Von Bau-km	Bis Bau-km
grundhafter Ausbau (Vollausbau)	3+365	3+500
	5+030	5+068
Hocheinbau mit seitlich grundhaftem Anbaustreifen	3+500	4+044
	4+184	5+030
Deckensanierung	4+044	4+184

## Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung B nach RStO 12, Methode 1.2, und des frostsicheren Oberbaus

(Verkehrszahlen aus „Verkehrsstärkenkarte, Straßenverkehrszählung 2010/2011“, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz )

### Ermittlung der Belastungsklasse L 349

$$DTV_{2015} = 2.299 \text{ Kfz/24h} \quad SV = 5,2 \%$$

$$DTV_{2015}^{SV} = 120 \text{ Fz/24h} \quad f_A = 3,3$$

Jahr der Verkehrsfreigabe: 2016

$$DTV_{2030}^{SV} = 120 \times 1,036 = 124 \text{ Fz/24h}$$

$$DTA_{2030}^{(SV)} = DTV_{2030}^{SV} \times f_A = 124 \times 3,3 = 409 \text{ Fz/24h}$$

$$B = N \times DTA_{2030}^{(SV)} \times q_{BM} \times f_1 \times f_2 \times f_3 \times f_z \times 365$$

$$N = 30, q_{BM} = 0,23, f_1 = 0,50, f_2 = 1,40, f_3 = 1,02$$

$$f_z = \frac{(1+0,01)^{30} - 1}{(0,01 \times 30)} \times 1,01 = 1,171 \quad (\text{mit Zunahme des SV im 1. Jahr})$$

$$B = 30 \times 409 \times 0,23 \times 0,50 \times 1,40 \times 1,02 \times 1,171 \times 365$$

$$B = 0,86 \text{ Mio.}$$

Nach Tab. 1 RStO 12 ergibt sich damit die Belastungsklasse Bk 1,0.

## Bestimmung der Dicke des frostsicheren Oberbaus nach RStO 12

Bk3,2 bis BK 1,0, Frostempfindlichkeit F3 (gem. Tab.6)=	60 cm
Frosteinwirkung, Zone I	± 0 cm
Lage der Gradiente (Anschnitt, Einschnitt)	<u>+ 5 cm</u>
	65 cm

Gemäß RStO 12 erhalten die anzubauenden Bereiche der L 349 einen Fahrbahnaufbau gemäß Belastungsklasse Bk1,0

Folgender bituminöser Aufbau ist vorgesehen:

4 cm	Asphaltdeckschicht
14 cm	Asphalttragschicht
47 cm	Frostschutzschicht

-----  
65 cm Frostsicherer Oberbau

Die Bankette werden standfest mit Schotterrasen ausgebildet

### 4.5 Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten

Die Wege und Zufahrten im Ausbaubereich werden baulich angepasst.

Übersicht der Zufahrten und Wegeanschlüsse:

Bau-km	
3+660 rechts	Zufahrt Werk Pfeffelbach mit neuer Linksabbiegespur
3+660 links	Wirtschaftsweg anpassen
3+818 rechts	Feldzufahrt anpassen
3+950 rechts	Feldzufahrt anpassen
4+115 rechts	Zufahrt Werk Niederberg, Deckenerneuerung
4+442 links	Zufahrt Bremsenmühle anpassen

### 4.6 Besondere Anlagen

Im Planungsbereich befinden sich keine besonderen Anlagen und sind auch nicht vorgesehen.

#### **4.7 Ingenieurbauwerke**

Für die im Planungsbereich befindliche Überführung der L 349 über den Aalbach (BW 6410 559) ist kein Umbau erforderlich. Lediglich die Kappenbereiche werden an den Ausbau angepasst.

#### **4.8 Lärmschutzanlagen**

Der Umbau der L 349 begründet keine Lärmschutzmaßnahmen nach der „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes – 16. BImSchV“ in der aktuellen Fassung, der Ausfertigung vom 12. Juni 1990. Detaillierte Erläuterungen finden sich unter Pkt. 6.1- Lärmschutzmaßnahmen (Seite 20).

