

Straßenbauverwaltung:



Rheinland-Pfalz



Landesbetrieb Mobilität
Bad Kreuznach

Straße: B 50 Station:

B 50
Zwischen AS L 162 bei Riesweiler und K 49 bei Argenthal
Anbau von Standstreifen

PROJIS-NR.:

FESTSTELLUNGSENTWURF

Unterlage 1

-Erläuterungsbericht-

aufgestellt
Bad Kreuznach, den ...19...April 2023

gez. Wagner
.....
Leiter der Dienststelle

INHALTSVERZEICHNIS

0. VORWORT	4
1. DARSTELLUNG DES VORHABENS	4
1.1 Planerische Beschreibung	4
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	5
1.3 Streckengestaltung	5
2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS	6
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	7
2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung	7
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	7
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit	8
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	8
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	8
3. VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE	9
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes	9
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten	9
3.3 Variantenvergleich	9
3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen	10
3.3.2 Verkehrliche Beurteilung	10
3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	10
3.3.4 Umweltverträglichkeit	10
3.3.5 Wirtschaftlichkeit	10
3.3.5.1 Investitionskosten	10
3.3.5.2 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	10
3.4 Gewählte Linie	10
4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME	11
4.1 Ausbaustandard	11
4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale	11
4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität	11
4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit	11
4.2 Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung	11
4.3 Linienführung	11
4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs	11
4.3.2 Zwangspunkte	11
4.3.3 Linienführung im Lageplan	12
4.3.4 Linienführung im Höhenplan	12
4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten	12
4.4 Querschnittsgestaltung	12
4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	12
4.4.2 Fahrbahnbefestigung	13

4.4.3	Böschungsgestaltung	13
4.4.4	Hindernisse in Seitenräume	13
4.5	Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten	14
4.5.1	Anordnung von Knotenpunkten	14
4.5.2	Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	14
4.5.3	Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten	14
4.6	Besondere Anlagen	14
4.7	Ingenieurbauwerke	14
4.8	Lärmschutzanlagen	15
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	15
4.10	Leitungen	15
4.11	Baugrund / Erdarbeiten	15
4.12	Entwässerung	15
4.13	Straßenausstattung	16
5.	ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	16
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	16
5.2	Naturhaushalt	16
5.3	Landschaftsbild	17
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	17
5.5	Artenschutz	17
5.6	Natura 2000-Gebiete	17
5.7	Weitere Schutzgebiete	18
6.	MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN	18
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	18
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	18
6.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	18
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	18
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	20
7.	KOSTEN	21
7.1	Kostenträger	21
8.	VERFAHREN	21
9.	DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME	21

0. VORWORT

Für den Streckenabschnitt der B 50 zwischen dem Anschluss der K 55 bei Simmern und der K 49 bei Argenthal ist der Anbau von Standstreifen an der durchgehenden B 50 vorgesehen. Hierzu wurde für diesen Streckenabschnitt ein Vorentwurf erstellt.

Die Baurechtsbeschaffung soll abschnittsweise durch zwei getrennte Genehmigungsverfahren erfolgen.

Abschnitt 1 K 55 bei Simmern bis L 162 bei Riesweiler (Bau-km 0+440 bis Bau-km 2+700):

Für diesen Abschnitt ist die Durchführung eines Abstimmungsverfahrens (§74 Abs. 7 VwVfG) vorgesehen.

Abschnitt 2 L 162 bei Riesweiler bis K 49 bei Argenthal (Bau-km 2+700 bis Bau-km 5+617,972):

Für diesen Abschnitt ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach §17 FStrG vorgesehen.

Der hier vorliegende Entwurf beinhaltet den Abschnitt 2 zwischen der L 162 bei Riesweiler und der K 49 bei Argenthal.

1. DARSTELLUNG DES VORHABENS

1.1 Planerische Beschreibung

Die Maßnahme beschreibt den Anbau von Standstreifen an die beiden Richtungsfahrbahnen der B 50 zwischen dem Anschluss der L 162 bei Riesweiler und der K 49 bei Argenthal.

Einhergehend mit dem Anbau der Standstreifen ist eine Deckensanierung der B 50 im betroffenen Planungsabschnitt, sowie die Verlegung von Entwässerungsleitungen und landespflegerische Maßnahmen.

Die Planung beschreibt den Anbau von Standstreifen an einen bestehenden Straßenzug. Änderungen in der Linienführung der B 50 und den Knotenpunktsystemen mit dem nachgeordneten Netz sind nicht vorgesehen.

