

B 327, Odert - Gutenthal

Von Bau - km: **0+000 - 1+477,915**

Landesbetrieb
Mobilität
Rheinland-Pfalz



Nächster Ort: **Morbach**

Baulänge: **1+477,915 km**

LBM Trier



Rheinland-Pfalz

ERLÄUTERUNGSBERICHT

- Feststellungsentwurf -

aufgestellt und genehmigt:
Trier, den 18.02.2025

.....
Dienststellenleiter

INHALTSVERZEICHNIS

1	DARSTELLUNG DES VORHABENS	1
1.1	Planerische Beschreibung.....	1
1.2	Straßenbauliche Beschreibung.....	2
1.3	Streckengestaltung.....	2
2	BEGRÜNDUNG DES VORHABENS	3
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	3
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	3
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	3
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	3
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	3
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse.....	3
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	4
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	4
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.....	4
3	VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE.....	5
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....	5
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten.....	5
3.3	Variantevergleich.....	5
3.3.1	Variante 1.....	5
3.3.2	Variante 2.....	5
3.3.3	Variante 3.....	6
3.4	Gewählte Linie	6
4	TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME	7
4.1	Ausbaustandard.....	7
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale.....	7
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität	7
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit.....	8
4.2	Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung.....	8
4.3	Linienführung	10
4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	10
4.3.2	Zwangspunkte.....	11
4.3.3	Linienführung im Lageplan	11
4.3.4	Linienführung im Höhenplan.....	12
4.3.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten.....	13
4.4	Querschnittsgestaltung.....	13
4.4.1	Querschnittelemente und Querschnittsbemessung.....	13

Feststellungsentwurf

4.4.2	Fahrbahnbefestigung	14
4.4.3	Böschungsgestaltung	16
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	16
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	16
4.5.1	Anordnung von Knotenpunkten	16
4.5.2	Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	16
4.5.3	Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten	16
4.6	Besondere Anlagen	16
4.7	Ingenieurbauwerke	16
4.8	Lärmschutzanlagen	16
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	17
4.10	Leitungen	17
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	17
4.11.1	Ingenieurgeologisches Gutachten:	17
4.11.2	Mengenbilanz:	17
4.12	Entwässerung	17
4.13	Straßenausstattung	17
5	ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	18
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	18
5.1.1	Bestand	18
5.1.2	Umweltauswirkungen	18
5.2	Naturhaushalt	18
5.2.1	Bestand	18
5.2.2	Umweltauswirkungen	21
5.3	Landschaftsbild	22
5.3.1	Bestand	22
5.3.2	Umweltauswirkungen	23
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	23
5.4.1	Bestand	23
5.4.2	Umweltauswirkungen	23
5.5	Artenschutz	23
5.6	Natura 2000-Gebiete	23
5.7	Weitere Schutzgebiete	24
6	MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN	25
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	25
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	25
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz	25

Feststellungsentwurf

6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	25
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	26
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht	26
7	KOSTEN	26
8	VERFAHREN	26
9	DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME	26
10	ANLAGEN	27
10.1	Sichtweitenberechnung.....	27

Feststellungsentwurf**1 DARSTELLUNG DES VORHABENS****1.1 Planerische Beschreibung**

Die vorliegende Entwurfsplanung beinhaltet den Ausbau der B 327 im Streckenabschnitt zwischen dem Anschluss B 327 / K 99 Odert und B 327 / K 100 Gutenthal. Von der vorhandenen Bundesstraße mit 2 Fahrstreifen wird der gesamte Oberbau erneuert und zusätzlich südlich um einen Zusatzfahrstreifen ergänzt. Zudem werden die vorhandenen Wirtschaftsweganbindungen zurückgebaut, rekultiviert und durch einen parallel verlaufenden Wirtschaftsweg ersetzt.

Die B 327 beginnt an der B 42 in Koblenz und endet an der B 52 in Hermeskeil. Sie hat eine wichtige überregionale Verbindungsfunktion zwischen den Räumen Koblenz – Boppard (A 61) – Flughafen Frankfurt/Hahn – Morbach – Hermeskeil (A 1). Die zum Ausbau vorgesehene Strecke liegt im Verwaltungsbereich der verbandsfreien Gemeinde Morbach im Landkreis Bernkastel – Wittlich.

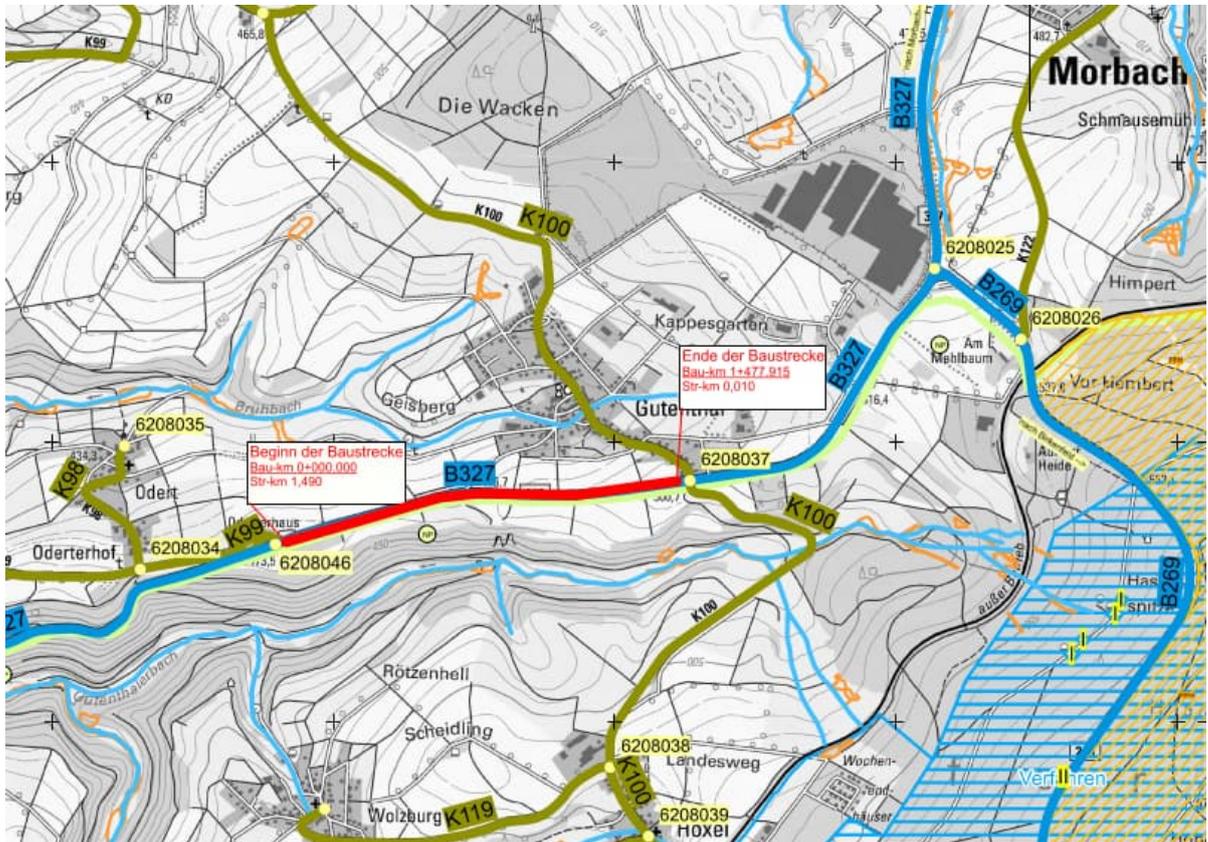


Abbildung 1: Lage im Straßennetz

Nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN), Ausgabe 2008, wird die B 327 als überregionale Straße der Straßenkategorie LS II und damit der Entwurfsklasse EKL 2 zugeordnet. Die Planung wurde nach den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“ (RE), Ausgabe 2012 ausgeführt. Für die Linienführung und Querschnitte wurden die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL), Ausgabe 2012 berücksichtigt. Die Entwässerung richtet sich nach den „Richtlinien für die Entwässerung von Straßen“ (REwS), Ausgabe 2021 sowie dem DWA-A 138-1.

Feststellungsentwurf

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der Ausbau beginnt bei dem bereits umgebauten Anschluss der K 99 Odert/Hunolstein (Netzknoten 6208046) bei Str. -km 1,490. Der durch eine Linksabbiegespur (LAS) auf drei Fahrstreifen aufgeweitete Querschnitt wird im Anschluss an die LAS mit drei Fahrstreifen in Richtung Osten bis zum Anschlusspunkt K 100 Gutenthal (Netzknoten 6208037) weitergeführt. Das Bauende liegt bei Str.-km 0,010. Die Länge der Baumaßnahme beträgt 1.478 m.

