

Unterlage 1

B 50 neu

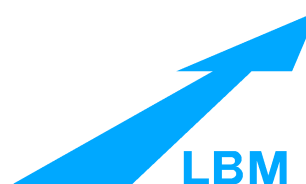
hier: Vierstreifiger Ausbau zwischen Bahnhof
Zolleiche und Dienststellengrenze

Nächster Ort: Hochscheid

Baulänge: **4,628 km**

VNK: 6108 045

NNK: 6009 018



Landesbetrieb Mobilität Bad Kreuznach

FESTSTELLUNGSENTWURF

Erläuterungsbericht

Gemeinden: Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues, Gemarkung Hochscheid,
Gemarkung Kleinich, Gemarkung Oberkleinich
Verbandsgemeinde Kirchberg, Gemarkung Hirschfeld

Kreis: Landkreis Bernkastel- Wittlich
Rhein-Hunsrück-Kreis

<p>Aufgestellt: Landesbetrieb Mobilität Bad Kreuznach Eberhard-Anheuser-Str. 4 55543 Bad Kreuznach,09.08.2019.....</p> <p>..... gez. Wagner stv. Dienststellenleiter</p>	

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Darstellung des Bauvorhabens	1
1.1 Planerische Beschreibung	1
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	4
1.3 Streckengestaltung	6
2. Begründung des Vorhabens	7
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren .	7
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	8
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	8
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	9
2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung	9
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	9
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit	10
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	12
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	12
3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	13
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes	14
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten	16
3.2.1 Variantenübersicht	16
3.2.2 Variante 1	17
3.2.3 Variante 2	18
3.2.4 Variante 3	20
3.3 Variantenvergleich	23
3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen	23
3.3.2 Verkehrliche Beurteilung	23
3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	23
3.3.4 Umweltverträglichkeit	26
3.3.5 Wirtschaftlichkeit	30
4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme	32
4.1 Ausbaustandard	32
4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale	32
4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität	33
4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit	34
4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung	35

4.3	Linienführung.....	37
4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	37
4.3.2	Zwangspunkte.....	38
4.3.3	Linienführung im Lageplan	39
4.3.4	Linienführung im Höhenplan.....	42
4.3.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten.....	44
4.4	Querschnittsgestaltung	47
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	47
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	53
4.4.3	Böschungsgestaltung.....	57
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	57
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten.....	57
4.5.1	Anordnung von Knotenpunkten	57
4.5.2	Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	58
4.5.3	Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten	60
4.6	Besondere Anlagen	62
4.7	Ingenieurbauwerke	63
4.8	Lärmschutzanlagen	64
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	67
4.10	Leitungen.....	68
4.11	Baugrund/Erdarbeiten.....	68
4.12	Entwässerung.....	70
4.12.1	Straßenentwässerung	71
4.12.2	Wasserwirtschaftliche Maßnahmen.....	72
4.13	Straßenausstattung	74
5.	Beschreibung des Untersuchungsraumes und Angaben zu den Umweltauswirkungen	76
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	76
5.1.1	Bestand.....	76
5.1.2	Umweltauswirkungen	76
5.2	Naturhaushalt	77
5.2.1	Bestand Boden/Fläche	77
5.2.3	Bestand Wasser.....	78
5.2.4	Umweltauswirkungen	78
5.2.5	Bestand Klima	79
5.2.6	Umweltauswirkungen	79
5.2.7	Bestand Pflanzen/Vegetation	80
5.2.8	Umweltauswirkungen	80
5.2.9	Bestand Tiere.....	81
5.2.10	Umweltauswirkungen	82

5.3	Landschaft.....	83
5.3.1	Bestand.....	83
5.3.2	Umweltauswirkungen	83
5.4	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	84
5.4.1	Bestand.....	84
5.4.2	Umweltauswirkungen	84
5.5	Artenschutz nach § 44 BNatSchG	85
5.6	Natura 2000 Gebiete	86
5.7	Weitere Schutzgebiete.....	87
5.8	Tabellarische Übersicht der Konflikte.....	88
6.	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen.....	89
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	89
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen.....	93
6.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	94
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	94
6.4.1	Planerische Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung des Eingriffs 94	
6.4.2	Ausgleichsmaßnahmen.....	95
6.4.3	Ersatzmaßnahmen.....	95
6.4.4	Tabellarische Übersicht der Maßnahmen	96
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	97
6.6	Maßnahmen nach Landeswaldgesetz (LWaldG)	97
7.	Kosten.....	99
8.	Verfahren	99
9.	Durchführung der Maßnahme.....	100
9.1	Zeitliche Abwicklung	100
9.2	Bauliche Abwicklung.....	101
9.3	Grunderwerb.....	103
9.4	Erschließung der Baustelle und Verkehrsregelung während der Bauzeit	104

1. Darstellung des Bauvorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planung umfasst den vierstreifigen Neubau der Bundesstraße (B) 50 im Streckenabschnitt zwischen der vorhandenen Zufahrt zum ehemaligen Verladebahnhof „Zolleiche“ an der derzeitigen B 50/B 327 und der Dienststellengrenze (Dsg) zwischen den LBM-Dienststellen Bad Kreuznach und Trier. Die Dsg wird durch die Kreisgrenze zwischen den Landkreisen (Lk) Bernkastel-Wittlich (WIL) und Rhein-Hunsrück-Kreis (SIM) definiert. Innerhalb der rd. 4,6 km langen Neubaustrecke zwischen den NK 6108 045 und NK 6009 018 liegt der Knotenpunkt B 50/B 327/K 126 (NK 6109 048) bei Hochscheid, der im Rahmen des Neubaus bedarfsgerecht als Anschlussstelle (AS) Hochscheid zu einem höhenfreien Knotenpunkt umgebaut wird.

Die Ausbaustrecke liegt im Abschnitt zwischen Bauanfang NK 61090 04 – NK 6108 045, Str.-km 2,542 und Bauende NK 6009 018 – NK 61090 04, Str.-km 0,660. Die vorhandene B 50 ist im vorliegenden Streckenabschnitt von der B 327 überlagert. Die B 327 verläuft als Hunsrückhöhenstraße zwischen Hermeskeil und Koblenz in nord-südlicher Richtung. Aus diesem Grund wird im folgenden Erläuterungsbericht die bestehende B 50/B 327 als Hunsrückhöhenstraße bezeichnet.

Die B 50 führt in Ost-West-Richtung von der A 1 bei Wittlich über den Hunsrück bis zur A 61 bei Rheinböllen. Als eines der größten Infrastrukturprojekte im Südwesten Deutschlands wird die B 50neu vom Autobahnkreuz (AK) Wittlich, A 1/A 60 in mehreren Abschnitten bis zur A 61 durchgehend mit 4 Fahrstreifen neu- bzw. ausgebaut. Im östlichen Abschnitt etwa zwischen Flughafen Frankfurt-Hahn bei Sohren und der A 61 ist der Neu-/Ausbau bereits fertig gestellt. Der westliche Abschnitt zwischen der A 1 und Longkamp, hierin die Moselüberquerung mit dem sog. „Hochmoselübergang“, ist derzeit im Bau.

Für den verbleibenden Netzschluss zwischen Longkamp und dem Flughafen Frankfurt-Hahn werden derzeit die Entwurfsunterlagen in 3 Abschnitten erstellt. Bisher war ein Neubau „B 50 Longkamp (alt) – Hochscheid (B 327)“ geplant. Diese sog. „Kautenbachlinie“ (Linie 204) ist jedoch aufgrund naturschutzfachlicher und –rechtlicher Umfeldbedingungen nicht realisierbar. Als Ersatz hierfür wurde daher mit Schreiben vom 12.12.2011 des BMVI (früher BMVBS) dem vierstreifigen Ausbau der vorhandenen Trasse B 50/B 327 inkl. höhenfreier Umbauten der Knotenpunkte über Longkamp und Hochscheid bis zum Flughafen Frankfurt-Hahn zugestimmt.

Die vorliegende Planung ist als fest disponierte Maßnahme (FD) im Bedarfsplan des Bundes nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten.

Der vorliegende Abschnitt bildet den Mittelteil und ist der östlichste im Lk WIL. Aufgrund der absehbaren Beschränkung für den Gemeingebrauch wird für den langsam fahrenden Verkehr bei fehlenden zumutbaren Alternativstrecken die bestehende Hunsrückhöhenstraße auf die Anforderungen für diese Verkehrsarten hin zurück gebaut und bleibt erhalten. Damit wird für die B 50 ein vollständiger Neubau erforderlich.

Die vorliegende Neubaustrecke orientiert sich unter Berücksichtigung der einzuhaltenden Trassenparameter weitestgehend eng an der bestehenden Straße und verläuft im Wesentlichen innerhalb der Verbandsgemeinden (VG) Morbach, Gemeinde Hochscheid, und VG Bernkastel-Kues, Gemeinde Kleinich, im Lk WIL. Das Ende des vorliegenden Abschnittes reicht noch bis in die VG Kirchberg, Gemeinde Hirschfeld, im Lk SIM hinein.

Von der Neubaumaßnahme sind neben der B 50/B 327 die Kreisstraßen (K) 126 und K 131 in der Baulast des Lk WIL betroffen. Die Strecken werden im Rahmen des Knotenpunktausbaus bei Hochscheid zur teilplanfreien Anschlussstelle den künftigen Gegebenheiten angepasst.

Die B 50 ist als kontinentale Straßenverbindung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008 der Verbindungsfunktionsstufe 0 zugeordnet. Als autobahnähnliche Straße ist sie nach Bild 6 der RIN in die Kategorien-Gruppe AS, Autobahnen, Kategorie AS 0, Fernautobahn einzustufen.

Nach Verkehrsfreigabe aller zweibahnigen Streckenabschnitte wird die B 50neu als Kraftfahrstraße erklärt.

Mit Verkehrsfreigabe des vorliegenden Abschnittes wird die Neubaustrecke zur B 50 gewidmet. Die verlassene Strecke B 50/B 327 wird zurück gebaut und entsprechend ihrer künftigen verkehrlichen Bedeutung für den langsam fahrenden und landwirtschaftlichen Verkehr als Verbindungsweg gemäß DWA-Regelwerk, Arbeitsblatt A 904-1, Richtlinie für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege, August 2016, (im Folgenden „RLW“) gewidmet.

Folgemaßnahmen der vorliegenden Neubauplanung sind neben den zuvor genannten Anpassungen im bestehenden klassifizierten Streckennetz die Neuordnung im Wirtschaftswegenetz. Darüber hinaus ist aufgrund der Sammlung und Ableitung von Straßenoberflächenwasser der geplanten B 50neu die Herstellung von Regenwasserbehandlungs- und -rückhaltemaßnahmen an vier Standorten erforderlich. Schließlich werden auch landschaftspflegerische Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Hierunter fällt auch die Herstellung einer Wildwechselbrücke am Bauende und umfangreiche Schutzzäunungen entlang der Strecke.

Baulastträger ist die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung. Träger des Vorhabens ist der Landesbetrieb Mobilität Bad Kreuznach.

Der Gesehenvermerk des BMVI liegt mit Datum vom 30.07.2018, Az.: StB 23/72131.11/1050/2962363 vor.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der vorliegende Neubauabschnitt hat zwischen Bau-km 96+353 und Bau-km 100+981 eine Länge von 4.628 m und schließt unmittelbar an die Nachbarabschnitte, Longkamp – Bhf. Zolleiche im Süden bzw. Dsg – Flughafen Frankfurt-Hahn im Norden, an. Übergangslängen auf Bestand sind hierin enthalten und in den Lageplänen zur provisorischen Anbindung in den Bestand in Unterlage 16 nachgewiesen. Der Straßenquerschnitt wird in Anlehnung an den RQ 28 gem. RAA, Bild 5 als Sonderquerschnitt SQ 27 ausgebildet. Die Unterscheidung liegt in der gegenüber dem RQ 28 um 1 m reduzierten Mittelstreifenbreite.

Die beiden Fahrbahnen mit jeweils 2 Fahrstreifen und einem Standstreifen haben eine befestigte Breite von 10,50 m. Im Knotenpunkt sind Verzögerungs- und Beschleunigungsfahrstreifen in der Breite des durchgehenden Hauptfahrstreifens von 3,50 m geplant. Dies führt hier zu einer jeweiligen Gesamtfahrbahnbreite von 11,50 m.

Die Trassierung im Grundriss folgt unter dem Minimierungsgebot im Wesentlichen der vorhandenen Streckenführung in gestreckter Form. Erst nördlich der AS Hochscheid weicht die neue Linie im Verlauf einer Wendelinie aus trassierungstechnischen Gründen vom Verlauf der vorhandenen Straße ab. Die Gradienten fällt durchgehend vom Hochpunkt am Beginn des Neubauabschnittes bis zum Tiefpunkt am Ende in Fahrtrichtung Simmern.

Für eine weitgehend eingriffsminimierte Führung folgt die Gradienten etwa dem vorhandenen Geländeverlauf. In Höhe der bestehenden Kreuzung B 50/B 327/K 126 bei Hochscheid verläuft die Hunsrückhöhenstraße durch eine ausgeprägte Senke. Diese Bestandsführung und die Herstellung der Anschlussstelle erfordert die Hochlage der neuen B 50 um etwa 4,5 m im Verhältnis zur bestehenden Fahrbahn.

Im Streckenverlauf sind zwei neue Kreuzungsbauwerke vorgesehen; an der AS Hochscheid wird mit einer direkt befahrenen Brücke die K 126 unter Berücksichtigung von Mindestabmessungen unterführt. Am Bauende ist eine Wildwechselüberführung (sog. Faunabrücke) mit einer nutzbaren Breite von 30 m geplant.

Aufgrund der abschnittsweise sehr eng an die zum Erhalt für den langsam fahrenden Verkehr vorgesehenen Bestandstrecke anliegend geführten Trasse ist im Querschnitt dieser Bündelungen ein Sicht- und Blendschutzwall in einer Höhe von 1,50 m über dem jeweils höher liegenden Fahrbahnrand vorgesehen.

Mit dem vorgesehenen Neubau erhält die B 50 in diesem Streckenabschnitt, angepasst an die weiteren Abschnitte eine ihrer Bedeutung als großräumige Straßenverbindung angemessene autobahnähnliche Streckencharakteristik.

Die heutige Hunsrückhöhenstraße hat im vorliegenden Streckenabschnitt aufgrund ihres 8,0 – 8,5 m breiten Fahrbahnquerschnittes und der insgesamt gestreckten Linienführung bereits eine vergleichsweise gute Verkehrsführung.

Allerdings geht davon auch, insbesondere aufgrund des hohen Gesamtverkehrs bei starker Schwerverkehrs-(SV-)belastung, eine erhöhte Gefährdung durch Überholvorgänge und ein hohes Geschwindigkeitsniveau aus.

Im heutigen Streckenverlauf befinden sich einige Unstetigkeiten im Grund- und Aufriss, die u. a. zu sogenannten „Tauchen- und Springen“-Effekten der Fahrbahn und damit zu latenten Verkehrsgefährdungen führen.

1.3 Streckengestaltung

An die Streckenführung sind keine besonderen gestalterischen Anforderungen gestellt. Wie bereits erläutert folgt die Trasse im Wesentlichen der bestehenden Straße und dem Geländeverlauf.

Der Straßenquerschnitt liegt entsprechend dem natürlichen Geländegefälle in Nord-Süd-Richtung auf großen Teilen in einer Anschnittsituation, d. h. nördlich mit einer Einschnittsböschung dem ansteigenden Gelände und südlich mit einer Dammböschung (inkl. Schutzwall) dem abfallenden Geländeverlauf entgegen.

Dabei wurde bei der Trassierung im Grund- und Aufriss eine ausgleichende Massenbilanz angestrebt.

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Gestaltungsplanung wird durch geeignete Bepflanzungsmaßnahmen die Einbindung in das Landschaftsbild angestrebt.

Hierzu trägt auch die Wahl des Sicht- und Blendschutzwalles als technische Notwendigkeit in der Ausführung als das Landschaftsbild schonendes Erdbauwerk bei.

2. Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Der vorliegende Abschnitt bildet einen Netzschluss im Verlauf einer zwischen der A 1 bei Wittlich und der A 61 bei Rheinböllen zu schaffenden leistungsfähigen Straßenverbindung. Insofern leitet er sich auch aus dieser Gesamtkonzeption her.

Die B 50 verläuft derzeit noch aus Richtung Wittlich (Anschluss Autobahnkreuz Wittlich an die A 1, ausgebaut bis AS Platten) kommend durch das Moseltal und ab Bernkastel-Kues über Longkamp zur Hunsrückhöhenstraße und weiter über Simmern bis nach Rheinböllen mit Anschluss an die A 61. Der Neubau der B 50 als 4-streifige Kraftfahrstraße ist zwischen der Anschlussstelle bei Platten (B 50a) bis Longkamp planfestgestellt und derzeit im Bau [dieser Abschnitt wird im weiteren Text als B 50n bezeichnet].

Nördlich des vorliegenden Knotenpunktes ist die B 50 zwischen Büchenbeuren (Flughafen Frankfurt-Hahn) und dem Anschluss an die A 61 bei Rheinböllen bereits durchgehend 4-streifig ausgebaut. Die Lücke zwischen diesen beiden Abschnitten sollte ursprünglich mit der sog. „Kautenbachlinie“ als neu zu bauende Verbindung geschlossen werden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI; früher BMVBS) entschied im Jahr 2011 auf Antrag des Landes Rheinland-Pfalz nach § 6 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG), die bis dahin im aktuellen Bundesverkehrswegeplan in die Kategorie „Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ eingestufte Neubaustrecke zugunsten des Ausbaus der bestehenden B 50/B 327 zu ersetzen.

Die vorliegende Planung orientiert sich somit an den Vorgaben der „§ 6-Entscheidung“ des Bundes, nachdem der 4-streifige Lückenschluss in bedarfsorientierter Reihenfolge zu erfolgen hat.

Die vorliegende Maßnahme ist in den fest disponierten Bedarf (FD) des Bundesverkehrswegeplanes 2030 eingestuft.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die nach dem Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht von Bundesfernstraßenvorhaben durchgeführte Prüfung der UVP-Pflicht aufgrund der Art und des Umfangs des Vorhabens gemäß §§ 6, 9 bis 12 UVPG (29.07.2017) hat ergeben, dass es sich bei dem Vorhaben um einen Neubau eines weiteren Abschnittes einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße oder Ausbau handelt, der im Zusammenhang mit den ober- wie unterhalb anbindenden und gleichermaßen 4-streifig geplanten Abschnitten eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweist (vgl. Anlage 1 Nr. 14.5 UVPG).

Damit besteht für das Straßenbauprojekt eine UVP-Pflicht.

Diesbezüglich wurden in den Jahren 2013 - 2014 mögliche Umweltauswirkungen im Kontext des vierstreifigen Um- und Ausbaus der B 50 und B 50/B 327 im Abschnitt Kommen – Lautzenhausen ermittelt, bewertet und dargelegt (Froelich und Sporbeck GmbH & Co. KG, 2013 und 2014).

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist der Abschnitt der B 50 Longkamp – Hochscheid (B 327) unter dem Titel „Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ aufgelistet. Im aktuellen BVWP 2030 ist das Projekt unter dem Titel B 050 A1/A60 bis Flughafen unter der Rubrik FD „Fest disponierte Vorhaben“ und dem Hinweis „in Bau“ aufgeführt.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Im verbindlichen Landesentwicklungsprogramm (LEP) IV 2008 ist der zum Ausbau vorgesehene Streckenabschnitt der B 50 (gem. Abschn. 1.1) – teilweise in Überlagerung mit der B 327 – als *großräumige Verbindung* (nach zwischenzeitlichen Erkenntnissen aus weiteren Verkehrsuntersuchungen erfüllt sie eine kontinentale Verbindungsfunktion, die Zuordnung erfolgt danach in Kategorie 0 des funktionalen Straßennetzes) dargestellt.

Von daher entspricht die angestrebte Neu- und Ausbaumaßnahme der B 50 dieser zu beachtenden raumordnerischen Zielaussage.

Die vorliegende Planung erfüllt somit einerseits die Anforderungen der übergeordneten Planungsbelange und gleichzeitig die zeitnah sich aus den geschaffenen Fakten (Bau der B 50n) ergebenden deutlich erhöhten Anforderungen.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Mit Stand 01/2018 liegt eine für den vorliegenden Streckenabschnitt im Auftrag des LBM Rheinland-Pfalz durchgeführte Verkehrsuntersuchung vor.

Die Aufgabe bestand in der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung „B50/B327/L190 Flughafen Frankfurt-Hahn“ auf das Jahr 2014. Dies war notwendig, da in der aktuell vorliegenden Verkehrsuntersuchung („Intraplanprognose 2020“) von einer zu positiven Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn und damit von einem zu hohen Passagier- als auch Cargoaufkommen ausgegangen wurde.

Während das Passagieraufkommen maßgeblich den Quell- und Zielverkehr des Pkw-Verkehrs am Flughafen bestimmt, wird durch die am Flughafen bewegte Tonnage des Cargo das Schwerverkehrsaufkommen beeinflusst.

Im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung wurde daher insbesondere das zukünftige Quell- und Zielverkehrsaufkommen am Flughafen Frankfurt-Hahn neu ermittelt und auf ein aktualisiertes Straßennetz umgelegt.

Ferner wurden neben weiteren Entwicklungen bezüglich des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet auch zukünftige Netzentwicklungen berücksichtigt. Als Prognosehorizont ist das Jahr 2030 vorgesehen.

Für die vorliegende Planung ist gem. **Planfall 1 - 2030** der Verkehrsuntersuchung mit folgenden Verkehrsbelastungen zu rechnen:

Querschnittsbelastung, Prognose 2030:

Abschnitt Bhf. Zolleiche – AS Hochscheid:

- 20.030 Kfz/24h, Schwerverkehr 5.710 SV/24h (28,5 %)

Abschnitt AS Hochscheid - Dsg:

- 18.410 Kfz/24h, Schwerverkehr 5.650 SV/24h (30,7 %)

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Der vorliegende Streckenabschnitt der Hunsrückhöhenstraße hat bereits heute eine hohe verkehrliche Bedeutung als überregionale Verbindung mit sehr hohem Erschließungswert. Mit dem vorgesehenen und teilweise im Bau befindlichen Neu- und Ausbau der B 50 zwischen der A 1 und der A 61 wird diese Funktion noch einmal deutlich erhöht und mit ihr die Verkehrsbelastung.