Vorhabensträger ist die Bundesrepublik Deutschland –Bundesstraßenverwaltung-

Betroffen sind die Gemarkungen Argenthal und Schnorbach.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Länge des Planungsabschnittes auf der B 50 beträgt ca. 2.918m je Richtungsfahrbahn (Bau-km 2+700 bis 5+617,972).

Der Planungsabschnitt liegt zwischen dem höhenfreien Anschluss der L 162 bei Riesweiler und dem Unterführungsbauwerk der K 49 bei Argenthal.

Im Planungsabschnitt sind vier Überführungsbauwerke und zwei Unterführungsbauwerke zu verzeichnen. Im Rahmen dieses Verfahrens wird auf den Ausbau der Brücken verzichtet. Das bedeutet, dass am Bauwerk 6011 536, Unterführung eines Wirtschaftsweges, die Standstreifen beider Richtungsfahrbahnen wegen fehlender Querschnittsbreite im Brückenbereich eingezogen werden. Bei den sonstigen Bauwerken werden keine Einschränkungen erforderlich.

Angestrebt wird ein durchgehender Anbau von Standstreifen in einer Breite von 2,50m zzgl. 50cm Randstreifen an beiden Richtungsfahrbahnen, abhängig von örtlichen Randbedingungen sowie den Eigentumsverhältnissen.

Im Endausbau erhält die B 50 im Planungsabschnitt eine Kronenbreite von 27,00m bei einer Fahrbahnbreite von 24,00m. Der Sonderquerschnitt gliedert sich in je zwei Richtungsfahrbahnen mit je 10,50m Fahrbahnbreite zzgl. eines 3,00m breiten Mittelstreifen und zwei je 1,50m breiter Bankette. Die Querschnittsaufteilung der Richtungsfahrbahnen kann dem Abschnitt 4.4.1 entnommen werden.

Die bestehenden Ein- und Ausfädelungsstreifen im Zuge der planfreien Anschlussstellen B 50 / L 162 und B 50 / L 242 werden auf das Regelmaß von 250m gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) verlängert.

1.3 Streckengestaltung

Der bestehende Streckenzug selbst erfährt keine Veränderung. Ausbaubedingte Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz bestehen nicht.

Die mit dem Ausbau bedingten Eingriffe in Natur und Landschaft werden gemäß den umweltfachlichen Belangen geprüft und bewertet mit der Maßgabe, die sich hieraus ergebenden Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ganzheitlich in ein streckenbezogenes Gestaltungskonzept einzupflegen.

Einzelheiten hierzu können den Unterlagen zum Fachbeitrag Naturschutz entnommen werden.

2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Der hier beschriebene Entwurf zum Anbau von Standstreifen basiert auf einer Voruntersuchung (Vorplanung), die ab dem Jahr 2016 vom planenden Büro im Auftrag des LBM Bad Kreuznach bearbeitet wurde.

Die B 50 selbst wurde ab den 1980er Jahren abschnittsweise den erforderlichen Verkehrsverhältnissen entsprechend ausgebaut.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Für den Ausbau einer sonstigen Bundesstraße gemäß § 1 FernstrG in Verbindung mit § 15 (1) (Nebenbetriebe an Bundesautobahnen) ist eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß §§ 7 bis 12 mit Anlage 1 UVPG Nr. 14.6 durchzuführen.

Die Einzelfallprüfung hat ergeben, dass keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist (vgl. Unterlage 19.3).

Die Berücksichtigung der Umweltbelange im Sinne der Eingriffsregelung gemäß Landesnaturschutzgesetz erfolgt im Rahmen des Fachbeitrags Naturschutz.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Entfällt

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Die vorgesehene Maßnahme geht mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung konform.

Gemäß dem für den Rhein-Hunsrück Kreis gültigen Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein – Westerwald sind im Projektgebiet Vorbehaltsgebiete des regionalen Biotopverbunds, Vorbehaltsgebiete für Erholung und Tourismus sowie Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft vorhanden. Es handelt sich bei der vorliegenden Maßnahme um den Ausbau einer bestehenden Bundesstraße, mit dem nur eine geringe Flächenbeanspruchung bereits vorbelasteter Flächen einhergeht. Die für das Gebiet geltenden Nutzungen werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.

Rechtlich ausgewiesene Bauleitplanungen, die dem vorliegenden Entwurf entgegenwirken, sind nicht bekannt.

Laut Raumordnungsplan ist der Ausbau der B 50 zur leistungsfähigen und sicheren Verkehrsachse notwendig. Die bestehende Bundesstraße ist bereits autobahnähnlich ausgebaut und innerhalb des Straßennetzes der Straßenkategorie AS I gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) zuzuordnen.

Dies bedingt die für den vorgesehenen Zweck erforderlichen Entwurfs- und Querschnittselemente gemäß den einschlägigen Regelwerken (hier: Richtlinie für die Anlage von Autobahnen RAA).

