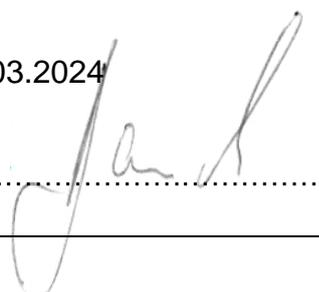


Unterlage Nr. 1	
Straße: <b>K 145</b> Nächster Ort: <b>Staudt</b> Kreis: <b>Westerwald</b> Baulänge: <b>0,575km</b> Länge Anschlüsse: <b>0,000 km</b>	<b>Landesbetrieb Mobilität Diez</b>  Goethestr.9 , 65582 Diez
Abschnitt: Netzknoten: Station (von – bis): Netzknoten: Station (von – bis):  Abschnitt: Netzknoten: Station (von – bis):	2. BA Von NK 5512 025 nach NK 5513 116 0+000 – 0+575
<b>K 145 Ausbau der OD Staudt II BA</b>	
Projis-Nr.: ---	SAP-Nr.: <b>A.14-17-0025.01</b>

# FESTSTELLUNGSENTWURF

## - ERLÄUTERUNGSBERICHT

aufgestellt: Diez, den 18.03.2024 Unterschrift .....  .....	

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Darstellung der Baumaßnahme</b> .....	<b>4</b>
1.1	Planerische Beschreibung .....	4
1.2	Straßenbauliche Beschreibung .....	4
1.3	Streckengestaltung.....	5
<b>2</b>	<b>Begründung des Vorhabens</b> .....	<b>6</b>
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren.....	6
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung .....	6
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan).....	6
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens .....	6
2.4.1	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....	6
2.4.2	Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	6
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	7
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses .....	7
<b>3</b>	<b>Beschreibung der Varianten und Wahl der Linie</b> .....	<b>8</b>
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....	8
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten .....	8
3.3	Gewählte Linie .....	8
<b>4</b>	<b>Technische Gestaltung der Baumaßnahme</b> .....	<b>9</b>
4.1	Ausbaustandard .....	9
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale.....	9
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität .....	9
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit.....	9
4.2	Bisherige/ zukünftige Netzgestaltung .....	9
4.3	Linienführung.....	9
4.4	Querschnittsgestaltung .....	9
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung.....	9
4.4.2	Fahrbahnbefestigung .....	10
4.4.3	Böschungsgestaltung .....	10
4.4.4	Hindernisse im Seitenraum .....	10
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten .....	10
4.6	Besondere Anlagen .....	10
4.7	Ingenieurbauwerke .....	11
4.8	Lärmschutzanlagen .....	11
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen .....	11
4.10	Leitungen .....	11
4.11	Baugrund/ Erdarbeiten .....	12
4.12	Entwässerung .....	12
4.13	Straßenausstattung .....	12
<b>5</b>	<b>Angaben zu den Umweltauswirkungen</b> .....	<b>12</b>
5.1	Landschaftsbild .....	12
5.2	Klimaauswirkungen .....	12
5.2.1	Rechtliche Grundlagen.....	12
5.2.2	Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Treibhausgasbilanz.....	14
5.2.3	Fazit.....	16
5.3	Artenschutz .....	16
5.4	Natura2000-Gebiete .....	16
5.5	Weitere Schutzgebiete.....	17
<b>6</b>	<b>Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen</b> .....	<b>18</b>
6.1	Lärmschutzmaßnahmen.....	18
6.1.1	Schalltechnische Beurteilungsgrundlagen .....	18
6.1.2	Schalltechnische Beurteilung der Maßnahme.....	18

6.1.3	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen Beurteilung der Maßnahme.....	18
<b>6.2</b>	<b>Maßnahmen zum Gewässerschutz.....</b>	<b>18</b>
<b>6.3</b>	<b>Landespflegerische Maßnahmen.....</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>Kosten.....</b>	<b>18</b>
<b>8</b>	<b>Verfahren.....</b>	<b>19</b>
<b>9</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme.....</b>	<b>19</b>

