

B 50 neu

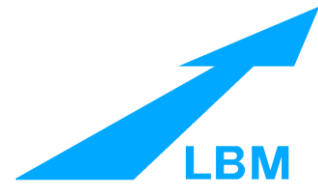
hier: Ausbau zwischen Bahnhof Zolleiche und Dienststellengrenze

Nächster Ort: Hochscheid

Baulänge: **4,628 km**

VNK: 6108 045

NNK: 6009 018



Landesbetrieb Mobilität Bad Kreuznach

FESTSTELLUNGSENTWURF

UVP-Bericht

Gemeinden:

**Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues, Verbandsgemeinde Kirchberg
Gemarkung Hochscheid, Gemarkung Kleinich**

Kreis:

**Landkreis Bernkastel-Wittlich
Rhein-Hunsrück-Kreis**

Aufgestellt:

Landesbetrieb Mobilität Bad Kreuznach

Eberhard-Anheuser-Straße 4

55543 Bad Kreuznach,09.08.2019.....

.....
gez. Wagner

stv. Dienststellenleiter

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

B 50_{neu}
**Vierstreifiger Ausbau zwischen
Bhf. Zolleiche und Dienststellengrenze**
(Bau-km 96+353,564 bis Bau-km 100+981,322)

Unterlage 19.6
UVP-Bericht

Auftraggeber:

Landesbetrieb Mobilität Bad Kreuznach
Eberhard-Anheuser-Straße 4
55543 Bad Kreuznach

Auftragnehmer:

**natur
Profil**

Planung und Beratung
Dipl. Ing. M. Schaefer
Alte Bahnhofstraße 15
61169 Friedberg
Tel.: 0 60 31-20 11
Fax: 0 60 31-76 42
E-Mail: info@naturprofil.de

Stand: Juni 2019

Bearbeitung:

Projektleitung: M. Schaefer (Dipl.-Ing.)

Sachbearbeitung: H. Redeker (Dipl.-Biol.)

Layout: M. Schulzek (Sekretariat)

INHALT

EINLEITUNG	1
1 Beschreibung des Vorhabens.....	1
2 Beschreibung der angewandten Methoden, des räumlichen Untersuchungsumfangs und des Zeitpunkts der Ermittlung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.....	3
3 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens	4
4 Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und der damit verbundenen erheblichen bau-, anlage und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter	9
5 Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen oder vermindert wird (Vermeidungsmaßnahmen)	12
5.1 Vermeidungs-/Schadensbegrenzungsmaßnahmen i. S. d. Naturschutzrechts	12
5.2 Sonstige Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen (Linienführung, Höhenlage, Lärmschutzwände etc.)	13
6 Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter ausgeglichen werden.....	14
7 Beschreibung der geprüften, vernünftigen Alternativen	16
8 Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichtes	17

EINLEITUNG

Um den Anforderungen des § 16 UVPG im Zusammenhang mit der Anlage 4 des Gesetzes gerecht zu werden, ist ein eigenständiger UVP-Bericht zu erstellen. Zusätzlich ist gemäß Paragraph 16, Abs.1, Nr.7 des UVPG eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung Bestandteil des UVP-Berichtes.

Gemäß § 16 UVPG in der Änderungsfassung vom 8. September 2017 muss der Vorhabenträger bei UVP-pflichtigen Vorhaben der zuständigen Behörde (Zulassungsbehörde / Planfeststellungsbehörde) als zusätzlichen Bestandteil seiner Vorhabenunterlagen einen Bericht zu den voraussichtlichen unmittelbaren und mittelbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG

Nr. 1: Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,

Nr. 2: Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,

Nr. 3: Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,

Nr. 4: Kulturelles Erbe und sonstige Schutzgüter sowie

Nr. 5: die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

vorliegen. Der Inhalt und der Umfang dieses als „UVP-Bericht“ bezeichneten Berichts bestimmt sich gemäß § 16 Abs. 4 UVPG zwar nach den Rechtsvorschriften, die für die Zulassungsentscheidung maßgebend sind, im Falle der Straßenplanung also nach dem FStrG bzw. LStrG und den für die Planfeststellung öffentlicher Straßen einschlägigen fachgesetzlichen Vorschriften, er muss aber mindestens die in § 16 Abs. 1 Nrn. 1 bis 6 genannten Angaben enthalten.

Der Bericht stellt eine komprimierte Darstellung des Vorhabens und seiner Umweltauswirkungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter dar. Die Umweltauswirkungen werden darin umfassend dargestellt. Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf den Inhalt der sonstigen Vorhabenunterlagen und hier insbesondere der vorhabenbezogenen Fachgutachten verwiesen.

1 BESCHREIBUNG DES VORHABENS

Das Vorhaben liegt überwiegend im Landkreis Bernkastel-Wittlich mit der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues und im nördlichen Abschnitt auch zu einem sehr kleinen Teil im Rhein-Hunsrück-Kreis mit der Verbandsgemeinde Kirchberg/Hunsrück. 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 B 50 wird in diesem Streckenabschnitt von der B 327 überlagert. Die B 50 ist in Verbindung mit dem im Bau befindlichen Hochmoselübergang eine kontinentale Straßenverbindung, d. h. sie bildet einen Netzschluss im Verlauf des Wittlicher Kreuzes (A 1/A 60) und der A 61 bei Rheinböllen, und ist als solche nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008 der Verbindungsfunktionsstufe 0 zugeordnet. Als autobahnähnliche Straße ist sie nach Bild 6 der RIN in die Kategoriengruppe AS, Autobahnen, Kategorie AS 0, Fernautobahn einzustufen, woran sich die Entwurfparameter (EKA 2) bemessen. Im hier beplanten Streckenabschnitt lag die DTV im Jahr 2014 (Analyse-Nullfall 2014) bei 8.090 Kfz/Tag im Abschnitt nördlich des Netzknoten 6109 004 (Hochscheid) und 8.970

Kfz./Tag südlich davon. Für das Jahr 2030 wird eine abschnittsentsprechende Verkehrszunahme auf 18.410 Kfz./Tag bzw. 20.030 Kfz./Tag prognostiziert. Die Mehrbelastung liegt somit im Bereich zwischen ca. 10.320 und 11.060 Kfz./Tag. Der Anteil des Schwerverkehrs steigt von rund 16 % im Jahr 2014 auf rund 30 % im Prognoseplanfall 2030.

Der Neubauabschnitt hat eine Länge von 4.628 m und schließt unmittelbar an die Nachbarabschnitte, Longkamp – Zolleiche im Westen bzw. Dienststellengrenze – Flughafen Hahn im Osten, an. Die Trasse folgt im Wesentlichen in enger westlicher Parallellage zur bestehenden Hunsrückhöhenstraße und dem von Süd (ca. 570 NHN) nach Nord (ca. 495 NHN) stetig abfallenden Geländeverlauf. Der Straßenquerschnitt wird in Anlehnung an den RQ 28 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. Der derzeitige Knoten mit den Kreisstraßen K 126 (WIL) und K 131 (WIL) bei Hochscheid wird zum teilplanfreien Knotenpunkt in der modifizierten Form eines sogenannten halben Kleeblattes umgebaut. Die Rampen von und zur B 50neu sind dabei aufgrund der besonderen Zwangspunkte nicht an ein und denselben Straßenzug angebunden. Im Knotenpunkt sind Verzögerungs- und Beschleunigungsfahrstreifen in der Breite des durchgehenden Hauptfahrstreifens von 3,50 m geplant. Etwa 200 m vor dem Ende der Baustrecke an der Dienststellengrenze ist eine Faunabrücke als 3-feldrige Überführung geplant, welche die beiden Richtungsfahrbahnen der B 50neu und auch die parallel verlaufende heutige Hunsrückhöhenstraße unterfährt. Der Überbau der Faunabrücke erhält einen Substratauftrag zur Bepflanzung. Der entlang der Gesamtstrecke vorgesehene Wildkatzen- bzw. teils damit kombinierte Fledermausschutzzaun wird an das Bauwerk angeschlossen und geht in einem Abstand von rd. 50 m zu allen Bauwerksenden in einen blickdichten Blendschutzzaun über.

Alle Böschungen werden in einer Regelneigung von 1:1,5 ausgebildet. Der weit überwiegend herzustellende Wildkatzen-/Fledermausschutzzaun wird am Ausrundungsende der Böschungen positioniert, der zusätzliche Wartungs- und Unterhaltungstreifen fällt außerhalb der Böschung.

Die vorhandene Hunsrückhöhenstraße wird als Weg für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr auf eine Fahrstreifenbreite von 4,75 m zurückgebaut. Zum Schutz vor gegenseitiger Beeinträchtigung sind dennoch abschnittsweise Sicht- und Blendschutzanlagen in Form von Erdwällen vorgesehen. Durch die anbaufreie Führung der Neubaustrecke werden Anpassungen im Wirtschaftswegenetz erforderlich. 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. Eine Umleitung erfolgt über das klassifizierte Straßennetz.

Die Baumaßnahme geht mit einem Erdmassenüberschuss von rd. 30.000 m³ an Erdmaterial und einem Überschuss von rd. 40.000 m³ an Oberboden einher. Die Bodenmassen werden nach LAGA klassifiziert und sollen soweit möglich im Rahmen von zur Zeit der Ausführung durch den LBM Bad Kreuznach parallel durchgeführter Baumaßnahmen verarbeitet werden. Bei entsprechender Kontaminierung erfolgt ein Einbau auf zugelassenen Deponien. Ablagerungsflächen im direkten Umfeld der vorliegenden Maßnahme sind nicht vorgesehen.