Die heute bereits vorhandenen Sicherheitsdefizite sind primär auf den guten Ausbauzustand mit einer gestreckten Linienführung und relativ breitem Straßenquerschnitt zurückzuführen, die eine Sicherheit vortäuschen, die nicht durchgehend gegeben ist. So führen Unstetigkeiten in der Linie aber auch im Höhenverlauf zu Lücken in den Sichtfeldern.

Dabei ist die B 50/B 327 nicht anbaufrei. Eine Reihe von Wald- und Wirtschaftswegen sind direkt angebunden und auch der Knotenpunkt bei Hochscheid liegt in einem un stetigen Streckenabschnitt der Bundesstraße.

Die Strecke liegt in einer Unfallhäufungslinie (UHL) zwischen Hinzerath und Hochscheid mit schweren Personenschäden.

Mit dem Neubau der B 50 nach einem autobahnähnlichen Standard werden die straßenbaulichen Entwurfparameter entsprechend der Verkehrsfunktion festgelegt, die Straße wird anbaufrei geführt und mit der 4-Streifigkeit wird der Überholdruck durch den hohen Lkw-Verkehr nicht mehr entstehen.

Das Wirtschaftswegenetz wird nach einem geänderten Konzept über den Knotenpunkt und rückwärtige Verbindungen weiterhin erschlossen.

Ein weiteres Sicherheitskriterium ist die planfreie Anbindung im Bereich des Knotenpunktes bei Hochscheid mit ausreichend lang dimensionierten Ein- und Ausfädelungsfahrestreifen.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Mit dem vorgesehenen vierstreifigen Neubau und dem Ausbau des Knotenpunktes wird der Verkehrsablauf wesentlich kontinuierlicher und stetiger.

Die weitgehende Minimierung von starken Brems- und Anfahrvorgängen führt zu geringeren Emissionen als im Bestand.

Mit dem geplanten Bau der Faunabrücke (Bau-Km 100+750) in Verbindung mit den vorgesehenen Schutzzäunungen entlang der Strecke werden auch die durch den Verkehr auf der derzeitigen Hunsrückhöhenstraße hervorgerufenen starken Hemmnisse von Wechsel- und Austauschbeziehungen von Tierarten (u. a. Wildkatze, Fledermäuse, Reh- und Schwarzwild) deutlich verringert, wenn nicht im Sinne der „Wiedervernetzung“ aufgehoben.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

- entfällt -

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Die Trassierung für den Neubau der B 50 orientiert sich im Grund- und Aufriss wie in Abschnitt 1 beschrieben aus Gründen der Eingriffsminimierung und der Wirtschaftlichkeit weitestgehend am Verlauf der bestehenden Hunsrückhöhenstraße sowie am Gelände.

Dabei ist als wesentliches Trassierungskriterium immer auch der baubetriebliche Zwangspunkt des Bauens unter Verkehr berücksichtigt. D. h. in den Abschnitten, wo die Hunsrückhöhenstraße erhalten bleiben soll, verläuft die B 50neu vollständig daneben.

Die Abrückung von der Bestandstrasse nördlich der AS Hochscheid ist auf die entsprechend der Straßenkategorie zu wählenden Entwurfsparameter zurück zu führen.

Frühere Überlegungen, nach denen die bestehende B 50/B 327alt zwischen Hochscheid und Bhf. Hirschfeld noch nicht für den langsam fahrenden und landwirtschaftlichen Verkehr aufrechterhalten werden sollte, führten zu einer deutlich enger anliegenden Trassenführung mit Überlagerung in Abschnitten. Jedoch erfordert die getroffene Festlegung zu einer durchgängigen Paralleltrasse die nunmehr vorgesehene Abrückung.

Vor diesem Hintergrund sind keine weiteren Trassenvarianten für die B 50neu untersucht worden, die signifikant von der vorliegend ausgearbeiteten Lösung abweichen. Lediglich geringfügige Änderungen der Lage im Bereich der AS Hochscheid, die wiederum auf die unterschiedlichen hierfür untersuchten Knotenpunktvarianten zurück zu führen sind, wurden untersucht. Auf die Varianten für die Anschlussstelle wird im Weiteren eingegangen.

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Projektgebiet liegt innerhalb einer offenlandbetonten Mosaiklandschaft des Hunsrück. Im Verlauf der Hunsrückhöhenstraße erstrecken sich von West nach Ost geschlossene, vielfach noch jüngere, Nadelholzwälder, agrarwirtschaftlich genutztes Offenland und am Ausbauende auch Waldflächen mit hohem, teils älterem, Laubholzanteil. Baumhecken, Feldgehölze und Einzelbäume entlang der Hunsrückhöhenstraße, der Bahnlinie und im Offenland stellen mitunter prägende Strukturen dar. Das gesamte Projektgebiet liegt nicht in einem Natura 2000-Gebiet (FFH-G, VSG), Naturschutzgebiet (NSG), Landschaftsschutzgebiet (LSG), Naturpark (NTP) oder Nationalpark (NP).

Auch Geschützte Landschaftsbestandteile (LB) und offiziell verzeichnete nach § 30 (2) BNatSchG oder § 15 (1) LNatSchG geschützte Biotope kommen nicht vor.

In der offenen Feldflur ca. 230 m westlich der ehemaligen Tankstelle an der Hunsrückhöhenstraße steht eine ca. 225 Jahre alte Buche, genannt „Kugelbuche“, die als Naturdenkmal unter Schutz gestellt ist. Weitere zwei ebenso alte Buchen stehen am südlichen Ortsausgang von Oberkleinich. Die Waldbereiche im Westen wie im Osten des Projektgebiets weisen lokale tradierte Wechsel von Rot-, Reh- und/oder Schwarzwild sowie von Dachs und auch der besonders planungsrelevanten Wildkatze auf.

Das Gebiet ist für letztere Art in Teilen Bestandteil eines sogenannten Kernraums (= Reproduktionsraum), im Übrigen liegt es in einem besiedelten, d. h. stetig aufgesuchten, Bereich. Das Projektgebiet ist zudem Lebensraum für rund 52, davon 43 brütende, Vogelarten und 12-14 Fledermausarten, welche über nahezu die gesamte Länge des betrachteten Abschnitts der Hunsrückhöhenstraße an mehreren Stellen die Straße im Zuge von Jagd- oder Transferflügen in auffälliger Häufung überfliegen. Quartiere von Fledermäusen sind im Bereich des Bauvorhabens bislang nicht nachgewiesen worden.

Es wurden aber mehr als 25 Bäume erfasst, welche für ein Quartier erforderliche Habitate (Baumhöhlen, Spalten, Risse etc.) aufweisen. Quartierpotenzial im Trassenverlauf besteht darüber hinaus in den Gebäuden einer ehemaligen Tankstelle. Ein Großteil der Arten zählt zu den „Besonders geschützten und bestimmten Tier- und Pflanzenarten“ des § 44 BNatSchG.

Das Projektgebiet liegt außerhalb von geschlossenen Siedlungsflächen. Mit ca. 250 m – 300 m Entfernung liegen gemischte Bauflächen der Gemeinde Hochscheid der B 50/B 327 am nächsten.

Im Bereich der Einmündung der Kreisstraße 126 befindet sich eine gewerbliche Baufläche. Ca. 300 m westlich des Straßenknotens erstreckt sich auf ca. 1.250 m Länge parallel der Bundesstraße eine Sonderbaufläche, die von einem holzverarbeitenden Betrieb (Sägewerk) genutzt wird.

Besondere Einrichtungen und Flächen für die Freizeitnutzung sind nicht vorhanden. Das eigentliche Projektgebiet zeichnet sich auch nicht durch einen besonderen Erholungs- und Erlebnisraum aus.

Es existiert aber ein Wanderparkplatz an der K 126 nördlich von Hochscheid. Ein Abschnitt des Weitwanderwegs „Ausoniusweg“ („Via Ausonia“) verläuft zudem parallel und quer zur Hunsrückhöhenstraße.

Im Korridor der geplanten Ausbaustrecke sind aktuell keine Kulturdenkmale oder Bodendenkmale ausgewiesen, im Nahbereich der Hunsrückhöhenstraße (B 50/B 327) ist aber im Zusammenhang mit der langen Siedlungsgeschichte zu beiden Seiten mit denkmalwerten Flächen bzw. Bodendenkmalen zu rechnen.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Variantenübersicht

Die Variantenuntersuchung beschränkt sich auf die Ausbildung des Knotenpunktes der AS Hochscheid. Im Besonderen zu berücksichtigen ist hierbei die Vielzahl an Zwangspunkten aus Topografie und Bebauung sowie die Anschlussstrecken:

- Verbindungsrampen beidseitig der B 50neu
- K 126 zwischen Oberkleinich und Hochscheid
- K 131 Richtung Horbruch
- die zum Verbindungsweg abzustufende B 50/B 327alt aus Richtung Hinzeralthausen und in Richtung Hahn
- die Anbindung des Sägewerks

Die Anbindung zur Führung des langsam fahrenden und des landwirtschaftlichen Verkehrs in Richtung Hahn wurde erst zu einem fortgeschrittenen Planungszeitpunkt eingepflegt und ist somit nicht Bestandteil aller folgend beschriebenen Varianten.

Grundsätzlich steht die Anbindung der K 126 bei Hochscheid für die Wahl des AS-Standortes außer Frage. Die K 126 wird zur Optimierung des Kreuzungsbauwerks bei allen Varianten nahezu rechtwinklig unter der B 50neu unterführt und entsprechend der erforderlichen Höhenlage abgesenkt, um die neue Bundesstraße nicht zu sehr aus dem Gelände bzw. dem heutigen Verlauf zu exponieren.

Dem Ziel, die Anschlussstelle möglichst kompakt zu gestalten steht die mit jedem zusätzlichen Anschlussast weiter verloren gehende Übersichtlichkeit des Knotenpunktes entgegen. Damit ergaben sich im Wesentlichen folgende Konstellationen.

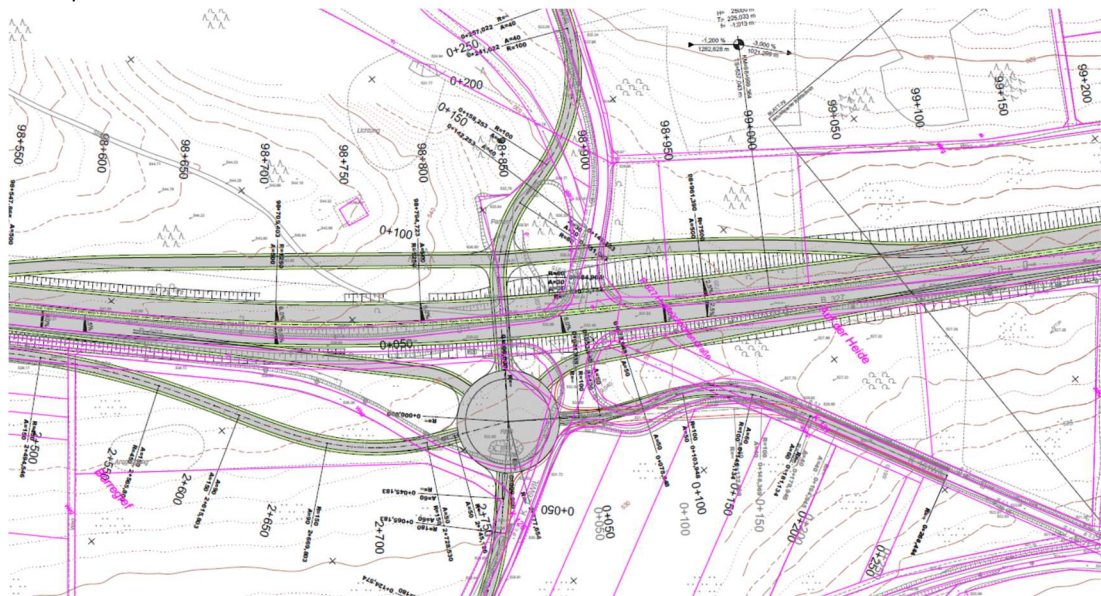
3.2.2 Variante 1

Zur Eingriffsminimierung liegt die Neubautrasse etwa im Bestand der Hunsrückhöhenstraße. Bündelung der östlich zu verknüpfenden Äste in einem großen Kreisverkehrsplatz. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse sind die AS-Rampen der Richtungsfahrbahn (Rifa) Simmern als Parallelrampen vorgesehen.

Anschluss von (Reihenfolge entgegen dem Uhrzeigersinn):

- Ausfahrtrampe Rifa Simmern
- Verbindungsweg aus Richtung Hinzerath
- K 126 Ost Richtung Hochscheid
- K 131 Richtung Horbruch
- Einfahrtrampe Rifa Simmern
- K 126 West Richtung Oberkleinich

Knotenpunkt-Variante 1



Damit entsteht ein 6-armiger Kreisverkehr. Die Zufahrt zum Sägewerk erfolgt untergeordnet an die K 126 West in einem Abstand von rd. 20 m zum KVP.

Als Untervariante hierzu wurde auch ein elliptischer Kreisverkehr untersucht, um die Zufahrt zum Sägewerk ebenfalls an den KVP direkt anzubinden und somit einen 7-armigen Kreisverkehrsplatz zu gestalten.

Die bestehende Lkw-Anlage (Waschanlage und Tankstelle) im heutigen Einmündungsbereich K 126/K 131 wird als baulicher Zwangspunkt berücksichtigt und gibt somit die Lage des Kreisverkehrsplatzes vor.

Die Lage der B 50 rückt um das erforderliche Maß aus der KVP-Geometrie nach Westen. Aufgrund des steil abfallenden Geländes und der K 126 westlich Richtung Oberkleinich wird die Anschlusssituation der Rampen an die Rifa Morbach hierdurch ungünstiger. Um die Abrückung der Anschlusspunkte der Rampen und damit die Höhendifferenz zu begrenzen sind auch hier Parallelrampen vorgesehen.

3.2.3 Variante 2

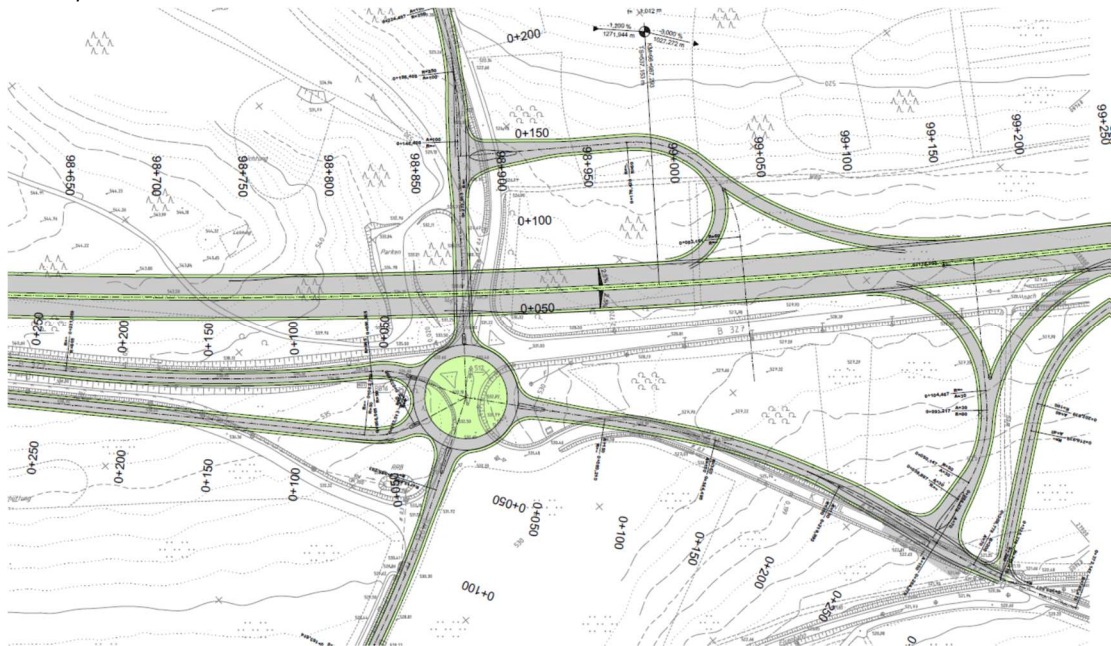
Mit dem Ziel, die Übersichtlichkeit am KVP zu verbessern wurde die Variante 2 mit einer geringeren Anzahl von Anschlussästen entwickelt.

Anschluss von (Reihenfolge entgegen dem Uhrzeigersinn):

- Verbindungsweg aus Richtung Hinzerath
 - Sägewerk
 - K 126 Ost Richtung Hochscheid
 - K 131 Richtung Horbruch
 - K 126 West Richtung Oberkleinich
-

Damit entsteht ein 5-armiger KVP, der deutlich besser begreifbar ist. Allerdings macht diese Lösung die „Auslagerung“ der Rampenanbindung Rifa Simmern erforderlich.

Knotenpunkt-Variante 2



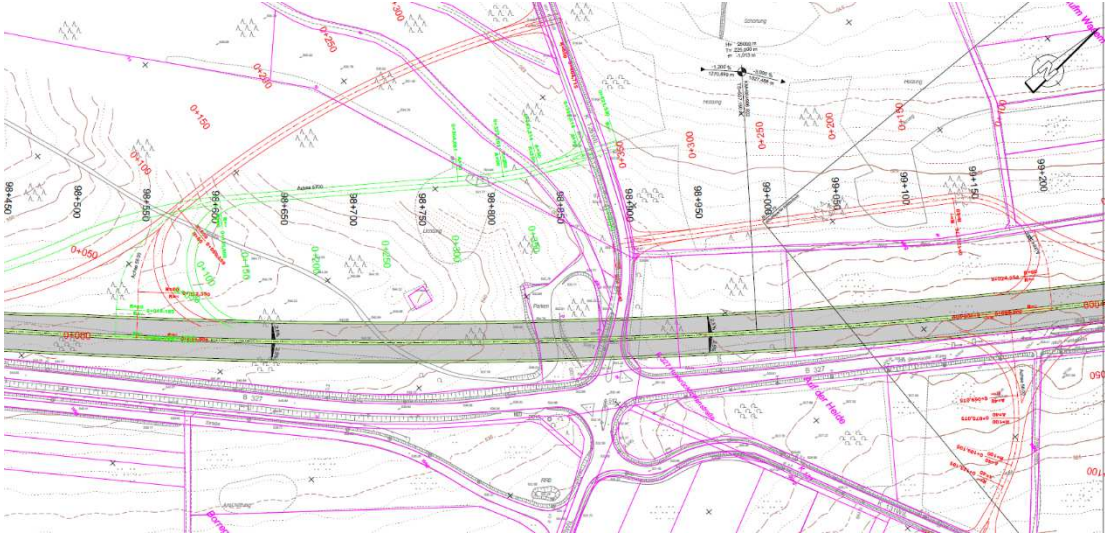
Vorgesehen sind nunmehr Schleifenrampen, die etwa 200 m nördlich der K 126 an die K 131 in Form einer Einmündung gemeinsam angebunden sind.

Die Abrückung der Rampen nach Norden ist jedoch aufgrund der ehemaligen Tankstelle, die erhalten und künftig ebenfalls über die K 131 erschlossen werden muss, begrenzt.

Der Verzögerungsfahstreifen der Rifa Simmern führt über das Kreuzungsbauwerk.

In diesem Zusammenhang sind auch Schleifenrampen auf der Westseite zur Rifa Morbach untersucht worden, um die Anbindung der Rampen auch hier zu bündeln und übersichtlicher zu gestalten.

Knotenpunkt-Variante 2a (Untersuchung Schleifenrampen)



Aus der Betrachtung und Abwägung von weiteren Untervarianten nördlich und südlich der K 126 hat sich aufgrund der topografischen Gegebenheiten und der Anschlussgeometrie der B 50 die Ausbildung von Schleifenrampen im nordwestlich Quadranten durchgesetzt, da sie die günstigste Trassierung bei kürzester Ausbaulänge ermöglicht.

3.2.4 Variante 3

Auf der Grundlage der Variante 2 wurde für den Teilknotenpunkt östlich eine weitere Optimierung untersucht: Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit soll die Anbindung des Sägewerkes aus dem Teilknotenpunkt verlegt und am Verbindungsweg hergestellt werden:

Hierzu sind

- eine separate Anbindung am nördlichen Ende der Betriebsflächen sowie
- eine gerichtete Ausfahrt an deren südlichem Ende überprüft und dargestellt worden.

Im Rahmen der Abstimmung mit dem Betreiber des Sägewerks wurde von dort dargelegt, dass diese Möglichkeiten nicht mit den betrieblichen Anforderungen überein gebracht werden können. Die Bundesstraßenverwaltung entscheidet daraufhin, dass die Zufahrt zum Sägewerk unverändert an der K 126 Ost erhalten bleiben soll.

Nahezu zeitgleich wurde entschieden, dass auch für die Fahrtrichtung Hahn eine Parallelführung für den langsam fahrenden und landwirtschaftlichen Verkehr geschaffen werden muss, analog zur Lösung Richtung Hinzerath.

Für den östlichen Teilknotenpunkt ergibt sich somit folgende Konfiguration als Variante 3 und in den vorliegenden Unterlagen im Wesentlichen ausgearbeitete Vorzugslösung:

Knotenpunkt-Variante 3



Die K 126 verläuft übergeordnet von West nach Ost. Der Verbindungsweg bindet auf gleicher Höhe zusammen mit der K 131 in Form einer Kreuzung plangleich an. Die Zufahrt zum Sägewerk verbleibt unverändert mit geringfügigen Anpassungen an die neue Geometrie.

Die K 131 geht nach dieser Lösung in die verlegte B 327/B 50alt als künftiger Verbindungsweg über und umfährt durchgehend das ehemalige Tankstellengelände östlich, bevor er in die Bestandstrasse parallel der B 50neu einbindet.

Die Rampen der Rifa Simmern sind ebenso wie die verbleibende K 131 Richtung Horbruch untergeordnet als Einmündung angebunden.

Letztere wird abgekröpft mit Herstellung eines neuen Bahnüberganges (BÜ) in einem sog. Linksversatz zu der Rampenanbindung in ihrem Verlauf angepasst. Die Erschließung der ehemaligen Tankstelle, als Privatgrundstück nur noch in der Funktion einer Grundstückszufahrt, erfolgt vom Verbindungsweg her direkt.