Darüber hinaus sind die betriebsbedingten Erfordernisse für ein sicheres Befahren und Unterhalten durch den Betriebsdienst zu gewährleisten. Besonderes Augenmerk gilt hierbei dem Vorhalten ausreichend breiter Seitenstreifen für den Unterhaltungsdienst und Nothaltemöglichkeiten außerhalb der eigentlichen Fahrstreifen.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Grundlage für die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Zuge der B 50 sind die Inhalte der Verkehrserhebung / Prognose durchgeführt von VERTEC GmbH im Auftrag des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz aus dem Jahre 2023.

Für die einzelnen Streckenabschnitte im Zuge der B 50 bei Simmern wurden demnach im Jahre 2023 folgende Verkehrsbelastungen im Querschnitt gezählt:

B 50 zw. AS Simmern (NK 6011 039) und AS Riesweiler (NK 6011 015) :

DTV₂₀₂₃ = 22.600 Kfz / 24h

Schwerverkehrsanteil 2.450 Fz / 24 h (ca. 10,8 %)

B 50 zw. AS Riesweiler (NK 6011 015) und AS Argenthal (NK 6011 050):

DTV₂₀₂₃ = 24.600 Kfz / 24h

Schwerverkehrsanteil 2.640 Fz / 24 h (ca. 10,7 %)

B 50 zw. AS Argenthal (NK 6011 050) und AS Schnorbach (NK 6011 051) :
DTV₂₀₂₃ = 22.750 Kfz / 24h
Schwerverkehrsanteil 2.550 Fz / 24 h (ca. 11,2 %)

B 50 zw. AS Schnorbach (NK 6011 051) und AS Ellern (NK 6011 047):
DTV₂₀₂₃ = 24.000 Kfz / 24h
Schwerverkehrsanteil 2.630 Fz / 24 h (ca. 10,9 %)

Für die Streckenabschnitte erfolgte eine verkehrliche **Prognose** auf das **Jahr 2035**.

B 50 zw. AS Simmern (NK 6011 039) und AS Riesweiler (NK 6011 015) :
DTV₂₀₃₅ = 24.650 Kfz / 24h
Schwerverkehrsanteil 3.000 Fz / 24 h (ca. 12,2 %)

B 50 zw. AS Riesweiler (NK 6011 015) und AS Argenthal (NK 6011 050):
DTV₂₀₃₅ = 26.750 Kfz / 24h
Schwerverkehrsanteil 3.190 Fz / 24 h (ca. 11,9 %)

B 50 zw. AS Argenthal (NK 6011 050) und AS Schnorbach (NK 6011 051) :
DTV₂₀₃₅ = 24.650 Kfz / 24h
Schwerverkehrsanteil 3.120 Fz / 24 h (ca. 12,7 %)

B 50 zw. AS Schnorbach (NK 6011 051) und AS Ellern (NK 6011 047):
DTV₂₀₃₅ = 25.950 Kfz / 24h
Schwerverkehrsanteil 3.200 Fz / 24 h (ca. 12,3 %)

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Mit dem Anbau von Standstreifen wird sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer sowie des Betriebs- und Unterhaltungsdienstes deutlich erhöhen.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Maßnahme beschreibt den Anbau von Standstreifen an einen bestehenden Straßenzug auf komplett freier Strecke.

Eine Veränderung der Umweltbelastungen wie Schadstoff- oder Lärmimmissionen ist nach Fertigstellung der geplanten Baumaßnahme nicht zu erwarten.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Gemäß den Vorgaben der RIN und der RAA, die hier maßgebend Grundlage für den technischen Straßenentwurf sind, ist ein sicheres Befahren des Straßenzuges für den Nutzer zu gewährleisten. Weiterhin gilt es die Belange des Unterhaltungsdienstes für ein gefahrloses Arbeiten im Bedarfsfall zu gewährleisten. Die Anlage von Standstreifen ist demnach unabdingbar.

3. VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Der hier vorliegende Entwurf beinhaltet die technischen und verkehrlichen Kriterien zum adäquaten Ausbau eines schon bestehenden Streckenzuges.

Der Untersuchungsraum liegt im Landkreis Rhein-Hunsrück und umfasst Gemarkungsteile der Ortsgemeinden Argenthal und Schnorbach.

Der Naturraum ist charakterisiert durch die „Obere Simmerner Mulde“, die ein Teil der Großlandschaft „Hunsrück“ ist. Die Simmerner Mulde umfasst eine weiträumige Hochfläche auf 350 bis 470 m ü. NN, die durch das Simmerbachtal und Guldenbachtal in sanft gerundete Riedelzungen, Dellen und Quellmulden profiliert ist.