# **1 Darstellung der Baumaßnahme**

## **1.1 Planerische Beschreibung**

Die K 145 im Westerwaldkreis stellt die Verbindung des Mittelzentrums Wirges mit der B 255 dar. Gemäß Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) hat sie die Einordnung der Verbindungsstufe III. Staudt liegt in der Verbandsgemeinde Wirges. Die K145 hat für eine Straße mit dieser Funktion eine sehr hohe Verkehrsbelastung.

Der hier bearbeitete Bereich umfasst die K145 im Bereich von VNK 5512 025 NNK 5513 116 von Stat. 0+000 bis Stat. 0+575 bzw. Bau-km 0+510 bis Bau-km 1+080 mit einer Gesamtlänge von rund 575m. Es handelt sich um die Ortsdurchfahrt Staudt, II. Bauabschnitt (BA).

Die K145 befindet sich in einem schlechten Zustand; Schlaglöcher, Risse und Unebenheiten; was auch die Zustandserfassungen von 2011 und 2016 wieder spiegeln.

Zur Herstellung des Straßenkörpers wird eine Vollsperrung benötigt. Die Umleitung erfolgt über die umliegenden Kreis- und Landesstraßen.

Der Landesbetrieb Mobilität Diez (LBM) überplant im Auftrag des Westerwaldkreises die Straße, Kostenträger ist der Westerwaldkreis. Die Ortsgemeinde baut die Nebenanlagen mit aus, die Verbandsgemeindewerke (VG-Werke) erneuern Kanal- und Wasserleitung.

Die Planung der Ortslage Staudt umfasst die Pläne 1-6, wobei die Pläne 1, 2 und 6 dem ersten Bauabschnitt zuzuordnen sind.

## **1.2 Straßenbauliche Beschreibung**

Die Länge des zweiten Bauabschnitts beträgt rund 575m.

Die K145 verläuft größtenteils innerorts. Vor der Ortslage aus Richtung B255 kommend wird eine geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme (GDM) zwischen Bau-km 1+030 und Bau-km 1+080 von 50m Länge und eine Breite der Mittelinsel von 8,78m und bei Bau-km 0+815 eine ungesicherte Überquerungshilfe errichtet. Die GDM wird auch als ungesicherte Querungsstelle genutzt. Beide Querungsstellen sind auf Wunsch der Ortsgemeinde entstanden, um den Fußgängern ein Überqueren zu erleichtern auf Grund der hohen Verkehrsbelastung.

Die K145 wird 6,50m breit geplant mit beidseitigen 1,50m breiten Gehwegen. Der Ausbau erfolgt im Vollausbau.

### **Verkehrszahlen zur K 145:**

Die Verkehrszählung von 2015 ergab einen DTV von 6.030 KFZ/24h mit 246 SV/24h.

### 1.3 Streckengestaltung

Es wurden keine Varianten untersucht, da die K 145 zukünftig genauso verlaufen wird wie auch derzeit im Bestand, sie wird dann lediglich mit einer einheitlichen Breite geführt. Die einheitliche Breite dient der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs.

## **2 Begründung des Vorhabens**

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

Vorausgegangene Untersuchungen für die Straßenplanung und Verfahren hat es für den geplanten Streckenabschnitt noch nicht gegeben.

Die ersten planerischen Überlegungen stammen aus dem Jahr 2017, ab 2019 wurde tiefer in die Planung eingestiegen.

Die entsprechenden Unfallzahlen wurden geprüft, es ergaben sich hier keine Auffälligkeiten.

### **2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Es wurde eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3 LUVPG in Verbindung mit Anlage 1 LUVPG, Nr. 3.4 und 3.5 durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass für das Ausbauvorhaben keine UVP-Pflicht vorliegt.

