

Ausbau der K 427 (OD Lütgenholzen und bis zur K 409)

Feststellungsentwurf

für

den Ausbau

der K 427

in der OD Lütgenholzen und bis zur K 409

Erläuterungsbericht

<p>Aufgestellt: Hildesheim, den 14.11.2022. Landkreis Hildesheim, Der Landrat Amt für Hoch- und Tiefbau und Gebäudemanagement</p> <p>i.A. gez. Enge</p>	

1.	Darstellung der Baumaßnahme	3
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	3
2	Begründung des Bauvorhabens	3
2.1.	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	3
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	3
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	4
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	4
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	4
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	4
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	4
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	4
2.6	Zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses	4
3	Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	5
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	5
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	5
3.3	Beurteilung der Varianten	6
3.4	Gewählte Linie	6
4	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	6
4.1	Ausbaustandard	6
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale	6
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität	6
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit	7
4.1.4	Betriebsdienstaudit	7
4.2	Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes	7
4.3	Linienführung	7
4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	7
4.3.2	Zwangspunkte	8
4.3.3	Linienführung im Lageplan	8
4.3.4	Linienführung im Höhenplan	8
4.3.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten	9

4.4	Querschnittsgestaltung	9
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	9
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	9
4.4.3	Böschungsgestaltung	10
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	10
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	11
4.5.1	Anordnung von Knotenpunkten	11
4.5.2	Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	11
4.5.3	Führung von Wegeverbind. in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten	11
4.6	Besondere Anlagen	11
4.7	Ingenieurbauwerke	11
4.8	Lärmschutzanlagen	11
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	11
4.10	Leitungen	12
4.11	Baugrund / Erdarbeiten	12
4.12	Entwässerung	13
4.13	Straßenausstattung	14
5	Angaben zu Umweltauswirkungen	14
6	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen sowie Ersatzmaßnahmen	14
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	14
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	15
6.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	15
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	15
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	15
7	Verfahren	15
8	Durchführung der Baumaßnahme	16

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die Kreisstraße 427 beginnt in der OD Lütgenholzen, verläuft in östlicher Richtung durch die Ortslage Lütgenholzen und endet an der K 409 zwischen Brünighausen und Hoyershausen.

Sie stellt somit als Stichstraße die Verbindung der Ortslage Lütgenholzen an die weiterführenden Verkehrsverbindungen in Richtung Alfeld, Gronau und darüber hinaus dar.

Die Planung sieht den Ausbau der Fahrbahn sowie die Wiederherstellung der Verrohrung des Straßenseitengrabens vor.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Länge der Baustrecke beträgt 0,355 km.

Die Fahrbahn erhält eine Regelbreite von 4,80 m zuzüglich abschnittsweiser Muldenrinnen ein- oder beidseitig der Fahrbahn.

2 Begründung des Bauvorhabens

2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Der Ausbau der Kreisstraße wurde bereits zu Beginn der 90er Jahre des letzten Jahrtausends angedacht. Ein Antrag auf Unterbleiben einer straßenrechtlichen Planfeststellung wurde jedoch nicht gestellt.

Im Jahre 2019 wurde die Planung durch den Landkreis Hildesheim wieder aufgenommen.

Der Vorentwurf wurde im Jahre 2021 genehmigt.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach allgemeiner Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG sowie § 5 NUVPG besteht keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung. Siehe Unterlage 0.0.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan) ist für dieses Vorhaben nicht vorgesehen.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Vorgenannte Ziele werden durch den trassennahen Ausbau der Kreisstraße nicht verfolgt.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Bedingt durch die fehlenden Gehweganlagen und den sehr schmalen, unebenen Bankettstreifen ist der gesamte Straßenverkehr, einschließlich Fußgänger und Radfahrer, auf die Fahrbahn der Kreisstraße 427 angewiesen.

Da die Sanierungsbedürftigkeit und die Größe der landwirtschaftlichen Fahrzeuge in Zukunft zunehmen wird, verschlechtern sich die Verkehrsverhältnisse für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger stetig.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Durch den Ausbau der Fahrbahn und der Verbesserung der Entwässerungssituation sowie der Qualität der Bankettflächen wird dem regelmäßig steigenden Verkehrsaufkommen Rechnung getragen.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Eine wesentliche Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen ist mit der vorgesehenen Planung nicht zu erreichen.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses

Bei der K 427 handelt es sich um eine klassifizierte Straße, die die einzige Verbindung der Ortslage Lütgenholzen mit den umliegenden Ortschaften und der weiteren Infrastruktur der Kernstadt Alfeld darstellt.