Das anfallende Oberflächenwasser wird in den Einschnittsbereichen in Entwässerungsmulden gesammelt und über Abschlagskanäle den geplanten vier Regenrückhaltebecken zugeführt, dort zurückgehalten und mittels Drosselorgan gedrosselt in vorhandene angrenzende

Entwässerungseinrichtungen abgeleitet. Allen Becken ist eine Regenwasserbehandlungsanlage gem. DWA-M153 vorgeschaltet. In den Bereichen, in denen die Straße sich in Dammlagen befindet, 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.

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

2 BESCHREIBUNG DER ANGEWANDTEN METHODEN, DES RÄUMLICHEN UNTERSUCHUNGSUMFANGS UND DES ZEITPUNKTS DER ERMITTLUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN DES VORHABENS

Grundlage der Ermittlung der Umweltauswirkungen ist die von Froelich und Sporbeck GmbH & Co. KG in den Jahren 2013 und 2014 im Auftrag des LBM Rheinland-Pfalz in Koblenz für die ca. 16,37 km lange Strecke des 4-streifigen Ausbauabschnitts der B 50 zwischen Kommen und Lautzenhausen in einem Raum von ca. 679 ha durchgeführte UVS bzw. der Abschlussbericht zur Ermittlung der Umweltauswirkungen. Die Strecke bildet den Lückenschluss zwischen der B 50n, Hochmoselübergang und dem Ende des bereits vierstreifig ausgebauten Abschnitt der B 50/B 327 bei Lautzenhausen (Anschluss Flughafen Hahn). Im Zusammenhang damit wurden neben der Aufnahme von Biotoptypen bereits ab dem Jahr 2010 umfangreiche methodische Untersuchungen zum Vorkommen und zu Konfliktsituationen von größeren Säugetieren (Befragungen, Schneespurensuche und Geländebegehungen, Geländemodellauswertung) des Büros ÖkoLog sowie zur Artengruppe Fledermäuse (Horchboxen, Transektbegehungen mit Bat-Cordern, Netzfänge, Höhlenbaumsuche, Gebäudeinspektionen) durch das Büro BGNATUR durchgeführt. Die Untersuchungen zu den größeren Säugern wurden 2013 abgeschlossen, die Untersuchungen zu Fledermäusen wurden nach ihrem Abschluss 2013, im Jahr 2014 für den Abschnitt DSG bis Lautzenhausen und im Jahr 2017 für den Abschnitt Bhf. Zolleiche bis DSG (hier zusätzlich Telemetrieuntersuchungen) fortgeführt. Eine Erfassung der Vögel (Geländebegehung an 6 Terminen, Einsatz von Klangattrappen) erfolgte für diesen ca. 178 ha umfassenden Abschnitt im Jahr 2014 durch die GÖFA GmbH.

Die für den Abschnitt Bhf. Zolleiche bis DSG für den LBP relevanten naturschutzfachlichen Daten wurden im Rahmen des LBP-Vorentwurfs 2016 und erneut für den Feststellungsentwurf 2018 ermittelt und hinsichtlich der Auswirkungen im Rahmen der Eingriffsregelung (§ 14, 15 BNatSchG), artenschutzrechtlicher Belange des § 44 BNatSchG und des Natura-2000-Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG beurteilt.

Grundlage der betriebsbedingten Umweltauswirkungen ist die Verkehrsuntersuchung von Habermehl-Follmann Ingenieurgesellschaft mbH aus dem Jahr 2017 und die vom Büro für Technische Messungen Gross 2018 durchgeführte Untersuchung der Kfz-bedingten Schadstoffbelastung (Luftschadstoffe).

3 BESCHREIBUNG DER UMWELT UND IHRER BESTANDTEILE IM EINWIRKUNGSBEREICH DES VORHABENS

- **Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit**

Die Ortslage der Gemeinde Hochscheid (ca. 251 Einwohner, 16,3 EW/km²) ist gemäß Flächennutzungsplan mit einem Dorf-, Kern- und Mischgebiet (MI) gegen die B 50neu ausgerichtet. 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. Alle Standorte sind durch den Verkehr auf der Hunsrückhöhenstraße vorbelastet. Dem Raum ist keine spezielle Funktion für Erholungszwecke zugewiesen, ist aber Bestandteil eines „Landesweit bedeutsamen Bereichs für Erholung und Tourismus“. Aus regionaler Sicht bedeutsam ist die Variante a des Weitwanderwegs „Ausoniusweg“ („Via Ausonia“), der durch Teile des Projektgebiets hindurchführt. Im Übrigen ist der Einwirkungsbereich mit einem Netz aus in der Regel gut begehbaren Forst- und sonstigen Wirtschaftswegen ausgestattet, die eine gute Feierabenderholung in allen Richtungen ermöglichen. Soweit die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) von 50 dB(A)tags auch für die landschaftsgebundene Erholungsqualität angesetzt werden, verläuft diese Isophone derzeit in rund 200 m Entfernung zur Hunsrückhöhenstraße und verleiht den Nahbereichen der Bundesstraße wenig Attraktivität für die landschaftsgebundene Erholung. Das Überwinden der Hunsrückhöhenstraße ist i. d. R. möglich aber mit erheblichen Gefahren verbunden. Eine besondere Wechselwirkung zu anderen Schutzgütern, d. h. eine die über allgemeine Relationen hinausgeht, ist nicht gegeben.

- **Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Im Einwirkungsbereich kommen überwiegend nur mittel oder gering bedeutende Waldbiotope unterschiedlicher Bestockung, 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 geringfügig betroffen. Im Bereich des Offenlands sind vornehmlich geringwertige 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 im Wirkraum.

Von 42 erfassten Brutvögeln kommen fünf Arten im Wirkraum vor, die gem. der Roten Listen landes- und/oder bundesweit einem speziellen Gefährdungsgrad unterliegen. Es sind dies Baumpieper, Neuntöter, Waldschnepfe, Feldlerche und Feldsperling. Zum Vorkommen des Schwarzstorchs liegt ein Hinweis der SGD Nord, Referat Naturschutz, vor. Teilsiedler wie Rotmilan, Mäusebussard, Turmfalke, Rauchschwalbe und Haussperling treten im Einwirkungsbereich ggf. spontan auf. Im Einwirkungsbereich sind darüber hinaus die für Wald- und/oder Gehölzbiotope typischen Arten Haubenmeise, Sommergoldhähnchen, Wintergoldhähnchen, Tannenmeise, Dorngrasmücke, Goldammer, Kohlmeise, Buchfink, Singdrossel, Amsel, Mönchsgrasmücke, Rotkehlchen oder auch Zaunkönig möglich. In Anbetracht der verkehrsbedingten Vorbelastungen und eher geringen Strukturvielfalt im Wirkraum ist von einer geringen Sied-

lungsdichte auszugehen. Dahingehend weist der untersuchte Raum auch eine Avifauna von nur lokaler Bedeutung und eine für solche Landschaften durchschnittlich zu erwartende Artenzahl auf.

Im Wirkraum kommen wenigstens 12, ggf. auch 14, Fledermausarten, sicher jagend bzw. im Zuge von Interaktionsflügen vor. Indizien für genutzte Quartiere wurden im Zuge der Untersuchungen dagegen weder in Bäumen noch in den für einen Abriss vorgesehenen Gebäuden einer ehemaligen Tankstelle gefunden. Im Bereich von Schneisen, Waldrändern und Schlagfluren der südlich der AS Hochscheid vorherrschenden Nadel- und Nadelmischwälder sowie im Bereich der strukturreichen, teils altersgeprägten, Laub- und Laubmischwälder im Walddistrikt „Herrenscheid“ am Ausbauende wurden die Arten Breitflügelfledermaus, Mopsfledermaus, Bechsteinfledermaus, Großes Mausohr, Rauhaufledermaus, Kleiner Abendsegler, Großer Abendsegler, Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Zwergfledermaus und Arten der Gattungen Langohren sowie Bartfledermäuse registriert. Diese und zwei kleinere Laubwaldbestände unmittelbar östlich der bestehenden Bundesstraße bieten Fledermäusen größere Quartierpotenziale und stellen Lebensräume von hoher Wertigkeit dar. Der von landwirtschaftlicher Nutzung geprägte Raum östlich von Oberkleinich wird nur dort von wenigen Arten, d. h. der Zwergfledermaus, dem Kleinen und Großen Abendsegler, Langohren und dem Großen Mausohr, aufgesucht, wo entsprechende Strukturen (Feldgehölze, Baumstrauchhecken etc.) vorhanden sind.