Genauerer siehe Unterlage 9 und 19

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

- / -

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

#### **2.4.1 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

Die Zahlen der Zählung von 2019 sind nicht aussagekräftig, da sie entstanden sind, als der erste Bauabschnitt gebaut wurde und es eine Vollsperrung auf dem Streckenzug gab. Von daher werden die Zahlen von 2015 zur Bemessung verwendet:

DTV: 6.030 Kfz/24h

SV: 246 Fz/24h

Für das Jahr der Verkehrsfreigabe 2030 ergeben sich folgende Hochrechnungen:

DTV: 6.249 Kfz/24h

SV: 286 Fz/24h

Eine ausbaubedingte Zunahme des Verkehrs ist nicht zu erwarten.

#### **2.4.2 Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Durch die einheitliche Fahrbahnbreite wird die Übersichtlichkeit und die Leichtigkeit des Verkehrs erhöht.

Der Gehweg und die Querungsstellen werden entsprechend des Leitfadens für die Barrierefreiheit mit taktilen Elementen ausgestattet.

Eine vom LBM Diez vom 13. bis 15. Februar 2017 durchgeführte Geschwindigkeitsmessung hat sehr hohe Geschwindigkeiten am Ortseingang aus Richtung B 255 herkommend ergeben. Die gemessenen Geschwindigkeiten lagen bei ortseinwärts bei  $V_{50}=57\text{km/h}$  und  $v_{85}=66\text{km/h}$ . Gemäß Leitfaden für die Anlage von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahme ist hier eine solche zu errichten, da die Geschwindigkeiten über den Grenzwerten von  $v_{50}>55\text{km/h}$  und  $v_{85}>65\text{km/h}$  liegen.

Gleichzeitig wird diese Insel auch als Fußgängerquerung genutzt.

Auch wird eine ungesicherte Querungsstelle bei Bau-km 0+815 errichtet. Diese soll vor allem Schulkindern ein gefahrloseres Queren ermöglichen.

## **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Infolge der Verbesserung der Fahrbahnoberfläche durch den geplanten Ausbau der K 145 ist eine geringe Reduzierung der Lärmbelastigung in der Ortslage Staudt zu erwarten.

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

Durch den geplanten Ausbau wird die K145 ihrer Bedeutung entsprechend ausgebaut. Weiterhin werden Schäden der Fahrbahn wie z.B. Risse, Unebenheiten und Setzungen durch die Sanierung entfernt.

Die Geräuschemissionen der Fahrgeräusche werden vermindert.

Durch den Ausbau steigt die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

### **3 Beschreibung der Varianten und Wahl der Linie**

#### **3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes**

Da es sich hierbei um einen Bestandsausbau handelt gab es keinen Untersuchungsraum.

#### **3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten**

Die Linienführung ist durch die vorhandene Trasse und die bestehende Bebauung vorgegeben, so dass keine Varianten untersucht worden sind.

#### **3.3 Gewählte Linie**

Die Linienführung ist durch die vorhandene, innerörtliche Trasse und die bestehende Bebauung als Zwangspunkte vorgegeben.

Durch den Bau der ungesicherten Querungshilfe bei Bau-km 0+815 wird hier die Fahrbahn etwas aufgeweitet um den benötigten Platz für die Mittelinsel zu schaffen. Das entspricht einer beidseitigen Verschiebung von ca. 1,50m.

Zwischen Bau-km 0+600 und 0+645 wird die Kurve mit einem größeren Radius aufgeweitet, dadurch verschiebt sich der rechte Gehweg um bis zu 1,85m in südliche Richtung. Dies begründet sich durch die notwendige Einhaltung der Schleppkurvenbereiche für den Schwerverkehr.

Ab Bau-km 0+870 wird die Fahrbahn leicht um bis zu 0,50m nach links verschoben, um rechts Platz für die erstmalige Anlage eines Gehwegs zu erhalten.