Der Zustand der Fahrbahnoberfläche hat sich im Lauf der zurückliegenden Jahre insbesondere durch den zunehmenden landwirtschaftlichen Schwerverkehr verschlechtert.

Somit erzeugen die Fahrzeuge, die die Straße befahren, eine Belästigung in Form von ungleichmäßiger Lautstärke durch die unruhige Oberfläche für die Anlieger.

Durch den Ausbau der Fahrbahn kann diese Belästigung erheblich minimiert werden.

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Planung sieht den Ausbau der K 427 in der zur Verfügung stehenden Parzelle in der Ortslage Lütgenholzen und auf der angrenzenden Freien Strecke vor.

Die Kreisstraße ist beidseitig von teilweise bebauten und landwirtschaftlich genutzten Grundstücken eingefasst.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Grundsätzlich wurden keine Varianten untersucht. Die Trassenführung ergab sich aus dem erforderlichen Querschnitt und dem zur Verfügung stehenden Parzellenzuschnitt.

Eine mögliche Anordnung von Gehweganlagen wurde mit dem zuständigen Baulastträger, der Stadt Alfeld (Leine), im Vorfeld abgestimmt. Es wurde kein Bedarf für eine solche Anlage gesehen.

Grundsätzlich wurden Überlegungen angestellt, ob der Ausbau als reine Sanierungsmaßnahme oder im Vollausbau erfolgen soll.

Da sowohl die Fahrbahn, wie auch die Entwässerungseinrichtungen, bzw. befestigten Seitenstreifen abgängig sind, kann aufgrund der unterschiedlichen Aufbauten darunter und der geringfügigen Lageverschiebung der Fahrbahn nur ein durchgängiger Vollausbau ausgeführt werden um Verdrückungen aufgrund unterschiedlicher Setzungen des anstehenden Untergrundes bzw. des vorhandenen Unterbaus auszuschließen.

3.3 Beurteilung der Varianten

Entfällt

3.4 Gewählte Linie

Entfällt

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die Linienführung der Achse der K 427 ergibt sich überwiegend aus der zur Verfügung stehenden Breite der Straßenparzelle in Abhängigkeit zu den vorgesehenen Seitenbereichen wie befestigten Grundstückszufahrten, Seitenräumen, Böschungen und Straßenseitengräben.

Die Führung der Verkehrsanlagen wird mittels Geraden und Radienverbindungen bestmöglich in die örtliche Situation eingepasst. Die Höhenlage wird als Gradienten mit Wannen- und Kuppenausrundungen passend zum angrenzenden Gelände in Form von Einfriedungen, Zufahrten, Straßeneinmündungen, Böschungen und Grabenoberkanten berechnet. Die Höhenlage verändert sich nahezu nicht.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die Fahrbahn ermöglicht mit der vorgesehenen Breite von mindestens 4,80 m das eingeschränkte Begegnen von nahezu allen gängigen Fahrzeugen.

Durch die Kürze der Baustrecke, die vorhandene Geradlinigkeit, das sehr geringe Verkehrsaufkommen und die Möglichkeit des Ausweichens über befestigte Seitenräume (Zufahrten) ist kein breiterer Fahrbahnausbau erforderlich.

Die Situation für die Fußgänger verbessert sich durch die Neuanlage der Bankettflächen erheblich. Aufgrund der sehr geringen Frequentierung ist an dieser Straße keine Gehweganlage erforderlich.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Durch die gewählten Fahrbahnquerschnitte sowie die Gestaltung der Restflächen in Form von unbefestigten Seitenräumen wird ein hohes Maß an Verkehrssicherheit für den bestehenden Bedarf erzielt.

Querungsmöglichkeiten sind nicht erforderlich. Der äußerst geringe Fußgänger- und Radfahrerverkehr, einschl. Personen mit Behinderungen, soll weiterhin auf der Fahrbahn der K 427, die eine sehr geringe Belastung durch Kraftfahrzeuge aufweist, abgewickelt werden.

Begünstigend kommt hinzu, dass die K 427 eine Stichstraße in die OD Lütgenholzen darstellt und keinerlei Durchgangsverkehr aufnimmt.

4.1.4 Betriebsdienstaudit

Die vorliegende Planung wurde hinsichtlich der betrieblichen Belange in der Vorentwurfsphase nicht abgestimmt.

Allerdings ist davon auszugehen, dass aufgrund der Beibehaltung der Aufteilung der Verkehrsflächen die Befahrbarkeit für Betriebsdienst- und Müllfahrzeuge sichergestellt ist.