Abweichend von der im Rahmen der Voruntersuchung konzipierten und zuvor beschriebenen Variante 3 ist in der vorliegenden Antragslösung die Führung des Verbindungsweges sowie der K 131 nördlich des Rampenfußpunktes aus Gründen der Eingriffsminimierung modifiziert worden. Die beschriebene Lösung erfordert eine erhebliche Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen nordöstlich des ehemaligen Tankstellengeländes. Das anzuwendende Regelwerk gem. RLW lässt eine angepasstere Lösung zu, die in Abschnitt 4 näher erläutert wird.

Zudem kann mit der einhergehenden Führung des Verbindungsweges der bestehende BÜ im Zuge der K 131 beibehalten und somit eine wirtschaftliche Umsetzung bei gleichwertiger Funktion erreicht werden.

Am westlichen Teilknotenpunkt werden keine Modifikationen gegenüber Variante 2 vorgenommen.

3.3 Variantenvergleich

3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen

Alle Knotenpunktlösungen sind geeignet, das nachgeordnete Netz mit Erschließungsfunktion sehr gut leistungsfähig, verkehrssicher und komfortabel an die B 50neu anzubinden. Signifikante Unterschiede unter den Varianten ergeben sich nicht.

3.3.2 Verkehrliche Beurteilung

Im vorliegenden Fall ist die Leistungsfähigkeit von untergeordneter Bedeutung, da die Anschlussstelle regional zwar wichtig für die Erschließung, jedoch aufgrund der vergleichsweise geringen Siedlungsdichte nicht sehr stark frequentiert ist.

In der Summe ergibt sich eine Belastung des Knotenpunktes von/zur B 50n von rd. 2000 Kfz/24 über die Rampen.

Die Entkoppelung der beiden Rampenanbindungen an unterschiedliche Strecken des nachgeordneten Netzes ist aufgrund der an beiden Strecken vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung verträglich. Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung für die Teilknotenpunkte der vorliegenden Knotenkonfiguration wird durchweg die Qualitätsstufe A erreicht.

3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Die Verkehrssicherheit wird maßgebend von der Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit sowie der konstruktiven Gestaltung beeinträchtigt. In Bezug auf die B 50neu sind alle Varianten gleich zu bewerten.

Die Anbindung erfolgt in jedem Fall über ausreichend lange Beschleunigungs- und Verzögerungsfahrstreifen von 250 m Länge.

Die Ausbildung der Rampen erfolgt nach den Hinweisen der RAA. Demnach ist die nach **Variante 1** gewählte Knotenpunktform mit Parallelrampen, sog. Raute, nur bedingt für die Entwurfsklasse der B 50n geeignet.

Vorteil ist der geringere Platzbedarf vor dem Hintergrund der räumlichen und topografischen Gegebenheiten.

Nachteilig ist die aufgrund der Vielzahl der anzubindenden Zufahrtsäste sich ergebende Unübersichtlichkeit. Der östliche Teilknotenpunkt ist als Kreisverkehrsplatz grundsätzlich gut geeignet, die Verkehrsströme zu ordnen und auf einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau abzuleiten, jedoch wird vorliegend diese Wirkung aufgrund der geometrisch notwendigen KVP-Größe konterkariert. Weiterhin ist die Begreifbarkeit bei 6 bzw. 7 Anschlussästen erschwert. Westlich sind relativ nahe zum Bauwerk die beiden gerichteten Anschlussrampen angebunden. Sowohl Beschilderung als auch Markierung könnten erst spät wahrgenommen werden und so Falschfahrten verursachen.

Die Grundsatzlösung nach **Variante 2** stellt ein symmetrisches halbes Kleeblatt dar. Die Ausbildung der direkten und indirekten Rampen erfolgt mit regelkonformen Elementen.

Aufgrund der räumlichen Zwangspunkte erfolgt die Anbindung nicht an ein und denselben Streckenzug. Dies wäre ggfs. unter Leistungsfähigkeitsgesichtspunkten als ungünstig zu beurteilen; vorliegend stellt dies jedoch kein entscheidungsrelevantes Kriterium dar. Ansonsten wird durch diese Entkopplung eine deutlich bessere Übersichtlichkeit des südlichen Teilknotenpunktes (KVP) erreicht.

Für den Anschluss an die B 50neu ergeben sich keine für den Verkehrsteilnehmer wahrnehmbaren Veränderungen gegenüber einer Standardlösung.

Der Kreisverkehrsplatz erhält 5 Standard-Anschlussäste, d. h. Ein- und Ausfahrt zusammen liegend. Aufgrund der engen Lage der beiden Anbindungen Verbindungsweg aus Richtung Hinzerath und Sägewerk ist keine gleichmäßige Verteilung der Anschlussäste möglich.

Die stellt bei der Begreif- und Erkennbarkeit des Knotenpunktes (Abzählen der Zufahrten anhand der Wegweisung) ebenso wie bei der geometrischen Befahrbarkeit einen Nachteil dar.

Die Auflösung dieses Konfliktes durch Entfall der Zufahrt zum Sägewerk ist nicht möglich.

Der Anschluss der Rampen zur Rifa Simmern erfolgt ebenfalls als regelkonforme Standardeinmündung in einem ausreichenden Abstand sowohl vom KVP als auch vom bestehenden Bahnübergang. Allerdings muss dabei die Anbindung einer Privatzufahrt zur ehemaligen Tankstelle noch in diesem Zwischenabschnitt zur Gleiskreuzung mit eingebunden werden. Dadurch reduzieren sich die „Knotenpunktabstände“ erheblich.

Die Anbindung des Rampenfußpunktes westlich erfolgt durch eine regelkonforme Einmündung in die K 126 als Standardlösung.

Durch das Hinzukommen der zusätzlichen Anbindung des Verbindungsweges in Richtung Hahn muss Variante 2 zur **Variante 3** modifiziert werden.

Gleichzeitig entfällt die Anbindung der Privatstraße zum Sägewerk an der Stelle des zentralen Knotenpunktes.

Damit verbleibt unmittelbar östlich der B 50neu ein vierarmiger Knotenpunkt, der im Zuge der bevorrechtigten K 126 als Kreuzung ausgebildet wird.

Die erhalten bleibende Sägewerkzufahrt liegt in rd. 100 m Entfernung zur geplanten Kreuzung und hat damit einen rd. doppelt so großen Abstand von dem neuen Knoten wie von der bisherigen Einmündung K 126/K 131 im Bestand. Die gesamte Einmündungssituation wird damit entzerrt und sicherheitsverbessert entkoppelt.

Die Rampenanbindung Rifa Simmern erfolgt an die vollständig verlegte Trasse der K 131 ab dem vorhandenen Bahnübergang. Der Verbindungsweg mündet noch vor dem BÜ in einem Abstand von rd. 60 m vom Rampenfußpunkt Rifa Simmern in die K 131.

Die Erkennbarkeit der neu entstehenden Knotenpunkte ist aufgrund ihrer Lage in durchgehenden Lage- und Aufrisselementen der K 131 als gut einzustufen. Im Weiteren kann mit dieser Lösung auch die Erschließung des Privatgrundstücks auf dem ehemaligen Tankstellengelände direkt am Verbindungsweg verkehrssicher umgesetzt werden.

3.3.4 Umweltverträglichkeit

Durch den vorgesehenen vierstreifigen Trassenverlauf im unmittelbar nordwestlich anschließenden Funktionsbereich der bestehenden B 50/B 327 sind die Auswirkungen auf Natur und Landschaft im Vergleich zu einem Neubauvorhaben losgelöst von Bündelungseffekten in erheblichem Umfang vermindert.

Hiervon profitieren der gesamte Naturhaushalt und die Landschaft. Deshalb wurden Trassenalternativen in der UVS (Froelich & Sporbeck 2012, 2013) nicht betrachtet. Die Umweltauswirkungen lassen bei allen Knotenpunktvarianten (AS Hochscheid) keine signifikanten Unterschiede erkennen und generieren, neben den lediglich im Umfang geringfügig divergierenden Eingriffen in jeweils dieselben Biotope, in allen Fällen Kollisionsrisiken und/oder Trenneffekte gegenüber Fledermäusen und der Wildkatze.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind über den gesamten Planungsabschnitt einschließlich der AS Hochscheid für folgende Schutzgüter des UVPG festzustellen. All diese Auswirkungen lassen sich mit entsprechenden technischen wie landespflegerischen Maßnahmen auf ein unerhebliches Maß reduzieren und kompensieren.

Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Bei acht Einzelgebäuden des allgemeinen Wohngebietes (WA) „Auf den Gärten“, in Hochscheid kommt es rechnerisch zu einer Überschreitung des maßgeblichen Pegelgrenzwertes von 49 dB(A) (nachts). Eine weitere Grenzwertüberschreitung betrifft ein Einzelgebäude im Außenbereich (ehemalige Tankstelle an der heutigen Bundesstraße). Im Übrigen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV in allen Gebäuden von Hochscheid und der weiter entfernt liegenden Gemeinde Oberkleinich eingehalten.

Tiere

Es kommt zu Unterbrechungen von tradierten Wildwechseln bzw. Migrationswegen von Rot-, Reh- und Schwarzwild sowie von Dachs und Wildkatze und dadurch erhöhten Mortalitätsrisiken. In Bezug auf Fledermäuse erhöht sich das Kollisionsrisiko durch Eingriffe und Zerschneidungen in/von Flugkorridoren. Quartiere sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht betroffen.

Die Artengruppe Vögel ist neben direkten Habitatverlusten allgemein planungsrelevanter und nur in Einzelfällen besonders planungsrelevanter Arten örtlich durch die Zunahme störungsbedingter Habitatminderungseffekte in den Lebensräumen betroffen. Betroffen sind im Wesentlichen Neuntöter, Baumpieper und Waldschnepfe in Waldstandorten und Feldlerche und Feldsperling in den Offenlandflächen südöstlich von Oberkleinich.

Pflanzen/Vegetation

Der vierstreifige Um- und Ausbau und die mit dem Bau in Zusammenhang stehenden Maßnahmen führen anlage- wie baubedingt zur Beanspruchung von straßennahen Vegetationsstrukturen und Biotoptypen.

Verluste betreffen im Wesentlichen nur mittel oder gering bedeutende Waldbiotope (Laubmischwald einheimischer Arten, Fichtenwald, Kiefern-mischwald, Douglasienwald, Lärchenwald, Birkenvorwald und Schlagfluren) unterschiedlicher, vielfach auch relativ junger, Bestockung. Hochwertige Eichen-Buchenmischwälder mit teils altem Baumbestand sind nur am Ausbauende der Strecke bestandsbildend, aber nur geringfügig im Bereich des Baufelds der geplanten Faunabrücke betroffen.

Im Bereich des Offenlands sind vornehmlich Ackerbiotope intensiver Nutzung und lokale Feldgehölze und Gebüsche von Verlusten betroffen. Säume im Straßenrandbereich, Staudenfluren und Schlagfluren ergänzen die Biotopverluste in geringem Umfang.

Boden/Fläche

Die Versiegelung von biotisch aktiven Flächen verursacht die erheblichsten Auswirkungen, da hier sämtliche Bodenfunktionen verloren gehen (Funktionsverlust), was auch den Nachhaltigkeitsindikator, d. h. den Flächenverbrauch von unbebauten, nicht zersiedelten und unzerschnittenen Freiflächen, negativ belastet.

Darüber hinaus entstehen Funktionsminderungen im Zuge der notwendigen Dammschüttungen und Einschnitte sowie der Anlage von Straßenebenenflächen in großem Umfang.

Wasser

Die Versiegelung des Bodens bedeutet gleichsam Infiltrationsflächenverluste. Weitere Beeinträchtigungen des Grundwassers durch z. B. den zusätzlichen Eintrag von Schadstoffen sind aufgrund der hohen Grundwasserschutzfunktion der Böden im Trassenumfeld und der geringen Grundwasservorkommen in den Kluftwasserleitern der anstehenden Schiefer und Quarzite als gering zu bewerten.

Landschaft

Größere Auswirkungen sind im Bereich der Offenlandflächen nordnordöstlich von Hochscheid zu erwarten, da hier aufgrund der hohen Einsehbarkeit eine höhere Empfindlichkeit als im vorhergehenden Waldabschnitt vorliegt und die Trasse weiter in die Landschaft wirkt.

Im weiteren Verlauf nach Norden weist das Vorhaben Schwerpunkte landschaftsästhetischer Störungen auf. Anlagebedingt werden bestimmte Vegetationsstrukturen (Chausseebäume, Kleingehölze, Waldmantelstrukturen) mit der Folge einer Strukturveränderung innerhalb der Landschaft beseitigt.

Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Für dieses Schutzgut ist aufgrund möglicher Artefakte aus z. B. römischer Siedlungszeit von potenziellen Betroffenheiten auszugehen.

3.3.5 Wirtschaftlichkeit

Grundsätzlich unterscheiden sich die Varianten hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit nur marginal. Tendenziell ist die Kreuzungslösung nach Variante 3 als günstiger einzustufen, da die dargestellten Kreisverkehrsplätze aufgrund der notwendigen Größe einen erhöhten Eingriff und baulichen Aufwand (Erdarbeiten, Straßenbau, Entwässerung) erfordern.

Eine detaillierte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurde dazu nicht angestellt.

Eine plausible Herleitung dieser Aussage lässt sich jedoch unter folgenden Gesichtspunkten anstellen:

- Nahezu gleiche Ausbaulängen in allen Strecken; abweichend bei Variante 3 durch geänderte Anforderungen im Zusammenhang mit dem Verbindungsweg für langsam fahrenden und landwirtschaftlichen Verkehr in Richtung Hahn
- Die geringer erforderliche Bauwerkslänge (lichte Weite) beim Kreisverkehrsplatz (Variante 1 und 2; Sicht, Fahrstreifen usw.) wird kompensiert durch die KVP-Größe und notwendige Streckenverlegungen
- nach Variante 1 ist eine geringere Bauwerksbreite (Nutzbreite) durch Entfall der B-/V-Fahrstreifen; das Herausziehen dieser Fahrstreifen aus dem Bauwerksbereich in Varianten 2 und 3 macht aufgrund der deutlich zu vergrößernden Rampenlängen keinen Sinn

3.4 Gewählte Linie

Die Begründung für die Wahl der Trasse der B 50neu und den Verzicht auf eine Variantenbetrachtung dafür ist bereits in Abschnitt 3 dargelegt. Varianten wurden lediglich zur Ausbildung der geplanten AS Hochscheid untersucht und einander gegenüber gestellt.

Im Ergebnis dieser Abwägung wird der **Variante 3** unter den gegebenen Anforderungen der **Vorzug** gegeben. Ihre Beschreibung erfolgt bereits detailliert in Abschnitt 3.2.4. Mit dieser Lösung werden die vergleichsweise geringen verkehrlichen Anforderungen sehr gut mit denen aus Verkehrssicherheit wirtschaftlich kombiniert.

Sie lässt auch die Belange des ÖPNV mit Anlegung von zwei Bushaltestellen mit Integration einer Querungshilfe im Knotenpunktbereich nicht unberücksichtigt.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Der B 50 kommt nach Fertigstellung des Hochmoselüberganges eine hohe verkehrliche Bedeutung zu. Sie wird als Verlängerung der A 60 aus Richtung Belgien und als Verbindung zwischen den Autobahnen A 1 im Westen und A 61 im Osten nach ihrer durchgehenden Verkehrsfreigabe eine kontinentale Funktion im Straßennetz übernehmen. Sie ist der **Kategoriengruppe AS 0** zuzuordnen (gem. Richtlinien für integrierte Netzgestaltung – RIN 2008; autobahnähnliche Straße gem. RAA 2008, Entwurfsklasse **EKA 2**).

Entsprechend ihrer Bedeutung wird der vorliegenden Planung und in Abstimmung mit dem Streckenzug über die Anschlussabschnitte ein 2-bahniger Sonderquerschnitt (SQ) 27 mit 2 Fahr- und einem Standstreifen in jede Richtung zu Grunde gelegt. Der Betrieb erfolgt mit Verkehrsfreigabe anbaufrei in der Form 2 + 2; mittelfristig wird die B 50neu durchgehend als Kraftfahrstraße betrieben.

Die Linienführung orientiert sich am Verlauf der bestehenden Hunsrückhöhenstraße. Eine unter bautechnologischen und betrieblichen Gesichtspunkten engst mögliche Bündelung wird unter dem Minimierungsgebot jedoch auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Trassierungsparameter angestrebt.

Die vorhandene Hunsrückhöhenstraße wird künftig weiter unter Betrieb gehalten. Dies führt dazu, dass zum Schutz vor gegenseitiger Beeinträchtigung abschnittsweise Sicht- und Blendschutzanlagen in Form von Erdwällen vorgesehen werden müssen.

Im Streckenverlauf befindet sich der zum teilplanfreien Knotenpunkt umzubauende Anschlussstelle Hochscheid.

Hier wird über die Kreisstraßen K 126(WIL) und K 131(WIL) das nachgeordnete Straßennetz verkehrssicher und leistungsfähig in der modifizierten Form eines sog. halben Kleeblattes angebunden. Die Rampen von/zur B 50neu sind dabei aufgrund der besonderen Zwangspunkte (s. Abschnitt 3.2.4) nicht an ein und denselben Straßenzug angebunden.

Der vorliegende Entwurf berücksichtigt durch zusammenhängende, gut und in ausreichender Breite erreichbare Verkehrsflächen und Nebenanlagen (Regenrückhaltebecken) die Belange des Betriebsdienstes. Die Belange des Bauens unter Verkehr wurden bei der Planung ebenfalls beachtet.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Entsprechend der künftigen funktionalen Bedeutung der B 50neu wird mit den gewählten Entwurfselementen sowie dem gewählten Regelquerschnitt eine angemessen gute Verkehrsqualität sichergestellt. Aufgrund der Anlage des Standstreifens ist auch in Havariefällen eine ausreichende Leistungsfähigkeit gewährleistet.

Im nachgeordneten Netz der AS Hochscheid ist den Belangen der Fußgänger und des ÖPNV Rechnung getragen.

Die vorgesehenen Querungsmöglichkeiten in Verbindung mit Fahrbahnteilern erschließen für Fußgänger sicher die Waldgebiete links der B 50neu ebenso wie die als Ersatz geplanten Bushaltestellen beidseitig an der K 131.

Die geplanten Anpassungen im Wirtschaftswegenetz sind der anbaufreien Führung geschuldet. Sie stellen gemäß der Darstellung im Wirtschaftswegekonzept (s. Unterlage 16.1) die Erreichbarkeit von Wald- und Feldflächen sicher.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Durch den autobahnähnlichen Ausbau wird im Zuge der B 50neu ein hohes Maß an Sicherheit gewährleistet. Dies begründet sich einerseits aus der Trassierung mit sehr guten Sichtverhältnissen und andererseits aus der Betriebsform mit freien Überholmöglichkeiten des Schwerverkehrs und der Anbaufreiheit.

Die Geschwindigkeit wird gem. RAA für die vorliegende EKL 2 nicht begrenzt. Lediglich im Abschnitt nach der AS Hochscheid wird aufgrund der erforderlichen Trassierung und der sich daraus ergebenden Sichtweitenbegrenzung eine Festsetzung auf 120 km/h erforderlich.

Im untergeordneten Netz der AS Hochscheid werden alle Strecken und Teilknotenpunkte ebenfalls unter Sicherheitsaspekten aus- und umgebaut. So führt beispielsweise die Absenkung der K 126 zu einer deutlichen Erhöhung der Sichtweiten. Die Zufahrten an den Knotenpunkten sind soweit möglich im Außenbogenbereich an die übergeordnete Strecke angeschlossen und die Widerlager des Kreuzungsbauwerkes sind entsprechend der notwendigen Sichtfelder aufgeweitet.

Querungen des Fußgängerverkehrs finden durchweg im Schutze von Fahrbahneinbauten statt. Damit entstehen kurze Konfliktstrecken mit dem Fahrverkehr und die Erkennbarkeit der Verkehrsteilnehmer untereinander wird verbessert. Die Querungsstellen sind zudem für eine barrierefreie Führung gestaltet.

Für die Maßnahme wurde auf der Grundlage der Vorentwurfsunterlagen mit Stand vom 25.08.2016 ein Verkehrssicherheitsaudit durchgeführt. Der Entwurf sah zu diesem Zeitpunkt noch den Rückbau der Hunsrückhöhenstraße zu einer klassifizierten Kreisstraße vor, was zwischenzeitlich geändert und in den vorliegenden Unterlagen als Verbindungsweg ausgeführt ist. Die im Auditbericht gegebenen Hinweise wurden soweit erforderlich in die vorliegende Planung aufgenommen.

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Mit Verkehrsfreigabe der B 50neu wird (in Abhängigkeit der Anschluss- und Folgeabschnitte) die bestehende Hunsrückhöhenstraße, im vorliegenden Abschnitt als B 50/B 327 zum Verbindungsweg abgestuft. Baulasträger für die B 50neu wird die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung.

Der Verbindungsweg wird in die Baulast der jeweiligen Gemeinde übertragen. Er dient künftig der Verbindung zwischen Hinzerath und Hochscheid sowie zwischen Hochscheid und Bhf. Hirschfeld für den langsam fahrenden und den landwirtschaftlichen Verkehr. Mittelfristig wird die B 50neu zur Kraftfahrstraße eingestuft.

Kreuzend verläuft im Neubauabschnitt vorliegend nur die K 126(WIL) zwischen Oberkleinich und Hochscheid.

Sie wird im Zuge des Umbaus der bestehenden Kreuzung zur teilplanfreien Anschlussstelle ausgebaut und den geometrischen Anforderungen angepasst.

Östlich der geplanten B 50neu wird sie übergeordnet mit dem Verbindungsweg, Richtung Hinzerath, und der bestehenden und im Rahmen des Ausbaus zu verlegenden K 131(WIL), Richtung Horbruch, in Form einer 4-armigen Kreuzung verknüpft. Die Lage der Kreuzung entspricht etwa der Bestehenden auf der Hunsrückhöhenstraße. Die K 126 verbleibt unverändert in der Baulast des Lk WIL.

Der nach Osten abzweigende Ast der K 131 wird bis zum bestehenden Bahnübergang verlegt. Ab hier wird die Straße Richtung Horbruch weiter als K 131(WIL), ab Kreisgrenze als K 74(BIR) geführt. Die Baulast verbleibt bei den jeweiligen Landkreisen.