Im Bereich der GDM werden die einzelnen Fahrstreifen um ca. 3,00m nach außen gerückt.

## **4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **4.1 Ausbaustandard**

#### **4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale**

Die K 145 ist als Kreisstraße mit einer regionalen Verbindungsfunktion in die Kategorie LS III nach RIN einzuordnen. Gemäß RAL ist der K 145 die EKL 3 zuzuordnen.

Aufgrund der vorhandenen Topographie und Zwangspunkten (u.a. am Anfang und am Ende, Anschluss an Bestand, Randbebauung und innerörtliche Lage) wurde die Trassenlage an die örtlichen Gegebenheiten angeglichen. Geringfügige Verbesserungen vor allem die Kurve zwischen Bau-km 0+600 und 0+645 waren dennoch möglich.

#### **4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität**

Durch die einheitliche Breite der Fahrbahn von 6,50m und der Ausbau der Gehwege wird im Bereich der Ausbaustrecke eine Verbesserung der Verkehrsqualität für die Strecke sichergestellt. Ein Nachweis kann entfallen, da es sich um einen Bestandsausbau handelt.

#### **4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit**

Durch den Ausbau der K 145 wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

### **4.2 Bisherige/ zukünftige Netzgestaltung**

Durch den Ausbau der K 145 wird am Straßennetz keine Veränderung vorgenommen.

### **4.3 Linienführung**

Die Linienführung ist durch die vorhandene Trasse und die bestehende, innerörtliche Bebauung vorgegeben. Die vorgegebenen Grenzwerte nach RAL können dadurch sowohl in Lage- als auch in der Höhenabwicklung nicht eingehalten werden. Trotzdem kann die Linie durch die Kurvenoptimierung zwischen Bau-km 0+600 und 0+645 verbessert werden.

### **4.4 Querschnittsgestaltung**

#### **4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung**

Die Ermittlung des Querschnittes erfolgte in Anlehnung an die RAL unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten.

Die K 145 wird 6,50m breit geplant mit beidseitigem mind. 1,50m breiten Gehweg. Im Bereich des Bauendes werden sowohl die Gehwege als auch die Straße an den Bestand angeglichen und können abweichende Breiten erhalten.

#### **4.4.2 Fahrbahnbefestigung**

Bestimmung der Belastungsklasse:

$$B = 286 \times 4,0 \times 0,25 \times 1,4 \times 0,5 \times 1,27 \times 1,159 \times 365 \times 30 = 3,23 \text{ Mio.} \Rightarrow B_k = 10$$

Frostempfindlichkeitsklasse: F2

Gewählter Aufbau in Anlehnung an RStO 2012 Tafel 1, Bk10 Zeile 1:

Fahrbahn K 145:

4 cm bit. Deckschicht 0/11  
8 cm bit. Binderschicht 0/22  
14 cm bit. Tragschicht 0/32  
24 cm Frostschuttschicht 0/32  
40 cm Frostschuttschicht 0/150

-----  
= 90 cm Gesamtdicke

Gehweg:

8 cm Pflasterdecke  
4 cm Pflasterbett  
mind.33 cm Frostschuttschicht 0/32

-----  
mind. 45 cm Gesamtdicke

#### **4.4.3 Böschungsgestaltung**

Böschungen werden mit einer Steigung von 1:1,5 ausgebildet und begrünt. Im Bereich der Kurvenverbesserung (0+600 – 0+640) wird eine kleine Mauer errichtet, um den Flächenverbrauch und den Eingriff in private Grundstücke zu minimieren.

#### **4.4.4 Hindernisse im Seitenraum**

Aufgrund der innerörtlichen Lage gibt es keine Hindernisse im Seitenraum, die geschützt werden müssen.

#### **4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten**

Bestehende Zufahrten und Wege werden angeglichen und angebunden. Am Bauanfang mündet die K 82 in die K 145 ein. Dieser Knotenpunkt wird aber nicht in Lage oder Funktionsweise verändert.