Nur ein Viertel des Landschaftsraums ist bewaldet, wobei Nadelholz überwiegt. Die Restfläche der Simmerner Mulde ist von Offenland mit weitem Ackerland geprägt. Insgesamt ist die Nutzungsintensität der Landwirtschaft relativ hoch.

Schutzgebiete

Naturpark

Das Untersuchungsgebiet liegt fast vollständig im Randbereich des Naturparks Soonwald – Nahe.

Landschaftsschutzgebiet

Der südliche Teil des Untersuchungsgebiets liegt in dem Landschaftsschutzgebiet Soonwald.

Schutzgüter mit besonderer Planungsrelevanz

BODEN

Wertbestimmendes Schutzgut bzw. Schutzgutfunktion für die vorliegende Untersuchung ist vorrangig der Boden, mitsamt seinen Funktionen als Pflanzenstandort, Tierlebensraum, Produktions- und Versickerungsfläche.

ARTEN / BIOTOPE

Das Biotoppotenzial beschränkt sich im Wesentlichen auf die straßenbegleitenden Gehölzbestände. Dabei handelt es sich um Gehölzstreifen sowie einige wenige Einzelbäume.

Potenzielle Vorkommen wertgebender Arten beschränken sich auf diese Teilbereiche mit Gehölzbeständen.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Variantenuntersuchung im konventionellen Sinn ist nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.

Die Planung beschreibt den Anbau von Standstreifen an eine bestehende Bundesstraße unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte.

3.3 Variantenvergleich

entfällt

3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen

Betroffenheiten hinsichtlich Siedlungsentwicklungen sowie sonstiger Infrastruktureinrichtungen sind nicht gegeben.

3.3.2 Verkehrliche Beurteilung

Die Maßnahme beinhaltet den Anbau von Standstreifen an einen bestehenden Straßenzug. Auswirkungen auf die verkehrlichen Abwicklungen wie Erreichbarkeit, Verknüpfungen mit dem bestehenden Netz werden sich nicht einstellen.

3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Die Maßnahme wird wesentlich dazu beitragen den sicherheitstechnischen Belangen sowohl des motorisierten Verkehrs, als auch des Betriebs- und Unterhaltungsdienstes gerecht zu werden.

3.3.4 Umweltverträglichkeit

entfällt

3.3.5 Wirtschaftlichkeit

entfällt

3.3.5.1 Investitionskosten

Die zu erwartenden Investitionskosten obliegen dem Vorhabenträger Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung-.

3.3.5.2 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

entfällt

3.4 Gewählte Linie

entfällt

4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die bestehenden Entwurfs- und Betriebsmerkmale erfahren keine Veränderung. Dies betrifft auch die bestehenden Elemente zur Linienführung in Grund- und Aufriss. Der zweibahnig 4-streifige Querschnitt mit getrennten Richtungsfahrbahnen wird durch den Anbau von Standstreifen erweitert.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die gegebene Verkehrsqualität wird mit der Maßnahme keine Veränderungen erfahren.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrsicherheit

Die Maßnahme wird wesentlich dazu beitragen die Verkehrssicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer, sowie des Betriebs- und Unterhaltungsdienstes zu gewährleisten.

4.2 Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung

Die Baumaßnahme hat keine Auswirkungen auf die Straßennetzgestaltung.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Die Baumaßnahme hat keine Auswirkungen auf die Trassenverläufe der durchgehenden Strecke, sowie des nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes.

4.3.2 Zwangspunkte

Im Planungsabschnitt sind vier Überführungsbauwerke und zwei Unterführungsbauwerke zu verzeichnen.

Im Rahmen dieses Verfahrens wird auf den Ausbau der Brücken verzichtet.

Bei dem Unterführungsbauwerk 6011 536 fehlt im Bestand die erforderliche Querschnittsbreite für die Anlage von Standstreifen. Hier werden die Standstreifen im Brückenbereich eingezogen.

Bei den sonstigen Bauwerken werden keine Einschränkungen erforderlich.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Die Linienführung im Lageplan erfährt keine Änderung.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die mit dem Anbau der Standstreifen einhergehende Deckensanierung der bestehenden Richtungsfahrbahnen hat keinen Einfluss auf die Linienführung im Höhenplan. Die bestehende Gradientenlage wird beibehalten.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Räumliche Linienführung und Sichtweiten bleiben unverändert. Sie entsprechen den geforderten Trassierungsempfehlungen.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die künftige Kronenbreite der B 50 gliedert sich wie folgt:

Bankett links: 1,50m
Standstreifen links: 2,50m
Randstreifen links: 0,50m
Fahrstreifen links: 3,50m
Fahrstreifen links: 3,50m
Randstreifen links: 0,50m