Der Verbindungsweg in Richtung Hahn geht zusammen mit dem rückzubauenden und umzuwidmenden Abschnitt der B 50/B 327 Richtung Bhf. Hirschfeld in die Baulast der Gemeinde.

Bestehende direkte Anbindungen an die B 50/B 327 werden künftig über das nachgeordnete Netz erschlossen.

Dies gilt neben einer Reihe von Waldwegen insbesondere auch für die Erschließung des Privatgrundstückes auf der Fläche einer ehemaligen Tankstelle mit Wohnnutzung nordöstlich von Hochscheid. Die Liegenschaft wird künftig über den Verbindungsweg angebunden.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Wie bereits erläutert folgt die gewählte Trasse für die B 50neu aus Gründen der Eingriffsminimierung, jedoch unter Berücksichtigung der entsprechend der Straßenkategorie vorzusehenden Entwurfparameter eng dem Verlauf der bestehenden Hunsrückhöhenstraße in der Lage und dem von West nach Ost stetig abfallenden Geländeverlauf. Die Linienführung ist somit zwischen Bauanfang bis unmittelbar nördlich der AS Hochscheid gestreckt. Dort beginnt eine Wendelinie, wodurch die Trasse analog der Bestandsführung um rd. 800 m nach Norden versetzt wird.

Eine Optimierung im Höhenverlauf wurde im Kreuzungsbereich mit der K 126(WIL) im Zuge der AS Hochscheid vorgenommen. Aufgrund der Nähe zur Ortslage Hochscheid sowie der baulichen Anlagen im Einmündungsbereich K 126/K 131, des anzuhaltenden Bahnüberganges vor dem Ortseingang und der zu erhaltenden Werkzufahrt zum Sägewerk sind die Möglichkeiten der Absenkung der K 126 begrenzt. Gleichzeitig soll die neue B 50 nicht zu sehr exponiert über der bestehenden Straßenanlage verlaufen, um die Ortslage von Hochscheid schalltechnisch und visuell möglichst gering zu beeinträchtigen.

Im Ergebnis sind die beiden Trassen mit dem technisch notwendigen Abstand so zueinander festgelegt worden, dass ein nach allen abzuwägenden Kriterien angemessener Kompromiss gefunden wurde.

Der straßenbaulich vertretbaren Absenkung der Kreisstraße 126 (maßgebliche Sichtweiten im Knotenpunkt und im Streckenverlauf) folgt die Gradienten der B 50neu etwa 4,5 m über der heutigen Fahrbahn; allerdings um etwa 40 m weiter westlich versetzt.

Damit fällt die Anhebung über der heutigen Fahrbahn zwar vergleichsweise hoch aus, jedoch beschreibt die bestehende Hunsrückhöhenstraße im vorliegenden Abschnitt mit einer deutlich ausgeprägten Senke zum Knotenpunkt hin eine straßenbauliche Unstetigkeit in derselben Größenordnung.

4.3.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte für die B 50neu stellen die Anschlussplanungen im Süden – Abschnitt Longkamp – Bhf. Zolleiche – und im Norden – Abschnitt Dsg – Flughafen Frankfurt-Hahn – dar. Innerhalb des vorliegenden Abschnittes wird die bestehende Hunsrückhöhenstraße auf eine verbleibende Breite von 4,75 m zurück gebaut. Eine Verlegung oder abschnittsweiser Ersatzneubau wird aus wirtschaftlichen, naturschutzfachlichen und auch bautechnologischen Gründen vermieden. Die leistungsfähige Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit ist auf diesem Streckenzug ein erheblicher Zwangspunkt.

Die bestehende Straße ist Zwangspunkt in den Abschnitten wo die Trassen einander tangieren. Der Teilabschnitt der Wendelinie wird vom Bestreben der engst möglichen Lage zum Bestand sowie den maßgeblichen Mindestparametern nach RAA bestimmt.

Die Herstellung der Anschlussstelle Hochscheid in der vorliegend ausgearbeiteten Vorzugslösung bestimmt die Abrückung der B 50neu nach Westen. Vorteil dieser Streckenführung ist die Verkehrsführung auf der Hunsrückhöhenstraße und am bestehenden Anschlussknotenpunkt während der Bauzeit.

Ein Großteil der Knotenpunktelemente wie auch der Strecken kann außerhalb derzeitiger Verkehrsflächen hergestellt werden.

Weitere Zwangspunkte stellen die Höhen der kreuzenden Straßen innerhalb des Knotenpunktes wie bereits in Abschnitt 4.3.1 beschrieben dar. Weiterer Höhenzwangspunkt: am Bauende muss das gesammelte Straßenwasser nach Behandlung im RRB 4 einem Vorfluter zugeführt werden. Um einen natürlichen Abfluss zu gewährleisten ist der Gradientenverlauf auf die maßgeblichen Höhen hin nach unten begrenzt. Die Planung ist in Lage und Höhe an den Folgeabschnitt Dsg – Flughafen Frankfurt-Hahn abgestimmt.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

B 50neu

Die Trassierungselemente der B 50neu genügen den Mindestanforderungen gem. RAA für die Entwurfsklasse **EKA 2**:

- Geraden $L > 2.000$ m sind nicht geplant
- gleichgerichtete Bögen sind in Folge nicht geplant
- $R_{\min} = 470$ m
- $L_{\min} = 55$ m
- $R_1/R_2 = 1,6$ (Wendelinie)
- $A_{\min} = 250$ m
- $A_1/A_2 = 1,3$

Die Mindest-Radienlänge wird zwischen Bau-km 97+695 – 97+746 mit 51 m geringfügig in vertretbarem Umfang innerhalb eines Radius $R = 1.500$ m unterschritten.

Die im Bereich der gestreckten Führung vorgesehenen Radien von 4.250 bzw. 5.150 m sind ausreichend groß gewählt, so dass die Unterschreitung des Verhältnisses zum zwischengeschalteten, vergleichsweise großen $R = 1.500$ m unerheblich ist.

Das Radienverhältnis innerhalb der Wendelinie überschreitet geringfügig das SOLL-Verhältnis von 1,5. Auch das ist vertretbar.

K 126

Die Kreisstraße wird in dem für die Umgestaltung des Knotenpunktes notwendigen Umfang den neuen Gegebenheiten angepasst. Hinsichtlich Ihrer Funktion als nahräumige, flächenerschließende Straßenverbindung ist sie der Entwurfsklasse gem. RAL2012 **EKL 4** zugeordnet. Die EKL 4 ist in Rheinland-Pfalz nicht eingeführt; jedoch genügen die gewählten Parameter den Anforderungen des weiteren Regelwerkes (RAS-L, RAS-Q usw.).

Innerhalb des Knotenpunktes erfolgt ein verkehrssicherer und leistungsfähiger Ausbau unter Wahrung der Anforderungen aus dem Regelwerk:

- gleichgerichtete Bögen sind mit einer Übergangsklothoide (Eiklothoide) geplant
- $R_{\min} = 350$ m
- $L_{\min} = 142$ m
- das Verhältnis der Folgeradien liegt nach Bild 12 noch im brauchbaren Bereich
- $A_{\min} = 150$ m
-

Damit werden alle Anforderungen nach dem Regelwerk gewährleistet.

K 131

Die Verlegung bzw. Neubau der Kreisstraße nördlich der K 126 im Rahmen des Knotenpunktausbaus erfolgt ebenfalls nach der Einstufung gemäß RAL. Hinsichtlich Ihrer künftigen Funktion als nahräumige, flächenerschließende Straßenverbindung ist sie auch der Entwurfsklasse **EKL 4** zugeordnet.

Die EKL 4 ist in Rheinland-Pfalz nicht eingeführt; jedoch genügen die gewählten Parameter den Anforderungen des weiteren Regelwerkes (RAS-L, RAS-Q usw.).

Von der Kreuzung mit der K 131 bis zum bestehenden Bahnübergang erfolgt ein verkehrssicherer und leistungsfähiger Ausbau unter Wahrung der Anforderungen aus dem Regelwerk:

- R_{\min} = 300 m
- L_{\min} = rd. 40 m
- A_{\min} = 85 m

Damit werden alle Anforderungen nach dem Regelwerk gewährleistet.

Verbindungsweg

Grundlage für die Planung von Verbindungswegen ist die RLW2016. Da der Verbindungsweg weit überwiegend auf der Trasse der Hunsrückhöhenstraße verläuft, ist von ausreichenden Trassierungsparametern auszugehen. Lediglich im kurzen Neubauabschnitt von der K 131 am Bahnübergang wieder zur B 50/B 327-Bestandstrasse an der ehemaligen Tankstelle ist ein Radius von 40 m in Ansatz gebracht worden.

Vor dem Hintergrund der nahen untergeordneten Einmündung und dem Gebot der Eingriffsminimierung ist die Trassierung für eine Planungsgeschwindigkeit von 30 – 40 km/h gem. Tabelle 3 RLW 2016 ausreichend bemessen.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

B 50neu

Die Trassierungselemente der B 50neu genügen den Mindestanforderungen gem. RAA für die Entwurfsklasse **EKA 2**:

- S_{min} = 0,7/1,2 %
- S_{max} = 3,0 %
- H_{Kmin} = 15.000 m
- H_{Wmin} = 12.500 m
- T_{min} = 122 m

Die Entwässerung der Fahrbahntafel in den Verwindungsbereichen ist bei ausreichender Längsneigung sichergestellt. Auch im Bereich des Kreuzungsbauwerkes an der AS Hochscheid ist eine Längsneigung von >2 % vorgesehen.

K 126

Für die K 126 sind die Mindestanforderungen für die Trassierungselemente gem. RAL, **EKL 4**, maßgeblich.

Die EKL 4 ist in Rheinland-Pfalz nicht eingeführt; jedoch genügen die gewählten Parameter den Anforderungen des weiteren Regelwerkes (RAS-L, RAS-Q usw.); geplant sind:

- S_{min} = 5,385 %
- S_{max} = 8,475 %
- H_{Kmin} = 3.000 m
- H_{Wmin} = --
- T_{min} = 208 m

Die geringe Überschreitung der max. Längsneigung um rd. 0,5 % rührt aus der Bestandsneigung. Die Abweichung ist vertretbar.

Die Entwässerung der Fahrbahntafel ist bei ausreichender Längsneigung sichergestellt. Verwindungsbereiche ergeben sich aufgrund der gleichgerichteten Linienführung nicht.

Damit werden alle Anforderungen nach dem Regelwerk gewährleistet.

K 131

Für die Verlegung der K 131 sind die Mindestanforderungen für die Trassierungselemente gem. RAL, **EKL 4**, maßgeblich.

Die EKL 4 ist in Rheinland-Pfalz nicht eingeführt; jedoch genügen die gewählten Parameter den Anforderungen des weiteren Regelwerkes (RAS-L, RAS-Q usw.); geplant sind:

- S_{min} = 2,2 %
- S_{max} = 4,8 % (an Bestand)
- H_{Kmin} = 3.000 m
- H_{Wmin} = n. vorh.
- T_{min} = 25 m (Eimündung)/90 m

Alle Mindestparameter sind eingehalten.

Die Entwässerung der Fahrbahntafel in den Verwindungsbereichen ist bei ausreichender Längsneigung sichergestellt. Damit werden alle Anforderungen nach dem Regelwerk gewährleistet.

Verbindungsweg

Der Verbindungsweg ist aufgrund dem Bestandsverlauf als dem Regelwerk genügend zu beurteilen. Der Neubauabschnitt ist mit 4,5 % Längsneigung ebenfalls richtlinienkonform.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

B 50neu

Die Trassierung der B 50neu ist in Lage und Höhe aufeinander abgestimmt, so dass nahezu durchgehend Standardraumelemente Anwendung finden.

Die Richtungswechsel in Grund- und Aufriss überlagern sich in geeigneter Weise, so dass der Streckenverlauf an jeder Stelle frühzeitig und weiträumig erkennbar ist. Dies wird durch die in großen Abschnitten vorgesehene Sicht- und Blendschutzverwallung zusätzlich verstärkt.

Unstetigkeiten werden durch den Einsatz von Entwurfselementen mit großzügigen Parametern vermieden.

Selbst der im Bereich von Bau-km 97+700 vorgesehene Gegenbogen zu den jeweils anschließenden sehr großen links gekrümmten Radien lässt aufgrund der großzügig mit jeweils rd. 166 m Länge gewählten Übergangsbögen fahrdynamisch und räumlich keine negativen Auswirkungen erwarten, da lagegleich in diesem Abschnitt auch ein Übergang in der Längsneigung erfolgt.

Die vorhandenen Haltesichtweiten wurden anhand eines dynamischen Sichtweitenmodells überprüft. Die Ergebnisse sind fahrtrichtungsbezogen auf dem Übersichtshöhenplan dargestellt. Die erforderliche Mindesthaltesichtweite wird durchgehend gewährleistet. Dabei sind die Schutzplanken im Mittelstreifen in der Regel das begrenzende Element.

Im Bereich der Wendelinie ab nördlich der AS Hochscheid wird es aufgrund der gewählten eingriffsminimierten Trassierung erforderlich, die zulässige Geschwindigkeit auf 120 km/h zu begrenzen, um die Anforderungen an die Haltesichtweite nach RAA zu gewährleisten. Die kleinste erreichte Sichtweite beträgt hier rd. 220 m.

In einem separaten Variantenvergleich wurden verschiedene Schutzplankensysteme und auch Ausbildungen im Mittelstreifen einander gegenüber gestellt.

Im Ergebnis wirkt sich der Verzicht auf die Regelausbildung für zweibahnige Straßen in Form eines sog. Sägezahnprofils günstig auf die Sichtverhältnisse aus, da der am Mittelstreifen fahrende Verkehr in Linkskurven über das vorgesehene Schutzsystem mit einer Bauhöhe von 90 cm hinwegblicken kann. Damit wird das Sichtfeld nicht durch das Fahrzeugrückhaltesystem im Mittelstreifen begrenzt.

K 126

Aufgrund der durchgehend gekrümmten Linienführung ist die Strecke im Ausbaubereich auch über den Hochpunkt hinweg gut einsehbar.

Die erforderliche Haltesicht ist entsprechend der vorliegenden Entwurfsklasse durchgehend eingehalten.

K 131

Die Verlegungsstrecke ist weitestgehend nach Standardraumelementen trassiert. Die Kurvenanfänge sind frühzeitig erkennbar. Defizite in der räumlichen Wirkung sind nicht gegeben.

Die erforderliche Haltesicht ist entsprechend der vorliegenden Entwurfsklasse durchgehend eingehalten.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

B 50neu:

Die Neubaustrecke wird nach einem Sonderquerschnitt **(SQ) 27** in Anlehnung an einen RQ 28 gem. RAA 2-bahnig, 4-streifig ausgebaut.

Die Abweichung zum Regelquerschnitt liegt in der Mittelstreifenbreite, die um 1 m reduziert ist.

1,50 m	Bankett
2,50 m	Standstreifen
2*3,50 m	Fahrstreifen
2*0,50 m	Randstreifen
3,00 m	Mittelstreifen
2*0,50 m	Randstreifen
2*3,50 m	Fahrstreifen
2,50 m	Standstreifen
1,50 m	Bankett
<hr/>	
27,00 m	Kronenbreite

Hinzu kommen je nach Lage parallele Straßenmulden in einer hydraulisch erforderlichen Breite von 1,5 – 2,0 m. In diesen Fällen erfolgt eine Reduzierung der Bankettbreite um 0,5 m gem. RAA, 4.2.3.7 sofern keine Fahrzeugrückhaltesystem erforderlich werden.

Abweichungen hiervon gibt es:

- im Bereich der Grünbrücke wird der Mittelstreifen aufgrund der Mittelstützen zur richtlinienkonformen Umsetzung der Fahrzeugrückhaltesysteme (FRS) um 1,0 m auf 4,00 m aufgeweitet; die Aufweitung erfolgt symmetrisch
- an der AS Hochscheid werden die Standstreifen zu Verzögerungs- und Beschleunigungsfahrstreifen (V-/B-Streifen) um 1,0 m aufgeweitet; die Fahrbahnbreite beträgt hier 11,50 m. Zudem werden die Bankettbreiten auf die Länge der V-/B-Streifen gem. RAA, 6.4.3/6.4.4 vergrößert, um Nothalte zu ermöglichen (sog. Havariestreifen)
- am Bauende ist für Wartungs- und Unterhaltungszwecke eine Betriebsausfahrt zum RRB 4 an der Rifa Morbach geplant. Sie wird durch die Aufweitung des Standstreifens auf 50 m Länge um 1,0 m analog der AS Hochscheid vor und nach der Zufahrt angebunden.

Die eingriffsminimierte Neubautrasse der B 50neu verläuft in einem nur geringen Abstand westlich zum Bestand der Hunsrückhöhenstraße, der bedingt durch die vorhandenen Unstetigkeiten geringfügig variiert. Hiervon weicht die geplante Lage lediglich im Bereich der neu herzustellenden Anschlussstelle (AS) Hochscheid zwischen Bau-km 98+850 und 99+325 und weiter bis etwa Bau-km 100+650 im Bereich der engen Bestandsradien ab.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist zur Vermeidung gegenseitiger Beeinträchtigungen und Irritationen der Verkehrsteilnehmer auf beiden Strecken weit überwiegend ein Blendschutz erforderlich. Die Konzeption sieht einen Wall in erdbauweise vor, der eine Höhe von 1,50 m über dem jeweils höher gelegenen Fahrbahnrand erhält. Mit Ausnahme eines kurzen Abschnittes am Beginn der Ausbaustrecke ist dies der Rand der B 50neu.

Die Böschungen sind mit einer Neigung von 1:1,5 und die Wallkrone aufgrund der vergleichsweise geringen Höhe mit einer Breite von 0,50 m ausgebildet. Vor dem Wall ist eine Entwässerungsmulde vorgesehen.

Aufgrund der geometrischen Erfordernisse ist eine zusätzliche Breite gegenüber einer Regelausbildung von 4 – 4,5 m für Mulde, Böschungen und Krone notwendig. Eine Bepflanzung des Walles ist aus Verkehrssicherheitsgründen nur mit Strauchbepflanzung möglich. Die Funktion eines Fahrzeugrückhalte-systems erfüllt der Wall nicht; Schutzplanken werden nach RPS ohne Berücksichtigung des Walles erforderlich.

Die Regelquerneigung der Fahrbahnen beträgt 2,5 %. Soweit dies aus fahrdynamischen Gründen vertretbar ist, erfolgt die Ableitung nach außen in die Seitenbereiche über Bankett und Dammschulter oder in parallele Straßenmulden.

Die maximale Querneigung beträgt 6,0 %. Die Verwindungsbereiche liegen in Abschnitten ausreichender Längsneigung, so dass entwässerungsschwache Bereiche ausgeschlossen werden können. Die Längen der Verwindungstrecken sind möglichst kurz gehalten, um eine schnelle Entwässerung der Fahrbahnflächen sicherzustellen.

Dabei ergeben sich an den äußeren Fahrbahnrandern geringfügige Überschreitungen der nach Regelwerk maximal zulässigen Anrampungsneigung (durch den Querneigungswechsel entstehende Neigung am Fahrbahnrand, sog. max. Δs), jedoch ist der Wert von 0,9 am äußeren Fahrstreifenrand nicht überschritten. Die Gradienten und somit der Drehpunkt für die Fahrbahnverwindung liegt jeweils am inneren (schnell befahrenen) Fahrbahnrand zum Mittelstreifen hin.

K 126:

Der Ausbau der K 126 erfolgt (außerhalb der RAL2012) nach einem SQ 10,5.

Da jedoch im gesamten Ausbaubereich nahezu durchgehend zusätzliche Abbiegespuren erforderlich sind, ergibt sich folgender Querschnittsaufbau:

2*3,25 m	Fahstreifen
3,25 m	Linksabbiegestreifen
2*0,50 m	Randstreifen
2*1,50 m	Bankett
<hr/>	
13,75 m	Kronenbreite

Hinzu kommen je nach Lage parallele Straßenmulden in einer hydraulisch erforderlichen Breite von 1,5 – 2,0 m. In diesen Fällen erfolgt eine Reduzierung der Bankettbreite um 0,5 m.

Zwischen der Anbindung Sägewerk und dem geplanten Knoten K 126/K 131/Verbindungsweg verläuft beidseitig, im Weiteren nur links ein Gehweg. Er dient einerseits der Erschließung der Bushaltestellen an der K 131 und andererseits in der Weiterführung als Verbindung zu den Waldflächen westlich der B 50neu (Naherholungsgebiet). Er ist unmittelbar entlang der Fahrbahn mit einem Hochbord abgesetzt vorgesehen. Seine Breite beträgt 2,00 m einschließlich eines Sicherheitsstreifens von 0,50 m.

Der gesamte Ausbauabschnitt erhält eine durchgehende Regelquerneigung von 2,5 % nach links. Die Neigung wird in dem Kurvenbereich R = 350 m nicht erhöht, da er vollständig innerhalb des Einflussbereichs der Knotenpunkte liegt.

Hier ist von einer verkehrsrechtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auszugehen. Des Weiteren liegt der Abschnitt in großer Längsneigung.

Durch die Begrenzung der Querneigung wird auch die resultierende Schräg-
neigung geringstmöglich reduziert. Eine ausreichende Fahrbahntwässerung ist gegeben.

K 131:

Der Ausbau der Kreisstraße erfolgt außerhalb der RAL2012. Er folgt bis zum Rampenanschluss einem SQ 10,5 analog dem Ausbau der K 126 unter Berücksichtigung der Linksabbiegespur. Danach erfolgt die kontinuierliche Rückverziehung auf die Bestandsbreite am Bahnübergang. Die Anbindung des Verbindungsweges erfordert angesichts der geringen Verkehrsbelastung keine zusätzliche Aufweitung mehr.

2*3,25 m	Fahrstreifen
3,25 m	Linksabbiegestreifen
2*0,50 m	Randstreifen
2*1,50 m	Bankett
<hr/>	
13,75 m	Kronenbreite

Im Bereich der Bushaltestellen sind Breiten von jeweils 3,00 m für die Busbuchten zuzüglich der Aufstellflächen von 2,50 m vorgesehen. Die zuführenden Gehwege erhalten eine Breite von 1,50 m (ohne zusätzlichen Sicherheitsstreifen).