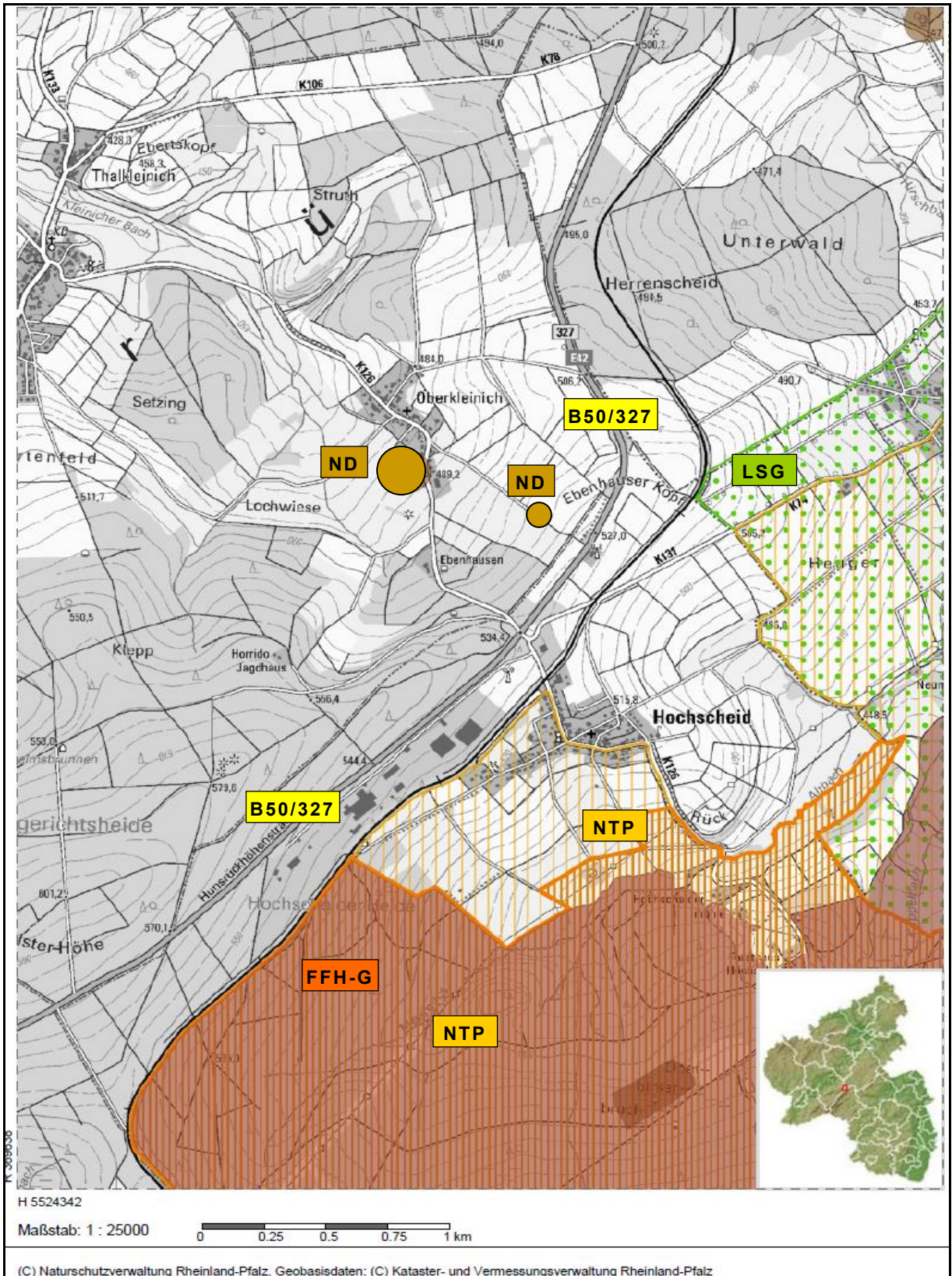
Der Vorhabenbereich befindet sich zum überwiegenden Teil auch in einem der sogenannten Kernräume (= Reproduktionsraum) der Wildkatze. Im Wirkraum sind jedoch keine geeigneten Habitate, die für ein Reproduktionsgeschehen essenziell sind, vorhanden. Auch sind die Störeffekte aus der vorhandenen Betriebssituation der Hunsrückhöhenstraße zu umfassend. Da sich der Raum aber sonst in einem besiedelten, d. h. stetig aufgesuchten, Bereich befindet, finden populationswichtige Wanderungen der Wildkatze über die Bundesstraße hinweg statt.

Westlich des Sägewerks und wenige Hundertmeter von der Hunsrückhöhenstraße entfernt befindet sich ein traditionell genutzter alter Dachsbau mit 19 befahrenen und 13 unbefahrenen Röhren. Von hier aus bestehen funktionale Beziehungen zu den nördlich der Hunsrückhöhenstraße liegenden Waldbiotopen.

Entlang der Hunsrückhöhenstraße befinden sich des weiteren Rotwild- und Schwarzwildeinstände mit bedeutsamen Wechseln in Höhe des „Bhf. Zolleiche“ und der DSG. Eine besondere Wechselwirkung besteht zum Schutzgut Mensch, der mit seiner bestimmenden Intensität land- und forstwirtschaftlicher Nutzungen entscheidenden Einfluss auf Quantität und Qualität des Artenspektrums an Tieren und Pflanzen in der freien wie auch bebauten Landschaft ausübt.

- **Naturschutzrechtliche Flächen und Objekte**

Im Streckenzug der Hunsrückhöhenstraße bzw. im Einwirkungsbereich der geplanten Trasse befinden sich keine naturschutzrechtlich ausgewiesenen Flächen und Objekte. Die in der Peripherie zum Straßenbauvorhaben gelegenen Schutzgebiete sind in der nachstehenden Abbildung dargelegt und vom Vorhaben nicht betroffen.



NTP = „Naturpark Saar-Hunsrück“

FFH-G = FFH-Gebiet „Idarwald“

LSG = Landschaftsschutzgebiet "Hochwald-Idarwald mit Randgebieten"

ND = Naturdenkmale (Bäume)

- **Fläche/Boden**

Die Böden im Wirkraum 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 Wasserspeichungsvermögen, einen schlechten bis mittleren natürlichen Basenhaushalt sowie einem mittlerem, teilweise auch hohem, Nitratrückhaltevermögen aus. Im Bereich der forstwirtschaftlichen Nutzflächen herrscht potenziell starker Hang- und Stauwassereinfluss. Eine landwirtschaftliche Nutzung, d. h. Ackerbau oder selten auch Grünlandnutzung, konzentriert sich im Projektgebiet auf den offenen Raum östlich der Einmündung der K 126, d. h. um den Ebenhauser Kopf. Die Ertragszahlen für die ackerbauliche Nutzung liegen hier größtenteils zwischen > 20 und ≤ 40 (gering-mittel) und nur lokal mit > 40 und ≤ 60 (mittel) darüber. Das allgemeine Ertragspotenzial für die Landwirtschaft ist durchweg mittel und erreicht nur örtlich einen hohen Wert. Letzteres, aufgrund der höheren nutzbaren Feldkapazität, insbesondere für die Grünlandwirtschaft.

Durch den Straßenbau werden in einem Umfang von rund 40 ha landschaftsökologisch funktionale Bodenflächen in Anspruch genommen. Flächen für Arbeitsstreifen umfassen weitere ca. 2,0 ha.

Altlastenflächen und / oder ebensolche Verdachtsflächen sind im Einwirkungsbereich nicht bekannt. Eine besondere Wechselwirkung zu anderen Schutzgütern, d. h. eine die über allgemeine Relationen hinausgeht, ist nicht gegeben.

- **Wasser**

Namhafte Oberflächenfließgewässer kommen im Einwirkungsbereich und angrenzend nicht vor. Bei den vorhandenen Oberflächengewässern handelt es sich neben Straßenseitengräben um grabenähnliche Gerinne mit direkten oder versickerten Oberflächenwasserabflüssen (Schichtenwasser).

Das betroffene Gebiet ist wasserwirtschaftlich unbedeutend und weist dementsprechend keine Schutzgebiete auf. Das Gebiet gehört zur Grundwasserlandschaft „Devonische Schiefer und Grauwacken“, was schwach versauertes Grundwasser bedingt. Das Gebiet weist eine positive klimatische Wasserbilanz und eine Grundwasserneubildungsrate von nur 60-80 mm/Jahr bei mittlerer Grundwasserüberdeckung auf.

Oberflächennahes Grundwasser steht nicht an, in oberflächennahen Tiefenlagen (0,5 m – 2,7 m) ist in unterschiedlichen Ebenen jedoch mit Schichtenwasser (aufgestautes versickertes Oberflächenwasser) zu rechnen. Eine besondere Wechselwirkung zu anderen Schutzgütern, d. h. eine die über allgemeine Relationen hinausgeht, ist nicht gegeben.

- **Luft/Klima**

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 nicht gegeben. Die durchschnittliche jährliche Niederschlagsmenge liegt bei 750-800 mm. Die überwiegend aus nordwest- bis südwestlichen Richtungen wehenden Winde sorgen fast ganzjährig für eine gleichmäßige Verteilung der Niederschläge.

Thermisch gilt der Raum als frisch bzw. weitgehend unbelastet. Gute Durchlüftungsverhältnisse bedingen eine geringe Inversionsneigung.

Die Daten des Luftschadstoffgutachtens zu Stoffeinträgen aus dem Fahrzeugverkehr machen deutlich, dass ein Großteil der errechneten Gesamtschadstoffbelastung auf die Vorbelastung des Verkehrs auf der Hunsrückhöhenstraße zurückgeht. Selbst durch die aus dem Delta zwischen dem DTV-Wert des Analysejahrs 2014 und dem DTV-Wert des Jahres 2030 errechnete Zusatzbelastung werden die Jahresmittelgrenzwerte der gem. 39. BImSchV für die menschliche Gesundheit relevanten Luftschadstoffe (Benzol, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} als auch SO₂) über die Länge der Ausbaustrecke sowohl im Nahbereich der Fahrbahn wie auch in 200 m Entfernung zu dieser nicht erreicht bzw. sehr deutlich unterschritten. Die Grenzwerte werden im gesamten Trassenverlauf, d. h. in den der Berechnung zwischen Bau-Km 96+353 und 100+981 zugrunde gelegten sieben Abschnitten, für Benzol nur zu max. ca. 14 %, für NO₂ nur zu ca. 36 %, für PM₁₀ nur zu ca. 56 %, für PM_{2,5} nur zu ca. 58 % und für SO₂ nur zu < 10 % erreicht. Die höchsten Werte werden sämtlich nur im Nahbereich der Fahrbahn erreicht und nehmen bis zur Entfernung von 200 m stetig weiter stark ab. Auch die Tage zulässiger Überschreitungen werden für die genannten Luftschadstoffe nicht annähernd erreicht. Eine besondere Wechselwirkung zu anderen Schutzgütern, d. h. eine die über allgemeine Relationen hinausgeht, ist nicht gegeben.