Mittelstreifen: 3,00m

Randstreifen rechts: 0,50m
Fahrstreifen rechts: 3,50m
Fahrstreifen rechts: 3,50m
Randstreifen rechts: 0,50m
Standstreifen rechts: 2,50m
Bankett rechts: 1,50m

Kronenbreite: 27,00m

Die Ein- und Ausfädelungstreifen erhalten mit 3,50m die Breite der durchgehenden Fahrstreifen.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Die einzelnen Abschnitte der B 50 wurden zu unterschiedlichen Zeiten baulich realisiert, so dass sie mitunter unterschiedliche Belastungsklassen (früher Bauklassen) nach den damals anzuwendenden Bemessungsverfahren aufweisen können.

Im hier zu planenden Streckenabschnitt zwischen der AS L 162 und der K 49 zeigt der Deckenaufbau einen Gesamtaufbau entsprechend der Belastungsklasse Bk 100 gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues (RStO 2012) auf.

Die Standstreifen erhalten demnach einen Deckenaufbau mit der Belastungsklasse Bk 100 analog der durchgehenden Fahrbahn.

Gemäß der Tafel 1 Zeile 1 der RStO ist folgender Deckenaufbau für den Bau der Standstreifen vorgesehen:

Asphaltdeckschicht: 4,0cm
Asphaltbinderschicht: 8,0cm
Bit. Tragschicht: 22,0cm
Frostschutzschicht: 36,0cm

Gesamtstärke: 70,0cm

Der Bereich der Deckenerneuerung erhält folgender Aufbau:

Asphaltdeckschicht: 4,0cm
Asphaltbinderschicht: 5,0cm
Variable Ausgleichsschicht

Gesamtstärke: $\geq 9,0\text{cm}$

4.4.3 Böschungsgestaltung

Zur Minimierung der baubedingten Flächenbeanspruchung in die bestehenden Einschnittsböschungen sind abschnittsweise Bordanlagen vorgesehen. Die hieraus noch resultierenden Böschungsanschnitte erhalten eine Neigung von 1:1,50 bzw. flacher.

Die Böschungen werden entlang der gesamten Ausbaustrecke mit Regio-Saatgut mit einem erhöhten Kräuteranteil begrünt. An mehreren Standorten werden die neu modellierten Böschungen mit Gehölzstreifen aus heimischen Baum- und Straucharten locker und dicht bepflanzt.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Zur Gewährleistung ausreichender Sichtweiten in den Knotenpunktbereichen sind diese von Baum- und Strauchpflanzungen freizuhalten.

4.5 Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Die Baumaßnahme beginnt am Unterführungsbauwerk BW 6011 202 der AS B 50 / L 162 als Fortführung der Planung zum Anbau von Standstreifen an die B 50 zwischen der K 55 bei Simmern und der AS L 162 bei Riesweiler. Die AS B 50 / L 162 erfährt ebenso wie die sich im vorliegenden Abschnitt befindende AS B 50 / L 242 (Argenthal) keine Veränderung.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

AS B 50 / L 162:

Der bestehende Ausfädelungsstreifen der Richtungsfahrbahn Simmern und der Einfädelungsstreifen der Richtungsfahrbahn Rheinböllen werden auf das Regelmaß L = 250m verlängert.

AS B 50 / L 242:

Die bestehenden Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen beider Richtungsfahrbahnen der Anschlussstelle werden auf das Regelmaß L = 250m verlängert.

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Entfällt. Keine Veränderungen zum Status Quo.

4.6 Besondere Anlagen

Der Parkplatz in Höhe des Eckelhornerhofes an der Richtungsfahrbahn Rheinböllen wird aus Sicherheitsgründen geschlossen. Die befestigten Flächen werden entsiegelt.

4.7 Ingenieurbauwerke

Im Planungsabschnitt sind vier Überführungsbauwerke und zwei Unterführungsbauwerke zu verzeichnen.

Im Rahmen dieses Verfahrens wird auf den Ausbau der Brücken verzichtet.

Bei dem Unterführungsbauwerk 6011 536 fehlt im Bestand die erforderliche Querschnittsbreite für die Anlage von Standstreifen. Hier werden die Standstreifen im Brückenbereich eingezogen.

Zusätzliche Ingenieurbauwerke werden mit Umsetzung der vorliegenden Maßnahme nicht erforderlich.

4.8 Lärmschutzanlagen

Mit dem Anbau eines durchgehenden Standstreifens handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19).

Nach Auswertung der Berechnungsergebnisse wird deutlich, dass an keinem Gebäude ein Anspruch auf Maßnahmen zum passiven Lärmschutz besteht.