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Die Bushaltestelle an der 'Bremmenmühle' wird nach Abstimmung mit den Ortsgemeinden beibehalten und beidseitig der L 349 barrierefrei in verkürzter Form als Fahrbandhaltestelle ausgebaut. Weiter öffentliche Verkehrsanlagen sind im Planungsbereich nicht vorhanden.

#### **4.10 Leitungen**

Die im Zusammenhang mit der Baumaßnahme notwendige Sicherung der vorhandenen Versorgungsleitungen und Fernmeldekabel einschließlich gegebenenfalls erforderlicher Schutzmaßnahmen und der Kostentragung richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen beziehungsweise den bestehenden Verträgen.

Im Planungsbereich befinden sich folgende Ver- und Entsorgungsleitungen:

<b>Versorgungsunternehmen</b>	<b>Erforderliche Maßnahmen</b>
VG-Werke Kusel Wasserversorgung	Sicherung/Anpassung im Baufeld liegender und Sicherung kreuzender Leitungen
VG-Werke Kusel Abwasserkanal	ggf. Sicherung der Leitung
WESTNETZ GmbH Strom SB-Kabel	Sicherung/Anpassung im Baufeld liegender und Sicherung kreuzender Leitungen
WESTNETZ GmbH Strom NSP-Kabel	Sicherung kreuzender Leitungen
WESTNETZ GmbH Strom MSP-Kabel	Sicherung kreuzender Leitungen
Stadtwerke Kusel GmbH Gasversorgung	Sicherung/Anpassung im Baufeld liegender und Sicherung kreuzender Leitungen
Stadtwerke Kusel GmbH Wasserversorgung	Sicherung/Anpassung im Baufeld liegender und Sicherung kreuzender Leitungen

#### 4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Eine Baugrunduntersuchung wurde durch den Landesbetrieb Mobilität durchgeführt. Es wurden unterschiedlich starke (10 cm bis 23 cm) bituminös gebundene Schichten auf Schotter angetroffen, welche in tieferen Lagen teilweise teerhaltig sind. Als Bauweise wird ein Hocheinbau mit Fräsen und teilweise seitlichem Anbau empfohlen. Bei der Anlage des neuen Querschnitts ist eine Hangdrainage vorzusehen.

#### 4.12 Entwässerung

Die L 349 entwässert im gesamten Planungsbereich breitflächig über Bankette in Entwässerungsmulden im Einschnittsbereich bzw. über Bankette und Dammböschungen ins Gelände. Das in Mulden gesammelte Oberflächenwasser wird über neu herzustellende Durchlässe einer breitflächigen Einleitung in das Gelände beziehungsweise über vorhandene Durchlässe dem Vorfluter Pfeffelbach zugeführt.

Weitere Angaben sind der Unterlage 18 Entwässerungstechnische Berechnungen zu entnehmen.