1.3 Streckengestaltung

Die Straßenplanung orientiert sich weitestgehend an dem bestehenden linksseitigen Fahrbahnrand. Rechtsseitig wird ein Zusatzfahrstreifen angebaut. Dadurch wird auf einer Länge von 1,203 km eine Überholmöglichkeit geschaffen. Dies ist notwendig, um den Überhol- druck zu mindern, der durch den vorherigen serpentinartigen Streckenabschnitt entsteht.

Da sich die Bundesstraße auf einem Höhenrücken („Hunsrückhöhenstraße“) befindet, werden keine Brücken und Tunnelbauwerke benötigt.

Feststellungsentwurf

2 BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

In vorangegangenen Planungen wurde in einem größeren Streckenabschnitt, zwischen Odert und dem Gewerbegebiet HuMos, die Anlage von Zusatzfahrstreifen untersucht, einschließlich dem Um- und Ausbau der Knotenpunkte K 100 (Gutenthal) und B 327 / B 269 am Gewerbegebiet Hunsrück-Mosel (HuMos).

Aus verkehrlicher Sicht ist prioritär der Anbau einer dritten Fahrspur zwischen der Einmündung der K 99 bei Odert und Kreuzung der K 100 bei Gutenthal weiter zu betreiben. Dieser zweistreifige Abschnitt schließt mit geringer Längsneigung an den steilen, lang aus dem Schalesbach aufsteigenden Teil an.

In diesem unübersichtlichen Steilstück bilden sich lange Pulks, aus denen heraus sich ein enormer Überholdruck aufbaut.

Im anschließenden flachen Abschnitt bis zur Kreuzung bei Gutenthal werden dann teils gefährliche Überholmanöver durchgeführt, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährden.

Dem ist mit Vorrang entgegen zu treten.

Die in der Gesamtplanung zur Umgestaltung angestandenen Knotenpunkte bei Gutenthal und HuMos sind als verkehrssicher, weil unauffällig, einzustufen.

Insofern besteht hier kein dringender Handlungsbedarf.

Insgesamt sind die nun vorgezogenen Ausbauabsichten kompatibel zu dem Gesamtkonzept des ursprünglich längeren Streckenabschnittes.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Vorhaben ist nach allgemeiner Vorprüfung des Einzelfalls gem. §§ 7-12 UVPG mit den Anlagen 2 und 3 oder § 3 und 4 LUVPG nicht UVP-pflichtig.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

- entfällt -

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Die B 327 stellt in ihrer Bedeutung eine überregionale Straße mit maßgebender Verbindungsfunktion der Straßenkategorie LS II nach RIN 2008 dar. Sie verbindet die Verdichtungsräume Trier / Saarland und das Rhein – Main – Gebiet.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Nach den Ergebnissen der **Normalwerktagszählung** vom September 2019, durchgeführt von der Firma VERTEC, beträgt die Verkehrsbelastung der B 327 bei dem Streckenabschnitt: **6.950 Kfz/24h** mit einem **Schwerverkehrsanteil von 17,7 % (1.230 SV-Fz/24h)**.

Feststellungsentwurf

Der entsprechende **DTV** beträgt **6.365 Kfz** mit einem **Schwerverkehrsanteil DTV(SV) von 13,1 %**.

Eine Verkehrsmengenprognose für das Prognosejahr 2030 unter Berücksichtigung der B 50 neu (Hochmoselübergang) wurde ebenfalls durch das Büro VERTEC durchgeführt. Die Hochrechnung der Verkehrsbelastung (**Normalwerktag**) beträgt **7.100 Kfz/24h** mit einem **Schwerverkehrsanteil von 19,9 % (1.410 SV-Fz/24h)**. Der **DTV** für das Prognosejahr 2030 beträgt **6.502 Kfz** mit einem **Schwerverkehrsanteil DTV(SV) von 14,4 %**.

Dabei wird mit einer Belastungszunahme von rd. 2,2 % keine wesentliche Änderung der Querschnittsbelastung festgestellt.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Bei der Planung wird besonderer Wert auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit gelegt. Durch den Ausbau des 3. Fahrstreifens werden folgende Ziele erreicht:

- Verbreiterung der Fahrbahn von 7,4 m auf 12 m (inkl. 3. Fahrstreifen).
- Mindern des Überholdrucks aus dem vorherigen Streckenverlauf, da hier eine sichere Überholmöglichkeit geschaffen wird.
- Optimierung der Linienführung durch einen größeren Radius von 700 m anstelle von 450 m.
- Optimierung der Querneigung besonders in Kurvenbereichen.
- Keine querenden Landwirtschaftsfahrzeuge durch Schließung der Wirtschaftswegeanbindungen.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Da die Planung weitestgehend auf der bestehenden Straßenführung basiert, sind keine nennenswerten Veränderungen der Umweltbelastung zu erwarten.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Derzeit ist die Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zwischen der Einmündung K 99 Oderter Haus und der Kreuzung der K 100 bei Gutenthal gefährdet. Auf der Steilstrecke der B 327 aus Richtung Thalfang kurz vor dem Oderter Haus baut sich oftmals aufgrund des langsam fahrenden Schwerlastverkehrs ein Überholdruck auf, der auf der anschließenden geraden Strecke zu gefährlichen Überholmanövern führt. Es ist von großem öffentlichen Interesse, durch den Bau eines Überholfahrstreifens dieses Risiko zu minimieren und die Verkehrssicherheit und die damit verbundene menschliche Gesundheit zu verbessern.

Nähere Ausführungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind dem Kapitel 2.4.3 zu entnehmen.

Feststellungsentwurf

3 VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE**3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes**

Das Untersuchungsgebiet liegt im Landkreis Bernkastel – Wittlich in der verbandsfreien Gemeinde Morbach. Dieses liegt auf dem Hunsrück Höhenrücken und ist überwiegend von Landwirtschaftsflächen geprägt.

Es handelt sich um eine rd. 1,5 km lange Ausbaustrecke der B 327 zwischen dem Anschluss B 327 / K 99 Odert und B 327 / K 100 Gutenthal. Der geplante Streckenabschnitt liegt außerhalb der Ortslage und grenzt südlich an den Naturpark Saar – Hunsrück.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich um den Um- und Ausbau der B 327. Dabei wird eine grundhafte Erneuerung des Straßenoberbaus vorgenommen. Die Gradienten orientiert sich unter Berücksichtigung der Vorgaben aus der RAL so bestandsnah wie möglich am vorhandenen Geländeverlauf. Zur Optimierung der Fahrdynamik wurde untersucht, die Linienführung geringfügig anzupassen.

3.3 Variantenvergleich**3.3.1 Variante 1**

Der Ausbau orientiert sich vollständig an dem bestehenden linken Fahrbahnrand, sodass keine Trassierungsänderung vorgenommen wird. Der Zusatzfahrstreifen wird rechts (südlich) an den Bestand angebaut.

Dadurch bleibt die ab Bau-km 0+050 vorhandene Fahrbahnverschwenkung bestehen. Zudem wird aufgrund des Zusatzfahrstreifens am Ende der Baumaßnahme eine weitere Fahrbahnverschwenkung entstehen. Der Radius der Rechtskurve bleibt im unteren Grenzbereich von $R = 450$ m.

3.3.2 Variante 2

Der Ausbau orientiert sich vollständig an dem bestehenden rechten Fahrbahnrand. Der Zusatzfahrstreifen wird links (nördlich) angebaut.

Dadurch wird die nördlich verlaufende Wasserleitung überbaut. Diese muss im Zuge der Baumaßnahme über den gesamten Streckenverlauf umgelegt werden. Zudem verschlechtert sich die Trassierung aufgrund größerer Fahrbahnverschwenkungen. Zusätzlicher Flächenbedarf wird nördlich und südlich (aufgrund des Wirtschaftswegs) der Maßnahme notwendig.

Feststellungsentwurf

3.3.3 Variante 3

Der Zusatzfahrstreifen wird rechts (südlich) an den Bestand angebaut und orientiert sich weitestgehend an dem bestehenden linken Fahrbahnrand, weicht jedoch über folgende Streckenabschnitt davon ab:

- Bau-km 0+043 bis Bau-km 0+270
Zur Vermeidung der Fahrbahnverschwenkung zu Baubeginn.
- Bau-km 0+500 bis Bau-km 0+810
Zur Erhöhung des Radius in den guten Bereich auf $R = 700$ m.
- Bau-km 0+970 bis Bau-km 1+320
Zur Vermeidung der Fahrbahnverschwenkung zum Bauende.