#### **4.6 Besondere Anlagen**

Im II. Bauabschnitt sind keine besonderen Anlagen vorhanden.

#### **4.7 Ingenieurbauwerke**

Im II. Bauabschnitt sind keine Ingenieurbauwerke vorhanden.

#### **4.8 Lärmschutzanlagen**

Es sind keine Lärmschutzanlagen vorhanden bzw. notwendig. Genaueres hierzu siehe Unterlage 17

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Öffentliche Verkehrsanlagen sind nicht vorhanden.

#### **4.10 Leitungen**

Im Juni 2017 wurden nachfolgende Versorgungsträger über die geplante Bau-  
maßnahme informiert.

- Amprion GmbH
- BAIDBw
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Energienetze Mittelrhein
- inexo
- KEVAG Telekom GmbH
- Mdl – Breitband-Projekt-Büro RLP
- PLEdoc GmbH
- PrimaCom Management GmbH
- Verbandsgemeindewerke Wirges
- Vodafone Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG
- Westnetz GmbH

Nach Rückmeldung der Versorgungsunternehmen befinden sich Leitungen und  
Anlagen folgender Versorgungsunternehmen im Bereich der Ausbaustrecke:

- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Energienetze Mittelrhein
- KEVAG Telekom
- Verbandsgemeindewerke Wirges
- Westnetz GmbH

Die Versorgungsträger werden rechtzeitig vor Baubeginn über die Ausbauplanung informiert, so dass eine evtl. Verlegung von Versorgungsleitungen einvernehmliche erfolgen kann.

#### **4.11 Baugrund/ Erdarbeiten**

Derzeit liegen noch keine Baugrunduntersuchungen vor. Diese werden rechtzeitig vor Baubeginn durchgeführt. Die vorhandenen Massen werden dann entsprechend ihrer Belastung weiterverwertet oder entsorgt.

#### **4.12 Entwässerung**

Die Entwässerung erfolgt, so wie derzeit auch, über zweizeilige Rinnen und Regeneinläufe in den Kanal der VG-Werke. Die VG-Werke werden im Zuge des Ausbaus ihren Kanal erneuern bzw. sanieren.

#### **4.13 Straßenausstattung**

Die Ausstattung erfolgt hinsichtlich erforderlicher Beschilderung und Fahrbahnmarkierung nach aktuell gültigen Vorschriften.

### **5 Angaben zu den Umweltauswirkungen**

siehe Unterlage 9 und 19

#### **5.1 Landschaftsbild**

siehe Unterlage 9 und 19

#### **5.2 Klimaauswirkungen**

##### ***Auswirkungen des Ausbaus der K 145 Ortsdurchfahrt Staudt auf das Klima***

##### **5.2.1 Rechtliche Grundlagen**

Sowohl das europäische Gemeinschaftsrecht in der EU-UVP-Richtlinie (Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (vgl. Art. 3 b) i.V.m. Art. 8) als auch das zu deren Umsetzung erlassene nationale UVP-Recht in Gestalt des UVPG in der Fassung vom 8. September 2017 - BGBl. I S. 3370 – (Siehe § 2 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m § 25 Abs. 2) verlangt eine Berücksichtigung der Projektwirkungen auf das Klima auch im Hinblick auf Treibhausgasemissionen. Diese Regelungen gelten allerdings nur für die Vorhaben, die dem Geltungsbereich der UVP-Richtlinie von 2014 (Richtlinie 2014/52/EU) unterfallen und somit den Regelungen des UVPG vom 20. Juli 2017.

Überdies schützt im bundesdeutschen Verfassungsrecht der Staat nach Art. 20a GG auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung. Dieser Schutzauftrag des Art. 20a GG umfasst auch den Schutz des Klimas. Der Schutz ist nicht nur von der Gesetzgebung, sondern auch bei der Planung und Zulassung öffentlicher Vorhaben wie der hier vorliegenden Planfeststellung für den Ausbau der K 145 zu berücksichtigen.