- **Landschaft**

Das Gebiet liegt innerhalb einer offenlandbetonten Mosaiklandschaft des Hunsrück. Der Wirkraum gehört naturräumlich zu der von West nach Ost erstreckten Haupteinheitengruppe „Hunsrück“ (24) mit der den zentralen Teil des Hunsrücks bildenden „Hunsrückhochfläche“ (243). Der Wirkraum hat den Charakter einer Hochmulde, die durch die Untereinheit „Morbacher Mulde“ (243.21) repräsentiert wird. Das Relief ist im Wirkraum daher kaum ausgeprägt, in der Höhe fällt das Gelände von Südwest nach Nord gleichmäßig von etwa 575 m NHN auf ca. 495 m NHN ab. Die Landschaft im Wirkraum wird im Bereich südlich des Knotens bei Hochscheid von Waldflächen geprägt, wobei strukturarme Nadelforste vorherrschen und Laubholzbereiche ausgesprochen selten sind. Das Offenland zwischen Ober-Kleinich und Hochscheid prägen Ackerflächen. Landschaftsbildprägende Baumhecken und Gehölze binden in diesem Abschnitt die Hunsrückhöhenstraße ein. Im Bereich westlich Horbruch bestimmen erneut Wälder das Landschaftsbild, wobei diese deutlich stärker von Laubholz mit teilweisem Altersbestand geprägt sind. Historische Landnutzungsweisen, z. B. Heiden, kommen im Wirkraum nicht vor. Eine besondere Wechselwirkung besteht zum Schutzgut Mensch, der mit seiner bestimmenden Intensität land- und forstwirtschaftlicher Nutzungen entscheidenden Einfluss auf das Landschaftsbild in der freien wie auch bebauten Landschaft ausübt.

- **Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Der Vorhabenbereich liegt innerhalb des bis zum Ende des 3. Jh. n. C. zum römischen Reich gehörenden Germaniens und weist daher zahlreiche Artefakte dieser insgesamt mehrere Hundertjahre währenden Okkupation auf. So liegt das „Vicus Belginum“, ein römisches Straßendorf, südlich von Wederath in unmittelbarer Nachbarschaft zur Hunsrückhöhenstraße. Diese folgt in Teilen, hier im Abschnitt südlich von Hochscheid, dem Verlauf der alten Römerstraße von Trier nach Bingen, der nach *Decimius Magnus Ausonius* benannten „Via Ausonia“ bzw. „Ausoniusstraße“. Obgleich im Korridor der geplanten Baustrecke aktuell keine Kulturdenkmale oder Bodendenkmale ausgewiesen

sind, ist im Nahbereich der Hunsrückhöhenstraße (B 50 / B 327) zu beiden Seiten mit denkmalwerten Flächen bzw. Bodendenkmalen zu rechnen.

- **Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern**

Etwasige Wechselwirkungen sind in die Ausführungen bei den Schutzgütern eingearbeitet.

4 BESCHREIBUNG DER MERKMALE DES VORHABENS UND DER DAMIT VERBUNDENEN ERHEBLICHEN BAU-, ANLAGE- UND BETRIEBSBEDINGTEN BEEINTRÄCHTIGUNGEN DER SCHUTZGÜTER

- **Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit**

Durch die Bautätigkeiten kommt es zwangsläufig zu länger andauernden temporären Beeinträchtigungen in den vom Menschen unspezifisch genutzten Freiräumen. In Betracht der gegebenen hohen verkehrlichen Belastungen und der eher geringen Frequentierung der Freiräume durch den Menschen ist 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. Die in der offenen Landschaft zur Beurteilung herangezogene Tages-Isophone von z. B. 55 db(A) gem. DIN 18005-1 erfährt zwar Verschiebungen in den Raum hinein, was aber aus oben dargelegten Gründen als nicht relevant angesehen werden kann.

Für die Ortslage von Hochscheid und einem Gebäude im Außenbereich werden die geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Einzelfall überschritten. Betroffen sind insgesamt acht Gebäude in einem WA-Gebiet mit Überschreitungen von bis zu 3,2 dB(A) im Nachtgrenzwert (49 dB(A) und ein weiteres Gebäude im Außenbereich. Die Jahresmittelgrenzwerte der gem. 39. BImSchV für die menschliche Gesundheit relevanten Luftschadstoffe (Benzol, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} als auch SO₂) werden hingegen an keiner Stelle erreicht oder überschritten. Die Grenzwerte werden im gesamten Trassenverlauf, d. h. in den der Berechnung zwischen Bau-Km 96+353 und 100+981 zugrunde gelegten sieben Abschnitten, für Benzol nur zu max. ca. 14 %, für NO₂ nur zu ca. 36 %, für PM₁₀ nur zu ca. 56 %, für PM_{2,5} nur zu ca. 58 % und für SO₂ nur zu < 10 % erreicht. Die höchsten Werte werden sämtlich nur im Nahbereich der Fahrbahn erreicht und nehmen bis zur Entfernung von 200 m stetig weiter stark ab. Auch die Tage zulässiger Überschreitungen werden für die genannten Luftschadstoffe nicht annähernd erreicht.

Eine räumliche Nähe zu Störfallbetrieben, die der Seveso-III-Richtlinie zuzuordnen sind, besteht nicht. In der Anlage zum Überwachungsplan Rheinland-Pfalz zur Umsetzung eines Überwachungsprogramms für Betriebsbereiche nach der Störfallverordnung in Rheinland-Pfalz durch die Struktur- und Genehmigungsdirektionen Nord und Süd sind im Umkreis von 10 km keine solchen aufgeführt.

- **Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Landschaft**

Im Einwirkungsbereich der an das Vorhaben angrenzenden Wälder konzentrieren sich die Beeinträchtigungen, neben den allgemeinen Verlusten an nahezu ausschließlich gering- bis mittelwertiger Vegetation, auf Trennwirkungen geographischer Funktionsbeziehungen (Migrationswege, Wildwechsel) und erhöhte Mortalitätsrisiken gegenüber Säugetieren wie der Wildkatze, dem Dachs sowie Reh-, Schwarz- und Rotwild. Auch strukturgebunden fliegende Fledermäuse sind durch Eingriffe in angestammte Flugkorridore (Waldschneisen, Waldränder) bzw. Jagdkorridore einem erhöhten Kollisionsrisiko ausgesetzt. Quartiere oder besonders ausgeprägte Bereiche mit hohen Quartierpotenzialen bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind hingegen weder von Fledermäusen noch von den anderen Säugetierarten betroffen. Es gehen jedoch ca. 16 als Lebensstätte potenziell geeignete Höhlen- bzw. Fledermausquartierbäume verloren. Die Beeinträchtigungen der Vogelwelt beschränken sich im Wesentlichen auf Verluste potenzieller Lebensstätten allgemein planungsrelevanter, d. h. ubiquitärer und ungefährdeter, Arten (Gilde der Wald- und Gehölbewohner). Durch die Verlagerung der Straßenachse ergeben sich weitere Beeinträchtigungen durch störungs- oder auch lärmbedingte Habitatminderungseffekte in bislang weniger stark beeinträchtigten Lebensstätten, was im Einzelfall auch zu möglichen Meidereaktionen der als besonders planungsrelevant geltenden Arten Waldschnepfe und Neuntöter führen könnte.

Im Einwirkungsbereich der an das Vorhaben angrenzenden Offenlandflächen fokussieren sich die Beeinträchtigungen ebenfalls auf Habitatminderungseffekte gegenüber dort brütend festgestellten Vögeln. Davon betroffen sind in erster Linie mehrere Brutreviere der im dortigen Offenland noch häufig festgestellten Feldlerche. Mortalitätsrisiken gegenüber Fledermäusen sind im Kontaktbereich zu den Waldbeständen gegeben. Die breite neue autobahnähnliche Straßentrasse und der teilplanfreie Anschluss Hochscheid haben zudem nachteilige Auswirkungen auf den landschaftsästhetischen Wert der noch ländlich geprägten Landschaft.