4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes

Es erfolgen keine Änderungen am umliegenden Straßen- bzw. Wegenetz.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Der Ausbau der K 427 beginnt in der OD Lütgenholzen bei Station 0000 und verläuft in östliche Richtung, zunächst in der OD Lütgenholzen, dann ab Station 0209 auf der freien Strecke und endet am Anschluss an die K 409 bei Station 0359.

Im Bereich der OD befindet sich südlich der Kreisstraße vereinzelte Bebauung, nördlich befindet sich eine Ackerfläche oberhalb einer Böschung.

Im weiteren Verlauf der Strecke grenzen südlich landwirtschaftlich genutzte Flächen an die Straßenparzelle. Vor Ende der Baustrecke wird über 2 Zufahrten ein Landhandel nördlich der K 427 angebunden.

Nördlich der Kreisstraße befindet sich ein Straßenseitengraben, der partiell aufgrund der deutlich höher liegenden Ackerfläche unter einer steilen Böschung verrohrt ist.

Der Ausbau der Straße erfolgt auf der vorhandenen Trasse. Eine Offenlegung des Grabens in diesem Abschnitt ist nicht vorgesehen, da die Fahrbahn dann wesentlicher dichter vor die Bebauung verschoben werden müsste.

Gehweganlagen sind nicht vorhanden und werden in Abstimmung mit dem zuständigen Baulastträger, der Stadt Alfeld (Leine), auch nicht vorgesehen.

4.3.2 Zwangspunkte

Die Zwangspunkte für diese Planung liegen in der zur Verfügung stehenden Parzellenbreite und der daran anschließenden Bebauung auf der Südseite und der Graben- / Böschungssituation auf der Nordseite.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Die Achse der K 427 wird so in die zur Verfügung stehende Parzelle geplant dass eine geringfügige Verbesserung des nördlichen Anschlussbereiches an die aufgehende Böschung erzielt werden kann.

Durch diese geringfügige Verschiebung der Achse nach Süden kann die Fahrbahn einschl. der abschnittswisen Muldenrinnen so in der Parzelle angeordnet werden, dass alle auftretenden Fahrbeziehungen ermöglicht und alle Anschlüsse an die angrenzenden Grundstücke gewährleistet werden.

Die Trassierungselemente entsprechen den Vorgaben aus Punkt 5 der RAL 2012.

Die Anbindung an die weiterführenden Gemeindestraßen in Lütgenholzen erfolgen in vorhandener Form, der Einmündungstrichter zur K 409 wird geringfügig kleiner gestaltet.

Weitere Einzelheiten sind aus der Unterlage 5 (Lageplan) ersichtlich.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Gradiente der K 427 wird so in das Gelände eingepasst, dass unter Berücksichtigung der erforderlichen Querneigung der Fahrbahn, den erforderlichen Entwässerungseinrichtungen in Form von Muldenrinnen und Bankettflächen und dem Quergefälle der Seitenräume an die vorhandenen Zwangspunkte in Form von Böschungen, Zugängen, Einfriedungen und Einmündungen angeglichen werden kann.

Somit ergibt sich eine Gradiente, die ungefähr in gleicher Höhenlage wie die vorhandene erstellt wird.

Die genaue Führung ist aus der Unterlage 6 (Höhenplan) ersichtlich.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die räumliche Linienführung bleibt unverändert.

Die Sichtweiten verändern sich nicht.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Der Fahrbahn der K 427 erhält eine Regelbreite von 4,80 m partiell zuzüglich ein- oder beidseitiger 0,50 m breiter Muldenrinnen.

Gehweganlagen werden nicht vorgesehen. Lediglich im Einmündungsbereich an die K 409 wird ein sicherer Anschlussgehweg in Richtung der Bushaltestelle an der K 409 vorgesehen.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Die Fahrbahn der K 427 erhält in Anlehnung an die RStO 12, Tafel 1 für Bk 0.3, Zeile 1, folgenden Aufbau:

4	cm	Asphaltdeckschicht AC 11 D N
10	cm	Asphalttragschicht AC 32 T N
15	cm	obere Frostschutzschicht (geb. Naturgestein 0/32 mm)
31	cm	untere Frostschutzschicht (Kies-Sand-Gemisch 0/32 mm)
60	cm	Gesamtaufbau

Im Baugrundgutachten wird ein Gesamtaufbau von 75 cm vorgeschlagen. Da dieser Vorschlag auf der Belastungsklasse 10 beruht, kann aufgrund der tatsächlichen Belastungsklasse 0.3 davon abgewichen werden.

Gemäß Baugrundgutachten ist davon auszugehen, dass der anstehende Boden überwiegend eine ausreichende Tragfähigkeit $\geq 45 \text{ MN/m}^2$ aufweist.