Bei den oben genannten Abweichungen handelt es sich lediglich um einen rechtsseitigen (südlichen) Fahrbahnversatz, sodass linksseitig nicht angebaut werden muss. Der dadurch überstehende linke Fahrbahnrand der bestehenden Fahrbahn wird abgefräst.

3.4 Gewählte Linie

Gewählt wird die Variante 3, um im Zuge der Maßnahme die Fahrdynamik zu optimieren. Durch die Wahl dieser übersichtlichen Linienführung wird die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs erhöht. Zudem wird durch die RAL 2012 empfohlen, dass Überholfahrstreifen möglichst nicht in engen Rechtskurven liegen sollen. Dies wird durch die Anpassung des Radius auf 700 m gewährleistet.

Feststellungsentwurf

4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Aufgrund der Einstufung in die Kategorie LS II gemäß den RIN 2008 ergibt sich aus der überregionalen Verbindungsfunktion die Zugehörigkeit in die Entwurfsklasse EKL 2. Somit ist entsprechend den RAL 2012 der Regelquerschnitt RQ 11,5+ maßgebend. Dieser wird mit Überholfahrstreifen als dreistreifiger Querschnitt ausgebaut.

Die Linienführung wird im Wesentlichen durch die anstehende Topographie und Vorgaben der RAL 2012 bestimmt. Dabei sind folgende Parameter einzuhalten:

- Empfohlener Radienbereich: 400 m – 900 m
- Höchstlängsneigung 5,5 %
- Kuppenhalbmesser > 6000 m
- Wannenthalbmesser > 3500 m
- Tangentenmindestlänge = 85 m
- Mindestquerneigung 2,5 %
- Höchstquerneigung 7 %
- Planungsgeschwindigkeit 100 km/h

Das Radwegeverkehrsnetz führt zwischen Odert und Gutenthal über einen Landwirtschaftsweg und ist gemäß HBR ausgeschildert.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Für das Prognosejahr 2030 wird eine Verkehrsbelastung (**Normalwerktag**) von **7.100 Kfz/24h** prognostiziert. Der **DTV** für das Prognosejahr 2030 beträgt **6.502 Kfz** mit einem **Schwerverkehrsanteil DTV(SV) von 14,4 %**.

Die Bestandsstrecke weist im Ausbaubereich keine Defizite hinsichtlich der Qualität auf. Gleichwohl verbessert sich die Qualität durch die Anlage des Zusatzfahrstreifens.

Grund und Ziel des Ausbaus bzw. der Verbreiterung der Fahrbahn ist allerdings maßgeblich die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Feststellungsentwurf

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Durch die Anordnung eines dritten Fahrstreifens werden gesicherte Überholmöglichkeiten geschaffen. Dies ist auf diesem Streckenabschnitt besonders wichtig, da sich auf dem vorherigen, serpentinartig aufsteigenden Streckenabschnitt enormer Überholruck aufbaut.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf 100 km/h festgesetzt.

Im gesamten Ausbauabschnitt befinden sich künftig keine Wirtschaftsweganschlüsse mehr, sodass keine langsam fahrenden Fahrzeuge auf die B 327 auffahren können.

Der Radverkehr verläuft abseits der B 327 zwischen den Ortslagen Odert und Gutenthal über einen Landwirtschaftsweg, sodass diesbezüglich kein Gefahrenpotential besteht.

Die Maßnahme führt insgesamt zu einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber der derzeitigen Situation.

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Im Zuge der Maßnahme wird ein parallel zur B 327 verlaufender Wirtschaftsweg bis zum Anschluss der K 100 hergestellt. Über diesen Wirtschaftsweg werden künftig alle südlich der B 327 liegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen erschlossen, da keine unmittelbare Zufahrt von der Bundesstraße mehr möglich ist.

Dieser neue Wirtschaftsweg wird mit einer Kronenbreite von 4,50 m im Endzustand hergestellt (3,00 m Fahrbahnbreite mit beidseitigem Bankett von 0,75 m). Er mündet südlich der B 327 in die K 100. Bei ca. Bau-km 0-040 der B 327 wird eine Wendeanlage des Wirtschaftsweges errichtet.

Der Aufbau erfolgt gemäß den „Richtlinien für den Ländlichen Wegebau“ (RLW), Ausgabe 2005 mit 5 cm Sand-Splitt-Gemisch und 55 cm Frostschutzschicht.

Folgende kreuzende Straßen und Wege sind vorhanden:

Bau-km 0-010 links (nördlich), Anschluss K 99

Der Anschluss der K 99 an die B 327 wurde in einer vorgezogenen Maßnahme bereits ausgebaut und ist als Bestand dargestellt. Der 3-streifige Ausbau der B 327 beginnt unmittelbar am Fahrbahnsteiler im Bereich der Gegensperrfläche, die durch die Linksabbiegespur in Richtung der K 99 entsteht.

Bau-km 0-010 rechts (südlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Der Anschluss des Wirtschaftsweges an die B 327 entfällt künftig.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen erfolgt über den neuen, südlich parallel zur B 327 verlaufenden Wirtschaftsweg.

Bau-km 0+168 links (nördlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Der Anschluss des Wirtschaftsweges an die B 327 entfällt künftig.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen erfolgt über die bestehenden, nördlich zur B 327 verlaufenden Wirtschaftswege.

Feststellungsentwurf

Bau-km 0+218 rechts (südlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Der Anschluss des Wirtschaftsweges an die B 327 entfällt künftig.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen erfolgt über den neuen, südlich parallel zur B 327 verlaufenden Wirtschaftsweg.

Bau-km 0+380 rechts (südlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Der im Lageplan dargestellte, parzellierte Wirtschaftsweg ist in der Örtlichkeit nicht vorhanden.

Daher ist keine Anbindung an den neuen, südlich parallel zur B 327 verlaufenden Wirtschaftsweg vorgesehen.

Bau-km 0+515 links (nördlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Der Anschluss des Wirtschaftsweges an die B 327 entfällt künftig.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen erfolgt über die bestehenden, nördlich zur B 327 verlaufenden Wirtschaftswege.

Bau-km 0+515 rechts (südlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Der Anschluss des Wirtschaftsweges an die B 327 entfällt künftig.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen erfolgt über den neuen, südlich parallel zur B 327 verlaufenden Wirtschaftsweg.

Bau-km 0+674 rechts (südlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Der Anschluss des Wirtschaftsweges an die B 327 entfällt künftig.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen erfolgt über den neuen, südlich parallel zur B 327 verlaufenden Wirtschaftsweg.

Bau-km 0+686 links (nördlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Die vorhandene Einmündung der Gemeindestraße „Zum Fallgarten“ entfällt künftig.

Die gesamte Erschließung der Ortslage Gutenthal erfolgt künftig über den Anschluss der K 100 bei Bau-km 1+478.

Bau-km 0+855 rechts (südlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Der Anschluss des Wirtschaftsweges an die B 327 entfällt künftig.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen erfolgt über den neuen, südlich parallel zur B 327 verlaufenden Wirtschaftsweg.

Feststellungsentwurf

Bau-km 0+860 links (nördlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Der Anschluss des Wirtschaftsweges an die B 327 entfällt künftig.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen erfolgt über die bestehenden, nördlich zur B 327 verlaufenden Wirtschaftswege.

Bau-km 1+015 links (nördlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Der Anschluss des Wirtschaftsweges an die B 327 entfällt künftig.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen erfolgt über die bestehenden, nördlich zur B 327 verlaufenden Wirtschaftswege.

Bau-km 1+080 rechts (südlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Der Anschluss des Wirtschaftsweges an die B 327 entfällt künftig.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen erfolgt über den neuen, südlich parallel zur B 327 verlaufenden Wirtschaftsweg.

Bau-km 1+320 rechts (südlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Der Anschluss des Wirtschaftsweges an die B 327 entfällt künftig.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen erfolgt über den neuen, südlich parallel zur B 327 verlaufenden Wirtschaftsweg.

Bau-km 1+320 links (nördlich), Anschluss Wirtschaftsweg

Der Anschluss des Wirtschaftsweges an die B 327 entfällt künftig.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen erfolgt über die bestehenden, nördlich zur B 327 verlaufenden Wirtschaftswege.