## Übersicht der Entwässerungsabschnitte:

<b>Bau-km</b>	<b>Entwässerung Straße</b>	<b>Entwässerung Außengebiet (rechts der L 349)</b>
3+365 – 3+500	Bord/Rinne links über Regen- einlauf breitflächig in das Ge- lände	Mulde rechts mit bestehendem Durchlass (Bau-km 3+642) zum Vorflutgraben zum Pfeffelbach
3+500 - 3+660	Breitflächig über Ban- kett/Dammböschung links	Mulde rechts mit bestehendem Durchlass (Bau-km 3+642) zum Vorflutgraben zum Pfeffelbach
3+660 - 3+826	Breitflächig über Ban- kett/Dammböschung links	Mulde rechts mit bestehendem Durchlass (Bau-km 4+005) zum Vorflutgraben zum Pfeffelbach
3+826 - 3+907	Mulde rechts mit Durchlass zum Vorflutgraben zum Pfef- felbach	Mulde rechts mit bestehendem Durchlass (Bau-km 4+005) zum Vorflutgraben zum Pfeffelbach
3+907 - 4+115	Breitflächig über Ban- kett/Dammböschung links	Mulde rechts mit bestehendem Durchlass (Bau-km 4+005) zum Vorflutgraben zum Pfeffelbach
4+115 - 4+368	Breitflächig über Ban- kett/Dammböschung links	Mulde rechts mit bestehendem Durchlass (Bau-km 4+543) zur breitflächigen Einlei- tung in das Gelände am Pfeffelbach
4+368 - 4+543	Mulde rechts mit Durchlass zur breitflächigen Einleitung in das Gelände am Pfeffelbach	Mulde rechts mit bestehendem Durchlass (Bau-km 4+543) zur breitflächigen Einlei- tung in das Gelände am Pfeffelbach
4+543 – 4+734	Mulde rechts mit Durchlass zur breitflächigen Einleitung in das Gelände am Pfeffelbach	Mulde rechts mit Durchlass (Bau-km 4+776) zur breitflächigen Einleitung in das Gelände
4+734 – 4+780	Breitflächig über Ban- kett/Dammböschung links	Mulde rechts mit Durchlass (Bau-km 4+776) zur breitflächigen Einleitung in das Gelände
4+780 – 4+869	Breitflächig über Ban- kett/Dammböschung links	Rinne vor Stützwand rechts mit bestehen- dem Durchlass (Bau-km 4+973) zur breit- flächigen Einleitung in das Gelände
4+869 – 5+068	Breitflächig über Ban- kett/Dammböschung links	Mulde rechts mit bestehendem Durchlass (Bau-km 4+973) zur breitflächigen Einlei- tung in das Gelände bzw. zum Durchlass (Bau-km 5+050) in den Pfeffelbach

#### **4.13 Straßenausstattung**

Schutzeinrichtungen, Fahrbahnmarkierungen und Beschilderungen werden nach den zum Zeitpunkt der baulichen Umsetzung gültigen Vorschriften und Richtlinien vorgesehen.

## **5 Angaben zu Umweltauswirkungen**

### **5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit**

Der Ausbauabschnitt liegt weitestgehend außerhalb der Siedlungsbereiche. Bezüglich der Erholungsfunktion werden die zur Feierabenderholung genutzten angrenzenden Feldwege, Wanderwege und Fahrradwege durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt. Daher sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die hier relevanten Funktionen Wohnen und Erholung zu erwarten.

### **5.2 Naturhaushalt**

Der Naturhaushalt lässt sich aufgliedern in die einzelnen Schutzgüter Boden, Wasserhaushalt, Klima / Luft sowie Tiere / Pflanzen / biologische Vielfalt. Nachfolgend wird zunächst die Bestandsituation zusammengefasst dargestellt:

#### **Boden**

Das Plangebiet lässt sich großräumlich dem Permkarbon zuordnen. Das Tal des Pfeffelbaches ist mit pleistozänen fluviatilen Sedimenten aus Sand, Kies, Lehm und z. T. Löss aufgefüllt. Anstehende Konglomerate des Rotliegenden mit den darunter liegenden Wechsellagerungen aus grauem Ton- Silt- und Sandstein bilden die Ausgangslage für Braunerden mit hohen Anteilen an Ton- und Schluffsteinen. Auf den intermediären und basischen Vulkaniten des Rotliegenden haben sich flachgründige Regosole sowie Braunerden entwickelt.

Die Böden weisen eine mittlere bis teilweise hohe Ertragsfähigkeit auf und werden an den Hangausläufern z.T. ackerbaulich genutzt. Die an den Pfeffelbach und seinem Zufluss dem Oderbach, angrenzenden Flurstücke werden vorwiegend als Grünland, z.T. Feuchtgrünland bewirtschaftet.

#### **Wasserhaushalt**

Im Bezugsraum sind keine schutzwürdigen Grundwasservorkommen vorhanden. Bei den im Untersuchungsgebiet befindlichen Brunnen handelt es sich nicht um Trinkwassergewinnungsanlagen der öffentlichen Wasserversorgung. Daher werden die Grundwasserschutzfunktionen von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen.

#### **Klima / Luft**

Im vorliegenden Planungsfall kann die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion von einer weiteren Betrachtung ausgeschlossen werden, da es sich um ein Ausbauvorha-

ben ohne Erhöhung der Verkehrsmengen und somit der Verkehrsimmissionen handelt und keine relevanten klimatischen Ausgleichsfunktionen wie z.B. Kaltluftströme vorhanden sind.