Die Querneigung der Verlegungsstrecke soll über die gesamten Knotenpunkte hinweg eine Regelquerneigung von 2,5 % haben. Damit werden die Befahrbarkeit der Knotenpunkte und auch die Neigung in den Aufstellflächen berücksichtigt (Schrägneigung).

Verbindungsweg:

Der Querschnitt wird gemäß RLW2016 als zweistreifiger Verbindungsweg bemessen. Er wird aus der bestehenden Hunsrückhöhenstraße durch Rückbau hergestellt. Hierbei ist grundsätzlich der westliche Fahrbahnrand angehalten, so dass dort das Bankett und die Entwässerungsmulde beibehalten werden können. Die zum Erhalt vorgesehene Breite belässt folgenden Querschnitt:

4,75 m	Fahrstreifen
$2^* \geq 0,75$ m	Bankett
<hr/>	
6,75 m	Kronenbreite

Die zurück gebaute Breite beträgt i. M. 3,5 m vom bestehenden Asphalt. Hinzu kommt das südliche Bestandsbankett.

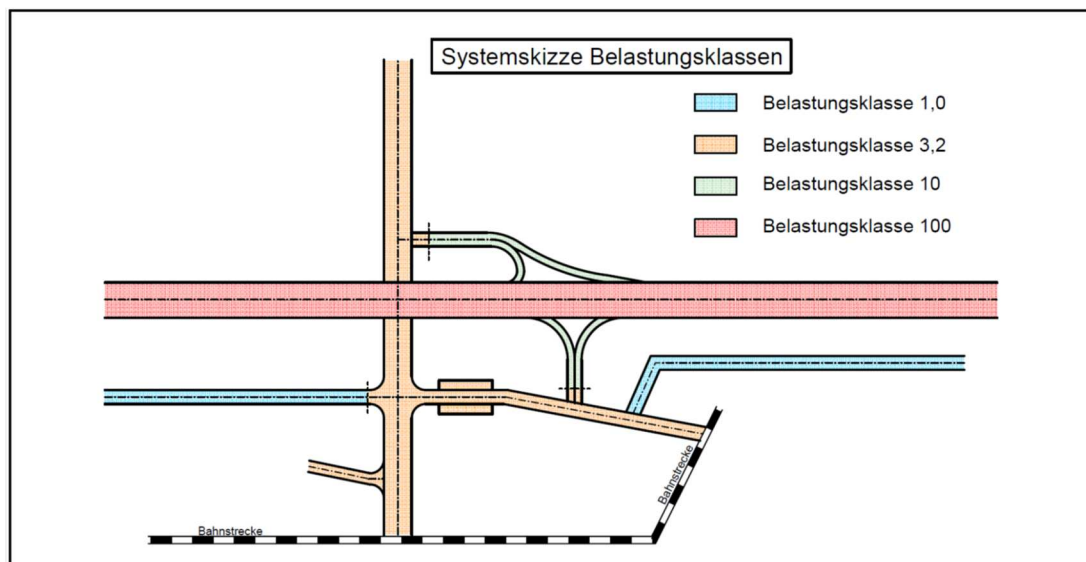
Im Abschnitt von der AS Hochscheid bis zum Bauende wird die Breite für die Aufstellung des durchgehenden Wildkatzenschutzzaunes einschließlich des 3,0 m breiten Schutzstreifens (Aufwuchsschutz) für die Unterhaltung genutzt. Damit kann zusätzlicher Eingriff vermieden werden.

Der Verbindungsweg liegt in diesem nördlichen Abschnitt damit innerhalb des eingezäunten Bereiches und kann somit nicht unmittelbar für die Erschließung von Waldwegen genutzt werden. Ersatzweise werden Wendeanlagen für die rückwärtig erschlossenen Waldwege hergestellt.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Alle Fahrbahnen werden in bituminöser Bauweise hergestellt. Die Fahrbahnbefestigung wird auf der Grundlage der RStO 2012 nach den jeweiligen Verkehrsbelastungen gemäß der in Abschnitt 2.4.2 beschriebenen Verkehrsuntersuchung bemessen.

Entsprechend ihrer Funktion und Belastung ergibt sich folgende Staffelung der gewählten Belastungsklassen (Bk):



Dabei sind die auf den einzelnen Strecken nach dem Berechnungsverfahren der RStO 2012 ermittelten Belastungsklassen zu bautechnologisch sinnvollen Abschnitten zusammengefasst worden. Die rechnerische Ermittlung der Belastungsklassen findet sich in Unterlage 14.1.

Abweichungen von der rechnerischen Ermittlung gibt es für die Rampen (Bk 3,2) und für den Teilabschnitt der K 131 (Bk 1,8) zwischen K 126 und Rampenanschluss. In beiden Fällen ist konstruktiv eine höhere Bauklasse vorgesehen, als die rechnerische Ermittlung es erfordert. Damit sollen die unmittelbaren Knotenpunktelemente aufgrund der höheren Ausbaustandards nachhaltig gesichert werden.

Ermittlung der Dicke des frostsicheren Oberbaues

Zur Bestimmung der Mindestdicke des frostsicheren Straßenaufbaues werden aus den nachfolgend aufgeführten Kriterien die Mehr- oder Minderdicken aus Tabelle 7, RStO 2012, „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen“ Ausgabe 2012 ermittelt.

Frostempfindlichkeitsklasse F2* gem. Tab. 6:	=	⇒ Aufbau von 55 cm
A) Frosteinwirkung Zone II	=	+ 5 cm
B) Klimaverhältnisse (Kammlage)	=	+ 5 cm
C) Wasserverhältnisse günstig	=	0 cm
D) Lage der Gradienten Einschnitt	=	+ 5 cm
E) Ausführung der Randbereiche	=	0 cm
<hr/>		
Gesamtstärke		70 cm

**vorläufige Annahme bis Ergebnisse Baugrund vorliegen*

Die Ermittlung gilt für die B 50 sowie deren Anschlussrampen zur K 131 und K 126. Die restlichen Fahrbahnen sind nach den gleichen Parametern A) bis E) einzustufen. Ein Unterschied bei der Ermittlung des Gesamtaufbaus ergibt sich lediglich in der Frostempfindlichkeitsklasse entsprechend der Einstufung nach Tabelle 6. Demnach sind für die verschiedenen Strecken auch unterschiedliche Oberbaustärken vorgesehen.

Es ergeben sich demnach folgende Regelaufbaustärken, die nach dem Ergebnis einer im Rahmen der Ausführungsplanung noch durchzuführenden Asphaltuntersuchung auf eine Ressourcen schonende Bauweise hin optimiert werden.

gewählter Fahrbahnaufbau

B 50 (Strecke)

Belastungsklasse Bk100, Tafel 1, Zeile 1 gem. RStO 12:

- 3,5 cm bit. Deckschicht
- 8,5 cm bit. Binderschicht
- 22,0 cm Asphalttragschicht
- 36,0 cm Frostschuttschicht
- 70,0 cm Gesamtaufbau

Für die Fahrbahnen der B 50neu wird eine Deckschicht vorgesehen, die aus Gründen des Lärmschutzes die Lärmemissionen um – 2 dB(A) abmindert.

B 50 (Rampenfahrbahnen)

Belastungsklasse Bk10, Tafel 1, Zeile 1 gem. RStO 12:

- 3,5 cm bit. Deckschicht
- 8,5 cm bit. Binderschicht
- 14,0 cm Asphalttragschicht
- 44,0 cm Frostschuttschicht
- 70,0 cm Gesamtaufbau

K 126, K 131 und Anschluss Sägewerk:

Belastungsklasse Bk3,2 Tafel 1, Zeile 1 gem. RStO 12:

- 3,5 cm bit. Deckschicht
 - 6,5 cm bit. Binderschicht
 - 12,0 cm Asphalttragschicht
 - 43,0 cm Frostschuttschicht
 - 65,0 cm Gesamtaufbau
-

Gehwege an der K 126 und K 131:

- 3,0 cm bit. Deckschicht
- 8,0 cm Asphalttragschicht
- 19,0 cm Frostschutzschicht
- 30,0 cm Gesamtaufbau

Neubauabschnitt Verbindungsweg:

Verbindungswege werden gem. RLW2016 nach RStO bemessen. Für den Neubauabschnitt wird konstruktiv folgender Aufbau gewählt.

Belastungsklasse Bk1,0 Tafel 1, Zeile 1 gem. RStO 12:

- 4,0 cm bit. Deckschicht
- 14,0 cm Asphalttragschicht
- 47,0 cm Frostschutzschicht
- 65,0 cm Gesamtaufbau

Der Vorhabenträger behält sich vor, eine zum Zeitpunkt der Ausführung nach dem Stand der allgemein anerkannten Regeln der Technik optimierte Ausführung festzulegen.

Alle gewählten Regelquerschnitte sind in Anlage 14.2 mit den Fahrbahnaufbauten detailliert dargestellt.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Alle Böschungen sind in einer Regelneigung von 1:1,5 vorgesehen. Die Ausrundung an den Böschungsfuß- und -kronenbereichen werden mit einer Ausrundungstangente gem. RAA, Abschnitt 4.2.4, an das umliegende Gelände angepasst. Der weit überwiegend herzustellende Wild(katzen-)schutzzaun wird am Ausrundungsende der Böschungen positioniert, der zusätzliche Wartungs- und Unterhaltungstreifen für den Schutzzaun fällt außerhalb der Böschung.

Es ist eine Oberbodenandeckung in einer Stärke von 10 – 15 cm mit anschließender Rasenansaat geplant.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Es sind keine verkehrsgefährdenden Hindernisse im Umfeld der anzupassenden Verkehrsanlagen vorhanden. Die im Rahmen und in Abhängigkeit der Verkehrsanlage herzustellenden Aufstellvorrichtungen für die Wegweisung bzw. im Bauwerksbereich ggfs. entstehende Gefährdungspunkte werden durch Fahrzeugrückhaltesystem gem. RPS gesichert.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Im vorliegenden Neubauabschnitt wird der in Form einer Kreuzung bestehende Knotenpunkt B 50/B 327/K 126 umgebaut. Mit der B 50neu soll ein teilplanfreier Knotenpunkt mit der Bezeichnung AS Hochscheid entstehen.

Die Abstände zu den Nachbarknoten in den jeweiligen Anschlussabschnitten betragen rd. 4,5 km bis zur AS Wederath südwestlich und rd. 3,2 km bis zur AS Bhf. Hirschfeld nordöstlich.

Die geplante Anschlussstelle ist bei vergleichsweise geringer Verkehrsbelastung dennoch von hoher verkehrlicher Bedeutung, da sie eine wichtige Erschließungsfunktion in diesem Raum weitläufiger Siedlungsstruktur erfüllt.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Die Anschlussstelle besteht aufgrund des bereits heutigen Zusammentreffens mehrerer Straßenverbindungen aus 3 Teilknotenpunkten, die um weiterhin auszubauende bzw. den neuen Gegebenheiten anzupassende Verknüpfungen ergänzt werden.

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der vorangegangenen Planungsstufen eine Variantenbetrachtung durchgeführt, die in Abschnitt 3.2 diskutiert ist.

Im Ergebnis dieser Untersuchung und Abwägung stellt sich die Anschlussstelle für die vorliegenden Antragsplanung wie folgt dar:

- Anschluss der Verbindungsrampen an die B 50neu in Form eines symmetrischen halben Kleeblattes mit Verzögerungs- und Beschleunigungsfahrestreifen von jeweils 250 m Länge

- Anschluss der Rampen an das nachgeordnete Netz in Form von Einmündungen. Dabei erfolgt die Anbindung an zwei getrennte Strecken:
 - die K 126 verläuft übergeordnet in West-Ost-Richtung zwischen Oberkleinich und Hochscheid; Anbindung der Rampe Rifa Morbach an die K 126 von Norden mit den Standardknotenelementen nach RAL LA2/RA3/KE3; der Knoten bildet mit dem von Süden angebundene Waldweg eine Kreuzung
 - Anbindung der Rampe Rifa Simmern an die verlegte K 131 mit den Knotenelementen LA2/RA4/KE4 nach RAL
- die K 131 ist von Norden zusammen mit dem Verbindungsweg aus Richtung Süden (Anschluss der zurück gebauten Hunsrückhöhenstraße zwischen Hinzerath und Hochscheid) in Form einer Kreuzung an die K 126 angebunden; im Zuge der K 126 ist der Linksabbiegetyp LA2 für beide Richtungen gewählt; die K 131 ist in der Form RA3/KE3 und der Verbindungsweg nach RA4/KE4 angebunden
- die Zufahrt zum Sägewerk wird wie im Bestand ohne Fahrbahnteiler und Linksabbieger Spuren angepasst

Die Zufahrten zu den Knotenpunkten sind alle als einstreifige Mischzufahrten ausgelegt. Die Querschnitte der Strecken sind im Abschnitt 4.4 dargestellt. Die Rampenfahrbahnen erhalten den Regelgrundquerschnitt Q 1 gem. RAA mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m.

Dabei verläuft die westliche Rampenanbindung auf einer Länge von etwa 130 m parallel zusammen. Hier könnte (> 125 m) auch der Querschnitt Q 4 mit einer Gesamtfahrbahnbreite von 8,0 m vorgesehen werden. Als Maßnahme gegen Falschfahrten in Anschlussstellen ist jedoch eine bauliche Mitteltrennung geboten. Der Einsatz eines FRS verhindert im Falle eines Q 4 allerdings das Vorbeifahren an liegen gebliebenen Fahrzeugen. Aus diesem Grund wird der Querschnitt wie in Unterlage 14.2.6 dargestellt mit einem baulich abgesetzten Mittelstreifen in einer Breite von 1,00 m gestaltet.

Die beidseitigen Fahrbahnen entsprechen dem Querschnitt Q 1. Auf ein FRS kann verzichtet werden; im Bedarfsfall genügt dennoch die Breite, um ggfs. eines nachzurüsten.

Die Sichtfelder und Schleppkurven sind in Unterlage 16.2 nachgewiesen. Erforderliche Maßnahmen sind in die Planung eingearbeitet. So ist bspw. die Abrückung des westlichen Widerlagers am Kreuzungsbauwerk erforderlich, um das Sichtfeld des Einbiegers von dem Verbindungsweg in die K 126West zu gewährleisten.

Nach dem Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung genügen an allen Teilknotenpunkten die Mindestlängen für Aufstellflächen in Linksabbiegespuren. Der Verkehrsablauf gemäß HBS ist mit QSV A sehr gut.

Die Gesamtlängen ergeben sich aus der zusätzlich zu berücksichtigenden Verzögerungsstrecke. Die vorgesehenen Längen sind in Unterlage 5.1 dargestellt.

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Die B 50neu ist als anbaufreie Straße mit späterer Widmung zur Kraftfahrstraße konzipiert. Damit fallen zunächst alle bestehenden Waldwegenbindungen an der Hunsrückhöhenstraße für den forst- und landwirtschaftlichen Verkehr künftig weg und die neue Strecke kann absehbar vom langsam fahrenden Verkehr nicht mehr genutzt werden.

Die entfallenden Wegenbindungen werden vor der Trasse abgehängt. Eine rückwärtige Erschließung der Flächen westlich ist durch vorhandene Hauptwirtschaftswege gewährleistet.

Die Anbindung erfolgt über das nachgeordnete klassifizierte Straßennetz.

Querungsmöglichkeiten gibt es vorliegend an der AS Hochscheid sowie an einer geplanten Wirtschaftswegeunterführung im Abschnitt Longkamp – Bhf. Zolleiche (Entfernung rd. 1,1 km südwestlich vom Bauanfang) und der geplanten Unterführung der K 78(SIM) im Abschnitt Dsg – Flughafen Frankfurt-Hahn rd. 500 m nordöstlich vom Bauende.

Östlich der Neubautrasse wird die bestehende Hunsrückhöhenstraße künftig als zweistreifiger Verbindungsweg dem langsam fahrenden und landwirtschaftlichen Verkehr sowie der Erschließung des Wald- und Feldwegenetzes zur Verfügung stehen.

Diese Erschließungsfunktion für das Wald- und Feldwegenetz ist im Streckenabschnitt ab der AS Hochscheid nicht mehr gegeben. Dort sieht das erstellte Konzept für die Führung des Wildkatzenschutzzaunes vor, den Weg in die Zäunung mit einzubeziehen. Die dort bislang angebundene Wald- und Feldwege werden abgehängt und mit einer Wendeanlage ausgestaltet.

Durch die Neubaumaßnahme abgehängte bzw. verdrängte Wirtschaftswege werden in einer Regelbreite von 3,00 m zzgl. beidseitiger Bankette von jeweils 0,75 m in einer Kronenbreite von 4,50 m wieder hergestellt. Die Art der Befestigung richtet sich einerseits nach der bestehenden Befestigung bzw. wird ab einer Längsneigung von 8 % ein bindemittelgebundener Aufbau gewählt, um Erosionsschäden zu vermeiden. Lage sowie Art und Umfang der Wirtschaftswegeherstellung sind in den Lageplänen dargestellt.

In Unterlage 16.1 sind die vorhandenen und künftigen Wege in einem Wirtschaftswegekonzept dargestellt.

Entlang der K 126 verläuft aus der Ortslage von Hochscheid heraus ein paralleler Gehweg auf der linken Seite abgesetzt. Nach der Überquerung der Zufahrt zum Sägewerk wird der Gehweg weiter unmittelbar am Fahrbahnrand geführt.

Zwischen den beiden Knotenpunkten K 126/Sägewerk und K 126/K 131 ist eine Querungshilfe geplant, die eine Verbindung zu dem östlich weiterführenden Gehweg verkehrssicher ermöglicht. Dieser Teil erschließt die geplanten Ersatzhaltestellen an der K 131.

Der Gehweg links der K 126 verläuft weiter unter dem Kreuzungsbauwerk mit der B 50neu hindurch bis zur Zufahrt des Waldwegenetzes mit Waldparkplatz. Damit wird eine verkehrssichere Anbindung des fußläufigen Verkehrs zu Naherholungsflächen westlich der B 50neu geschaffen.

An den Straßenquerungen ist eine barrierefreie Gestaltung mit Leiteinrichtungen und Bordsteinabsenkungen für seh- und mobilitätseingeschränkte Menschen vorgesehen.

Separate Radverkehrsanlagen sind nicht vorgesehen.

4.6 Besondere Anlagen

Mit Bezug auf die B 50neu sind keine Nebenanlagen betroffen oder geplant. Allerdings wird ein bestehender Waldparkplatz im südwestlichen Quadranten des Kreuzungspunktes mit der K 126 verdrängt.

Ein Ersatzneubau ist in wassergebundener Bauweise an gleicher Stelle mit angepasster Lage für 8 – 10 Pkw vorgesehen.

Die Erschließung erfolgt über das dort an die K 126 angebundene Waldwegenetz.

4.7 Ingenieurbauwerke

Vorhandene Bauwerke sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Im Neubauabschnitt sind zwei neue Kreuzungsbauwerke geplant. Am Bauwerk (BW) 1 wird die K 126 an der AS Hochscheid unterführt:

Bauwerk 1	
Neubau	
Unterführung K 126 WIL	
Bau-km B50	= 98+886,285
Bau-km K 126	= 0+346,740
LW	= 19,00 m
LH	≥ 4,70 m
Breite z. G.	≥ 30,10 m
Kr. W.	= 107,35 ^{gon}
Br. Kl. gem. DIN-EN 1991-2 und MLC 50/50-100	

Geplant ist ein 1-feld Bauwerk mit zwei direkt befahrenen Teilüberbauten. Jeder Überbau trägt eine Richtungsfahrbahn mit zwei Fahrstreifen und einem Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsfahrstreifen. Die Aufweitung des Bauwerks im Querschnitt der unterführten K 126 ist aus Verkehrssicherheitsgründen zur Gewährleistung ausreichender Sichtverhältnisse erforderlich.

Auf der östlichen Bauwerkskappe wird eine Lärmschutzwand mit einer wirksamen Höhe von 2,50 m hergestellt. Als Fledermausüberflughilfe wird ein Zaunauflauf bis auf eine Höhe von 4,0 m mit aufgebaut. Die Wand geht beidseitig in den geplanten Lärmschutzwall von 4,0 m Höhe über.

Etwa 200 m vor dem Ende der Baustrecke ist eine Faunabrücke als überführende Wildquerung geplant – BW 2:

Bauwerk 2	
Neubau Faunabrücke über B 50 neu und K neu	
Bau-km B50	= 100+750,000
Bau-km Kreisstr.	= 1+954,538
LW	= 51,00m
LH	≥ 4,70m
Breite z. G.	≥ 32,00m
Kr. W.	= 100,03 ^{gon}
Br. Kl. gem. DIN-EN 1991-2	

Hier ist ein 3-feld Bauwerk vorgesehen, um die beiden Richtungsfahrbahnen der B 50neu und den parallel verlaufenden Verbindungsweg zu unterführen.

Der Überbau erhält einen Substratauftrag zur Bepflanzung. Der Wildkatzenschutzzaun wird an das Bauwerk angeschlossen.

Er geht in einem Abstand von rd. 50 m zu allen Bauwerksenden in einen blickdichten Irritationsschutzzaun über.

Die Unterführung des Verbindungsweges ist für die Wirksamkeit des Wildkatzenschutzzaunes durch eine geschlossene Führung notwendig. Ein schutzwirksamer Übergang wie beispielsweise durch Weideroste gegen Großwild ist nicht möglich.

Alternativ wäre eine Überlagerung der Schutzzäunung denkbar. Dies erforderte große Überstandslängen mit doppelter Zäunung. Eine Umfahrung der Brücke durch frühzeitiges Ausscheren muss außerhalb des Jagdschutzringes zu liegen kommen.

Diese Lösung wurde aus Gründen der Eingriffsminimierung einerseits und andererseits aufgrund der erforderlichen 2-fachen Querung der Bahnstrecke, die dort in einem Abstand von rd. 100 m rechts der Trasse verläuft, nicht näher in Betracht gezogen.

Um die Faunabrücke wird ein Jagdschutzring mit einem Durchmesser von 500 m eingerichtet.

4.8 Lärmschutzanlagen

Für den vorliegenden Neubauabschnitt der B 50neu entsteht durch die Überschreitung der Grenzwertpegel gem. der 16. BImSchV Anspruch auf Lärmschutzmaßnahme als Lärmvorsorge für 8 Immissionsorte in der Ortslage von Hochscheid sowie das ehemalige Tankstellengebäude unmittelbar an der Hunsrückhöhenstraße. Hier unterteilt an verschiedenen Gebäudefassaden und Stockwerkshöhen.