Sofern auf dem Planum dieser Mindestwert nicht erreicht wird, sind Maßnahmen zu treffen, um die Tragfähigkeit zu gewährleisten.

Aufgrund des anstehenden Bodens scheidet eine eventuelle Nachverdichtung aus.

Da sich Leitungen im Bereich der Fahrbahn befinden scheidet auch eine Vermörtelung mit hydraulischen Bindemitteln aus. Somit wäre hier eine Bodenverbesserung durch Einbau einer 20 – 30 cm starken Schotterschicht (z.B. gebrochenes Gestein, 0/63 mm) vorzusehen.

Der Gehweg im Einmündungsbereich zur K 409 wird gemäß RStO 12, Tafel 6, Zeile 2 für Pflaster wie folgt befestigt:

8	cm	Verbundsteinpflaster
4	cm	Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm
18	cm	Frostschuttschicht (gebr. Naturgestein 0/32 mm)
30	cm	Gesamtaufbau

Im Bereich von Zufahrten erfolgt ein Aufbau mit den anstehenden Befestigungsarten in einer Gesamtstärke von 40 cm.

Die Bankettflächen werden mit gebrochenem Naturgestein 0/16 mm in 20 cm Stärke befestigt.

Weitere Einzelheiten sind den Regelquerschnitten, Unterlage 14.2, Blatt 1 bis 4 zu entnehmen.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Im Bereich von Bau-km 1+000 bis 1+350 wird die Fahrbahn, mit befestigtem Seitenraum und partiellem Straßenseitengraben auf der nördlichen Seite von einer Böschung eingefasst. Eingriffe in diese Böschung sind nur im Rahmen des Kanalneubaus vorgesehen.

Entsprechende Sicherungsmaßnahmen im Zuge des Kanalbaus sind vorzusehen.

Weitere Eingriffe in Böschungen erfolgen im Rahmen dieser Maßnahme nicht.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Es befinden sich keine wesentlichen Hindernisse im Bereich der Baustrecke.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Es werden keine neuen Knotenpunkte geschaffen. Der vorhandene (Einmündung K 427 in die K 409) wird geringfügig umgestaltet.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Die Einmündung der K 427 in die K 409 wird geringfügig umgestaltet. Der Einmündungstrichter wird minimal zurückgebaut, der Auffanggehweg in Richtung Bushaltestelle an der K 409 wird neu erstellt.

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Die Fahrbeziehungen für die Kraftfahrzeuge sowie den landwirtschaftlichen Verkehr bleiben unverändert. Auch die Anordnung der Gehweganlagen (Seitenräume) verändert sich nicht.

4.6 Besondere Anlagen

entfällt

4.7 Ingenieurbauwerke

entfällt

4.8 Lärmschutzanlagen

entfällt

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Es verkehren keine Öffentlichen Buslinien auf der K 427.

4.10 Leitungen

Die im vorgesehenen Ausbauabschnitt vorhandenen Ver- und Entsorgungsanlagen sollen nach Abstimmung mit den jeweiligen Betreibern der Anlagen gesichert bzw. umgelegt werden.

Erforderliche Kosten für Änderungen bzw. Sicherungen werden nach den bestehenden Verträgen von den jeweiligen Betreibern getragen.

Geplante Erneuerungs- oder Neubaumaßnahmen wurden bereits im Vorfeld durchgeführt, bzw. sind nicht geplant.

Die Erneuerung des RW-Kanals (Straßenseitengraben) ist Bestandteil dieser Planung.

4.11 Baugrund / Erdarbeiten

Ein Ingenieurgeologisches Streckengutachten wurde im Zuge der Vorplanung durchgeführt. Dieses ergab folgende Ergebnisse:

Überwiegend ist der anstehende Baugrund geeignet, die Lastabtragung aus der Fahrbahn zu gewährleisten. In einzelnen Abschnitten könnte es nicht ausreichend sein. Hier sind geeignete Maßnahmen zur Baugrundstabilisierung zu treffen (siehe auch 4.2.2).

Im Zuge der Bauarbeiten sind entsprechende Untersuchungen vorzusehen.

Die Baugrundaufschlüsse haben Asphaltschichten in der Fahrbahn der K 427 von 2 bis 20 cm Stärke ergeben. Darunter befinden sich Schotter und Frostschutzschichten bis in unterschiedlichste Tiefen.

Die Böden sind den Frostempfindlichkeitsklassen F 3 zuzuordnen. Im Bereich des Planums ist für die Planung die Frostempfindlichkeitsklasse 3 anzusetzen.

Grundsätzlich ist das anstehende Planum während der Bauarbeiten vor Feuchtigkeit zu schützen und sollte nur mit geeigneten Baugeräten befahren werden.