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

Für die Bestandserfassung wurden die vorhandenen Informationen aus dem Landschaftsinformationssystem der Naturschutzverwaltung Rheinland Pfalz (LANIS) ausgewertet. Zusätzlich wurde im Frühjahr 2015 eine Biotopkartierung auf der Grundlage des Biotoptypenkatalogs Rheinland-Pfalz durchgeführt.

Im Rahmen dieser Ortsbegehungen wurden auch faunistische Zufallsbeobachtungen insbesondere der Avifauna notiert.

Die reale Vegetation im Untersuchungsgebiet wird im Wesentlichen durch Wald- und Grünlandnutzung geprägt. Nördlich der L 349 wird die Struktur und Größe der Flächen vorwiegend durch den Verlauf des Pfeffelbaches bestimmt.

Südlich der L 349 geben der Gimberg und der Niederberg die Vegetation und Nutzung vor. Die Randbereiche der Fahrbahn werden von Straßenrainen begleitet, die sich aus den weit verbreiteten und unempfindlichen Arten der Glatthaferwiesen zusammensetzen. Den Straßenrainen schließen sich im Bereich der Ortszufahrt Pfeffelbach auf den angrenzenden Böschungen ausgeprägte Gehölzbestände an. Innerhalb der Böschungen sind einzelne ausgeprägte ältere Bäume eingestreut. Dort, wo keine Böschungen vorhanden sind gehen die Säume in mäßig intensiv genutzte landwirtschaftliche Grünlandflächen über. Entlang des Radweges stocken auf der Böschung des alten Bahndammes artenreiche Feldgehölze, Hecken und Gebüsch. Die Böschungshecken sind in der Biotopkartierung Rheinland Pfalz mit dem Schutzziel „Erhaltung und Pflege der Gehölze“ aufgenommen.

Der Pfeffelbach selbst ist im Biotoptypenkaster von Rheinland Pfalz als ein besonders schützenswertes Biotop nach § 30 BNatSchG erfasst. Zwei weitere nach § 30 BNatSchG besonders schützenswerte Biotope befinden sich am südlichen Ortsrand von Thallichtenberg. Es handelt sich hierbei um zwei durch Straßen- bzw. Bahnbau naturnah entwickelte Felswände.

Im Bereich der Bremsenmühle befinden sich eine kleinstrukturierte Nassbrache und eine Feuchtwiese, welche auch nach § 30 BNatSchG unter besonderem Schutz stehen. Sie stellen wichtige Vernetzungselemente dar und dienen als Trittsteinbiotope für Arten des Feucht- und Nassgrünlandes.

Neben den weit verbreiteten Arten der Siedlungsbereiche, Hecken und Randgehölzen, sind in den Uferbereichen auch Arten wie Graureiher, Wasserramsel und Bachstelze nicht auszuschließen. Die Greifvogelarten Mäusebussard, Turmfalke und Rotmilan sind als potentielle Nahrungsgäste zu erwarten.

Einige geschützte Fledermausarten können als Streif- und Nahrungsgäste im Untersuchungsraum nicht ausgeschlossen werden.

### **5.3 Landschaftsbild**

Das Plangebiet befindet sich in einer für die Großlandschaft Saar-Nahe-Bergland charakteristischen Reliefsituation. Es liegt am Rande eines Geländetales und wird im Wesentlichen von Grünlandnutzung und Ackerbau geprägt. Die beiden bewaldeten Kuppen, Gimberg und Niederberg, werden z.T. noch bergbaulich genutzt. Die Hänge des Niederbergs sind mit lichten Laubwaldbeständen bewachsen. Die Talhänge weisen die typischen Wechsel von abwechslungsreichen Wald- und Grünflächen auf, während die Tallagen vorwiegend ackerbaulich genutzt werden.

Der Pfeffelbach, welcher mit seinen ausgeprägten begleitenden Gehölzstrukturen, sowie angrenzendem Nass- und Feuchtwiesen, durchgängig als Biototyp gesetzlich geschützter Biotope ausgewiesen ist, stellt ein wichtiges prägendes Landschaftselement für das Landschaftsbild dar. Diese durch die gewässerbegleitenden Gehölzstrukturen geprägte Landschaft bietet für viele Arten wichtige Vernetzungselemente und bestimmt vorwiegend das naturnahe Landschaftsbild.