Einzelheiten hierzu können der Unterlage 17 entnommen werden.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen sind von der Maßnahme nicht betroffen.

4.10 Leitungen

Im Entwurfsabschnitt sind Ver- und Entsorgungsanlagen unterschiedlicher Versorgungsträger von der Maßnahme betroffen.

Im Wesentlichen handelt es sich um Strom – und Gasleitungen der Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH (Westnetz), Kommunikationsleitungen der Telekom, sowie Trinkwasserleitungen und Regenwasserkanäle der VG Rheinböllen.

Der Baulastträger wird rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme die betroffenen Versorgungsträger in Kenntnis setzen, so dass eine Koordination bei erforderlichen Verlegungsmaßnahmen erfolgen kann.

Die Kostentragung hierüber richtet sich nach den bestehenden Verträgen.

4.11 Baugrund / Erdarbeiten

Baugrunduntersuchungen, die Aussagen über Art und Beschaffenheit des anstehenden Bodens zulassen, liegen bis dato nicht vor.

Die Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) sind auf bereits befestigten Flächen (Fahrbahn, Gewerbeflächen, Parkplätze) anzulegen.

BE-Flächen sowie eine Lagerung von Erdmassen auf Grünland- oder Gehölzflächen sind nicht zulässig (Bautabuflächen).

4.12 Entwässerung

Vorgesehen ist, das anfallende Oberflächenwasser über Straßenseitengräben bzw. Ablaufeinrichtungen mit Längsverrohrungen wie bisher auch den vorhandenen Regenrückhaltebecken zum Ausgleich der Wasserführung zuzuführen.

Einzelheiten hierzu können den Unterlagen zu den wassertechnischen Untersuchungen entnommen werden (siehe hierzu Unterlage 18).

4.13 Straßenausstattung

Die Verkehrsanlage erhält die Grundausrüstung an Markierung und Beschilderung gemäß den gültigen Regelwerken. Zum Schutz abirrender Fahrzeuge sind passive Schutzrichtungen gemäß den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen (RPS) vorgesehen.

5. ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

Detaillierte Angaben zu den Umweltauswirkungen sind in den Unterlagen 9 und 19 ausgeführt.

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

Wohn- und Wohnumfeldfunktion: Im hinteren Abschnitt (von Bau-km 4+400 bis Bauende) ist die Ortslage Argenthal durch eine Einschnittsböschung von der Bundesstraße abgeschirmt.

Die für die siedlungsnahen Erholung bedeutsamen Feldwege sind eher von der Bundesstraße abgelegen (Rheinbachmulde, Brühlbachtal, entlang Wahlbach).

Als Erholungsfunktion ist im Wirkraum des Vorhabens nur der „Rhein-Hunsrück“-Radweg zu nennen, der etwa 200 m südlich der Bundesstraße verläuft.

5.1.2 Umweltauswirkungen

Durch das Vorhaben entstehen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für das Schutzgut Mensch.

5.2 Naturhaushalt

5.2.1 Bestand

Boden

Die Böden im Bereich der Straße sind vorbelastet durch straßenbedingte Stoffeinträge der B 50.

Tiere/ Pflanzen/ biologische Vielfalt

Die linienhaften Gehölzstrukturen sowie die abschnittsweise gut ausgeprägten Saumstrukturen wurden im Untersuchungsgebiet als wesentliche Biotopkomplexe eingestuft. Die Gehölze stellen potenzielle Brutplätze für allgemein verbreitete Vogelarten dar.

5.2.2 Umweltauswirkungen

Boden

Eine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung für den Boden ist die Neuversiegelung. Bauzeitlich kommt es zudem zu einer Minderung von Bodenfunktionen auf den Straßenböschungen aufgrund neuer Böschungsmodellierung und der Überbauung mit Mulden.

Tiere/ Pflanzen/ biologische Vielfalt

Durch das Vorhaben kommt es zum Verlust von Gehölzstreifen und Einzelbäumen sowie gut ausgeprägten Saumstrukturen.

5.3 Landschaftsbild

5.3.1 Bestand

Das Landschaftsbild ist im Vorhabensbereich durch eine geringe bis mittlere Vielfalt und Schönheit (Gliederung durch lineare Gehölzstrukturen) sowie eine geringe Eigenart geprägt. Die anthropogenen Aspekte wie die Gewerbegebiete und die Brückenbauwerke sowie der Verkehrslärm wirken sich negativ auf das Landschaftsbild aus.

5.3.2 Umweltauswirkungen

Das Vorhaben führt durch den Anbau des Standstreifens zu einer Verbreiterung des Straßenraums sowie zum Verlust von Strukturelementen wie straßenbegleitenden Gehölzen und Straßenbegleitflächen mit saisonalen Blühaspekten.