Konflikt	Typus	Umfang
Tiere, Pflanzen	Lebensraumverlust von Wald- und Vorwaldbeständen (u. A. Lebensstätten von Fledermäusen und allgemein planungsrelevanten Vögeln)	31 ha
	Habitatverluste besonders planungsrelevanter Wald- und Gehölzvogelarten (Baumpieper, Neuntöter, Waldschnepfe)	4 Brutreviere
	Habitatverluste besonders planungsrelevanter Offenlandvogelarten (Feldlerche, Feldsperling)	5 Brutreviere
	Verluste von zur Quartiersbildung/-nutzung durch Fledermäuse geeigneter Bäume	16 Stück
Landschaftsbild	Verlust bestimmter Landschaftsbildelemente	2 Bäume, 0,4 ha Gehölz

Bezüglich der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG wurde für die im Gebiet nachgewiesenen bzw. vermuteten 14 Fledermausarten und zwei weitere Säugetierarten (Haselmaus, Wildkatze) sowie für zehn als besonders planungsrelevant geltende Vogelarten eine Prüfung „Art-für-Art“ durchgeführt. Kommune ungefährdete Vogelarten aus den Gilden „Arten der Siedlungen, Gärten und strukturreichen siedlungsnahen Freiräume“, „Arten der Hecken und Gebüsch“, „Arten der Wälder, waldähnlicher Gehölze“, „unregelmäßig vorkommender Durchzügler“ und „ungefährdete Greifvogelarten“ wurden in den jeweiligen Gilden gruppiert geprüft. In allen Fällen sind ggf. unter Durchführung spezieller Vermeidungsmaßnahmen und im Fall von Feldlerche, Feldsperling, Waldschnepfe, Neuntöter und Baumpieper auch nur unter Durchführung vorgezogen durchgeführter Ausgleichsmaßnahmen keine Verbotstatbestände erfüllt. 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 möglich.

Ob mit dem Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile im europäischen FFH-Gebiet 6109-303 "Idarwald" verbunden sein könnten, wurde in einer nach § 34 (1) Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) durchgeführten FFH-Vorprüfung (Screening) untersucht. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele im Sinne des § 34 (2) BNatSchG wurden aus nachstehend dargelegten Gründen über alle Wirkfaktoren sicher ausgeschlossen. Das Straßenbauvorhaben vollzieht sich in vollem Umfang sehr deutlich außerhalb des Gebiets. Auch im extern liegenden Baufeld kommen keine als essenziell anzusehenden Lebensstätten für das Schutzgebiet wertstellender Tierarten (hier: Bechsteinfledermaus und Skabiosen-Schneckenfalter) oder einem der wertstellenden LRT entsprechende Biotoptypen vor. Anlagebedingte Trennwirkungen mit Auswirkung auf das Schutzgebiet sind ebenso ausgeschlossen. Betriebsbedingte Auswirkungen kommen, obgleich der für den Prognoseplanfall 2030 gegenüber dem Analysejahr 2014 errechneten erhöhten Verkehrsmenge, aufgrund der außerhalb des Schutzgebiets liegenden Verkehrsströme und der zum Schutz vor Kollisionen eingeplanten Schutzzäune entlang der Trasse nicht zum Tragen. Nicht zuletzt liegen die gegenüber „critical load“ empfindlichen Lebensraumtypen mit ≥ 1.000 Meter Entfernung soweit vom Emissionsort „Straße“ entfernt, dass selbst unter ungünstigsten Bedingungen keine Auswirkungen durch die Verkehrszunahme zu erwarten sind.

- **Fläche/Boden**

Durch den Straßenbau gehen in einem Umfang von knapp 16 ha bislang unversiegelte, landschaftsökologisch funktionale, Bodenflächen durch Voll- und Teilversiegelung verloren. In einem Umfang von rund 24 ha werden Böden durch Verkehrsnebenflächen, Regenrückhaltesysteme, Angleichungsflächen und Böschungsbauwerke überformt. Die Flächen für die Baustelleneinrichtung und Arbeitsstreifen umfassen ca. 2,0 ha.

- **Wasser**

Eingriffe oder Auswirkungen in den Grundwasserkörper kommen nicht zum Tragen. 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 zuge-

führt wird, sind Einträge von Schadstoffen in oberflächennahes Schichtenwasser oder die Vorflutgräben nicht zu erwarten.

Da keine der WRRL unterworfenen Oberflächenwasserkörper vorhanden sind, können diesbezügliche Beeinträchtigungen ebenfalls ausgeschlossen werden.

- **Luft/Klima**

Kaltluftabflussgebiete und –bahnen sind im Einwirkungsbereich des Vorhabens nicht relevant. Von allgemeiner Frischluftentstehungsfläche, d. h. Waldfläche ohne speziell zugewiesene klimatische Schutzfunktion, gehen rund 16 ha verloren. In Anbetracht der im Hunsrück sehr großflächigen Waldbestände sind Auswirkungen für die Frischluftentstehung und Luftreinhaltung nicht zu erwarten. Auch die Jahresmittelgrenzwerte gem. 39. BImSchV zulässiger Einträge von Luftschadstoffen werden nicht erreicht bzw. sehr deutlich unterschritten.

- **Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Eine Überbauung, Zerstörung oder Störung von bekannten Bodendenkmälern ist im Einwirkungsbereich nicht gegeben. Im Vorhabenbereich können sich jedoch archäologisch bedeutende Artefakte befinden, die potenzielle Bodendenkmale sein könnten.

5 BESCHREIBUNG DER GEPLANTEN MAßNAHMEN, MIT DENEN DAS AUFTRETEN ERHEBLICHER NACHTEILIGER UMWELTAUSWIRKUNGEN DES VORHABENS AUSGESCHLOSSEN ODER VERMINDERT WIRD (VERMEIDUNGSMAßNAHMEN)

5.1 Vermeidungs-/Schadensbegrenzungsmaßnahmen i. S. d. Naturschutzrechts

- **1 V_{AS}: Schaffung vegetationsbasierter Leitstrukturen, Leithilfen**

Eine effektive Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG bzw. die Minimierung möglicher Gefährdungen von Individuen und derer Lokalvorkommen von insbesondere Wirbeltieren (im Wesentlichen Fledermäuse und Vögel) durch Kollisionen wird an kritischen Stellen durch kompakte lineare Waldrandbepflanzungen mit etwa 10 m Abstand zum Fahrbahnrand erreicht. Die Gehölzpflanzungen haben die Aufgabe Tiere möglichst parallel zur Trasse, d. h. in einem gefahrarmen Korridor seitlich von den Fahrbahnen, zu leiten. Im speziellen Fall sollen die Gehölzpflanzungen Fledermäuse zu den geplanten Querungsbauwerken hinführen.

- **2 V_{AS}: Bauzeitenregelung**

Um den Störeffekt und Tötungen für die Tierwelt so gering wie möglich zu halten, ist der Beginn der Bautätigkeiten an sich, d. h. die mit einem Eingriff in die Wald-, Gehölzbiotope und Baumbestände sowie in die von Freibrütern oder anderen Tieren genutzten Offenlandbiotope einhergehende Baufeldfreiräumung, außerhalb der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeiten bzw. in die Abwesenheit der (Zug)Vögel oder von im Winterquartier befindlicher Fledermäuse zu legen (Zeitraum Wald/Gehölze Ende Okt. bis Mitte Januar, Offenland Sept. bis März).

- **3 V_{AS}: Baufeldkontrolle**

Im Vorfeld der Baufeldfreiräumung sind die in Anspruch genommenen freien Flächen, Baumbestände und Gehölze auf das Vorhandensein von dort ggf. in für sie geeigneten Lebensstätten überwinternden oder ruhenden artenschutzrechtlich relevanten Tieren zu kontrollieren. Außerdem sind die für einen Abriss geplanten Gebäude, d. h. solche die als potenzielles Fledermausquartier eingestuft wurden, vorab auf einen Besatz zu inspizieren. Bei positivem Ergebnis sind vorab weiterer bauvorbereitender Tätigkeiten, Maßnahmen zum Schutz der Tiere in Relation zu den Verbotstatbeständen des BNatSchG zu treffen und die Naturschutzverwaltung einzubeziehen.

- **4 V_{AS}: Bau einer Faunabrücke**

In Höhe des Bau-Km 100+750 ist eine Faunabrücke von minimal 30 Meter Breite geplant. Diese ist geeignet, dem in diesem Straßenabschnitt in auffälliger Weise querenden Fledermäusen und sonstigen Säugetieren ein gefahrloses Passieren der B 50neu zu ermöglichen. Mit dem Bau der Faunabrücke werden auch die durch den Verkehr auf der derzeitigen Hunsrückhöhenstraße hervorgerufenen starken Hemmnisse von Wechsel- und Austauschbeziehungen deutlich verringert, wenn nicht aufgehoben (Wiedervernetzung).

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

Der gesamte Streckenzug der B 50neu wird möglichst nah entlang der Fahrbahnen beiderseits mit einem Wildkatzenschutzzaun von 2,5 m Höhe ausgestattet. Im Bereich eines tradierten Dachwechsels wird die besondere Grabfähigkeit der Tierart berücksichtigt. In allen Abschnitten mit einer ausgeprägten Kollisionsgefährdung von Fledermäusen wird der Wildkatzenzaun in kombinierter Weise auch als Fledermausschutzzaun in einer Höhe von 4 m ausgeführt oder auch eigens mit der entsprechenden Zielhöhe von 4 m über Fahrbahnniveau, z. B. auf einem Damm oder einer Lärmschutzwand, errichtet.

- **14 V: Schutz naturschutzfachlicher Objekte und Ausweisung von Tabuzonen**

Zur Vermeidung unbeabsichtigter Eingriffe in besonders sensible Lebensräume und Objekte, werden diese gem. RAS LP 4 besonders gekennzeichnet.