Das aus Art. 20a GG folgende Abwägungsgebot wird auf einfachgesetzlicher Ebene durch das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) und im rheinland-pfälzischen Landesrecht durch das Landesgesetz zur Förderung des Klimaschutzes (Landesklimaschutzgesetz - LKSG-) vom 19. August 2014, GVBl. 2014, 188) konkretisiert und ergänzt. Nach § 13 Abs. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten (§ 1 Satz 1 und 2 KSG). Das LKSG Rheinland-Pfalz verfolgt gemäß seinem § 1 den Zweck, den Klimaschutz in Rheinland-Pfalz in Ergänzung nationaler, europäischer und internationaler Anstrengungen durch einen angemessenen Beitrag des Landes nachhaltig zu verbessern. Gemäß § 6 Abs. 1 LKSG sind die wesentlichen Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Erreichung der Gesetzesziele in einem Klimaschutzkonzept darzustellen. Soweit die Belange des Klimaschutzes ausdrücklich oder im Rahmen öffentlicher Belange bei Entscheidungen der öffentlichen Stellen zu berücksichtigen sind, finden die Vorschriften des LKSG ergänzende Anwendung (§ 2 Satz 2 LKSG). Demgemäß bestimmt das Landesrecht in § 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG, dass die Belange des Klimaschutzes bei allem Handeln öffentlicher Stellen zu berücksichtigen sind.

Mit dem KSG reagierte der deutsche Gesetzgeber auf die Notwendigkeit verstärkter Klimaschutzanstrengungen (vgl. BT-Drucks 19/14337, S. 17). Als nationale Klimaschutzziele legt § 3 Abs. 1 KSG in seiner aktuellen Fassung fest, dass die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent und bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert werden. Zur Erreichung dieser nationalen Klimaschutzziele legt § 4 Abs. 1 KSG i.V.m. Anlage 2 jährliche Minderungsziele durch die Vorgabe von Jahresemissionsmengen u.a. für den Sektor Verkehr fest (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG). Nach der Anlage 2 betragen diese zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2020 bis 2030 die dort angegebenen Mengen an Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten.

Diese Regelungen sind in straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren auch in Ansehung des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 (1 BvR 2656/18 u.a.) zu berücksichtigen. In dieser Entscheidung hat das Bundesverfassungsgericht das KSG in seiner Ursprungsfassung vom 12. Dezember 2019 zwar insoweit mit Art. 20a GG für unvereinbar erklärt, als darin eine den verfassungsmäßigen Anforderungen nach Maßgabe der Gründe genügende Regelung über die Fortschreibung der Minderungsziele für Zeiträume ab dem Jahr 2031 fehlte. Im Übrigen hat das Bundesverfassungsgericht die Regelungen aber nicht beanstandet, weshalb sie insoweit auch in Planfeststellungsverfahren zu beachten sind. Die vom Bundesverfassungsgericht beanstandete fehlende Festschreibung der zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2030 bis 2040 hat der Bundesgesetzgeber zwischenzeitlich in Reaktion auf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts in Anlage 3 zu § 4 KSG in der Fassung des Änderungsgesetzes vom 18. August 2021 vorgenommen.