Bau-km 1+478 beidseits, Anschluss K 100

Die Maßnahme endet kurz vor Anschluss der K 100 an die B 327. Der Knotenpunkt bleibt also unberührt.

Da die B 327 in der Linienführung erhalten bleibt, erfährt diese somit keine Veränderung in der Netzgestaltung.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Die Planung des vorliegenden Abschnittes der B 327 beginnt mit Bau-km 0+000,000 an der bereits ausgebauten Anschlussstelle zur K 99 südlich von Oderterhaus. Die Ausbaustrecke endet mit Bau-km 1+477,915 an der Anschlussstelle zur K 100 südlich von Gutenthal. Der künftige Trassenverlauf verläuft weitestgehend auf der jetzigen Bestandslage.

Feststellungsentwurf

4.3.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte für die Linienführung im Grund- und Aufriss sind:

- Lage der B 327 im Bestand am Bauanfang und Bauende.
- Bereits ausgebaute Anschlussstelle B 327 / K 99 Oderterhaus.
- Bestehender linker Fahrbahnrand (nördlich) wird weitestgehend angehalten

4.3.3 Linienführung im Lageplan

In der vorgesehenen Planung der B 327 werden folgende geometrische Trassierungselemente gewählt:

Kreisbögen:

Durch die Beibehaltung der vorhandenen Trasse der B 327 ist die Linienführung weitestgehend bestandsorientiert. Die Mindestradien der vorgesehenen Entwurfsklasse EKL 2 sind eingehalten.

Angewandte Radien:

größter Kurvenradius: R = 2400 m

kleinster Kurvenradius: R = 700 m

Klothoiden:

Zwischen den Geraden und Kreisbögen sind Klothoiden zwischengeschaltet. Durch die allmähliche Krümmungsänderung entsteht ein flüssiger Übergang von der Geraden zum Kreisbogen. Dadurch wird die Fahrdynamik optimiert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Die anzuwendenden Klothoidenparameter berechnen sich nach den RAL wie folgt:

Max $A = R$

Min $A = R/3$ (Ausnahme bei großen Radien)

Angewandte Klothoidenparameter:

größter Klothoidenparameter: A = 500 m

kleinster Klothoidenparameter: A = 325 m

Feststellungsentwurf**4.3.4 Linienführung im Höhenplan**

Die Gradiente orientiert sich im Wesentlichen am vorhandenen Geländeverlauf. Dabei wurden die Vorgaben der Richtlinien RAL 2012 beachtet und eingehalten.

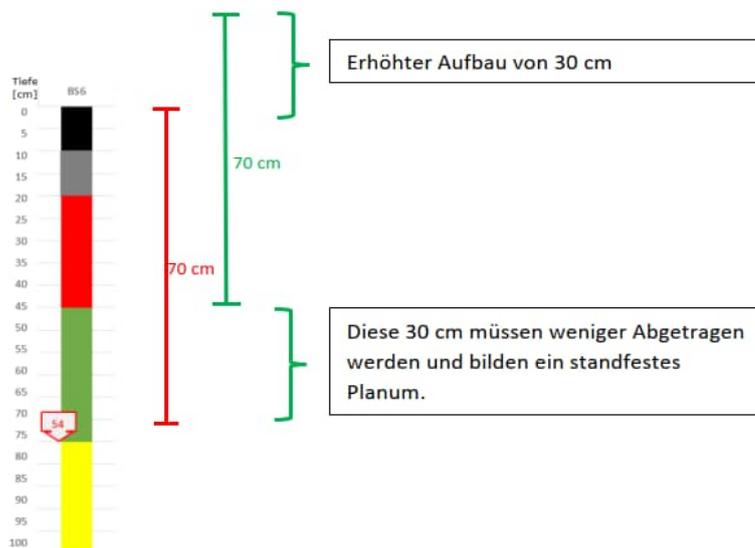
Zudem liegt im Bereich zwischen Bau-km 0+080 bis 0+230 die Gradiente etwa 15 cm über dem Bestand. Im Bereich von Bau-km 1+020 bis 1+410 etwa 25 cm höher. Dies hat beim Vollausbau den Vorteil, dass zum Aufbau des neuen 70 cm starken Oberbaus weniger ausgekoffert und entsorgt werden muss.

Als Beispiel wird der Fahrbahnaufbau bei der Bohrung BS6 bei Bau-km 1+130 des Bodengutachtens dargestellt:

Die rote Maßkette zeigt den Nachteil bei einer bestandsnahen Gradiente:

Der gesamte bestehende Fahrbahnaufbau von 70 cm müsste abgetragen werden.

Die grüne Maßkette zeigt den Vorteil einer 30 cm höher liegenden Gradiente, da hierdurch 30 cm Erdabtrag erspart bleiben.

Längsneigungen:

Die geforderte Höchstlängsneigung von 5,5 % kann mit einer maximalen Längsneigung von 3,9 % eingehalten werden.

Angewandte Längsneigungen:

Größte Längsneigung: $s = 3,937 \%$

Kleinste Längsneigung: $s = 0,659 \%$

Kuppen- und Wannenausrundungen:

Die Ausrundungen der Wannens und Kuppen richtet sich ebenso nach den RAL 2012. Diese gibt folgende Richtwerte vor:

Kuppenmindesthalbmesser: min. $H_k = 6.000 \text{ m}$

Wannenmindesthalbmesser: min. $H_w = 3.500 \text{ m}$

Angewandte Kuppen- und Wannenhalmesser:

Größter Kuppenhalbmesser: $H_k = 15.000 \text{ m}$

Kleinster Kuppenhalbmesser: $H_k = 7.000 \text{ m}$

Größter Wannenhalmesser: $H_w = 20.000 \text{ m}$

Kleinster Wannenhalmesser: $H_w = 5.500 \text{ m}$

Feststellungsentwurf

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die Sichtweitenberechnung basiert auf der Entwurfsklasse EKL 2 und einer Planungsgeschwindigkeit von 100 km/h. Durch den Anbau des dritten Fahrstreifens und die hiermit verbundene Verbreiterung des Straßenquerschnitts verbessern sich die vorhandenen Sichtweiten im Kurvenbereich.

Im Ergebnis der Berechnung können keine Defizite festgestellt werden, da die erforderlichen Haltesichtweiten immer eingehalten werden. Die höchste erforderliche Sichtweite beträgt 172 m und die geringste vorhandene Sichtweite 300 m. Eine detaillierte Berechnung der Haltesichtweiten ist in Anlage 10.1 aufgeführt.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittelemente und Querschnittsbemessung

Der für die Entwurfsklasse EKL 2 vorgesehene Regelquerschnitt ist der RQ 11,5+. Dieser wird mit Überholfahrstreifen als dreistreifiger Querschnitt ausgebaut.

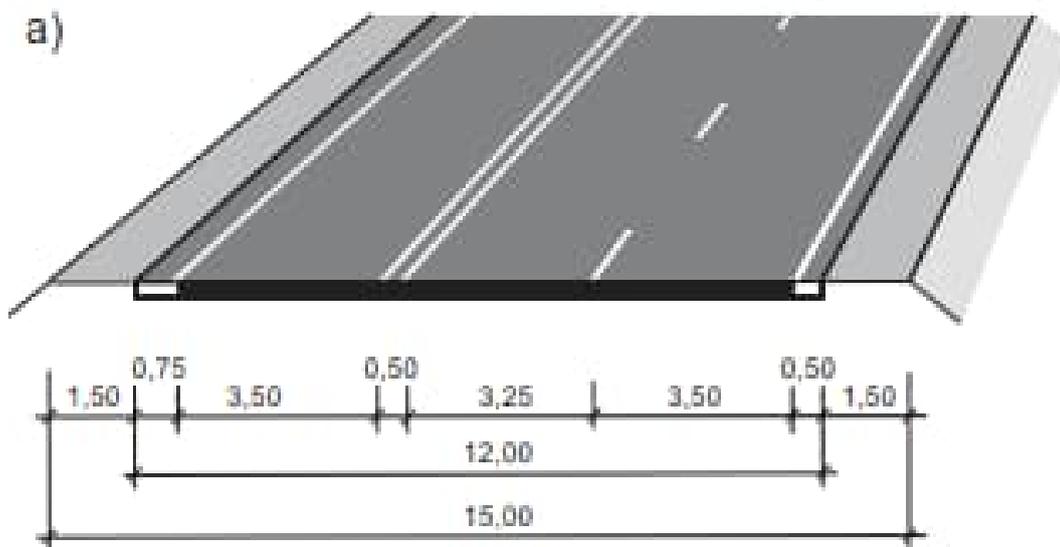


Abbildung 2: Regelquerschnitt RQ 11,5+ a) mit Überholfahrstreifen

Der Querschnitt gliedert sich über den gesamten Streckenabschnitt wie folgt:

Fahrstreifen	2 x 3,50 m	=	7,00 m
Überholfahrstreifen	1 x 3,25 m	=	3,25 m
Mittelstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Randstreifen links	1 x 0,75 m	=	0,75 m
Randstreifen rechts	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Bankett	2 x 1,50 m	=	3,00 m
Kronenbreite			15,00 m

Die bituminöse befestigte Breite der Fahrbahn beträgt 12,00 m.