Durch den Ausbau der L 349 werden keine neuen technischen Elemente im Landschaftsbildraum geschaffen. Die bestehenden Böschungen entlang der L 349 werden zwar deutliche Verluste hinnehmen müssen, da aber die angrenzenden Gehölze nicht von der Baumaßnahme betroffen sind, wirkt sie sich nicht nachteilig auf die Landschaftsbildwahrnehmung aus. Ebenso ist mit Verlusten von Grünland zu rechnen, welche aber das Landschaftsbild nicht nachteilig beeinträchtigen.

Hinsichtlich der Erholungsnutzung sind im Plangebiet Rad- und Wanderwege aufgeführt. Der Fritz-Wunderlich Rad- und Wanderweg verläuft auf einer ehemaligen nun stillgelegten Bahnstrecke zwischen Kusel und Freisen. Der Wanderweg führt mitten durch die Gemarkung der Gemeinde Pfeffelbach. Viele andere „kleinere“ Wege rund um Pfeffelbach und Thallichtenberg sind als Wanderwege ausgewiesen. Die Wanderwege werden durch den Ausbau nicht beeinträchtigt.

### **5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind im Ausbauabschnitt und dessen planungsrelevanter Umgebung nicht vorhanden.

## 5.5 Artenschutz

Für die besonders geschützten Arten ist zu prüfen, ob die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG in Verbindung mit den Verbotstatbeständen gem. Art 12 und 13 FFH-Richtlinie und Art. 5 Vogelschutzrichtlinie einschlägig sind. Dazu wurde ein gesondertes Gutachten erstellt (vgl. Unterlage 19.3).

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass durch den Eingriff zwar einzelne Individuen verbreiteter europäischer Vogelarten durch Veränderung oder Beseitigung von Lebensraumelementen und –funktionen betroffen sein können, die Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG aber nicht erfüllt sind. Die Populationen der betroffenen Arten verbleiben durch die relativ lokale Eingriffsfläche, die verbleibenden Ausweichbiotope und die vorgesehene Vermeidungsmaßnahmen nach der Durchführung der Ausbaumaßnahmen in einem günstigen Erhaltungszustand. Eine Ausnahme nach § 45 (7) oder eine Befreiung gemäß § 67 BNatSchG sind daher nicht erforderlich.

## 5.6 Natura 2000-Gebiete

Gebiete mit besonderer Bedeutung nach den Regeln der Flora-Fauna-Habitat und Vogelschutzrichtlinien der Europäischen Union (NATURA 2000) sind von der Planung nicht betroffen und befinden sich auch nicht im planungsrelevanten Umfeld.

## 5.7 Weitere Schutzgebiete

Sonstige Schutzgebiete oder Schutzobjekte der §§ 23 – 29 BNatSchG sowie Wasserschutzgebiete sind im Plangebiet selbst nicht vorhanden.

Geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG oder § 15 LNatSchG sind im Plangebiet jedoch vorhanden. So ist der Pfeffelbach zwischen Pfeffelbach und Thallichtenberg durchgängig als gesetzlich geschütztes Biotop nach § 30 BNatSchG ausgewiesen. Nordöstlich der Bremmenmühle befinden sich eine nach § 30 BNatSchG geschützte kleinstrukturierte Nassbrache und eine Feuchtwiese, welche jedoch nicht von der Planung nicht beeinträchtigt werden. Ebenso werden die am südlichen Ortsrand von Thallichtenberg befindlichen nach § 30 BNatSchG geschützten Felswände durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Darüber hinaus sind im Einzugsgebiet des Planungsraumes die Biotop „Pfeffelbach zwischen Altmühle und Thallichtenberg“ (BK- 6410-0041-2009), „Zwei Felswände am südli-

chen Ortsrand von Thallichtenberg“ (BK-6410-0037-2009), „Gehölze am Radweg zwischen Gimberg und Niederberg“ (BK-6410-0034-2009) und die „Gehölzbiotope nordwestlich des Pfeffelbachs zwischen Altmühle und Bremmenmühle“ (BK-6410-0039-2009) in der Biotopkartierung Rheinland Pfalz erfasst. Auswirkungen auf die Schutzziele sind durch die Ausbaumaßnahmen nicht zu erwarten.