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

5.4.1 Bestand

Im Bereich des Vorhabens sind keine Kulturgüter bekannt.

Bei den Sachgütern sind im Untersuchungsraum neben den üblichen Ver- und Entsorgungsleitungen zwei Absetzbecken sowie zwei Regenrückhaltebecken im weiteren Umfeld der Bundesstraße zu nennen.

5.4.2 Umweltauswirkungen

Im Zuge des Vorhabens werden Ver- und Entsorgungsleitungen überbaut bzw. verlegt.

5.5 Artenschutz

Bestand:

Im Projektgebiet sind neben ubiquitären Vogelarten auch Fledermausarten zu erwarten.

Die Mauereidechse (*Podarcis muralis*) und die Schlingnatter (*Coronella austriaca*) kommen potenziell entlang der stillgelegten Bahnlinie der Hunsrückquerbahn und den angrenzenden Säumen vor.

Auswirkungen:

Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG sind für besonders geschützte Arten (FFH-Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie, alle europäischen Vogelarten) nicht zu erwarten, wenn Vermeidungs- / Minimierungsmaßnahmen durchgeführt werden. Der LBP macht hierzu artgruppenspezifische Aussagen.

5.6 Natura 2000-Gebiete

Im Projektgebiet sind keine FFH- oder Vogelschutzgebiete vorhanden.

5.7 Weitere Schutzgebiete

Das Untersuchungsgebiet liegt vollständig im Naturpark „Soonwald–Nahe“. Der südliche Teil des Untersuchungsgebiets liegt zusätzlich in dem Landschaftsschutzgebiet „Soonwald“.

Im Umfeld des Vorhabens gibt es keine besonders geschützten Biotope nach § 30 BNatSchG.

Auswirkungen:

In beiden Fällen handelt es sich um eine Randlege am nördlichen Rand des jeweiligen Schutzgebiets. Das Gebiet ist durch die vorhandene 4-streifige Bundesstraße bereits vorbelastet.

Bei dem Vorhaben handelt es sich nur um einen Bestandsausbau mit einer Betroffenheit straßennaher Gehölze und Saumstrukturen. Elemente mit besonderer Bedeutung für die landschaftliche Eigenart und Schönheit des Soonwaldes sind nicht betroffen.

Somit werden die in der geltenden Schutzverordnung definierten Schutzzwecke sowie die Ziele der Verordnungen der beiden Schutzgebiete nicht beeinträchtigt.

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

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Im Bereich der Planungsmaßnahme werden keine Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle erforderlich (*vgl. Unterlage 17, Immissionstechnische Untersuchungen*).

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Auch sonstige Immissionsschutzmaßnahmen sind nicht vorgesehen bzw. erforderlich (*vgl. Unterlage 17, Immissionstechnische Untersuchungen*).

6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Der Planungsbereich liegt außerhalb von Wasserschutzgebieten.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Funktionale Ableitung der Kompensationsmaßnahmen

Die Eingriffe sind für jedes betroffene Schutzgut soweit als möglich im Umfeld des Vorhabens auszugleichen. Dabei sind die entstehenden und verbleibenden Freiflächen im Sinne des betroffenen Schutzgutes durch Bepflanzungen und Begrünungen zu entwickeln und in die vorhandenen Grünstrukturen soweit wie möglich zu integrieren.

Maßnahmen für den Boden wirken auch multifunktional auf den Wasserhaushalt; Gehölzpflanzungen für das Schutzgut Arten und Biotope haben auch eine positive Wirkung für das Landschaftsbild.

Die im Umfeld des Vorhabens nicht ausgleichbaren Eingriffe für den Boden werden planextern durch Ersatzmaßnahmen ausgeglichen (*vgl. Unterlage 9.1, Blatt 6*).

Darstellung der Maßnahmen

- **Vermeidungsmaßnahmen**
(vgl. Unterlage 19.1, Kapitel 4.1)

Bautechnisch:

- Für die geplante Ausbaumaßnahme werden größtenteils vorhandene Seitenbereiche einbezogen, damit ein möglichst geringer Eingriff in die angrenzenden Biotopflächen entsteht.
- Die vorhandenen Entwässerungsmulden und Einleitstellen werden in die neue Entwässerungsplanung soweit als möglich integriert. Die neuen Entwässerungsmulden werden nicht befestigt.
- Auf eine Erweiterung der Regenrückhaltebecken in die angrenzenden Grünlandbereiche (Kompensationsflächen) wird verzichtet. Stattdessen findet eine Vertiefung der bestehenden Becken statt.

aus Sicht der Eingriffsregelung:

- Die Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) sind auf bereits befestigten Flächen anzulegen. BE-Flächen auf Grünland- oder Gehölzflächen sind nicht zulässig.
- Die bauzeitlichen Arbeitsstreifen sind im Bereich von Gehölzflächen auf 1,00 m Breite zu beschränken.
- Schutz von Gehölz- und Vegetationsbeständen gem. RAS-LP 4 und DIN 18920 während der Bauphase.