Feststellungsentwurf

Die einseitige Querneigung bewegt sich in Abhängigkeit von den gewählten Entwurfselementen zwischen 2,5 % und 4,0 %. Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt über Versickerungsmulden. Weitere Erläuterungen sind der Unterlage 18 „Wassertechnische Untersuchungen“ zu entnehmen.

Fahrbahnverbreiterungen in Kurvenbereichen sind gemäß RAL 2012 nicht erforderlich, da die verwendeten Radien mit mind. 700 m größer als 200 m sind.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Die Bemessung des Oberbaus erfolgt auf der Grundlage der Angaben aus der Verkehrsuntersuchung Ausbau B 327 bei Morbach vom Jahr 2019. Die Verkehrszählung ermittelt einen DTV-Wert von 6.365 Kfz/24h. Der Anteil der Schwerverzeuge liegt bei 13,1 %. Somit ergibt sich ein DTV^(SV)- Wert von 834 SV-Fz/24h.

Zudem wurde bei dieser Verkehrsuntersuchung eine Verkehrsprognose (Planfall P1) bis zum Jahr 2030 erstellt. Für das Prognosejahr 2030 wird ein DTV-Wert von 6.502 Kfz/24h vorhergesagt. Der Schwerverkehrsanteil liegt dann bei 14,4 %, dies entspricht einem DTV^(SV)- Wert von 936 SV-Fz/24h. Daraus ergibt sich eine Schwerverkehrszunahme von jährlich 1,054%.

Bei der Berechnung gemäß den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“, Ausgabe 2012 (RStO 12) wurde die von der Verkehrsuntersuchung ermittelte jährliche Schwerverkehrszunahme in Höhe von 1,054 % bis zum Jahr 2030 angesetzt. Die restliche Bemessung erfolgt mit einer mittleren Schwerverkehrszunahme in Höhe von 2 % gemäß RStO 12. Die dimensionierungsrelevante Beanspruchung wird mittels der in Abbildung 3 dargestellten Tabelle ermittelt und beträgt B = 7,412 Mio. äquivalente 10-t-Achsübergänge. Diese Beanspruchung wird der Belastungsklasse 10 zugeordnet.

Feststellungsentwurf

4.4.3 Böschungsgestaltung

Die Böschungen werden in der Regelböschungsneigung 1:1,5 angelegt und im Übergangsbereich an den Bestand angepasst. Die Böschungsflächen werden mit Oberboden angedeckt und mit einer Rasenansaat versehen.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Besondere Hindernisse sind im Bereich der Ausbaustrecke nicht vorhanden und auch nicht vorgesehen.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten**4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten**

In dem geplanten Streckenabschnitt der B 327 sind keine Knotenpunkte vorhanden. Die Ausbaustrecke beginnt nach dem Knotenpunkt K 99 Oderterhaus und endet vor dem Knotenpunkt K 100 Gutenthal. Die Anschlüsse an die Knotenpunkte werden lage- und höhenmäßig an den Bestand angepasst.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Wie in Punkt 4.5.1 „Anordnung von Knotenpunkten“ dargelegt, sind auf dem geplanten Streckenabschnitt keine Knotenpunkte vorhanden.

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Durch den Ausbau zu einer 3-streifigen Straße der Entwurfsklasse EKL 2, werden die vorhandenen Wirtschaftsweganschlüsse aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr zugelassen. Somit werden alle Wegeanschlüsse und Zufahrten zur landwirtschaftlichen Nutzung geschlossen und durch einen parallel verlaufenden Wirtschaftsweg ersetzt. Über diesen werden künftig alle südlich liegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen erschlossen.

Anlagen für Fußgänger und Radfahrer sind entlang der B 327 nicht vorgesehen, da diese über einen Landwirtschaftsweg zwischen den Ortslagen Odert und Gutenthal geführt werden.

4.6 Besondere Anlagen

Besondere Anlagen sind im Bereich der Ausbaustrecke nicht erforderlich.

4.7 Ingenieurbauwerke

Ingenieurbauwerke sind im Bereich der Ausbaustrecke nicht erforderlich.

4.8 Lärmschutzanlagen

Lärmschutzanlagen sind im Bereich der Ausbaustrecke nicht erforderlich.

Feststellungsentwurf

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Der Streckenabschnitt wird von Bussen des ÖPNV befahren. Öffentliche Verkehrsanlagen des ÖPNV werden jedoch beim Ausbau der B 327 nicht betroffen. Die einseitige Bushaldebucht liegt hinter dem Knotenpunkt der B 327 / K 100 und somit außerhalb des Planungsabschnittes.

4.10 Leitungen

Im gesamten Bereich liegt nördlich der Ausbaustrecke eine Wasserleitung. Die Gemeindewerke Morbach planen keine Änderung der Leitung, die nach Angabe der Gemeindewerke in einer Mindesttiefe von 1,20 m liegt. Eventuell notwendige Anpassungen sind mit dem Versorgungsträger im Zuge der Baumaßnahme abzustimmen (siehe Unterlage 11, Regelungsverzeichnis, Lfd. Nr. 12).

4.11 Baugrund/Erdarbeiten**4.11.1 Ingenieurgeologisches Gutachten:**

Für den Abschnitt der B 327 zwischen Odert und Gutenthal liegt ein Gutachten über die ingenieurgeologischen und geotechnischen Verhältnisse im Trassenverlauf vor (Bericht-Nr.: 3147G01 von Dr. Jung + Lang vom 13.04.2021). Zudem wurde eine Umwelttechnische Untersuchung des Bankettes durchgeführt (Bericht Nr.:3147P01 vom 07.06.2021).

4.11.2 Mengenbilanz:

Für die Massenbilanzierung wird ein Oberbodenabtrag von 20 cm und ein Oberbodenauftrag von 10 cm zu Grunde gelegt. Der unten angegebene Erdabtrag ist exklusive des abzutragenden Oberbaus der bestehenden B 327. Somit beläuft sich die Massenbilanz für den Ausbau der B 327 wie folgt:

Oberbodenabtrag:	5.880 m ³
Oberbodenauftrag:	1.230 m ³
Oberboden-Überschuss:	4.650 m ³
Erdabtrag:	6.000 m ³
Erdauftrag:	1.620 m ³
Massenüberschuss:	4.380 m ³

4.12 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt über Versickerungsmulden. Dadurch sind keine besonderen Maßnahmen erforderlich. Die vollständige Entwässerungsplanung ist unter der Entwurfsunterlage 18 „Wassertechnische Untersuchungen“ in einem separaten Erläuterungsbericht aufgeführt.

4.13 Straßenausstattung

Die B 327 erhält die übliche Grundausrüstung mit Markierung, Beschilderung und Leiteinrichtungen gemäß den einschlägigen Richtlinien und Vorschriften der RMS und der HAV. Seitlich wird der Verkehrsraum mittels Leitpfosten begrenzt. Von Bau-km 0+038 bis 0+495

Feststellungsentwurf

ist linksseitig aufgrund der bestehenden Baumreihe eine passive Schutzeinrichtung gemäß RPS 2009 vorgesehen.

5 ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

Der Ausbauabschnitt liegt außerhalb der Ortslage und ist geprägt von wenig mit Gehölzen und Baumbeständen strukturierten Offenlandflächen. Übergeordnete Wegebeziehungen (überregionale Wanderwege o.ä.) sind im direkten Plangebiet nicht vorhanden. Aufgrund der Vorbelastung durch die bestehende Verkehrsstrasse werden die Bedeutung für das Landschaftsbild und das Erholungspotential als gering eingestuft. Es ergibt sich somit keine Planungsrelevanz für diese Schutzgüter.