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

### **6.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Im Rahmen der Lärmvorsorge sind Aussagen bezüglich der durch die Planungsmaßnahme zu erwartenden Lärmbelastungen durch Straßenverkehrslärm von öffentlichen Straßen zu treffen.

Rechtsgrundlage der Lärmvorsorge ist das „Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)“ in der aktuellen Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013.

Entsprechend der „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“ in der aktuellen Fassung der Bekanntmachung vom 12. Juni 1990, die für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gilt, ist zu prüfen, ob im Bereich der Planungsmaßnahme durch einen erheblichen baulichen Eingriff das Kriterium der wesentlichen Änderung erfüllt ist und bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für die von der Maßnahme betroffenen Anwohner ein Anspruch auf die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen besteht.

Die Voraussetzungen der wesentlichen Änderung sind in § 1 Abs. 2 16. BImSchV abschließend aufgeführt. Ergänzungen wurden in den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundessfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97" vom 02. Juni 1997 (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997) vorgenommen.

Die Planungsmaßnahme beinhaltet den verkehrsgerechten Ausbau des Straßenabschnitts der L 349 im Außerortsbereich zwischen den Ortsgemeinden Pfeffelbach und Thallichtenberg. Der Ausbau orientiert sich lage- und höhenmäßig am Bestand und erfolgt nahezu symmetrisch von einer bestehenden Fahrbahnbreite von 6,00 m auf 6,50 m.

Die Querschnittsbelastung der L 349 beträgt im vorliegenden Abschnitt DTV2015 = 2.299 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 5,2 %.

Im Untersuchungsbereich befinden sich am Ausbauanfang in der Ortsgemeinde Pfeffelbach und am Ausbauende in der Ortsgemeinde Thallichtenberg Wohngebäude.

Im Sinne der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97-“ stellt die Baumaßnahme mit der geringfügigen Verbreiterung innerhalb des Straßengrundstückes keinen erheblichen baulichen Eingriff dar. Eine Erhöhung der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte, welches ursächlich für einen Anspruch auf Maßnahmen der Lärmvorsorge wäre, ist nicht gegeben.

Im Rahmen der Planungsmaßnahme besteht somit dem Grunde nach kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen.

## **6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen**

- entfällt -

## **6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz**

- entfällt -

## **6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen**

Vermeidungsmaßnahmen dienen dem unmittelbaren Schutz vor temporären Gefährdungen während der Bauausführung. Dies betrifft im Planungsabschnitt vor allem den Schutz der angrenzenden Gehölzbestände und den Bodenschutz.

Die Ableitung der Kompensationsmaßnahmen basiert auf einem räumlich-funktionalen und multifunktionalen Ansatz der beeinträchtigten Funktionen und Strukturen des Naturhaushaltes. Dazu eignet sich primär der vom Eingriff betroffene Bezugsraum. So kann der Verlust der Säume auf den wiederhergestellten Böschungen und Nebenflächen größtenteils kompensiert werden. (A4, G1, G2).

Der Verlust von Gehölzstrukturen stellt nur einen Teilverlust verbleibender Strukturen und Funktionen dar. Daher ist eine Wiederherstellung auf den neuen Nebenflächen sinnvoll (A2, A3, A4, A5)

Die Bodenversiegelung kann zum größten Teil durch Entsiegelung (A1) nicht mehr benötigter Fahrbahnteile kompensiert werden. Weitere Flächen stehen im Bezugsraum nicht zur Verfügung. Eine enge räumliche Bindung ist bei der Bodenversiegelung nicht unbedingt erforderlich, so dass auf Ersatzmaßnahmen (E1) zurückgegriffen werden kann. Dazu

werden die Ökokontoflächen 03 Offenbach-Hundheim im benachbarten Naturraum „Glanhöhen“ bei Offenbach-Hundheim in Anspruch genommen und die erforderlichen Flächen ergänzt. Hier werden Weinbergsbrachen durch Entbuschung neben dem Erhalt eines Mindeststrauchanteils, zu Magergrünland-Gesellschaften und Trockenrasen-Gesellschaften entwickelt. Die Flächen werden durch Beweidung offengehalten.