Mit dem Ziel zum Erreichen des Vollschutzes ist ein Konzept von aktiven Lärmschutzmaßnahmen untersucht worden. Ein durchgehender Lärmschirm auf einer Gesamtlänge von 775 m, bestehend aus Lärmschutzwällen und Lärmschutzwandabschnitten, ist in die vorliegenden Unterlagen aufgenommen.

Soweit die Platzverhältnisse es zulassen, ist unter dem Gesichtspunkt des Landschaftsbildes einerseits sowie der Möglichkeit zur Verbringung von Überschussmassen eine Verwallung in der wirtschaftlich nicht mehr nutzbaren Restfläche zwischen der B 50neu und der B 50/B 327alt, künftiger Verbindungsweg geplant.

Die Kombination aus Lärmschutzwall und Lärmschutzwand erfordert zur Wahrung aller Grenzwertpegel eine Höhe von 2,5 – 3,0 m über Fahrbahnrand. Die Gesamtlänge erstreckt sich von Bau-km 98+425 bis Bau-km 99+200 auf insgesamt 775 m.

Im Folgenden sind die einzelnen Abschnitte mit Angabe der aus schalltechnischen Schutzanforderungen notwendigen Höhen über der Fahrbahn dargestellt:

1. Bau-km 98+425 – Bau-km 99+050: $h = 2,5 - 3,0$ m ü. Fbr. , $L = 625$ m
 - 1.a: Bau-km 98+425 - Bau-km 98+800 - Lärmschutzwand: Höhe = 2,5 m ü. Fbr, $L = 375$ m
 - 1.b: Bau-km 98+800 - Bau-km 98+925 - Lärmschutzwand: Höhe = 2,5 m ü. Fbr, $L = 125$ m
 - 1.c: Bau-km 98+925 - Bau-km 99+050 – Lärmschutzwand: Höhe = 3,0 m ü. Fbr, $L = 125$ m
2. Bau-km 99+030 – Bau-km 99+200: $h = 2,5$ m ü. Fbr. , $L = 170$ m entlang der Dreiecksinsel

Die Lärmschutzanlagen werden zur Einbindung in die in dem Abschnitt erforderlichen Fledermausüberflughilfen aus Synergiegründen höher ausgebildet. Für diesen Zweck soll eine Höhe von 4,0 m über Fahrbahn erreicht werden. Dementsprechend werden die Wallabschnitte (mit Ausnahme am Wallanfang auf rd. 50 m aus Platzgründen) auf die erforderliche Höhe geschüttet. Für die Wandabschnitte ist ein Aufsatzzaun zwischen den Stützen bis auf 4,0 m Höhe vorgesehen.

Die Lärmschutzwände in Form von ausgefachten Wandflächen zwischen Stützen auf Bohrpfählen sind nach Absorbtionsgrad A1, nicht absorbierend, auszuführen. Die Wände sind teilweise an der Oberkante der Einschnittsböschung unter Beachtung einer Wartungsberme von 0,80 m vor der Wand bzw. in Dammlage in einem Regelabstand von 2,5 m vom Fahrbahnrand geplant. In Dammlage erhalten sie rückwärtig zum Damm hin ebenfalls eine Wartungsberme. Auf dem Bauwerk gelten die vorgegebenen Standorte des geltenden Regelwerkes.

Mit dem geplanten Schutzkonzept können an 8 der 9 betroffenen Immissionsorten mit Grenzwertüberschreitung die gesetzlichen Pegelwerte für allgemeine Wohngebiete eingehalten werden (s. Anlage 1, Pegeltabelle).

Bei der ehemaligen Tankstelle (Immissionsort Nr. 64) unmittelbar an der B 50 verbleiben Grenzwertüberschreitungen im Tages- und im Nachtbereich. Ein wirksamer Schutz an dieser Stelle durch aktive Lärmschutzmaßnahmen steht in keinem Verhältnis zum erreichbaren Schutzzweck. An dem Gebäude entsteht Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen sowie Entschädigung. Die passiven Schutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie werden im Rahmen des auf die Planfeststellung folgenden, separat durchgeführten Entschädigungsverfahrens geregelt.

Bei der schalltechnischen Berechnung ist ein lärmindernder Asphaltbelag berücksichtigt, der eine Abminderung der Lärmemissionen um – 2,0 dB(A) gewährleistet. Siehe hierzu auch Abschnitt 4.4.2 des Erläuterungsberichtes.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

An der K 131 befinden sich derzeit unmittelbar vor dem Knotenpunkt mit der K 126 beidseitig Bushaltestellen. Die Haltestellen sind nicht baulich ausgebildet.

Die Planung sieht die Herstellung von Busbuchten beidseits der verlegten K 131 vor. Sie liegen in einem Abstand von etwa 50 m zum neu geplanten Knotenpunkt. Die Erschließung erfolgt über die geplanten Gehwege von der Ortslage Hochscheid her.

Die Bushaltestellen erhalten erforderliche Ausstattung für barrierefreie Nutzung.

Westlich der Ortslage von Hochscheid verläuft eine Bahnstrecke, ein Teilstück der sog. Hunsrückquerbahn. Die Strecke ist nicht mehr in Betrieb, jedoch im eisenbahnrechtlichen Sinne nicht stillgelegt. Träger ist die DB Netz AG. Die Ausbauabschnitte der K 126 und der K 131 enden jeweils an den bestehenden höhengleichen Bahnübergängen.

Veränderungen an den Bahnübergängen sind durch die vorliegende Planung nicht erforderlich.

4.10 Leitungen

Im Ausbaubereich befinden sich örtliche Ver- und Entsorgungsleitungen. Die Leitungen mit den jeweiligen Versorgungsträgern sind Unterlage 11, Regelungsverzeichnis, detailliert mit den vorgesehenen Regelungen zusammengestellt.

Vor Beginn der Ausführung werden erforderliche Maßnahmen zum Schutz bzw. zur Verlegung von Leitungen mit den jeweiligen Leitungsträgern abgestimmt.

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Ein Baugrundgutachten liegt bislang nur für die Beckenstandorte mit Datum vom 31.01.2015 (Vorabstellungnahme WPW-Geo-Consult) vor. Damit wird der Nachweis erbracht, dass oberflächennah wasserführende Schichten vorliegen und eine technische Versickerung nicht möglich ist. Grundwasser wurde nicht erkundet, jedoch in Tiefenlagen von 0,5 – 2,7 m in unterschiedlichen Ebenen Schichtenwasser angetroffen.

Nach diesen lokalen Aufschlüssen ist überwiegend mit Bodenklasse 3 – 5 zu rechnen. Die Frostempfindlichkeit des Untergrundes wird überwiegend der Klasse F 3 zugeordnet. Aussagen zur Qualität des Baugrundes und / oder ggfs. erforderlichen Untergrundverbesserungen liegen derzeit nicht vor. Altlastenflächen sind nicht bekannt.

Im Bereich des bestehenden Wanderparkplatzes, der von der Neubautrasse verdrängt wird, befindet sich ein verfüllter Schacht. Die Abmessungen betragen 4 x 5 m bei einer Tiefe von rd. 20 m.

Die Verfüllung stammt aus den 1990er Jahren. Die Überbaubarkeit des Schachtes ist gewährleistet, insbesondere da die B 50neu dort hoch in Dammlage verläuft. Es wird empfohlen die Fläche mit Überstand vor der Dammschüttung mit Geogitter gegen Setzungen zu sichern.

Die Erdbewegungen stellen sich wie folgt dar:

A) Oberbodenarbeiten

Abtrag Oberboden Straßenbau	=	44.660 m ³
Abtrag Oberboden Blendschutzwall	=	4.550 m ³
Auftrag Oberboden Straßenbau	=	-10.450 m ³
<u>Auftrag Oberboden Blendschutzwall</u>	=	<u>-2.650 m³</u>
BILANZ Oberboden	=	36.110 m³

B) Erdarbeiten

Abtrag Straßenbau	=	210.500 m ³
Abtrag Blendschutzwall	=	600 m ³
<u>Auflockerungsfaktor (geschätzt: ca. 10 %)</u>	=	<u>21.000 m³</u>
ABTRAG gesamt	=	232.100 m ³
Auftrag Erdarbeiten Straßenbau	=	-170.000 m ³
<u>Auftrag Erdarbeiten Blendschutzwall</u>	=	<u>-33.400 m³</u>
AUFTRAG gesamt	=	-203.400 m ³
BILANZ Erdarbeiten	=	28.700 m³

Damit ergeben sich ein Überschuss von rd. 28.900 m³ an Erdmaterial und ein von rd. 36.000 m³ an Oberboden.

Die gewonnenen Bodenmassen werden nach LAGA klassifiziert. Unbrauchbare oder überschüssige Massen werden weitest möglich innerhalb des Baufeldes (Dämme, Lärm-, Leit- und Sichtschutzwälle) bzw. bei entsprechender Kontaminierung auf zugelassenen Deponien eingebaut.

Die überschüssigen Bodenmassen werden für die Herstellung des Lärmschutzwalles genutzt. Der Wall wird über das schalltechnisch notwendige Maß hinaus auf eine Höhe von 4,0 m hergestellt, um gleichzeitig als Fledermausüberflughilfe zu dienen. So kann auf eine unterhaltungsaufwändige Zäunung auf der Wallkrone verzichtet werden.

Die überschüssigen Oberbodenmassen können in der Einschlusslinie zwischen der B 50neu und dem Verbindungsweg bei Bau-km 96+650 bis 97+000 sowie in den Einschlussflächen westlich bei der AS Hochscheid deponiert werden.

Das Baufeld begrenzt sich auf die zur Ausführung technologisch direkt erforderlichen Flächen inklusive Lager- und Zwischendeponieflächen.

4.12 Entwässerung

Festgesetzte Wasserschutz- oder Überschwemmungsgebiete sind von der geplanten Baumaßnahme nicht betroffen. Für den Planungsbereich bestehen keine Einschränkungen bzw. Vorgaben gemäß den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag). Einer breitflächigen Ableitung und Versickerung, soweit möglich, spricht somit nichts entgegen.

Im direkten Umfeld des Bauvorhabens befinden sich keine Gewässer, die als Vorfluter genutzt werden können.

Die Maßnahme wird somit auch nicht von vorhandenen Gewässern gekreuzt. Zur Ableitung gesammelten, behandelten und gedrosselten Straßenwassers werden bestehende Grabensysteme genutzt.

4.12.1 Straßenentwässerung

Die Linienführung der B 50neu entspricht nicht mehr der Trasse der bestehenden B 50. Die Entwässerungsabschnitte der neuen B 50 sind gemäß der Topographie und der Gradientenführung (Hoch- bzw. Tiefpunkte) der geplanten Straße festgelegt.

In den Einschnittsbereichen wird das anfallende Oberflächenwasser in Entwässerungsmulden gesammelt und über Sammel- und Abschlagskanäle den geplanten Regenrückhaltebecken zugeführt, dort zurückgehalten und mittels Drosselorgan gedrosselt in vorhandene angrenzende Entwässerungseinrichtungen abgeleitet.

In den Bereichen, in denen die Straße in Dammlage verläuft, wird das Oberflächenwasser über Bankett und Dammböschung breitflächig in das angrenzende Gelände abgeleitet.

Eine Mittelstreifenentwässerung in Form eines Mittelstreifenkanals ist dort vorgesehen, wo eine der beiden Richtungsfahrbahnen der B 50neu zum Mittelstreifen hin geneigt ist.

Durch den Ausbau werden von Bau-km 96+350 bis Bau-km 98+700 die natürlichen Abflussflächen aus den nordwestlichen Außengebieten unterbrochen. Daher ist geplant, das anfallende Außengebietswasser mittels der geplanten Außengebietsdurchlässe entsprechend der Bestandsentwässerung abzuleiten.

Auf die gesamte im Planungsbereich befindliche Länge erfolgt am westlichen Fahrbahnrand der vorhandenen B 50/B 327 ein Teilrückbau der Fahrbahnbreite. Durch den geplanten Erdwall zwischen B 50neu und Hunsrückhöhenstraße ist die Ableitung des Oberflächenwassers nicht mehr durchgehend wie im Bestand möglich.

Vom Bauanfang bis etwa zur AS Hochscheid fließt das Straßenwasser wie im Bestand entweder über Bankett und Dammläche südöstlich in die Waldflächen oder wird in dem wieder herzustellenden Straßengraben nördlich gesammelt und über Durchlässe den südlichen Flächen zugeführt.

Ab jenseits der AS Hochscheid verläuft die Hunsrückhöhenstraße im Rückbaubereich in Dammlage.

Hier ist eine flächige Ableitung entsprechend der Entwässerungssituation im Bestand verhindert. Das in der entlang des Erdwalls geplanten Mulde gesammelte Oberflächenwasser wird über Durchlässe und Abschlagskanäle am Bauende unter der B 50neu durchgeführt und entsprechend der Entwässerungssituation im Bestand flächig ins Gelände abgeleitet.

4.12.2 Wasserwirtschaftliche Maßnahmen

Aufgrund des Fehlens von Vorflutern im oder in unmittelbarer Nähe des Planungsbereichs erfolgt die Ableitung des Drosselabflusses aus den Regenrückhaltebecken in im Planungsbereich vorhandene Entwässerungseinrichtungen, über die der Drosselabfluss den vorhandenen außerhalb des Planungsgebiets befindlichen Vorflutern zugeführt wird.

Der gewählte Drosselabfluss resultiert aus der Bilanz zwischen dem im Bestandszustand anfallenden Oberflächenabfluss an der Ableitungsstelle und dem Oberflächenabfluss im Planungszustand.

Die Größe der Regenrückhaltebecken wurde im Zuge eines Abstimmungstermins am 21.05.2015 mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (SGD), Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Trier im Vorfeld abgestimmt.

Hieraus resultieren folgende Volumina für die geplanten Regenrückhaltebecken:

- Regenrückhaltebecken 1: 1.000 m³
- Regenrückhaltebecken 2: 2.500 m³
- Regenrückhaltebecken 3: 1.500 m³
- Regenrückhaltebecken 4: 3.000 m³

Allen Becken ist eine Regenwasserbehandlungsanlage gem. DWA-M153 vorgeschaltet.

Die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers der Fahrbahn der B50 in Form des Drosselabflusses aus den Regenrückhaltebecken findet an den Einleitstellen E3, E8, E10 und E14 statt.

Der Drosselabfluss und der Notüberlauf des Regenrückhaltebecken 1 werden durch neu herzustellende und nachprofilierte Gräben abgeleitet und im Bereich des Bahndamms bei Bahn-km 69+260 zur Versickerung eingeleitet (Einleitstelle E3).

Der Abfluss des Regenrückhaltebeckens 2 wird über ein Überlaufbauwerk mit Drosselleitung unter der Fahrbahn der Rampe 2 der B50 und unter dem Wirtschaftsweg zur breitflächigen Versickerung in das westlich gelegene offene Gelände abgeleitet (Einleitstelle E8) und mittels Schwellen großflächig verteilt. Der Drosselabfluss und der Notüberlauf des Regenrückhaltebeckens 3 sowie die Wassermenge aus der ankommenden Mulde werden in das bestehende Grabensystem entlang der K131 abgeleitet (Einleitstelle E10) und zum Vorfluter Altbach geführt. Der Abfluss des Regenrückhaltebeckens 4 wird einem bestehenden Graben zugeführt und von dort aus über ein weiteres Grabensystem durch den angrenzenden Wald in Richtung Vorfluter Tiefenbach abgeleitet (E14).

Der Notüberlauf erfolgt großflächig in das angrenzende offene Waldgelände. An den übrigen Einleitstellen wird ausschließlich Oberflächenwasser von unbefestigten Bereichen sowie von Fahrbahnen, die nur eine geringe Verschmutzung aufweisen, eingeleitet.

Eine detaillierte Beschreibung der Entwässerung und der wasserwirtschaftlichen Maßnahmen befindet sich in Unterlage 18.

4.13 Straßenausstattung

Die Verkehrsanlage erhält eine dem geltenden Regelwerk entsprechende Markierung, Beschilderung und Wegweisung sowie erforderliche Fahrzeugrückhaltesysteme.

Die vorgesehene Ausstattung ist vorbehaltlich der verkehrstechnischen Abstimmung der Wegweisungsinhalte und der verkehrsrechtlichen Anordnung in Unterlage 16.3 dargestellt.

Auf nahezu der gesamten Strecke ist ein Wildkatzenschutzzaun und Fledermausüberflughilfen erforderlich. Soweit technisch und funktional möglich, werden die Zäune kombiniert. D. h. im Falle einer erforderlichen Fledermausüberflughilfe bzw. eines Kollisionsschutzes werden die Wildkatzenschutzzäune auf die dafür erforderliche Höhe von 4,0 m hergestellt. Es entfällt dann der Übersteigenschutz. Der Untergrabungsschutz wird beibehalten. In Abschnitten mit rein als Überflughilfe herzustellenden Zäunen entfallen Übersteig- und Untergrabungsschutz.

Im Bereich der geplanten Lärmschutzwand wird eine Überflughilfe bzw. der Kollisionsschutz hier als Zaunsegment integriert. Der Lärmschutzwand wird auf die Höhe von 4,0 m über das schalltechnisch notwendige Maß hinaus erhöht hergestellt.

Im Abschnitt zwischen Bau-km 99+930 und Bau-km 100+210 kommt es zur Doppelzäunung, da der Wildkatzenschutzzaun den Verbindungsweg in diesem Abschnitt von der AS Hochscheid bis zum Bauende mit einfasst und die Überflughilfe möglichst nahe am Fahrbahnrand platziert werden muss.

In Unterlage 9.2.1 ist das Zäunungskonzept detailliert dargestellt.

Aufgrund der Parallelführung ist in weiten Streckenabschnitten ein Blendschutz erforderlich. In Abschnitt 4.4.1 ist der geplante Blendschutzwand beschrieben.

Die straßenbegleitende Bepflanzung wird nach Sicherheitsaspekten unter Berücksichtigung von Sicht und Anfahrschutz angeordnet.

5. Beschreibung des Untersuchungsraumes und Angaben zu den Umweltauswirkungen

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

Die Ortslage der Gemeinde Hochscheid ist gemäß Flächennutzungsplan einem Dorf-, Kern- und Mischgebiet (MI) zuzuordnen. Am nordöstlichen Ortsrand von Hochscheid sind allgemeine Wohnbauflächen (WA) durch Bebauungsplan ausgewiesen. Im Bereich der Einmündung der Kreisstraße 126 befindet sich eine gewerbliche Baufläche. Ca. 300 m westlich des Straßenknotens erstreckt sich auf ca. 1.250 m Länge parallel der Bundesstraße eine Sonderbaufläche, die von einem holzverarbeitenden Betrieb (Sägewerk) genutzt wird.

Dem Raum ist keine spezielle Funktion für Erholungszwecke zugewiesen. Aus regionaler Sicht bedeutsam ist allein der Weitwanderweg „Ausoniusstraße“, der durch Teile des Projektgebiets hindurchführt. Der Raum ist im Übrigen mit einem Netz aus in der Regel gut begehbaren Forst- und sonstigen Wirtschaftswegen ausgestattet.

5.1.2 Umweltauswirkungen

Durch die Bautätigkeiten kommt es zwangsläufig zu länger andauernden temporären Beeinträchtigungen in den vom Menschen unspezifisch genutzten Freiräumen.

In Anbetracht der gegebenen hohen verkehrlichen Belastungen und der eher geringen Frequentierung der Freiräume durch den Menschen ist es plausibel, von einer nur geringen bis sehr geringen baubedingten Umweltauswirkung auszugehen.

Anlagebedingt werden keine Flächen mit besonderer landschaftsbezogener Erholungsfunktion in Anspruch genommen. Der Zerschneidung des ausgewiesenen Weitwanderweges wird keine besondere Tragweite im Hinblick nachteiliger Umweltauswirkungen beigemessen.

Betriebsbedingte erheblich nachteilige Auswirkungen bestehen aus den vorstehend dargelegten Gründen in der Landschaft ebenfalls nicht. In der offenen Landschaft sind die zwar eintretenden Verschiebungen einer zur Beurteilung herangezogenen Tages-Isophone von z. B. 55 db(A) gem. DIN 18005-1 daher nicht relevant.

In den entfernt liegenden Siedlungsteilen von Oberkleinich werden alle Grenzwertpegel der 16. BImSchV eingehalten. Mit Ausnahme von acht Gebäuden in einem Wohngebiet von Hochscheid und einem Gebäude im Außenbereich (ehemalige Tankstelle an der Bundesstraße) werden die Grenzwerte der 16. BImSchV auch in der Gemeinde Hochscheid eingehalten.

5.2 Naturhaushalt

5.2.1 Bestand Boden/Fläche

Die Böden sind als Braunerden aus Quarzit und Tonschiefer (Devon), Braunerden und Regosole aus Tonschiefer (Devon), Braunerden aus Tonschiefer (Devon) sowie Pseudogleye und Braunerde-Pseudogleye aus Tonschiefer (Devon) anzusprechen, deren Bodenart vorherrschend sandiger Lehm und örtlich Lehm ist. Die Böden zeichnen sich durch ein mittleres bis teilweise hohes Wasserspeichervermögen, einen schlechten bis mittleren natürlichen Basenhaushalt sowie einem mittlerem, teilweise auch hohem, Nitratrückhaltevermögen aus.

5.2.2 Umweltauswirkungen

Durch die Bautätigkeiten kommt es im Bereich der BE-Flächen und Arbeitsstreifen zu vorübergehenden Eingriffen in den Boden, die jedoch reversibel sind und unter Beachtung der §§ 4 und 7 BBodSchG keine erheblich nachteilige Umweltauswirkung bedeuten.

Anlagebedingt kommt es unvermeidbar zu Überformungen bzw. Teilfunktionsverlusten des Bodens sowie einem irreversiblen Bodenverlust mit all seinen Funktionen durch Voll- und Teilversiegelungen. Dies ist als erheblich nachteilige Umweltauswirkung zu bewerten und führt zu einer entsprechenden Belastung des Nachhaltigkeitsindikators.

5.2.3 Bestand Wasser

Das Gebiet gehört zur Grundwasserlandschaft des Rheinischen Schiefergebirges, im Teilraum „Paläozoikum des südlichen Rheinischen Schiefergebirges“ bzw. „Devonische Schiefer und Grauwacken“.