5.1.2 Umweltauswirkungen

baubedingt:

Aufgrund der Entfernung zur nächsten Wohnbebauung ist mit keinen baubedingten Immissionsbelastungen durch Lärm, Staub etc. für die Anwohner zu rechnen. Die Minderung der Erholungseignung durch Baustellenlärm und optische Beeinträchtigungen ist zeitlich, örtlich und mengenmäßig begrenzt, weshalb sie als unerheblich zu werten ist.

anlagebedingt:

Erhebliche Negativwirkungen auf Wohngebiete und Wohnumfeldfunktionen sind nicht anzunehmen.

betriebsbedingt:

Nachteilige Veränderungen durch betriebsbedingte Immissionsbelastungen sind mit der Baumaßnahme nicht verbunden, da keine Verkehrszunahme zu erwarten ist.

5.2 Naturhaushalt

Im Rahmen des Naturhaushalts im Sinne des BNatSchG werden im Wesentlichen die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft sowie Pflanzen- und Tierwelt abgedeckt.

5.2.1 Bestand

Eine ausführliche Zustandsbewertung ist der Unterlage 19.1 Landespflegerischer Begleitplan, Kap. 2 zu entnehmen. Im Folgenden wird eine Zusammenfassung aufgeführt.

Schutzgut Boden

Den geologischen Untergrund im Untersuchungsgebiet bildet Hunsrückschiefer des Devon, Unterdevon und Unterems. Hierauf bildeten sich vor allem (flachgründige) Braunerden aus Schluff- und Lehmfließerde aus Tonschiefer, seltener Ranker aus flachem Lehmschutt über Tonschiefer.

Das natürliche Ertragspotential der Böden ist als überwiegend mittel angegeben (Bodenzahlen überwiegend zwischen 20-40). Vorbelastungen ergeben sich durch die bereits vorhandene Versiegelung, trassennahen Stoffeintrag und die landwirtschaftliche Nutzung (u.a. durch Düngung).

Feststellungsentwurf

Damit ergibt sich für den Boden eine allgemeine Planungsrelevanz für die nicht versiegelten Flächen des Bezugsraums.

Schutzgut Wasser

Grundwasser:

Grundwasserneubildung und –speicherung werden durch die Bodenstruktur und den geologischen Untergrund entscheidend beeinflusst.

Das Plangebiet wird durch einen silikatischen Kluffgrundwasserleiter geprägt. Die Grundwasserneubildungsrate ist im Plangebiet mit 50-100 mm/a eher gering. Weiterhin weisen die Böden eine geringe bis äußerst geringe Durchlässigkeit auf.

Oberflächengewässer:

Im Untersuchungsraum sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Die nächstgelegenen Vorfluter (nördlich der Trasse der Brühlbach, südlich der Trasse der Gutenthaler Bach/ Schalesbach) sind mehr als 200 m entfernt und von der Gewässerstrukturgüte als deutlich bis sehr stark verändert eingestuft. Die Gewässergüte des Gutenthaler Bachs/ Schalesbachs wird als gering belastet angegeben.

Für das Schutzgut Wasser ergibt sich aufgrund der zusätzlichen Versiegelung eine allgemeine Planungsrelevanz im Bezugsraum.

Schutzgut Klima/ Luft

Das Makroklima im Untersuchungsgebiet ist dem subozeanischen Klimabereich zuzuordnen. Die mittleren Jahresniederschläge liegen um 800 mm. Die mittlere Jahrestemperatur beträgt ca. 8°C.

Insgesamt werden die klimatischen Bedingungen als unbelastet eingestuft. Die ausgedehnten Offenlandflächen werden in ihrer klimatischen Funktion durch die im Verhältnis mäßige Versiegelung nicht beeinträchtigt. Die Schadstoffimmissionen beschränken sich auf die trassennahen Bereiche. Zudem ist mit keiner Erhöhung der Verkehrsbelastung und damit einhergehend stofflichen Belastungen zu rechnen. Eine nachteilige Veränderung der klimatischen Verhältnisse ist deshalb nicht zu erwarten.

Somit ergibt sich keine Planungsrelevanz für das Schutzgut Klima/ Luft.

Schutzgut Pflanzen- und Tierwelt

Flora:

Der Untersuchungsraum weist aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung wenige Biotoptypen und Pflanzengemeinschaften auf.

Es überwiegt das Offenland, welches durch die ackerbauliche Nutzung geprägt ist (hier Ackerland (HA0), Fettwiesen ohne schutzwürdige Ausprägung (EA0), verbuschte Grünlandbrache (EE3) sowie ein geringer Anteil an Wildacker an den Waldrändern (HA2)). Im Straßenbegleitgrün stehen Einzelbäume unterschiedlichen Alters (Mehlbeere, Linde, Hainbuche, Birke, Bergahorn).

Die vorhandenen Gehölzstrukturen im Plangebiet bilden Vernetzungsstrukturen und Lebensräume für Tierarten und werten das Landschaftsbild der ausgeräumten Agrarlandschaft auf.

Die Waldbestände im Untersuchungsgebiet werden forstwirtschaftlich genutzt und bestehen hauptsächlich aus Eichenmischwald. Kleinflächig sind Monokulturen aus Fichte und

Feststellungsentwurf

Douglasie vorhanden. Im Ausbaubereich selbst ist lediglich der Biotoptyp AB3 Eichenmischwald mit einheimischen Laubbaumarten betroffen.

Die übrigen Biotoptypen sind anthropogen beeinflusst (Rain/ Straßenrand (HC0), Verkehrsrasenflächen (HC4), Streuobstbrachen (HK9), Verkehrswege (VA1, VB1, VB2) etc.). Hochwertige Biotope wie die Streuobstbrachen werden durch das Bauvorhaben nicht in Anspruch genommen.

Fauna:

Für den Landschaftspflegerischen Begleitplan wurden die Artengruppen Avifauna, Fledermäuse untersucht. Für detaillierte Angaben zum Untersuchungsumfang, der Methodik und den Ergebnissen wird auf die Unterlagen 19.1, 19.3 und 19.5 verwiesen.

Durch die Nutzungsintensität der Offenlandflächen und die Störung durch die bereits bestehende Verkehrsbelastung werden die Lebensräume im trassennahen Bereich für störempfindliche Vogelarten stark degradiert und sind nur für kulturfolgende Arten als Habitat geeignet. Die strukturreichen Wälder und Waldrandbereiche weisen hingegen eine hohe Bedeutung und Artenvielfalt auf, sind von der Planung aber nicht unmittelbar betroffen. Die Offenlandbereiche werden teilweise als Nahrungshabitat genutzt. Fokusart des Offenlandes entlang der Bundesstraße ist die Feldlerche, die regelmäßig hier brütet und besonders durch optische Reize gestört werden kann.

Der Ausbau der Straße löst eine Ausdehnung der Störfächen aus. Entlang der bestehenden Trasse ist durch die geringfügige Erweiterung hingegen kein nachteiliger Effekt auf die angrenzenden Ackerflächen zu erwarten, da die Verkehrsbelastung und damit verbundene optische Störreize nicht wesentlich verstärkt werden. Die Eignung der Offenlandflächen als Nahrungshabitat wird durch die randlichen Flächenverluste nicht erheblich beeinträchtigt, so dass kein Funktionsverlust dieser Flächen zu erwarten ist.

Die intensive landwirtschaftliche Nutzung sowie die bereits bestehenden verkehrsbedingten Immissionen reduzieren die ökologische Wertigkeit der Flächen deutlich. Zudem wirkt die Straße als Barriere. Der Untersuchungsraum dient somit nur störungsempfindlichen und weit verbreiteten Arten als Habitat.

Für Fledermäuse wird der Untersuchungsraum als mittelwertig in der Region eingestuft. Im Rahmen der faunistischen Kartierungen wurden acht Arten sowie ein Artkomplex (Bartfledermaus) sowie die Gattung *Plecotus* sicher nachgewiesen.

Die Fledermausaktivität ist jedoch als gering bis mittelmäßig zu bewerten. Sichere Quartiere wurden bei keiner Art nachgewiesen. Lediglich für die Zwergfledermaus kann eine Nutzung von Spalten und Höhlen als Tagesquartier nicht ausgeschlossen werden.

Entlang der Bundesstraße sind nur wenige Gehölze zur Jagd oder Orientierung vorhanden, weshalb der trassennahe Bereich auch eine untergeordnete Rolle als Nahrungshabitat spielt. Der unmittelbare Eingriffsbereich hat somit für Fledermäuse weder eine besondere Bedeutung als Quartierstandort noch als Nahrungshabitat.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass durch die Planung nur gering- bis mittelwertige faunistische Bereiche betroffen sind, welche über den Flächenverbrauch Berücksichtigung finden. Faunistisch wertvolle Bereiche wie biotopkartierte Flächen werden nicht in Anspruch genommen.