- **18 V_{AS}: Bauzeitenregelung Schwarzstorch**

Mit Bekanntgabe eines im Wirkraum gelegenen Schwarzstorchhorstes durch die SGD Nord, Referat Naturschutz, im Oktober 2016, wurde gleichsam auf notwendige Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz des Vorkommens hingewiesen. Die mutmaßlich mit dem Bau der Faunabrücke gegenüber dem Brutstandort des Schwarzstorch verbundenen hohen Störungspotenziale werden durch entsprechende Bauzeitenregelungen vermieden. Die Maßnahme gilt nur, soweit der Horst oder ein Besatz des Nestes zum Zeitpunkt der Bauausführung noch besteht. Die Besatzkontrolle muss durch eine auf dem Gebiet des Schwarzstorchschutzes erfahrene Person erfolgen.

5.2 Sonstige Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen (Linienführung, Höhenlage, Lärmschutzwände etc.)

- **Minderung von Lärmemissionen**

Lärmemissionen werden durch den im gesamten Planungsabschnitt der B 50neu vorgesehenen Lärm mindernden Fahrbahnbelag um 2 dB(A) abgemindert.

- **Vermeidung von gem. 16. BImSchV erheblichen Lärmimmissionen**

Damit die geltenden nächtlichen Grenzwerte in den betroffenen zum Wohnen genutzten acht Gebäuden von Hochscheid eingehalten werden, ist im Bereich der AS Hochscheid (ca. Bau-km 98+475 bis Bau-km 99+200) auf insgesamt gut 700 m Länge eine Kombination aus Lärmschutzwall und Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,5 bis 4,0 m über Fahrbahnrand geplant. An einem einzeln stehenden Gebäude im Außenbereich (ehemalige Tankstelle unmittelbar an der Hunsrückhöhenstraße) 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.

- **Vermeidung von Schadstoffeinträgen in Gewässer**

Die Straßenoberflächenwasserabflüsse werden gesammelt und in vier Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteter Regenwasserbehandlungsanlage abgeschlagen.

- **Minderung des Flächenverbrauchs**

Linienführung und der Gradientenverlauf der B 50neu orientieren sich soweit wie möglich an der bestehenden Hunsrückhöhenstraße und vermeiden dadurch den Verbrauch an Landschaft erheblich. Abtragsmassen an Oberboden wie an Erdaushub, die nicht innerhalb der Baumaßnahme wieder verarbeitet werden können, werden im Rahmen von zur Zeit der Ausführung durch den LBM Bad Kreuznach parallel durchgeführter Baumaßnahmen verarbeitet. Dadurch werden in die Umwelt eingreifende Ablagerungsflächen im direkten Umfeld der vorliegenden Maßnahme vermieden.

6 BESCHREIBUNG DER GEPLANTEN MAßNAHMEN, MIT DENEN ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNGEN DER SCHUTZGÜTER AUSGEGLICHEN WERDEN

- **6 ACEF: Herrichtung einer Biotopfläche als Lebensraum für die Arten Waldschnepfe, Neuntöter, Baumpieper**

Die Maßnahme sieht die Entwicklung einer nach vergangenen Windwurfereignissen in Teilen wiederaufgepflanzten Waldbiotopfläche am Rand einer Waldwiese vor. Ziel ist ein Umbau in ein von Vorwaldgehölzen, Einzelbäumen, Schlagfluren und sonstiger lichtdurchfluteter krautiger Bodenvegetation durchsetztes Biotop.

- **7 ACEF: Schaffung von Strukturhabitaten in der Feldflur zur Steigerung der Lebensraumeignung für die Feldlerche, den Feldsperling und andere Offenlandarten.**

Die Maßnahme sieht die Schaffung von ca. 10- bis max. 20-Meter breiten Streifen aus z. B. blütenreichen Feldrainen, Getreidefeldern großen Saatreihenabstands und krautreicher Wiesenvegetation in einer bestehenden größerflächigen Ackerflur in der Gemarkung von Oberkleinich vor. Als Fortpflanzungs- und Ruhestätte für den Feldsperling werden in der Fläche wenige kleine feldgehölzartige Baum-Strauch-Gruppen eingebracht, die so beschaffen sind, dass sie keine die Feldlerche störende Vertikalstruktur bilden.

- **8 A: Rückbau / Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen**

Zur Kompensation der Neuversiegelung werden bisherige Verkehrsflächen der Hunsrückhöhenstraße und der K 131 in geringem Umfang zurückgebaut.

- **9 A: Eigenentwicklung durch natürliche Sukzession**

Zum Ausgleich der mit dem Bestandsausbau verlorengehenden krautigen Säume und kleinen Grünlandareale sowie für die Beeinträchtigungen im Landschaftsbild wird ein Teil der Angleichungsflächen und entstehenden zahlreichen weiteren Zwickel- bzw. Restflächen nach einer Initialbegrünung mit der Herkunftsqualität „Regiosaatgut“ einer Eigenentwicklung vorbehalten.

- **10 E: Waldumbau/Waldentwicklung**

Zur vollständigen Kompensation der Nettoneuversiegelung wird, neben u. a. einem Rückbau versiegelter Flächen, der Umbau von homogenen, strukturarmen, standortuntypischen Bestockungen in strukturreiche Laubwaldbestände, orientiert an der heutigen potenziell natürlichen Vegetation, vorgenommen. Die Maßnahme wird im Ökokonto „Rhaunen“ des LBM Rheinland-Pfalz umgesetzt.

- **12 A: Anpflanzung von Bäumen**

Zur Kompensation verloren gehender Bäume/Gehölze und zur Aufwertung des Landschaftsbildes insgesamt sind Einzelpflanzungen hochwüchsiger Bäume vorgesehen. Die Arten entsprechen der natürlichen Waldvegetation.

- **13 A: Anpflanzung von (Feld)Gehölzen**

Zur Kompensation verloren gehender Feldgehölze und zur Aufwertung des Landschaftsbildes sind entsprechende Neu- bzw. Ergänzungspflanzungen an bestehenden Gehölzen vorgesehen. Die Arten entsprechen der natürlichen Wald- bzw. Waldrandvegetation.

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

Von der Baustelleneinrichtung bzw. Arbeitsstreifen beanspruchte Waldstandorte werden in großen Teilen mit autochthonen Waldrandgehölzen aufgepflanzt. Zu einer angrenzenden Straßenparzelle bzw. zu Wegen und Entwässerungsmulden verbleibt ein gehölzfrei zuhaltender Saumstreifen von ca. 1,5-2,0 Meter Breite. Die Waldmantelgehölze dienen abschnittsweise auch Fledermäusen als Leitstruktur.

- **16 A: Ökologischer Waldumbau**

Zur anteiligen Kompensation verloren gehender Jagdgebietsareale von Fledermäusen und von allgemeinen Brutvogelhabitaten in den Wäldern und Gehölzen als auch von Minderungen peripherer Habitatwertigkeiten ist der Umbau von homogenen, strukturarmen, standortuntypischen Bestockungen in strukturreiche Laubwald- oder Mischwaldbestände, orientiert an der heutigen potenziell natürlichen Vegetation, vorzunehmen. Zusätzlich sind in der Fläche je Hektar ca. 10-15 Bestandsbäume, auch Nadelbäume, auszuwählen, die dauerhaft, d. h. bis zum natürlichen Zerfall, für eine Entwicklung als Biotop-Baum (vgl. MULEWF 2011) geeignet sind und einer solchen vorbehalten bleiben.

- **17 A: Natürliche Waldentwicklung**

Zur vollständigen Kompensation verloren gehender Jagdgebietsareale von Fledermäusen und von allgemeinen Brutvogelhabitaten in den Wäldern und Gehölzen als auch von Minderungen peripherer Habitatwertigkeiten werden die gem. § 27 (1) LJG innerhalb der geltenden Jagdverbotszonen um die Faunabrücke befindlichen und zur naturgemäßen

Selbstentwicklung geeigneten Waldbestände im Sinne von „Waldrefugien“ gemäß des BAT-Konzeptes (vgl. MULEWF 2011) dauerhaft aus der Nutzung herausgenommen und bleiben zukünftig dem Arten- und Biotopschutz vorbehalten.

- **19 A: Aufhängen von Fledermauskästen**

Zur Kompensation verloren gehender potenzieller Quartierbäume sind im Verhältnis von 1:2 Fledermauskästen innerhalb von als Lebensraum geeigneten Waldbiotopen aufzuhängen. Die Fledermauskästen werden in Gruppen von ca. 5 Stück, d. h. verteilt auf etwa 2-3 in direktem räumlichen Verbund stehenden Bäumen, aufgehängt. Die für die Maßnahme ausgewählten Bäume werden bis zu ihrem natürlichen Abgang aus der forstwirtschaftlichen Nutzung herausgenommen.

7 BESCHREIBUNG DER GEPRÜFTEN, VERNÜNFTIGEN ALTERNATIVEN

Die Trassierung der B 50neu orientiert sich im Grund- und Aufriss bereits aus Gründen der Eingriffsminimierung und der Wirtschaftlichkeit weitestgehend am Verlauf der bestehenden Hunsrückhöhenstraße sowie am Gelände und sah im Abschnitt südlich des Knotens bei Hochscheid eine enge Parallellage und nördlich davon auch eine abschnittsweise Überlagerung mit der bestehenden Straße vor. Durch das während der Vorplanung entstandene Erfordernis die bestehende Straße weiterhin für forst- und landwirtschaftliche Verkehre nutzen zu können ergab sich dann die Festlegung zu einer durchgängigen Paralleltrasse, was im Besonderen eine stärkere Abrückung von der Bestandstrasse nördlich der AS Hochscheid, entsprechend der Straßenkategorie zu wählenden Entwurfsparameter, notwendig machte.

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.

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 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.