Vorgaben für die Zufahrten zu den Rückhaltebecken:

- Die Breite der Zufahrten zu den Becken ist auf 3,00 m zu beschränken.
- Die Zufahrt zum RRB Süd über die bestehende Wiesenfläche ist zusätzlich mit Geo-Textil und einer Schotterschicht zur Sicherung des Bodenstandortes bauzeitlich zu befestigen.
- Die Zufahrten sind so zu gestalten, dass bestehende Gehölzbestände möglichst erhalten bleiben. Vor allem ist ein möglichst großer Abstand zu dem markanten Einzelbaum (Eiche) am RRB Süd einzuhalten.
- Nach Beendigung der Baumaßnahme an den Rückhaltebecken sind die bauzeitlich beanspruchten Flächen in ihren ursprünglichen Zustand zurückzusetzen:
- Rückbau der befestigten Zufahrt am RRB Süd sowie, falls notwendig, Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Gehölzbestände im Bereich der Böschungen.

aus Sicht des Artenschutzes:

- Bauzeitliche Beschränkung der Rodung (von Anfang Oktober bis Ende Februar) zum Schutz der Vögel und Fledermäuse.
- Kontrolle der zu rodenden Bäumen auf Fledermausbesiedlung.
- Herstellung von straßenparallelen Leiteinrichtungen (Anlage Schutzzaun und Pflanzung von Gehölzstreifen) zur Vermeidung von kollisionsbehafteten Fledermausflügen quer über die Bundesstraße.
- Planextern: Schaffung eines Nahrungs-/ Bruthabitats für die Feldlerche zur Aufwertung des Lebensraums

- **Ausgleichsmaßnahmen (Umfeld Vorhaben)**
(vgl. Unterlage 19.1, Kapitel 5.3.3)

Schutzgut Arten und Biotope:

- Begrünung der Böschungen
- Bepflanzung Straßenseitenraum mit Gehölzstreifen
- Pflanzung / Ergänzung von Baumreihen

Schutzgut Landschaftsbild:

- Pflanzung straßennaher Gehölzstrukturen

Die Aufwertung des Landschaftsbilds findet zudem als multifunktionale Kompensation im Zuge der Begrünung und Bepflanzung der Strecke statt.

- **Ersatzmaßnahmen (planextern)**
(vgl. Unterlage 19.1, Kapitel 5.3.3)

Schutzgut Boden:

Die planexterne Maßnahme wird auf zwei zusammenhängenden Ackerparzellen südwestlich der Ortslage Schnorbach durchgeführt (Grundstücke bereits LBM-Eigentum).

- Entwicklung von artenreichem Extensivgrünland
- Pflanzung mehrreihiger Gehölzstreifen

Schutzgut Arten und Biotope:

Der Verlust gut ausgeprägter Vegetation wird auf einem LBM-eigenen Grundstück ca. 700 m nördlich der Baumaßnahme kompensiert:

- Entwicklung Wildkrautsaum
>> Ziel: Erhöhung der Vegetationsvielfalt

Gesamtbeurteilung des Eingriffs; Erfüllung der naturschutzrechtlichen Verpflichtungen

- aus Sicht der Eingriffsregelung

Durch das Vorhaben werden größtenteils vorbelastete Bereiche in Anspruch genommen und überbaut.

Biotope mit ökologischen Funktionen (straßenbegleitende Gehölze und Saumstrukturen) sind betroffen.

Unter der Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind die festgelegten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geeignet, um die Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren.

- aus Sicht des Artenschutzes

Unter Berücksichtigung von artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen für Vögel und Fledermäuse können Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

entfällt

7. KOSTEN

7.1 Kostenträger

Kostenträger ist die Bundesrepublik Deutschland -Bundesstraßenverwaltung-

8. VERFAHREN

Zur Erlangung des Baurechts für den vorliegenden Abschnitt ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach §17 Fernstraßengesetzes vorgesehen.

9. DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME

Sinnvollerweise wird die Baumaßnahme je nach Richtungsfahrbahn längsgeteilt unter wechselseitiger Verkehrsführung ausgeführt.

Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs an den Anschlussstellen sind temporäre Verkehrsführungen vorzusehen.

Die geschätzte Bauzeit für den vorliegenden Abschnitt beträgt ca. 1 Jahr.

Aufgestellt:



Februar 2023