Feststellungsentwurf

5.2.2 UmweltauswirkungenSchutzgut Boden

baubedingt:

Baubedingt kommt es zu einer Verdichtung der Böden im Baufeld sowie zu erhöhten Immissionsbelastungen durch Abgase und Staub im Zuge der Bauarbeiten. Da dies aber zeitlich, örtlich, mengenmäßig sehr begrenzt ist, wird die Belastung als unerheblich eingestuft.

anlagebedingt:

Es kommt zu einem anlagebedingten Verlust von belebtem Oberboden und der Bodenfunktionen als Filter- und Puffermedium, Pflanzenstandort, Lebensraum für Bodenorganismen und Wasserleiter. Versickerungsfläche geht verloren und der Oberflächenabfluss erhöht sich geringfügig. Größtenteils sind jedoch beeinträchtigte Böden im unmittelbaren Umfeld der vorhandenen Fahrbahn betroffen.

betriebsbedingt:

Da keine Verkehrszunahme durch das Bauvorhaben zu erwarten ist, erhöht sich die Belastung durch Öle, Reifenabrieb und andere Schadstoffe nicht.

Schutzgut Wasser

baubedingt:

Baubedingt werden Böden verdichtet und Immissionsbelastungen im Zuge der Bauarbeiten erhöht, was für den Wasserhaushalt aufgrund der zeitlichen und örtlichen Begrenzung jedoch unerheblich ist.

anlagebedingt:

Durch Versiegelung bzw. Teilversiegelung von Böden kommt es zur Beschleunigung des Oberflächenabflusses und zur Minderung der Grundwasserneubildung (qualitativ und quantitativ). Betroffen sind jedoch stark vorbelastete Böden im unmittelbaren Umfeld der vorhandenen Fahrbahn.

betriebsbedingt:

Es sind keine relevanten Veränderungen der betriebsbedingten Belastungen der straßen nah gelegenen Böden im Ausbaubereich zu erwarten, da das Vorhaben keinen nennenswerten Einfluss auf die Verkehrsmenge hat.

Schutzgut Klima/ Luft

baubedingt:

Die zusätzlichen Immissionsbelastungen durch Abgase und Staub im Zuge der Bauarbeiten sind zeitlich, örtlich und mengenmäßig sehr begrenzt und werden daher als nicht erheblich eingestuft.

anlagebedingt:

Durch die zusätzliche Versiegelung erhöht sich der Anteil an sich aufheizenden Flächen, was jedoch aufgrund des verhältnismäßig geringen Flächenverbrauchs keine erheblichen Auswirkungen auf das Klima hat.

betriebsbedingt:

Nachteilige Veränderungen der betriebsbedingten Immissionsbelastungen sind nicht zu erwarten, da keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens prognostiziert wird.

Feststellungsentwurf

Schutzgut Pflanzen- und Tierwelt

baubedingt:

Baubedingt kommt es zum Verlust und zur Beeinträchtigung von Gehölzstrukturen, Fettwiese und –weiden sowie Einzelbäumen.

anlagebedingt:

Anlagebedingt gehen Vegetationsstrukturen und ihre Funktionen für die Tierwelt und das Landschaftsbild verloren.

betriebsbedingt:

Durch die zusätzliche Versiegelung gehen Flächen verloren, wobei sich die Inanspruchnahme auf wenig- bis mittelwertige Biotope beschränkt. Es kommt zum Verlust von Einzelbäumen und Gehölzstrukturen sowie Fettwiesen und –weiden.

Weiterhin gehen Flächen für Brutbiotope vor allem heckenbrütender Arten durch Flächenreduktion und Störung durch Verkehrsbetrieb (Lärm, optische Reize) verloren. Da es sich aber vor allem um bereits vorbelastete Bereiche im trassennahen Bereich handelt und keine Zunahme der Verkehrsstärke zu erwarten ist, sind die Beeinträchtigungen als nicht erheblich einzustufen.

5.3 Landschaftsbild

5.3.1 Bestand

Das Untersuchungsgebiet liegt in der naturräumlichen Einheit Großlandschaft Hunsrück (24) und erstreckt sich über die beiden Teilräume der Hunsrückhochfläche (243) Hermeskeiler Mulde (243.20) und Morbacher Mulde (243.21).

Der Landschaftsraum Hermeskeiler Mulde stellt eine 450 bis 500 m ü.NN hoch gelegene muldenförmige Hochfläche dar, die von den angrenzenden bewaldeten Quarzitrücken deutlich überragt wird. Sie ist durch die Täler der Dhron und Kleinen Dhron gegliedert in zahlreiche Rücken, Riedel, Sporne und Quellmulden.

Der Landschaftsraum Morbacher Mulde wird geprägt durch eine Hochmulde auf 550 bis 580 m ü.NN, die von einer Vielzahl kleinerer Quellmulden der Dhron durchzogen ist.

Der größte Teil der beiden Landschaftsräume wird landwirtschaftlich intensiv genutzt (Ackerland auf den Hochflächen und Grünland in den Hanglagen). Die Talhänge und die Hochflächen des Idarwaldes bilden überwiegend Waldbestände aus Nadelforsten und Mischwäldern.

Der Untersuchungsraum für den Ausbau der B 327 kann aufgrund der geringen Ausdehnung der Planung und der in Folge wenig differenzierten Bestände auf einen Bezugsraum beschränkt werden: B 327 mit intensiv genutztem Umfeld.

Vor dem Hintergrund der erheblichen Vorbelastungen durch intensive Landwirtschaft und die bestehende Bundesstraße ergibt sich keine Planungsrelevanz für das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion.

Feststellungsentwurf

5.3.2 Umweltauswirkungen

baubedingt:

Immissionsbelastungen durch Abgase und Staub sowie optische Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes während der Bauphase sind verbunden mit einer Minderung der Erholungseignung. Jedoch ist diese zeitlich, örtlich und mengenmäßig begrenzt und wird daher als unerheblich gewertet.

anlagebedingt:

Mit der Anlage der dritten Fahrspur geht eine Umgestaltung einher, die jedoch keine hohe visuelle Wirkung entfaltet, da keine landschaftsbildbereichernden Elemente verloren gehen und zudem die Vorbelastung durch die bestehende Bundesstraße hoch ist.

betriebsbedingt:

Nachteilige Veränderungen des Landschaftsbildes bzw. der Erholungseignung sind nicht zu erwarten, da keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens prognostiziert wird und damit Belastungen durch Lärm etc. nicht zunehmen.

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter**5.4.1 Bestand**

Kulturgüter sind im direkten Umfeld des Ausbaubereichs nicht vorhanden. Sonstige Sachgüter sind durch die Maßnahme nicht betroffen.

5.4.2 Umweltauswirkungen

Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind im Umfeld der Baumaßnahme nicht vorhanden, weshalb das Bauvorhaben keine negativen Umweltauswirkungen hierauf hat.

5.5 Artenschutz

Die artenschutzrechtliche Prüfung gemäß §44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG (Unterlage 19.6) hat ergeben, dass für keine der untersuchten Arten Verbotstatbestände nach §44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG zutreffen. Eine Darlegung der naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme nach §45 Abs. 7 S.1 Nr.5 und S.2 BNatSchG ist somit nicht erforderlich, wobei die Ausnahmevoraussetzungen vorsorglich geprüft wurden. Bei einigen Arten bedarf es jedoch der Umsetzung von Vermeidungsmaßnahmen (Beschränkungen der Zeiten für die Baufeldräumung und Verzicht auf Beleuchtungseinrichtungen entlang der Verkehrsachsen).

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) und kompensatorische Maßnahmen (FCS) sind für das Vorhaben nicht notwendig.

5.6 Natura 2000-Gebiete

Das nächstgelegene FFH-Gebiet mit der Nummer 6109-303 „Idarwald“ liegt in ca. 1,3 km Entfernung. Es handelt sich dabei um ein zusammenhängendes Waldgebiet auf Quarzit, stellenweise mit Moorbildungen, Moor- und Bruchwäldern sowie vereinzelt Borstgrasrasen und Zwergstrauchheiden.

Feststellungsentwurf

Die Erhaltungsziele sind die Erhaltung oder Wiederherstellung von Buchenwäldern, von unbeeinträchtigten Felslebensräumen und der natürlichen Gewässer- und Uferzonendynamik und Gewässerlebensräumen.