Knotenpunkt Variante 1: Bündelung der östlich zu verknüpfenden Straßenäste in einem großen 6-armigen Kreisverkehrsplatz. 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 AS-Rampen der Richtungsfahrbahn (Rifa) Simmern sind als Parallelrampen vorgesehen.

Knotenpunkt Variante 2: Bündelung der östlich zu verknüpfenden Straßenäste in einem großen 5-armigen Kreisverkehrsplatz. Diese Variante beinhaltet eine „Auslagerung“ der Rampenanschlüsse. Vorgesehen sind Schleifenrampen, die etwa 200 m nördlich der

K 126 an die K 131 in Form einer Einmündung gemeinsam angebunden sind. Der Verzögerungsfahrestreifen der Rifa Simmern führen über das Kreuzungsbauwerk.

Knotenpunkt Variante 3: Die Variante berücksichtigt die Aufrechterhaltung der heutigen Hunsrückhöhenstraße als Verbindungsweg auch in nördlicher Richtung. Die K 126 verläuft übergeordnet von West nach Ost woran die K 131 und der von Süden auftreffende Abschnitt der heutigen und zurückgebauten Hunsrückhöhenstraße in Form einer Kreuzung plangleich anbinden. Der ebenfalls zum Verbindungsweg zurückgebaute nördliche Abschnitt der Hunsrückhöhenstraße wird südlich der ehemaligen Tankstelle etwa 50 m parallel zur AS Rampe 4 (Richtung Simmern) in Höhe eines derzeit nicht genutzten BÜ mit der K 126 verbunden. Die Zufahrt zum Sägewerk verbleibt unverändert mit geringfügigen Anpassungen an die neue Geometrie erhalten.

Unter raumstrukturellen Gesichtspunkten sind alle Knotenpunktlösungen gleichermaßen gut geeignet, das nachgeordnete Netz mit Erschließungsfunktion leistungsfähig, verkehrssicher und komfortabel an die B 50neu anzubinden. Auch die sicherheitstechnische Beurteilung ergibt keine signifikanten Unterschiede. Die Anbindung erfolgt in jedem Fall über ausreichend lange Beschleunigungs- und Verzögerungsfahrestreifen von 250 m Länge. Nach der entwurfstechnischen Beurteilung ist die Variante 1 mit den Parallelrampen nur bedingt für die Entwurfsklasse der B 50neu geeignet. Die Vielzahl der anzubindenden Zufahrtsäste am KVP bedingt zudem eine nachteilige Unübersichtlichkeit und Begreifbarkeit, was auch Falschfahrten begünstigt. Von Vorteil ist der geringere Platzbedarf. Bei Variante 2 ergeben sich für den Anschluss an die B 50neu keine für den Verkehrsteilnehmer wahrnehmbaren Veränderungen. Die Ausbildung der direkten und indirekten Rampen erfolgt mit regelkonformen Elementen. Nachteile ergeben sich wie bei Variante 1 durch die Vielzahl und nur ungleichmäßige Anordnungsmöglichkeit der an den KVP anzuschließenden Zufahrtsäste. Bei Variante 3 entfällt die Anbindung der Privatstraße zum Sägewerk. Damit verbleibt unmittelbar östlich der B 50neu ein 4-armiger Knotenpunkt, der im Zuge der bevorrechtigten K 126 als Kreuzung ausgebildet wird. Ihre Lage in rd. 100 m Entfernung zur erhalten bleibenden Sägewerkzufahrt stellt einen rd. doppelt so großen Abstand wie im Bestand dar. Die Erkennbarkeit der neu entstehenden Knotenpunkte ist aufgrund ihrer Lage als gut einzustufen. Im Weiteren kann mit dieser Lösung auch die Erschließung des ehemaligen Tankstellengeländes verkehrssicher und in ausreichendem Abstand umgesetzt werden. Da die Umweltauswirkungen bei allen Knotenpunktvarianten keine signifikanten Unterschiede erkennen lassen und, neben den lediglich im Umfang geringfügig divergierenden Eingriffen in jeweils dieselben Biotope, in jedem Fall Kollisionsrisiken und/oder Trenneffekte gegenüber Fledermäusen und der Wildkatze generiert werden, wurde Variante 3 in zu modifizierender Form als technische Lösung für den Feststellungsentwurf ausgewählt.

8 ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE, NICHTTECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG DES UVP-BERICHTES

Die Planung umfasst den vierstreifigen, d. h. autobahnähnlichen, Neubau der kontinental bedeutenden Fernverbindung Bundesstraße B 50 im 4.628 m langen Streckenabschnitt zwischen der vorhandenen Zufahrt an der derzeitigen Hunsrückhöhenstraße zum ehemaligen Verladebahnhof „Zolleiche“ bis etwa 500 m südlich der Kreisstraße K 78/K 106 nach Thal Kleinich. Die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 ergibt für diesen Streckenabschnitt eine tägliche Verkehrsbelastung von bis zu rund 20.000 Kfz, wovon

ca. 30 % auf den LKW-Verkehr entfallen. Die Verkehrsbelastung im Jahr 2014 lag bei bis zu rund 9.000 Autos am Tag und einem 16 %igen LKW-Anteil.

Da die heutige Hunsrückhöhenstraße in einer auf 4,75 m Breite reduzierten Trasse zukünftig durchgängig für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr nutzbar bleiben soll, erfolgt der Neubau der B 50 soweit wie möglich in enger westlicher Parallellage zur bestehenden Hunsrückhöhenstraße. Die Anbindung der Kreisstraßen K 126 und K 131 erfolgt bei Hochscheid mittels einer teilplanfreien Lösung in Form eines sogenannten halben Kleeblattes. Kurz vor dem Ende der Baustrecke wird aus Gründen des Naturschutzes eine über die B 50neu geführte 30 m breite Wildtierbrücke errichtet. Damit Tiere nicht überfahren oder durch Kollision getötet werden und Verkehrsunfälle mit Wild ausgeschlossen sind, wird der gesamte Streckenzug der B 50neu beiderseitig mit bis zu 4 m hohen Schutzzäunen eingekleidet.

Zur Zurückhaltung und Reinigung der Straßenwasserabflüsse sind vier mit Reinigungsanlage ausgestattete Regenrückhaltebecken geplant, wovon zwei in Innenflächen der Anschlussstelle Hochscheid liegen. Im Dammbereich der Straße wird das Oberflächenwasser über das Bankett hinaus breitflächig zur Versickerung in das angrenzende Gelände abgeleitet. Überschüssige Erdmassen und Oberböden (ca. 70.000 m³) sollen soweit möglich bei anderen Straßenbauprojekten in der Region eingebaut werden. Die geschätzte Bauzeit beträgt rund zwei Jahre.

Umweltfaktoren und erwartete Auswirkungen

• Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit

Mit dem Bauvorhaben ergibt sich das Erfordernis einer strikten Berücksichtigung der geltenden Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). Die auf Basis des für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrs durchgeführten Berechnungen haben ergeben, dass die Grenzwerte, mit Ausnahme von acht betroffenen Einzelgebäuden (Überschreitung des Pegelgrenzwertes von 49 dB(A) nachts) im Bereich des allgemeinen Wohngebietes (WA) „Auf den Gärten“ und eines Einzelgebäudes im Außenbereich, eingehalten werden. Die Jahresmittelgrenzwerte der gem. 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) für die menschliche Gesundheit relevanten Luftschadstoffe werden an keiner Stelle erreicht oder überschritten. Selbiges gilt für die Tage zulässiger Überschreitungen. Dem Freiraum ist zwar keine spezielle Funktion für Erholungszwecke zugewiesen. Es gibt aber ein Netz aus in der Regel gut begehbaren Forst- und sonstigen Wirtschaftswegen, die eine gute Feierabendholung, jedoch bei deutlich eingeschränkter Erlebnisqualität im Nahbereich der heutigen Hunsrückhöhenstraße, ermöglichen. Auch die Variante a des Weitwanderwegs „Ausoniusweg“ führt in Höhe der „Halster Höhe“ über die Hunsrückhöhenstraße hinweg. Zwar ist das Queren der Hunsrückhöhenstraße derzeit i. d. R. möglich, es ist aber mit erheblichen Gefahren verbunden. Zukünftige Querungsmöglichkeiten bestehen nur noch im Bereich der Anschlussstelle Hochscheid, was dann aber gefahrlos möglich ist.

• Tiere, Pflanzen

Im Einwirkungsbereich 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 bestandsbil-

dend, 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 im Wirkraum.

Von 42 erfassten Brutvögeln kommen fünf Rote-Liste-Arten im Wirkraum vor. Es sind dies Baumpieper, Neuntöter, Waldschnepfe, Feldlerche und Feldsperling, wobei diese im Wesentlichen allein indirekt durch eine störungsbedingte Minderung der Lebensraumeignung betroffen sind. Darüber hinaus kommen in geringer Siedlungsdichte ungefährdete Vogelarten der Wald- und Gehölzlebensräume wie z. B. verschiedene Meisenarten, Sommer- und Wintergoldhähnchen, Dorngrasmücke, Goldammer, Buchfink, Singdrossel, Amsel, Mönchsgrasmücke, Rotkehlchen und Zaunkönig vor, die durch die Baumaßnahme Anteile des Lebensraums verlieren. Rotmilan, Mäusebussard, Turmfalke, Rauchschnalbe und Haussperling nutzen den Raum zur Nahrungssuche.