### **5.2.2 Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Treibhausgasbilanz**

Der Neu- oder Ausbau der Straßeninfrastruktur beeinflusst die Treibhausgasbilanz in verschiedener Hinsicht. In Anlehnung an die sektorale Betrachtung des Klimaschutzgesetzes (vgl. §§ 3a, 4, 5 KSG) sind drei Bereiche von Wirkkomplexen zu berücksichtigen:

- Die Änderung der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) durch die Änderung des Verkehrsgeschehens im Verkehrsnetz nach Fertigstellung des Vorhabens, wobei die Effekte dieser verkehrsbedingten THG-Emissionen des Vorhabens positiv oder negativ ausfallen können (verkehrsbedingte THG-Emissionen),
- Die Erzeugung von Treibhausgasemissionen durch die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung des Bauwerkes (THG-Lebenszyklusemissionen), deren THG-Beitrag durch eine entsprechende Optimierung vorhabenbezogen minimiert werden kann,
- Die Änderung der Treibhausgasemissionen durch die Überbauung / Beseitigung bzw. Neuschaffung und naturschutzfachliche Optimierung von Vegetationsbeständen und Böden, die als Treibhausgasspeicher oder -senke dienen (landnutzungsbedingte THG-Emissionen) und bei denen die eingriffsseitigen Effekte in der Treibhausgasbilanz durch gezielte Maßnahmen hin zu einer Klimaneutralität positiv beeinflusst werden können.

### **5.2.2.1 THG durch Änderung des Verkehrsgeschehens**

Der geplante Ausbau der K 145 in der Ortsdurchfahrt Staudt erfolgt im Wesentlichen aus verkehrssicherheitlichen Gründen. Die Baumaßnahme führt nicht zu einer Erhöhung der Verkehrsmenge. Insofern ist festzustellen, dass es durch die Realisierung des geplanten Straßenbauprojektes nicht zu einer Erhöhung der verkehrsbedingten THG kommt.

### **5.2.2.2 THG durch die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung des Infrastrukturprojektes (Lebenszyklusemissionen)**

Neben den verkehrs- bzw. betriebsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen auch die Treibhausgasemissionen berücksichtigt werden, die aus der Errichtung, dem Betrieb und der Unterhaltung des Infrastrukturprojektes resultieren – die sogenannten Lebenszyklusemissionen. Der hierfür erforderliche Energieaufwand ist grundsätzlich nicht vermeidbar und verursacht zwangsläufig zusätzliche THG-Emissionen. Im Rahmen der Ausführung des Bauprojektes werden Möglichkeiten geprüft, um ggf. durch Anwendungen moderner Technologien und durch die Verbesserung von Bauabläufen Verringerungen der THG-Emissionen bei der Durchführung der Baumaßnahmen zu erreichen.

### **5.2.2.3 THG durch die Überbauung, Beseitigung bzw. Neuschaffung und naturschutzfachliche Optimierung von Vegetationsbeständen und Böden**

Straßenbauvorhaben nehmen grundsätzlich Vegetationsflächen und Bodenflächen in Anspruch bzw. beeinflussen sie durch naturschutzfachliche Maßnahmen. Damit wird durch Straßenbauvorhaben aktiv Einfluss genommen auf die Funktionen von Böden und Vegetation als Treibhausgasspeicher und -senken.

Unter dem Aspekt der landnutzungsbedingten THG-Emissionen wird durch das hier geplante Vorhaben kein verstärkender Beitrag zum Klimawandel bewirkt. Die Neuversiegelung von insgesamt 681 m<sup>2</sup> beschränkt sich in ihren Auswirkungen ggf. auf das Mikroklima bzw. Lokalklima. Diese werden durch Entsiegelungen und Kompensationsmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans ausgeglichen. Verstärkende Beiträge des Vorhabens zum Klimawandel sind somit nicht zu erwarten. Auch eine projektbedingt verstärkte Anfälligkeit von Schutzgütern gegenüber dem Klimawandel ist nicht vorhanden.