Als gemeldete Anhang II-Arten sind die Bechsteinfledermaus und der Skabiosen-Scheckenfalter zu nennen.

Durch die Baumaßnahme sind keine Flächen des Gebietes oder Lebensraumtypen der FFH-Richtlinie betroffen.

Für die angegebenen Tierarten des Anhangs II der FFH-Richtlinie ist mit keiner nachteiligen Auswirkung zu rechnen. Die vorhandenen Wiesenbestände sind für den Skabiosen-Scheckenfalter aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung ungeeignet. Das Plangebiet kann als Jagdgebiet für Fledermäuse angesehen werden, wobei diese Funktion aber nach dem Ausbau erhalten bleibt.

Aufgrund der Entfernung können negative Wirkungen auf die Waldbestände des Idarwaldes ausgeschlossen werden. Dies ergibt sich auch aus der FFH-Verträglichkeitsvorprüfung (Unterlage 19.4), die die Verträglichkeit des Bauvorhabens mit den Schutzziele des Natura 2000-Gebietes feststellt.

Vogelschutzgebiete sind im Plangebiet keine ausgewiesen.

5.7 Weitere Schutzgebiete

Im Untersuchungsgebiet sind keine Landschaftsschutzgebiete oder Naturschutzgebiete betroffen. Die B 327 bildet die nördliche Grenze des Naturpark Saar-Hunsrück.

Schutzgebiete nach Landeswassergesetz sind im Ausbaubereich ebenfalls nicht betroffen. Dies trifft auch auf den Denkmalschutz zu.

Feststellungsentwurf

6 MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Die Erläuterungen zur schalltechnischen Untersuchung sind in der Entwurfsunterlage unter „17.1 Schalltechnische Untersuchungen“ enthalten.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Das Luftschadstoffgutachten ist in der Entwurfsunterlage unter „17.2 Luftschadstoffgutachten“ enthalten.

6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz

Maßnahmen zum Gewässerschutz sind im Bereich der Ausbaustrecke nicht erforderlich.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Laut Landschaftspflegerischem Begleitplan (Unterlage 19.1) sind folgende landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen:

Vermeidungsmaßnahmen (V):

- 1.1 V_{Bo} Bodenschutz, Tiefenlockerung
- 2.1 V_B Vegetationsschutz
- 3.1 V_B Beschränkung der Zeiten für die Baufeldräumung
- 3.2 V_B Verzicht auf Beleuchtungseinrichtungen entlang der Verkehrsachsen

Ausgleichsmaßnahmen (A):

- 1.2 A_{Bo} Entsiegelung
- 1.3 A_{Bo} Umwandlung von Ackerfläche in extensiv genutztes Grünland
- 1.4 A_{Bo} Anlage eines artenreichen Abstandstreifens zwischen B 327 und parallel geführtem Wirtschaftsweg
- 2.1 A_B Baumpflanzungen
- 2.2 A_B s. Maßnahme 1.4 A_{Bo}
- 2.3 A_B Anlage von Gehölzen

Gestaltungsmaßnahmen (G):

- 4.1 G Ansaat von Straßenbegleitflächen
- 4.2 G Wiederherstellung von Baufeldflächen

Die detaillierte Darstellung der Maßnahmen erfolgt im LBP (Unterlage 19.1), in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.2), in den Maßnahmenplänen (Unterlage 9.1) und in der tabellarischen Gegenüberstellung (Unterlage 9.3).

Feststellungsentwurf

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Maßnahmen zur Einpassung in bebauten Gebieten sind nicht erforderlich.

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

Es sind keine weiteren Maßnahmen nach Fachrecht vorgesehen.

7 KOSTEN

Kostenträger für die gesamte Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) als Baulastträger für Bundesstraßen.

8 VERFAHREN

Zur Erlangung des Baurechts wird ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 17 FStrG durchgeführt.

9 DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME

Ein Bauablaufplan zur Durchführung der Baumaßnahme ist in der Entwurfsunterlage unter „16.1 Bauphasenkonzept Bauablauf Querschnitte“ enthalten. Dieser Plan zeigt die drei Bauphasen, in denen die B 327 voll ausgebaut und südlich um einen Zusatzfahrstreifen ergänzt wird.

Feststellungsentwurf

10 ANLAGEN

10.1 Sichtweitenberechnung

Achse : 3 [Hauptachse [-378.500-1756.842]]

Stationierung von : 0.000 bis 1477.920

Entwurfsklasse : EKL2

Maximale Sichtweite : 300.000 m

Planungsgeschwindigkeit : 100.000 km/h

Genauigkeit : höchste (4 %)

-	Augpunkt	-	Zielpunkt	-
-	In Stationierung	Entgegen Stationierung	In Stationierung	Entgegen Stationierung
Fahstreifen	2	-1	2	-1
Stellung	Spurmitte	Spurmitte	Spurmitte	Spurmitte
Versatz	-	-	-	-
Höhe	1.000 m	1.000 m	1.000 m	1.000 m

Kürzel:

VS = Vorhandene Sichtweite

HS = Erforderliche Haltesichtweite

OS = Orientierungssichtweite

In Stationierung				Gegen Stationierung			
Station	VS	HS	OS	Station	VS	HS	OS
0.000	300.000 m	159.000 m	206.700 m	0.000	--	162.000 m	210.600 m
50.000	300.000 m	164.000 m	213.200 m	50.000	50.000 m	157.000 m	204.100 m
100.000	300.000 m	164.000 m	213.200 m	100.000	100.000 m	157.000 m	204.100 m
150.000	300.000 m	164.000 m	213.200 m	150.000	150.000 m	157.000 m	204.100 m
200.000	300.000 m	164.000 m	213.200 m	200.000	200.000 m	157.000 m	204.100 m
250.000	300.000 m	164.000 m	213.200 m	250.000	250.000 m	157.000 m	204.100 m
300.000	300.000 m	158.000 m	205.400 m	300.000	300.000 m	163.000 m	211.900 m
350.000	300.000 m	158.000 m	205.400 m	350.000	300.000 m	163.000 m	211.900 m
400.000	300.000 m	158.000 m	205.400 m	400.000	300.000 m	163.000 m	211.900 m

Feststellungsentwurf

450.000	300.000 m	158.000 m	205.400 m	450.000	300.000 m	163.000 m	211.900 m
500.000	300.000 m	158.000 m	205.400 m	500.000	300.000 m	163.000 m	211.900 m
550.000	300.000 m	158.000 m	205.400 m	550.000	300.000 m	163.000 m	211.900 m
600.000	300.000 m	158.000 m	205.400 m	600.000	300.000 m	163.000 m	211.900 m
650.000	300.000 m	151.000 m	196.300 m	650.000	300.000 m	172.000 m	223.600 m
700.000	300.000 m	151.000 m	196.300 m	700.000	300.000 m	172.000 m	223.600 m
750.000	300.000 m	151.000 m	196.300 m	750.000	300.000 m	172.000 m	223.600 m
800.000	300.000 m	151.000 m	196.300 m	800.000	300.000 m	172.000 m	223.600 m
850.000	300.000 m	151.000 m	196.300 m	850.000	300.000 m	172.000 m	223.600 m
900.000	300.000 m	151.000 m	196.300 m	900.000	300.000 m	172.000 m	223.600 m
950.000	300.000 m	153.000 m	198.900 m	950.000	300.000 m	169.000 m	219.700 m
1000.000	300.000 m	153.000 m	198.900 m	1000.000	300.000 m	169.000 m	219.700 m
1050.000	300.000 m	153.000 m	198.900 m	1050.000	300.000 m	169.000 m	219.700 m
1100.000	300.000 m	153.000 m	198.900 m	1100.000	300.000 m	169.000 m	219.700 m
1150.000	300.000 m	153.000 m	198.900 m	1150.000	300.000 m	169.000 m	219.700 m
1200.000	300.000 m	153.000 m	198.900 m	1200.000	300.000 m	169.000 m	219.700 m
1250.000	300.000 m	153.000 m	198.900 m	1250.000	300.000 m	169.000 m	219.700 m
1300.000	300.000 m	153.000 m	198.900 m	1300.000	300.000 m	169.000 m	219.700 m
1350.000	300.000 m	153.000 m	198.900 m	1350.000	300.000 m	169.000 m	219.700 m
1400.000	300.000 m	153.000 m	198.900 m	1400.000	300.000 m	169.000 m	219.700 m
1450.000	300.000 m	153.000 m	198.900 m	1450.000	300.000 m	--	--
1477.920	278.920 m	157.000 m	204.100 m	1477.920	300.000 m	--	--