Der im Festgestein liegende obere Grundwasserleiter weist die Eigenschaften eines silikatischen, gering bis äußerst gering durchlässigen, Kluftgrundwasserleiters geringer Führung und schwach versauertem Grundwasser auf. Oberflächennahes Grundwasser steht nach derzeitigem Kenntnisstand nicht an, in oberflächennahen Tiefenlagen (0,5 m – 2,7 m) ist in unterschiedlichen Ebenen jedoch mit Schichtenwasser (aufgestautes versickertes Oberflächenwasser) zu rechnen.

Das Gebiet weist eine positive klimatische Wasserbilanz und eine Grundwasserneubildungsrate im Bereich von nur 60-80 mm/Jahr bei mittlerer Grundwasserüberdeckung auf. Namhafte Oberflächengewässer kommen nicht vor. Bei den Oberflächengewässern handelt es sich um grabenähnliche Gerinne, allerdings mit teilweise natürlichem Charakter.

5.2.4 Umweltauswirkungen

Das Schutzgut Wasser ist als „nicht planungsrelevant“ zu betrachten. Dies deshalb, weil das Gebiet einerseits einheitlich von geringer Bedeutung ist und Eingriffe in das Grundwasser mit ggf., jedoch unwahrscheinlicher, Ausnahme der Brückenfundamente und in Teilen der RRB nicht stattfinden.

Die Bodenneuversiegelung wirkt sich auf die natürlicherseits geringe Grundwasserneubildungsrate von deutlich weniger als 100 mm/Jahr nur unwesentlich aus. Da das anfallende Oberflächenwasser in Dammlagen über Bankett und die Böschung breitflächig in das angrenzende Gelände versickert und über das Substrat gefiltert wird und sonst in Entwässerungsmulden gesammelt und über Abschlagskanäle den geplanten Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Regenwasserbehandlungsanlagen zugeführt wird, sind Einträge von Schadstoffen in oberflächennahes Schichtenwasser oder die Vorflutgräben nicht zu erwarten. Verschmutzungen des Grundwassers während der Bauzeiten werden im Rahmen der Sorgfaltspflicht ebenfalls als ausgeschlossen betrachtet.

5.2.5 Bestand Klima

Bezeichnend sind mäßig kalte Winter und mäßig warme Sommer, woraus sich eine mittlere Lufttemperatur von 7-8°C errechnet. Thermisch gilt der Raum als frisch bzw. weitgehend unbelastet. Gute Durchlüftungsverhältnisse bedingen eine geringe Inversionsneigung. Die durchschnittliche jährliche Niederschlagsmenge liegt bei 750-800 mm. Als Gebiete für die allgemeine nächtliche Kaltluftentstehung fungieren die zusammenhängenden landwirtschaftlichen Nutzflächen. Den Wäldern ist eine Funktion für die allgemeine Frischluftproduktion und eine für den lufthygienischen Ausgleich bzw. Luftreinhaltung beizumessen. Eine herausragende Funktion, d. h. eine solche mit besonderem Siedlungsbezug oder eine klassifizierte Schutzfunktion (z. B. Klimaschutzwald), ist aber nicht gegeben.

5.2.6 Umweltauswirkungen

Das Schutzgut Klima ist ob der Großflächigkeit des Klimaraums Hunsrück nur als „bedingt planungsrelevant“ zu betrachten. Dies auch weil der Eingriffsbereich verkehrlich vorbelastet ist. Nach den auf Basis der für das Jahr 2030 prognostizierten rund 20.000 Kfz/Tag erstellten Berechnungen werden auch die Jahresmittelgrenzwerte gem. 39. BImSchV zulässiger Einträge von Luftschadstoffen nicht erreicht bzw. sehr deutlich unterschritten. Die nach Einbezug von Wiederaufforstungsmaßnahmen verbleibende Waldverlustrate (Frischluftentstehungsfläche) liegt ungeachtet dessen bei rund 16 Hektar.

5.2.7 Bestand Pflanzen/Vegetation

Im in Anspruch genommenen Raum kommen überwiegend nur durchschnittlich oder gering bedeutende Waldbiotope, z. B. Laubmischwald einheimischer Arten, Fichtenwald, Kiefern-mischwald, Douglasienwald, Lärchenwald sowie Birkenvorwald und Schlagfluren, vor. Hochwertige Eichen-Buchenmischwälder sind am Ausbauende der Strecke bestandsbildend, aber nur in sehr geringem Umfang betroffen. Im Bereich des waldfreien Offenlands zwischen Hochscheid und Oberkleinich sind vornehmlich Ackerbiotope intensiver Nutzung und mittel bedeutende lokale Feldgehölze und Gebüsche, wenige Einzelbäume sowie wenige geringwertige intensiv genutzte Grünlandbiotope vorhanden. Säume im Straßenrandbereich, Staudenfluren und straßenparallele Gehölzstreifen ergänzen die Biotopausstattung.

5.2.8 Umweltauswirkungen

Anlage- und baubedingt kommt es in der Hauptsache zu Verlusten von ca. 26 Hektar mittel bis gering bedeutenden Walds und weniger als 1 ha an sonstigen Gehölzen und Bäumen. Betriebsbedingte Auswirkungen bestehen bereits im Kontext der Vorbelastung. Da auch der „critical level“ der in der 39. BImSchV eingeführten Beurteilungsgrenzwerte für Vegetation von $30\mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 und $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ für SO_2 (jeweils Jahresmittel) selbst für den um rund 10.000-11.000 Kfz/Tag gesteigerten DTV-Wert des Prognoseplanfalljahres 2030 im Korridor der Trasse bei weitem nicht erreicht wird, sind keine betriebsbedingt erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen gegeben.

5.2.9 Bestand Tiere

Der untersuchte Raum weist eine Avifauna von nur lokaler Bedeutung und eine für solche Landschaften durchschnittlich zu erwartende Artenzahl auf. Es wurden 51 Vogelarten erfasst bzw. eine weitere bekannt gegeben.

Unter den Brutvögeln befinden sich fünf Arten, die gem. der Roten Listen landes- und/oder bundesweit einem speziellen Gefährdungsgrad unterliegen. Es sind dies Baumpieper, Bluthänfling, Feldlerche, Feldsperling und Star. Von in die Vorwarnlisten der Roten Listen von Deutschland und/oder Rheinland-Pfalz aufgenommenen Arten wurden Kleinspecht, Waldschnepfe und Neuntöter nachgewiesen. Zum Vorkommen des Schwarzstorchs liegt ein Hinweis der SGD Nord, Referat Naturschutz, vor. Von den nachgewiesenen Teilsiedlern unterliegen Grauspecht, Rauchschnalbe und Haussperling einem speziellen Gefährdungsgrad, der Rotmilan ist in der Vorwarnliste vermerkt.

Im Wirkraum kommen zudem wenigstens 12, ggf. auch 14, Fledermausarten, nachgewiesener Maßen derzeit nur jagend, vor. Es wurden Zwergfledermaus, Wasserfledermaus, Kleiner Abendsegler, Großer Abendsegler, zwei Langohr- und Bartfledermausarten, Breiflügel-Fledermaus, Bechsteinfledermaus, Raufhautfledermaus, Großes Mausohr, Mopsfledermaus und Fransenfledermaus erfasst. Quartiere wurden von den Arten im Wirkraum nicht gefunden. Potenzielle Quartiermöglichkeiten bestehen in mehr als 25 erfassten und dafür geeigneten Bäumen und in den Gebäuden einer ehemaligen Tankstelle. Das Projektgebiet befindet sich zum überwiegenden Teil in einem der sogenannten Kernräume (= Reproduktionsraum) der Wildkatze und liegt im übrigen Bereich in einem stetig besiedelten Bereich.

Auch Dachs, Rothirsch, Reh und Wildschwein kommen nachweislich vor. Mit Vorkommen von Baumrarder, Steinrarder, Iltis, Feldhase, Eichhörnchen, Wald- und Feldmäusen ist zu rechnen

5.2.10 Umweltauswirkungen

Hervorzuheben sind die örtlichen Trennwirkungen und Mortalitätsrisiken gegenüber der Wildkatze, dem Dachs sowie Reh-, Schwarz- und Rotwild. Fledermäuse sind an mehreren Stellen über rund 3.900 m Länge des Trassenverlaufs durch Eingriffe bzw. Einschnitte in angestammte Flugkorridore (Waldschneisen, Wald- und Gehölzränder) einem erhöhten Kollisionsrisiko und auch funktionalen Trenneffekten ausgesetzt. Quartiere oder besonders ausgeprägte Bereiche mit hohen Quartierpotenzialen bzw. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sind hingegen weder von Fledermäusen noch von den anderen Säugetierarten betroffen. Lediglich kleinere Waldareale nördlich der AS Hochscheid weisen ein gehobenes Quartierpotenzial auf. Die Beeinträchtigungen der Vogelwelt betreffen insbesondere die Rote-Liste-Arten Baumpieper, Neuntöter und Waldschnepfe sowie im Offenland auch Feldlerche und Feldsperling, die ihre angestammten Revierstandorte in Zukunft meiden könnten. Überdies kommt es in Folge des zunehmenden Verkehrs neben den substantiellen Lebensraumverlusten auch zum Anstieg störungsbedingter Minderungen der Habitateignung von ubiquitären und ungefährdeten Arten aus der Gilde der Wald- und Gehölzbewohner.

Soweit zum Beginn der Baumaßnahme der Schwarzstorch seinen angestammten Horst zur Brut nutzen sollte, besteht die Gefahr der Aufgabe des Horstes durch in der Bauzeit von Baukränen hervorgerufene Störeffekte.

5.3 Landschaft

5.3.1 Bestand

Im Verlauf der Hunsrückhöhenstraße erstrecken sich von Südwest nach Nordost geschlossene Nadelholzwälder unterschiedlichen, zumeist aber jüngeren, Bestockungsalters, agrarwirtschaftlich genutztes Offenland und, am Ende der Ausbaustrecke, auch Waldflächen mit deutlichem bzw. vorherrschendem Laubholzanteil sowie naturnähere Nadelbaum-Laubmischwälder. Baumhecken, Feldgehölze und Einzelbäume entlang der Hunsrückhöhenstraße, der Bahnlinie und im Offenland stellen bei guter Ausprägung eine landschaftsbildprägende Struktur dar.

5.3.2 Umweltauswirkungen

Der teilplanfreie Anschluss bei Hochscheid bewirkt im Zusammenwirken mit dem mehrspurigen Trassenbauwerk eine Veränderung des örtlichen Landschaftsbilds und bedingt im Offenland auch Verluste landschaftsbildprägender Elemente, insbesondere an Feldgehölzen und Baumhecken sowie von zwei typischen Chausseebäumen.

5.4 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

5.4.1 Bestand

Im Korridor der geplanten Ausbaustrecke sind aktuell keine Kulturdenkmale oder Bodendenkmale ausgewiesen. Das Projektgebiet liegt aber innerhalb des bis zum Ende des 3. Jh. n. C. zum römischen Reich gehörenden Germaniens und weist daher voraussichtlich zahlreiche Artefakte dieser insgesamt mehrere hundert Jahre währenden Okkupation auf.

So folgt die Hunsrückhöhenstraße in Teilen, hier im Abschnitt westlich von Hochscheid, dem Verlauf der alten Römerstraße von Trier nach Bingen, der nach Decimius Magnus Ausonius benannten „Via Ausonia“ bzw. „Ausoniusstraße“. Zu beiden Seiten der Hunsrückhöhenstraße ist daher mit denkmalwerten Flächen bzw. Bodendenkmalen zu rechnen. Ein solches befindet sich gem. FNP der VG Bernkastel-Kues ca. 100 m südlich der ehemaligen Tankstelle an der Hunsrückhöhenstraße.

5.4.2 Umweltauswirkungen

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind Auswirkungen auf das Schutzgut nicht unmittelbar festzustellen, können aber mit relativ höherer Wahrscheinlichkeit erwartet werden.

5.5 Artenschutz nach § 44 BNatSchG

Für die im Gebiet nachgewiesenen bzw. vermuteten 14 Fledermausarten und zwei weiteren Säugetierarten (Haselmaus, Wildkatze) sowie für zehn als besonders planungsrelevant geltende Vogelarten wurde eine Prüfung „Art-für-Art“ durchgeführt. Kommune ungefährdete Vogelarten aus den Gilden „Arten der Siedlungen, Gärten und strukturreichen siedlungsnahen Freiräume“, „Arten der Hecken und Gebüsche“, „Arten der Wälder, waldähnlicher Gehölze“, „unregelmäßig vorkommender Durchzügler“ und „ungefährdete Greifvogelarten“ wurden in den jeweiligen Gilden gruppiert auf einen Verstoß gegen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG geprüft.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass unter Maßgabe vorgesehener technischer Vermeidungsmaßnahmen, wie den in diesem sowie im vorhergehenden Ausbauabschnitt geplanten Querungsbauwerken „Faunabrücken“ und dem durchgängig beiderseits der Trasse vorgesehenen Wildkatzen- und Fledermauszaun sowie von weiteren speziellen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen (Bauzeitenregelungen, Baufeldkontrollen, Anlage von Schneisen, Waldmantelgehölzen und Hecken mit Leitfunktion) keiner der Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG einschlägig ist. Im Fall von Feldlerche, Feldsperling, Waldschnepfe, Neuntöter und Baumpieper gilt dies nur in Verbindung einer Umsetzung vorgezogen durchgeführter Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen).

Vorsorglich wurde für alle relevanten Arten geprüft, ob eine Ausnahme von den Verbotstatbeständen erwirkt werden kann. In allen Fällen wäre dies entsprechend der vorliegenden Prüfung, nicht zuletzt aufgrund der im LBP benannten kompensatorischen Maßnahmen, möglich.

5.6 Natura 2000 Gebiete

Das Projektgebiet tangiert das östlich der derzeit nicht befahrenen Bahnstrecke der Hunsrückbahn, d. h. im Abschnitt westlich Hochscheid bis hinunter zur Zolleiche, liegende FFH-Gebiet DE 6109-301 „Idarwald“ nur in einem sehr kleinen Bereich am Bahndamm.

Im Kontext dieses Sachverhalts wurde eine FFH-Vorprüfung (Screening) durchgeführt (vgl. Unterlage 19.4), die bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen des Projekts auf mögliche Beeinträchtigungen der für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungsziele geprüft hat.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass das Vorhaben weder bau- noch anlagebedingt Flächeninanspruchnahmen am Schutzgebiet hat. Im von der Straßen-trasse beanspruchten Bereich kommen auch keine als essenziell anzusehenden Lebensstätten wertstellender Tierarten (hier: Bechsteinfledermaus und Skabiosen-Schneckenfalter) oder auch nur potenziell einem der wertstellenden Lebensraumtypen gleichzusetzende Biotoptypen vor.

Anlagebedingte Trennwirkungen sind ebenso ausgeschlossen.

Ogleich die DTV-Werte nach der Verkehrsprognose im Jahr 2030 deutlich, d. h. um etwa 10.000-11.000 Kfz/Tag, gegenüber denen des Jahres 2014 ansteigen werden, ergeben sich keine Auswirkungen, die die Erhaltungsziele erheblich beeinträchtigen könnten.

Die gegenüber „critical load“ empfindlichen Lebensraumtypen liegen mit ≥ 1.000 Meter Entfernung soweit vom Emissionsort „Straße“ entfernt, dass selbst unter ungünstigsten Bedingungen keine Auswirkungen durch die Verkehrszunahme zu erwarten sind.

Aus den genannten Gründen können erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes im Sinne des § 34 (2) BNatSchG über alle Wirkfaktoren, d. h. bau-, anlage- und betriebsbedingt, sicher ausgeschlossen werden.

5.7 Weitere Schutzgebiete

Die im peripheren Raum ausgewiesenen Schutzgebiete „Naturpark Saar-Hunsrück“ und Landschaftsschutzgebiet "Hochwald-Idarwald mit Randgebieten" sowie Naturdenkmale (Bäume) sind nicht betroffen.

5.8 Tabellarische Übersicht der Konflikte

Konflikt	Bezugsraum 1
1Bo-1	Verlust der Bodenfunktionen durch Voll- und Teilversiegelung
1B-1	Verlust von Wald- und Vorwaldbeständen als funktionelles Jagdhabitat für Fledermäuse und als Lebensstätte für allgemein planungsrelevante Vögel
1B-2	Habitatverlust und Minderung der Habitatwertigkeit in Lebensräumen besonders planungsrelevanter Vogelarten von Wäldern und Gehölzen (Waldschnepfe, Neuntöter, Baumpieper)
1B-3	Durchtrennung von Fledermaus-Jagdstrecken mit Erhöhung der Kollisionsrisiken für einzelne Arten
1B-4	Durchtrennung von Wildwechseln bzw. Migrationswegen (Dachs, Wildkatze, Schalenwild u.a.)
1B-5	Verlust zur Quartierbildung von Fledermäusen besonders geeigneter Bäume
Konflikt	Bezugsraum 2
2Bo-1	Verlust der Bodenfunktionen durch Voll- und Teilversiegelung
2B-1	Habitatverlust und Minderung der Habitatwertigkeit in Lebensräumen besonders planungsrelevanter Vogelarten im Offenland (Feldlerche, Feldsperling)
2B-2	Durchtrennung von Fledermaus-Jagdstrecken mit Erhöhung der Kollisionsrisiken für einzelne Arten
2L-1	Veränderung des örtlichen Landschaftsbildes
Konflikt	Bezugsraum 3
3Bo-1	Verlust der Bodenfunktionen durch Voll- und Teilversiegelung
3B-1	Durchtrennung von Fledermaus-Jagdstrecken mit Erhöhung der Kollisionsrisiken für einzelne Arten
3B-2	Durchtrennung von Wildwechseln bzw. Migrationswegen (Dachs, Wildkatze, Schalenwild u.a.)
3B-3	Verlust von Wald- und Vorwaldbeständen als funktionelles Jagdhabitat für Fledermäuse und als Lebensstätte für allgemein planungsrelevante Vögel
3B-4	Störungen während der Besatz- und Brutzeit am Horst eines Schwarzstorch im Zuge des Baus der Faunabrücke
3B-5	Verlust zur Quartierbildung von Fledermäusen besonders geeigneter Bäume
3L-1	Verlust bestimmter Landschaftsbildelemente

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

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Gemäß § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach § 42 BImSchG hat der Vorhabenträger eine angemessene Entschädigung für die Überschreitung der in der Rechtsverordnung nach § 43 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 festgelegten Immissionsgrenzwerte zu leisten. Auf dieser Grundlage erfolgt die Festlegung der Grenzwerte in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV).

Bei der vorliegenden Baumaßnahme handelt es sich um einen Neubau i. S. des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV. Zur Ermittlung der erforderlichen Lärmschutzansprüche müssen daher die maßgebenden Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV entsprechend der Gebietsnutzung überprüft werden.

Die schalltechnische Untersuchung wurde auf der Grundlage der hierfür geltenden „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS)“, Ausgabe 1990, nach dem sogenannten „Teilstückverfahren“ durchgeführt. Mit diesem Verfahren werden das Emissionsband und die Topographie digital modelliert. Im Rahmen der Berechnung werden nun von jedem Immissionsort sog. Suchstrahlen ermittelt und deren Teilpegel energetisch addiert. Auf diese Weise finden alle ausschlaggebenden Randbedingungen wie Einschnitt- und Dammlagen oder Geländeverwölbungen und vorhandene Abschirmungen durch vorgelagerten Gebäudebestand Eingang in die Berechnung.

Die B 50neu ist maßgeblicher Auslöser für die Überprüfung des Anspruchs auf Lärmvorsorge. Die Strecken des nachgeordneten Netzes stellen lediglich im Rahmen der vorgesehenen Anpassungen an die künftigen Gegebenheiten einen erheblichen baulichen Eingriff dar, für den anhand der Kriterien nach § 1, Abs. 2 der 16. BImSchV zunächst eine wesentliche Änderung als Anspruchsvoraussetzung für Lärmvorsorgemaßnahmen geprüft werden muss.

Die Verkehrsbelastung auf diesen nachgeordneten Strecken ist allerdings so gering, dass die Auswirkungen der B 50neu überwiegen. Es wird auf einen Einzelnachweis für die Nebestrecken verzichtet. Allerdings sind diese im Gesamtmodell der Lärmschienen und somit bei der Ermittlung der Isophonlinien als Gesamtlärbetrachtung berücksichtigt.

Die Lärmemissionen werden für die prognostizierte Verkehrsbelastung gem. Abschnitt 2.4.2 ermittelt. Die so ermittelten Lärmemissionen werden durch den im gesamten Planungsabschnitt der B 50neu vorgesehenen Fahrbahnbelag um 2 dB(A) abgemindert.

Im Einwirkungsbereich des vorliegenden Ausbauabschnittes befinden sich die Ortslagen von

- Hochscheid, Bau-km 98+250 – 99+000 rechts der Trasse im Abstand von ≥ 250 m (abgegrenzt durch die Bahnstrecke) und
- Oberkleinich, Bau-km 99+250 – 100+500 links der Trasse im Abstand von ≥ 550 m

Für die Ortslagen wurden die baurechtlichen Festsetzungen durch Bebauungspläne erhoben sowie Vorbehaltsflächen in Form von Flächennutzungsplänen in Verbindung mit einer örtlichen Überprüfung der tatsächlichen Nutzung genutzt, um die Einordnung der ermittelten Einzelimmissionsorte in eine Schutzgebietskategorie durchzuführen.

Hieraus ergeben sich die für eine Anspruchsüberprüfung heranzuziehenden Immissionsgrenzwerte. Die zu beurteilenden Grenzwerte gem. 16. BImSchV sind:

- Allgemeine Wohngebiete 59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts
- Dorf-, Kern- und Mischgebiete 64 dB(A) tags / 54 dB(A) nachts
- Gewerbegebiete 69 dB(A) tags / 59 dB(A) nachts

Am nordöstlichen Ortsrand von Hochscheid sind allgemeine Wohnbauflächen (WA) durch Bebauungsplan ausgewiesen. Die Ortslage von Hochscheid ist gemäß Flächennutzungsplan mit einem Dorf-, Kern- und Mischgebiet (MI) gegen die B 50neu ausgerichtet.

Eine örtliche Überprüfung zeigt, dass die tatsächliche Nutzung weit überwiegend in Form von reiner Wohnnutzung (WA) erfolgt. Lediglich die Flächen westlich der Bahnlinie sind, teilweise durch Bebauungsplan, als Gewerbeflächen einzuordnen.