Neben Vögeln kommen bis zu 14 Fledermausarten (u. A. Breitflügelfledermaus, Mopsfledermaus, Bechsteinfledermaus, Großes Mausohr, Flughautfledermaus, Abendsegler, Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Zwergfledermaus und Langohren) vor, die das Gebiet im Bereich von Waldrändern und -schneisen, Schlagfluren und Feldgehölzen sowie Hecken zur Jagd oder Transferflügen aufsuchen. Konkrete Hinweise auf Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wurden im Zuge der Untersuchungen dagegen weder in Bäumen noch in den für einen Abriss vorgesehenen Gebäuden einer ehemaligen Tankstelle gefunden. Durch die quer zu ihren bevorzugten Flugkorridoren liegende neue Trasse sind insbesondere näher am Boden fliegenden Arten durch tödliche Kollisionen mit Autos bedroht. Zudem erschwert oder unterbindet die Breite der neuen Trasse an manchen Stellen bislang mögliche Querungen, was z. B. das Aufsuchen von Jagdgebietsanteilen einschränkt.

Da der Raum auch von der Wildkatze und dem Dachs besiedelt ist bzw. durchwandert wird, erhöht die neue breite Trasse auch gegenüber diesen Tierarten das Tötungsrisiko erheblich und schränkt zudem bislang mögliche und bestätigte Wanderungen über die Straße von West nach Ost oder umgekehrt deutlich ein. Vergleichbares gilt für die bekannten Rotwild- und Schwarzwildeinstände mit bedeutsamen Wechsellinien in Höhe des „Bhf. Zolleiche“ und am Bauende.

- **Boden/Fläche, Wasser, Luft**

Betroffen sind im Hunsrück weit verbreitete leicht saure und in Teilbereichen zur Staunässe neigende Braunerden. Diese eignen sich vorzugsweise für eine forstwirtschaftliche Nutzung und nur auf günstigeren Standorten, wie z. B. östlich von Oberkleinich, für eine agrarwirtschaftliche Nutzung. Durch den Straßenbau werden in einem Umfang von etwa 40 ha landschaftsökologisch funktionale Bodenflächen in Anspruch genommen, wovon rund 16 ha durch Oberflächenbefestigungen dauerhaft verloren gehen.

Namhafte Oberflächenfließgewässer kommen im gesamten Planungsabschnitt nicht vor. Auch der tiefliegende Grundwasserkörper ist nicht betroffen. Soweit bei den Baumaßnahmen Wasser zu Tage tritt, handelt es sich um Schichtenwasser, d. h. versickertes und über undurchlässigen Bodenschichten gestautes Oberflächenwasser.

Für die Luftbildung und das Klima besonders relevante Gebiete sind nicht betroffen. Mit dem Vorhaben gehen gleichermaßen mit der Vegetation allgemeine Kaltluftentstehungsflächen (Agrarland) und frischluftproduzierende Waldareale verloren.

- **Landschaft und kulturelles Erbe**

Das Gebiet liegt innerhalb einer abwechselnd von Wald und Offenland geprägten Mosaiklandschaft des Hunsrücks und hat den Charakter einer Hochmulde in der das Relief kaum ausgeprägt ist. Die Landschaft wird im Bereich südlich des Knotens bei Hochscheid von Waldflächen geprägt, wobei strukturarme Nadelforste vorherrschen und Laubholzbereiche ausgesprochen selten sind. Das Offenland zwischen Oberkleinich und Hochscheid wird von Äckern geprägt. Landschaftsbildprägende Baumhecken und Gehölze binden in diesem Abschnitt die Hunsrückhöhenstraße ein. Im Bereich westlich Horbruch bestimmen wiederum Wälder das Landschaftsbild, wobei diese deutlich stärker von teils älterem Laubholz geprägt sind. Historische Landnutzungsweisen, z. B. Heiden, kommen im Wirkraum nicht vor. Die neue autobahnähnliche Straßentrasse und die Anschlussstelle bei Hochscheid haben insbesondere nördlich der Anschlussstelle nachteiligen Einfluss auf den landschaftsästhetischen Wert der dort noch eher ländlich geprägten Landschaft.

Der Vorhabenbereich liegt innerhalb des bis zum Ende des 3. Jh. n. C. zum römischen Reich gehörenden Germaniens und weist daher zahlreiche Hinterlassenschaften dieser insgesamt mehrere Hundertjahre währenden Okkupation auf. So folgt beispielsweise die Hunsrückhöhenstraße im Abschnitt südlich von Hochscheid dem Verlauf der alten Römerstraße „Via Ausonia“ von Trier nach Bingen. Im Korridor der geplanten Baustrecke sind aktuell keine Kulturdenkmale oder Bodendenkmale ausgewiesen, es muss aber im Zuge des Bauvorhabens mit dem Auffinden denkmalwerter Flächen bzw. Bodendenkmale gerechnet werden.

Vorgesehene Kompensationsmaßnahmen

Zur Minderung und Vermeidung von erheblichen *Lärmimmissionen* im Bereich menschlicher Siedlung sind sowohl Lärm mindernde Fahrbahnbeläge als auch Lärmschutzwände und -wälle von 2,5 m bis 4,0 m Höhe, dies im Abschnitt der AS Hochscheid, vorgesehen.

Zur Vermeidung von *Schadstoffeinträgen* in Gewässer werden die Straßenoberflächenwasserabflüsse gesammelt und in vier Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteter Regenwasserbehandlungsanlage abgeschlagen.

Zur Vermeidung etlicher *Auswirkungen auf Tiere und Vegetationsbestände* sind Bauzeitenregelungen, Baufeldkontrollen, Ausgrenzungen von Bautabuzonen, Leitstrukturpflanzen für Fledermäuse und straßenparallele spezielle Schutzzäune für Wildkatze und Fledermäuse sowie damit auch Wild im allgemeinen geplant. Eine der wesentlichen Vermeidungsmaßnahmen stellt der Bau einer speziellen 30 m breiten Grünbrücke am Bauende in Richtung Sohren dar. Diese gestattet landgebundenen wie fliegenden Tieren ein gefahrloses Passieren der neuen B 50 und trägt auch zur Wiedervernetzung der Lebensräume im Hunsrück bei.

Zum Ausgleich der unvermeidbaren *Auswirkungen auf Tiere und Vegetationsbestände* werden für die Arten Baumpieper, Neuntöter, Waldschnepfe, Feldsperling und Feldlerche in für die Arten geeigneten Landschaftsteilen bereits vor dem Baubeginn neue Le-

bensmöglichkeiten geschaffen oder aus vorhandenen Strukturen durch entsprechende Tätigkeiten entwickelt. Als Ausgleich für verlorengende Vegetation und deren Lebensstätten für Tiere werden mehrere Hundertmeter lange Waldränder angelegt, Feldgehölze und Hecken gepflanzt sowie artenreiche Krautfluren angesät. Kernelement der Maßnahmen sind darüber hinaus auf großer Fläche durchzuführende Waldumbaumaßnahmen, die strukturarme Nadelholzbestände in Laubmischwald überführen und vorhandene bereits gut strukturierte Laubwaldbestände aus der zukünftigen ertragsorientierten forstwirtschaftlichen Nutzung herausnehmen. In mehreren Laubwaldarealen werden zudem in großer Zahl Fledermauskästen aufgehängt.

Dem Ausgleich der *Auswirkungen auf das Landschaftsbild* werden auch die vegetationsbildenden Maßnahmen für Tiere gerecht, die um Baumpflanzungen in der freien Landschaft ergänzt werden.

Zum Ausgleich bzw. Ersatz der *Auswirkungen auf den Boden* werden Teilflächen der heutigen Hunsrückhöhenstraße und der K 131 zurückgebaut sowie Waldumbaupläche eines bestehenden Ökokontos bei Rhaunen herangezogen.

Fazit

Neben einer aus der lokalen Überschreitung geltender Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV resultierenden betriebsbedingten Betroffenheit des Schutzgutes Menschen und von Vögeln (verkehrsinduzierte Habitatminderungseffekte) geht das Straßenbauvorhaben im Wesentlichen mit anlage- und baubedingten Eingriffen einher, welche die Schutzgüter Boden und die Lebensräume von bestimmten Tierarten betreffen. In geringerem Ausmaß ist auch das Schutzgut Landschaft im Bereich des Offenlands betroffen. Die autobahnähnliche breitere Trasse bedingt eine funktional wirksame Durchtrennung der Wander- und Flugkorridore bestimmter Säugetierarten und erhöht im Zusammenhang mit den für das Jahr 2030 gegenüber dem Analysejahr 2014 deutlich höheren Verkehrsmengen auch das Mortalitätsrisiko. Weiter in den Raum eindringende Verkehrsgereusche reduzieren überdies die Qualität dortiger Lebensräume, wovon in geringem Ausmaß auch der Mensch betroffen ist. Es werden bestimmte, fachlich fundierte, Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen eingesetzt um nachteilige Auswirkungen zu verringern oder ganz zu verhindern. Dazu zählen insbesondere der Bau einer Grünbrücke als Querungshilfe für Tiere und die Aufstellung von speziellen Schutzzäunen (Wildkatze, Fledermäuse) längs der gesamten Trasse. Verbleibenden Auswirkungen werden in größerem Flächenumfang Maßnahmen zur Neuschaffung und Optimierung von Lebensräumen und Vegetationsbeständen gegenübergestellt. Die durch einen Rückbau asphaltierter Flächen nicht vollständig zu kompensierende Neuversiegelung wird über waldbauliche Maßnahmen in einem bestehenden Ökokonto des LBM Rheinland-Pfalz bei Rhaunen geregelt.

Friedberg, den 13.06.2019