Die Maßnahmen werden in folgender Tabelle aufgeführt:

<b>Maßnahmen-kürzel</b>	<b>Kurzbeschreibung</b>	<b>Umfang</b>
A1	Entsiegelung nicht mehr benötigter Fahrbahnteile	633 m <sup>2</sup>
A2	Gehölzsukzession auf beanspruchten und überdeckten Böschungen	257 m <sup>2</sup>
A3	Anpflanzung von Einzelbäumen in mehreren Gruppen	10 Stk
A4	Pflanzung von Gehölzhecken und Entwicklung von Ackersäumen	480 m <sup>2</sup>
A5	Pflanzung einer einreihigen Böschungshecke	60 m <sup>2</sup>
E1	Entwicklung von Magergrünland-Gesellschaften und Trockenrasen-Gesellschaften auf Weinbergsbrache	267 m <sup>2</sup>
G1	Begrünung von Banketten und Entwässerungsmulden durch Einsaat von Landschaftsrasen	5462 m <sup>2</sup>
G2	Begrünung von Böschungen und Nebenflächen durch Einsaat von Landschaftsrasen	1.745 m <sup>2</sup>
V1	Anlage von Schutzzäunen während der Bauzeit zur Erhaltung der angrenzenden Gehölze	970 lf m
V2	Schutz und Erhaltung angrenzender Einzelbäume während der Bauzeit gemäß RAS-LP (1999)	4 Stück
V3	Zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Bodenhaushaltes und zur Wiederherstellung beanspruchter Biotope werden Gehölze auf den beanspruchten Böschungen nicht gerodet, sondern lediglich zurückgeschnitten.	257 m <sup>2</sup>
V4	Gehölze dürfen vom 1. März bis 30. September gemäß § 39 BNatSchG nicht beseitigt werden.	
V5	Zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Bodenhaushaltes sind Oberbodenarbeiten nach den Bestimmungen der DIN 18300 durchzuführen (Trennung von Oberboden und Unterboden beim Bodenabtrag und Wiedereinbau, Tiefenlockerung von Böden, frühzeitige Wiederbegrünung / Zwischenansaat offen liegender Böden)	
V6	Für die Baustelleneinrichtung und Lagerung von Betriebs- und Baustoffen sind ausschließlich unempfindliche und geringwertige Flächen zu verwenden. Dazu gehören einerseits die vorhandenen Fahrbahntrassen und Wirtschaftswege und andererseits unemp-	

	findliche Fläche wie angrenzende Fettwiesen und Ackerflächen	
--	--	--

## **7 Kostenträger**

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme wurden im Rahmen der Planung ermittelt.

Kostenträger der Baumaßnahme ist das Land Rheinland-Pfalz.

Eine Beteiligung Dritter richtet sich nach den entsprechenden gesetzlichen Regelungen.

## **8 Verfahren**

Zur Erlangung des Baurechts wird ein Planfeststellungsverfahren nach § 5 Landesstraßengesetz (LStrG) durchgeführt.

## **9 Durchführung der Maßnahme**

Die Maßnahme soll nach Vorliegen der baurechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen durchgeführt werden. Einzelheiten der Baumaßnahme werden - soweit erforderlich - rechtzeitig vor Baubeginn mit den jeweils betroffenen Baulastträgern bzw. Eigentümern von Versorgungsanlagen noch abgestimmt. Bei der Durchführung der Baumaßnahme wird sich eine Beeinträchtigung des Verkehrs auf dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz nicht immer vermeiden lassen. Über die zur Lenkung des Verkehrs notwendigen Maßnahmen werden rechtzeitig mit den zuständigen Stellen Abstimmungen herbeigeführt. Es ist vorgesehen, die Baumaßnahme in Unterabschnitten durchzuführen. Die angenommene Bauzeit beträgt 6 Monate.