Die Ortslage von Oberkleinich ist ebenfalls nach Flächennutzungsplan als Dorf-, Kern- und Mischgebiet (MI) ausgewiesen. Die Einstufung erfolgt auch hier nach örtlicher Einschätzung mit überwiegender Wohnnutzung als allgemeine Wohnbauflächen (WA).

Die Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen erfolgt in Form von Einzelpunktnachweisen. Demnach sind an allen in Frage kommenden Gebäuden Immissionspunkte in unterschiedlichen Gebäudeausrichtungen und Stockwerksanzahl festgelegt und hierfür die Beurteilungspegel einzeln ermittelt worden.

Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionsgrenzwerte für die in Ansatz gebrachten Nutzungen in Oberkleinich nicht überschritten. Damit entstehen hier keine Voraussetzungen für den Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Für die Ortslage von Hochscheid werden die Immissionsgrenzwerte vielfach überschritten. Betroffen hiervon sind insgesamt 9 Gebäude mit Überschreitungen von bis zu 3,2 dB(A) im Nachtgrenzwert.

Damit entsteht für die Gebäude in Hochscheid ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen durch Lärmvorsorge. Nach dem Grundsatz, den Lärmschutz zunächst durch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu erreichen, ist am rechten Fahrbahnrand der B 50neu ein Lärmschirm ermittelt worden, um die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten.

Insgesamt 8 Immissionsorte innerhalb der Ortslage werden damit soweit geschützt, dass keine Grenzwertüberschreitungen mehr vorkommen. Ein einzeln stehendes Gebäude im Außenbereich, unmittelbar an der Hunsrückhöhenstraße (ehemalige Tankstelle) wird weiterhin durch Überschreitungen betroffen sein. Aktive Lärmschutzmaßnahmen stehen hier in keinem angemessenen Verhältnis zum erreichbaren Schutzzweck. Es besteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Maßnahmen.

Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind in Abschnitt 4.8 des Erläuterungsberichtes detailliert beschrieben.

In der Unterlage 7 und 17.1 sind die untersuchten Immissionsorte und die Ergebnispegel in Form von Immissionsplänen sowie der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung detailliert dargestellt.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Die Auswirkungen von Luftschadstoffemissionen werden nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS) 2012 ermittelt. Die Vorbelastung plus die künftige straßenverkehrsbedingte Zusatzbelastung ergibt die künftige Gesamtbelastung, die anhand von Grenz- bzw. Prüfwerten beurteilt werden kann.

Aus dem gesamten Spektrum der Kfz-Schadstoffe werden die in der aktualisierten 39. BImSchV limitierten Komponenten bzw. insbesondere Stickstoffdioxid (NO₂), das von allen Schadstoffen am ehesten im Grenzwertbereich liegt, Partikelemissionen (PM-10-Partikel) und Benzol untersucht und bewertet.

Für die vorliegende Planung wurden die Luftschadstoffe untersucht. Die Berechnungen ergaben, dass im Planfall bei den Kfz-Schadstoffen NO₂, PM10/PM2,5-Partikeln und Benzol im Bereich von Wohnbebauung bzw. an Stellen, an denen sich Personen mehr als vorübergehend aufhalten, im Prognosejahr 2030 die Einhaltung bzw. eine deutliche Unterschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV gewährleistet ist.

Als Schadstoff, bei dem die Immissionsbelastung am nächsten zum Grenzwert liegt, erweist sich **Stickstoffdioxid (NO₂)**. Der Grenzwert der 39. BImSchV für den NO₂-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ wird im Bereich von Wohnbebauung maximal bei ca. 10 µg/m³ und damit praktisch im Bereich der Vorbelastung liegen. Die maximale Überschreitungshäufigkeit des 1-h-Grenzwertes von NO₂ beträgt durchweg 2. Erlaubt ist eine Überschreitungshäufigkeit von 18.

Die Grenzwerte für den Jahresmittelwert von **PM10-Partikel** von 40 µg/m³ wie auch von **PM2,5-Partikel** von 25 µg/m³ wird an keiner Stelle entlang der Trasse erreicht.

Die PM10-Belastungen betragen an den Wohngebäuden am Ortsrand von Hochscheid maximal $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die Überschreitungshäufigkeit für den Grenzwert des Tagesmittelwerts beträgt dort an den am stärksten belasteten Gebäuden 28. Erlaubt ist eine Überschreitungshäufigkeit von 35. Die PM2,5-Belastungen betragen am Ortsrand $13,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Beim Jahresmittelwert von **Benzol** wird im gesamten Streckenabschnitt an Gebäuden der Grenzwert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mit einer Belastung von maximal $0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erheblich unterschritten.

In der Unterlage 17.2 sind die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung detailliert dargestellt.

6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Die Maßnahme liegt nicht innerhalb von festgesetzten Trinkwasserschutzgebieten.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

6.4.1 Planerische Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung des Eingriffs

1V_{AS}: Schaffung vegetationsbasierter Leitstrukturen, Leithilfen

2V_{AS}: Bauzeitenregelung

3V_{AS}: Baufeldkontrolle

4V_{AS}: Bau einer Faunabrücke

5V_{AS}: Errichtung straßenparalleler spezieller Schutzzäune (Wildkatzenzaun, Fledermauszaun)

14V: Schutz naturschutzfachlicher Objekte und Ausweisung von Tabuzonen

18V_{AS}: Bauzeitenregelung Schwarzstorch

6.4.2 Ausgleichsmaßnahmen

6A_{CEF}: Herrichtung einer Biotopfläche als Lebensraum für die Arten Waldschnepfe, Neuntöter, Baumpieper.

7A_{CEF}: Schaffung von Strukturhabitaten in der Feldflur zur Steigerung der Lebensraumeignung für die Feldlerche, den Feldsperling und andere Offenlandarten.

8A: Rückbau / Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen

9A: Eigenentwicklung durch natürliche Sukzession

12A: Anpflanzung von Bäumen

13A: Anpflanzung von (Feld)Gehölzen

15A: Pflanzung von Waldmantelgehölzen im Bereich von BE-Flächen

16A: Ökologischer Waldumbau

17A: Natürliche Waldentwicklung

19A: Aufhängen von Fledermauskästen

6.4.3 Ersatzmaßnahmen

10E: Waldumbau/Waldentwicklung

6.4.4 Tabellarische Übersicht der Maßnahmen

Nummer	Maßnahme
1 V_{AS}	Schaffung/Bereitstellung vegetationsbasierter Leitstrukturen und Leithilfen
2 V_{AS}	Bauzeitenregelung
3 V_{AS}	Baufeldkontrolle (Wald, Gehölze, Gebäude)
4 V_{AS}	Bau einer Faunabrücke
5 V_{AS}	Errichtung spezieller Schutzzäune (Wildkatzenzaun, Fledermauszaun)
6 A_{CEF}	Herrichtung einer Biotopfläche als Lebensraum (Waldumbau in ein von Vorwaldgehölzen, Einzelbäumen, Schlagfluren und sonstiger lichtdurchfluteter krautiger Bodenvegetation durchsetztes Biotop, Freischneiden im Umfeld von Gehölzgruppen im 2-3-Jahresrhythmus)
7 A_{CEF}	Schaffung von Strukturhabitaten in der Feldflur (Einsaat ca. 10-20 m breiter Streifen mit blütenreichen Saumpflanzen (2-jährige Mahd), Getreide sowie Grasstreifen aus „Regiosaatgut“ (1-malige Mahd Spätsommer), Anpflanzung kleiner Baum-Strauch-Gruppen)
8 A	Rückbau / Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen
9 A	Eigenentwicklung durch natürliche Sukzession (Initialbegrünung durch „Regiosaatgut“. 1-malige Mahd Spätsommer)
10 E	Ökokonto Rhaunen Waldumbau/Waldentwicklung (sukzessiver Einschlag naturferner bzw. standortuntypischer Bestockung und Unterpflanzung mit Laubholzarten; Schutzzäunung vor Wildverbiss)
12 A	Anpflanzung heimischer Laubbäume (Stiel-Eiche, Berg-Ahorn, Hainbuche, Winter-Linde, Vogelbeere, Feld-Ahorn, Holz-Apfel und Wild-Birne)
13 A	Anpflanzung von (Feld)Gehölzen mit heimischen Laubholzarten
14 V	Maßnahmen gem. RAS LP 4 zum Schutz oder zur Sicherung erhaltenswerter Bäume, Wald- und Gehölzen (Ausgrenzung durch Flatterband oder Bauzaun).
15 A	Waldmantelgehölzpflanzung aus heimischen Laubholzarten.
16 A	Ökologischer Waldumbau
17 A	Natürliche Waldentwicklung
18 V_{AS}	Bauzeitenregelung (Schwarzstorch)
19 A	Aufhängen von Fledermauskästen

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

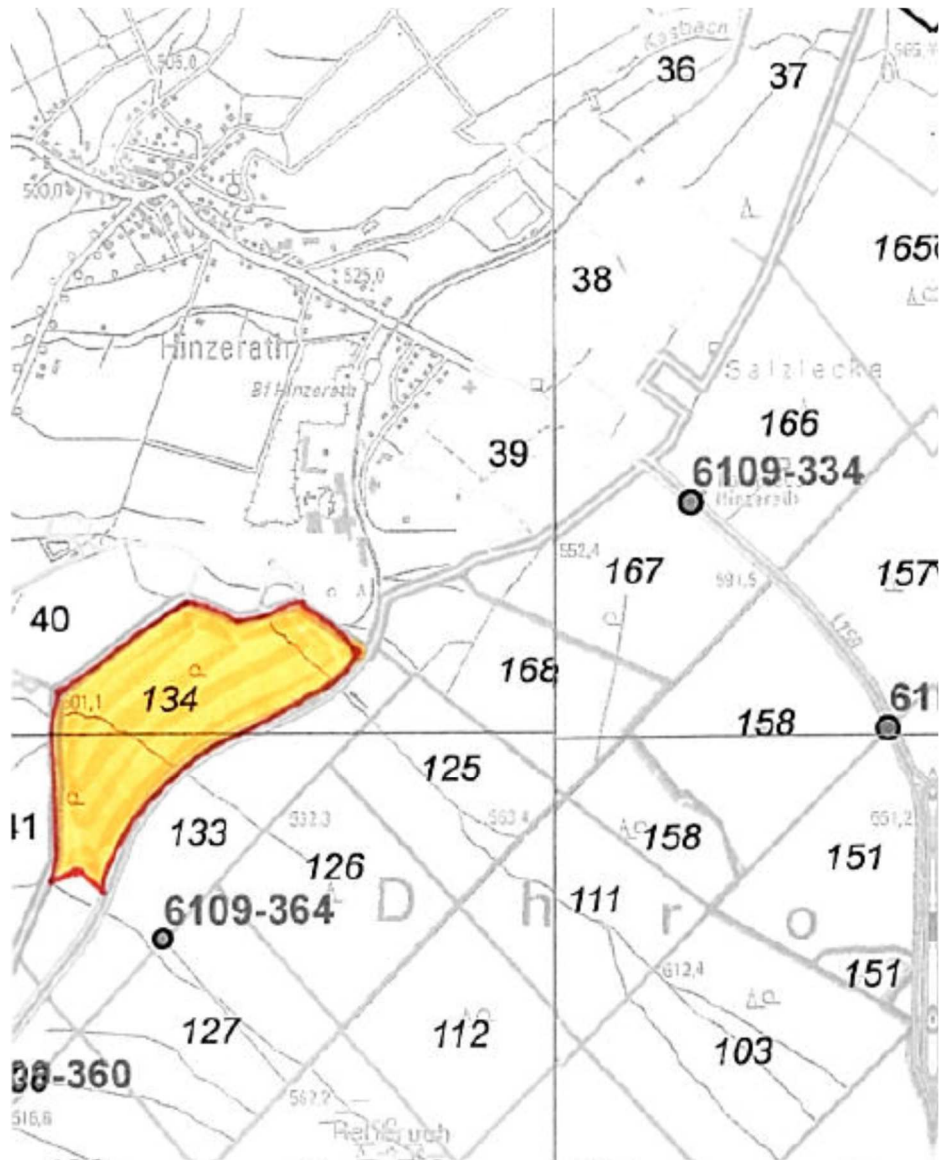
Derartige Maßnahmen sind nicht notwendig.

6.6 Maßnahmen nach Landeswaldgesetz (LWaldG)

Der Waldnettoverlust, d. h. nach Abzug von z. B. Waldmantelneupflanzungen im Zuge von landespflegerischen Maßnahmen, beläuft sich auf rund 16 Hektar.

Vorgesehen ist die Pflanzung von 25 Weißtannen-Horsten, a 40 Jungbäume, pro Hektar Altlaubholz-Bestand in Abt. 134 a/b des staatlichen Forstreviers Hinzerath.

Übersichtsskizze zum waldrechtlichen Ausgleich



7. Kosten

Kostenträger der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung.

Die Zufahrten der Kreisstraßen in der Baulast des Lk WIL sind im Rahmen des Knotenpunktumbaus für die B 50neu erforderlich anzupassen. Es handelt sich gem. Straßen-Kreuzungsrichtlinien (StraKR) 2010, Abschnitt 6 a) um die Änderung einer bestehenden Kreuzung aufgrund einseitiger Veranlassung. Die Kosten dafür werden vollständig vom Kostenträger für die B 50neu und damit von der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung getragen. Hierin fallen auch alle Folgekosten, die im Zusammenhang mit dem Neubau oder notwendigen Anpassungen stehen. Eine Kostenbeteiligung Dritter ergibt sich nicht.

Die Gehwege entlang der K 126 und der K 131 werden gegenüber dem Bestand teilweise erweitert. Durch den Neubau der B 50 werden vorhandene Wegebeziehungen unterbrochen und es stellt sich eine erhebliche Trennwirkung ein. Die Herstellung der Gehwege dient der verkehrssicheren Wiederherstellung von Wegeverbindungen, der Entflechtung der Verkehrsarten und damit der Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Knotenpunktumbau. Die Kosten dafür trägt ebenfalls die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung.

8. Verfahren

Für die vorliegende Planung liegt eine Vorentwurfsunterlage zur haushaltsrechtlichen Genehmigung beim Baulastträger Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung vor. Der Gesehenvermerk des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) liegt mit Datum vom 30.07.2018 vor.

Mit den vorliegenden Feststellungsunterlagen beantragt der Vorhabenträger die Planfeststellung gemäß § 17 FStrG.

9. Durchführung der Maßnahme

9.1 Zeitliche Abwicklung

Der vorliegende Neubauabschnitt der B 50 ist einer von drei Teilabschnitten als Lückenschluss im Gesamtkonzept für die Neuführung der B 50neu zwischen A 1 und A 61. Er kann losgelöst von den Anschlussabschnitten verkehrswirksam inklusive des geplanten höhenfreien Knotenpunktes Anschlussstelle Hochscheid betrieben werden. Dazu ist an den Übergangsstellen zu den Nachbarabschnitten südlich und nördlich ein provisorischer Fahrbahnübergang auf die bestehende Hunsrückhöhenstraße zu schaffen.

In Unterlage 16.4 sind die Konzepte für beide Übergangsbereiche in den Bestand dargestellt.

Seitens der Bundesstraßenverwaltung Rheinland-Pfalz wird jedoch die nahezu gleichzeitige Herstellung der offenen Abschnitte

- Longkamp – Bhf. Zolleiche
- Bhf. Zolleiche – Dienststellengrenze (vorliegend)
- Dienststellengrenze – Flughafen Frankfurt-Hahn

verfolgt.

Erst damit wird die durchgehende funktionale Verkehrswirksamkeit erreicht.

Im Gesamtprojekt stellt die Fertigstellung der Überquerung des Moseltales mit dem sog. Hochmoselübergang und des anschließenden Streckenabschnitts bis Longkamp den zeitlichen Rahmen für die Gesamtwirksamkeit dar.

Die Hochmoselbrücke und der Streckenbau bis Longkamp sind derzeit im Bau. Nach der Fertigstellung (anvisiert III. Quart. 2019) werden sich sukzessive die Verkehrsbelastungen der Prognose 2030, die auch Grundlage der vorliegenden Planung sind, einstellen.

Vor diesem Hintergrund ist es das Ziel des LBM Rheinland-Pfalz, die o. g. Abschnitte der B 50neu möglichst zeitnah und zusammenhängend zu realisieren. Zwischenzeitlich ist als vorgezogenes Teilprojekt zu der Maßnahme Longkamp - Bhf. Zolleiche der Umbau des bestehenden Knotenpunktes B 50/B 327/L 159/K 106 bei Hinzerath/Wederath im Zuge der Hunsrückhöhenstraße zum Kreisverkehrsplatz (sog. KVP Belginum) durch den LBM Trier bereits fertig gestellt.

Wenn die bau- und haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für den vorliegenden Abschnitt geschaffen sind, erfolgt unter Berücksichtigung ggfs. notwendiger Fristen aus naturschutzfachlichen Auflagen die Ausführung – ggfs. im Zusammenhang mit Nachbarabschnitten.

Die Bauzeit wird für den vorliegenden Abschnitt einschließlich des Knotenpunktes AS Hochscheid auf etwa zwei Jahre voraus geschätzt.

9.2 Bauliche Abwicklung

Die B 50neu wie auch der Verlegungsabschnitt der K 131 östlich der AS Hochscheid kann weitestgehend außerhalb des fließenden Verkehrs hergestellt werden.

Für den Umbau des Knotenpunktes bei Hochscheid muss die Ausführung zur Aufrechterhaltung des Verkehrs in mehreren Bauphasen erfolgen.

Die vorläufigen Bauphasen werden im folgenden Grob-Bauablaufkonzept beschrieben und sind in Unterlage 16.4 dargestellt.

Das dargestellte Konzept ist vorbehaltlich weiterer Erkenntnisse im Rahmen der Ausführungsplanung oder im Bauablauf als vorläufige und unverbindliche, jedoch machbare Lösung zu sehen:

- I. Herstellung von Behelfsfahrbahnen für die K 126 und die K 131 mit provisorischem Anschlussknotenpunkt an die B 50/B 327 östlich vom Bestand, so dass das Kreuzungsbauwerk hergestellt werden kann
 - II. Herstellung des Kreuzungsbauwerkes BW 1 mit südlichem Anschlussdamm der B 50neu und nördlicher BW-Hinterfüllung sowie weiter führendem Straßendamm B 50neu mit Rampenansatz; Herstellung des Verlegungsabschnittes der Kreisstraßen südlich mit den geplanten Knotenpunkten einschließlich der neuen Anbindung zum ehemaligen Tankstellengelände bis vor den Übergang in den Bestand nördlich
 - III. Sperrung der K 126Nord bei Umleitung über Kleinich – K 106 in alle Richtungen; Lückenschluss im Straßendamm B 50neu östlich BW 1; Herstellung der K 126West
 - IV. Umlegung des B 50/B 327-Verkehrs auf die B 50neu; Teilfreigabe der AS Hochscheid für K 126West an die Rifa Morbach; Abhängen der provisorischen Anbindung K 126 mit Umleitung über K 131 – Horbruch – L 190 in alle Richtungen; provisorische Verbreiterung der K 126Ost nach Norden auf die Fläche des bestehenden Gehweges (vor der Lkw-Anlage); Herstellung Lückenschluss in den Rampen Rifa Simmern und Knotenpunkt K 126/K 131/Verbindungsweg mit Absenkung des Verbindungsweges südlich bis Anschluss an verlegte Kreisstraßen nördlich; Herstellung und provisorischer Anschluss des Verbindungsweges an die K 131 südlich des BÜ an Bestand zur Erschließung der ehemaligen Tankstelle; Absenkung der Zufahrt zum Sägewerk und der K 126Ost unter halbseitiger Sperrung Höhenunterschied wegen Absenkung ca. 1,0 m !)
 - V. Sperrung der K 131 mit Umleitung Horbruch – L 190; Verkehrsführung K 126 über abgesenkten Bereich inkl. Fläche für Gehweg (als Behelfsfahrbahn zuvor herstellen); Absenkung K 126Ost unter halbseitiger Sperrung
-

Bei der detaillierten Planung der Bauphasen im Rahmen der Ausführungsplanung wird besonderes Augenmerk auf die Erreichbarkeit des Sägewerkes und der Lkw-Anlage mit SV-Verkehr zu richten sein. Es bestehen keine alternativen Zufahrtsmöglichkeiten.

Vor Baubeginn:

Vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme soll die Baufreiheit gewährleistet sein. Demzufolge sind erforderliche Leitungsverlegungen in Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern im Vorfeld durchzuführen.

Zu den vorbereitenden Maßnahmen werden die Abstimmungen auf Kampfmittelfreiheit und die zeitlichen Abhängigkeiten für Rodungen sowie ggfs. landespflegerische Vorlaufmaßnahmen gehören. Altlastenflächen und / oder archäologische Verdachtsflächen sind dem Vorhabenträger nicht bekannt.

9.3 Grunderwerb

Der Grunderwerb soll im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Der Landesbetrieb Mobilität ist bemüht, die für die Durchführung der Baumaßnahme benötigten Grundflächen soweit wie möglich freihändig zu erwerben. Entlang der Baustrecke ist in Teilbereichen ein Streifen für vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen. Auf freien Flächen können diese Streifen für Oberbodenablagerungen, Baustelleneinrichtungen oder dgl. Verwendung finden.

Für die Baumaßnahme wird privates Grundeigentum in Anspruch genommen. Die davon betroffenen Grundstücke und der Umfang der im Einzelnen benötigten Flächen werden in den Grunderwerbsunterlagen dargestellt.

Über die Inbesitznahme, die Abtretung und die Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in eigenen Grunderwerbsverhandlungen, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geführt werden.

9.4 Erschließung der Baustelle und Verkehrsregelung während der Bauzeit

Die Behinderungen des Verkehrs während der Bauzeit werden auf ein unvermeidbares Mindestmaß reduziert. Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen während der Bauzeit wird mit Einschränkungen sichergestellt. Die Baustelle wird über das bestehende Straßen- und Wegenetz erschlossen.

Die bestehenden Feld- und Waldwege werden ggf. vereinzelt zur Erschließung der Baustelle benötigt. Soweit die Wege keine ausreichende Tragfähigkeit besitzen, werden diese zeitweise verbessert und nach Abschluss der Arbeiten zurückgebaut. Erforderliche Umleitungen erfolgen über das klassifizierte Straßennetz.