Bei der vorliegenden Straßenplanung wurde bereits im Rahmen der Entwurfsplanung eine größtmögliche Vermeidung von Beeinträchtigungen der Naturhaushaltsfunktionen angestrebt. Im Hinblick auf den mit dem Vorhaben einhergehenden Eingriff in Natur und Landschaft ist den sich aus der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung in §§ 14 - 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6 - 10 ff. LNatSchG ergebenden Anforderungen Rechnung getragen worden. In diesem Zusammenhang wurde das sich aus § 15 Abs. 1 BNatSchG ergebende Vermeidungsgebot berücksichtigt und bei der Planung darauf

geachtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Hinsichtlich der Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen wurden generell Flächen für baulich bedingte vorübergehende Inanspruchnahmen nur in dem Umfang und nur dort ausgewiesen, wo diese bautechnisch unbedingt erforderlich sind. Der straßenbaubedingten dauerhaften Versiegelungsfläche von ca. 681 m<sup>2</sup> stehen in der Bilanz Entsiegelungsmaßnahmen mit einem Umfang von 231 m<sup>2</sup> und naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen gegenüber. Danach können die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts durch das Vorhaben gleichartig ausgeglichen bzw. gleichwertig ersetzt werden und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet werden. Es verbleibt kein Ausgleichsdefizit. Dabei ist davon auszugehen, dass die Kompensationsmaßnahmen auch aus der Sicht des Klimaschutzes positive Maßnahmen darstellen.

### **5.2.3 Fazit**

Nach § 13 Abs. 2 KSG ist bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung zu prüfen, wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 KSG beigetragen werden kann. Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten in Frage, dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann. Das hier geplante Straßenbauvorhaben kann mit Blick auf den Klimaschutz nicht günstiger realisiert werden. Eine Umsetzung der geplanten Maßnahme mit dem Ziel einer weiteren Minderung der Treibhausgasemissionen ist nicht möglich.

Die hier in Rede stehende Straßenbaumaßnahme führt nach alledem nicht dazu, dass die Ziele des nationalen und rheinland-pfälzischen Klimaschutzgesetzes nicht erreicht werden können. Das Vorhaben widerspricht daher nicht den öffentlichen Interessen des Klimaschutzes.

### **5.3 Artenschutz**

siehe Unterlage 9 und 19

### **5.4 Natura2000-Gebiete**

siehe Unterlage 9 und 19

## 5.5 Weitere Schutzgebiete

Die Baumaßnahme liegt größtenteils außerhalb von Wasserschutzgebieten. Lediglich ein kleiner Bereich des Gehwegs liegt innerhalb des Wasserschutzgebiets „Schutz des Tiefbrunnen Staudt“ an der unteren Grenze der Zone 3. Der Eingriff hat auf den Wasserhaushalt des Schutzgebiets keine Auswirkung. Somit sind besondere Maßnahmen nach RiStWag nicht erforderlich.

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

### **6.1 Lärmschutzmaßnahmen**

#### **6.1.1 Schalltechnische Beurteilungsgrundlagen**

siehe Unterlage 17

#### **6.1.2 Schalltechnische Beurteilung der Maßnahme**

siehe Unterlage 17

#### **6.1.3 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen Beurteilung der Maßnahme**

siehe Unterlage 17

### **6.2 Maßnahmen zum Gewässerschutz**

Im Planungsbereich sind keine Gewässer vorhanden.

### **6.3 Landespflegerische Maßnahmen**

siehe Unterlage 9 und 19

## **7 Kosten**

Kostenträger für die Straßenbaumaßnahme ist der Westerwaldkreis als Straßenbaulastträger, die Kosten der Nebenanlagen gehen zu Lasten der Ortsgemeinde Staudt.

## **8 Verfahren**

Baurecht für die Ausbaumaßnahme soll über ein Planfeststellungsverfahren erreicht werden.

## **9 Durchführung der Baumaßnahme**

Der Ausbau der Straße erfolgt unter Vollsperrung, Anliegerverkehr ist bedingt bauzeitlich möglich.

Der Hauptverkehr wird umgeleitet. Weitere Details zur Durchführung der Umleitung werden mit den zuständigen Verkehrsbehörden in einer gesonderten Verkehrskoordination festgelegt und sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Die Bauzeit für die Maßnahme ist mit 9 Monaten veranschlagt.