Das auszubauende Asphaltmaterial ist der Verwertungsklasse A und B zuzuordnen und entsprechend zu entsorgen. Die entnommenen Proben waren asbestfrei.

Die Bodenproben (Fahrbahnuntergrund und Bankettflächen) haben Untersuchungsergebnisse erbracht, nach denen das Material als nicht gefährlicher Abfall (Z 0 bis Z 2) einzustufen ist.

Da eine Separierung nicht sortenrein erfolgen kann, wird eine einheitliche Entsorgung für den Straßenunterbau (Abfallschlüssel 17 05 04) empfohlen.

Das Bankettmaterial (Z 2) sollte bezüglich des Einstufungsparameters TOC gemäß Deponieklasse DK II entsorgt werden.

Für die Kanalbauarbeiten ist zu beachten, dass der Verbau kraftschlüssig vor die aufgehende Böschung eingebaut werden muss. Die Grabensohle muss wasserfrei gehalten werden.

Für die Verfüllung ist ausschließlich qualifiziertes Liefermaterial zu verwenden. Von der Wiederverwendung des Aushubmaterials wird abgeraten.

Weitere Einzelheiten sind dem Gutachten vom November 2020 zu entnehmen.

4.12 Entwässerung

Die vorhandene Fahrbahn der Kreisstraße 427 weist, in Abhängigkeit zur Linienführung, ein Dachprofil bzw. eine Einseitsneigung auf.

Durch diese Querneigung, in Verbindung mit dem Längsgefälle wird das auftretende Oberflächenwasser über Muldenrinnen Straßenabläufen zugeführt, die das Wasser in den verrohrten Graben ableiten.

In einzelnen Bereichen wird das Oberflächenwasser der Fahrbahn und der Seitenräume auch direkt über Bankettstreifen in den Graben abgeleitet.

Im Zuge des Ausbaus wird dieser Zustand beibehalten. In einzelnen Abschnitten wird die Quer- und Längsneigung optimiert, um den Wasserabfluss zu verbessern.

Zwischen Bau-km 1+075 und 1+260 sowie zwischen Bau-km 1+295 und 1+310 wird die Verrohrung des Straßenseitengrabens, einschl. der abgängigen Schachtbauwerke, erneuert.

Bedingt durch die Tiefenlage des Grabens muss die Erneuerung der Verrohrung in der Böschung erfolgen, da ansonsten die Deckungshöhe unter der Fahrbahn nicht ausreichend ist.

Ein Rückbau der Verrohrung und die damit verbundene Wiederherstellung des Grabens ist nicht realisierbar, da die Böschung und die zur Verfügung stehende Breite der Straßenparzelle nicht ausreichend Fläche (Breitenentwicklung) aufweist.

4.13 Straßenausstattung

Die Beschilderung an der K 427 erfolgt nach der StVO. Weitere Straßenausstattungen sind nicht erforderlich.

5 Angaben zu Umweltauswirkungen

Bedingt durch einen Ausbau auf vorhandener Trasse werden die Eingriffe in die Umwelt maximal minimiert.

Durch den Neubau der Verrohrung des Straßenseitengrabens werden Oberbodenflächen mit Rasenbewuchs aufgenommen und in gleicher Form wieder hergestellt.

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen sowie Ersatzmaßnahmen

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist der vierte Teil (§ 38 bis 43) des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Fassung vom 03.12.2020 in Verbindung mit der gemäß § 43. BImSchG erlassenen "16. Rechtsverordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes" (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12.06.1990 in der Fassung vom 04.11.2020.

Beim Ausbau der K 427 handelt es sich um keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der v.g. Verordnung. Eine Erhöhung des Verkehrslärms ist, bedingt durch die Baumaßnahme, nicht gegeben.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

entfällt

6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Die Baustrecke liegt in keinem Vorsorgegebiet für Trinkwassergewinnung. Entsprechende Maßnahmen gemäß „RiStWag“ sind somit nicht erforderlich.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Sind nicht Bestandteil dieser Planung.

Durch die geringfügige Verschiebung der Achse der Fahrbahn kommt es Abschnittsweise zu Neuversiegelungen, aber auch zu Entsiegelungen von Flächen.

Planerisch kommt es summiert zu einer Neuversiegelung von ca. 50 m²

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Entfällt.

7 Verfahren

Zur planungsrechtlichen Absicherung dieser Maßnahme wird ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

8 Durchführung der Baumaßnahme

Die erforderliche Baumaßnahme soll in einem Zuge durchgeführt werden.

Die Bauarbeiten an der Straße werden unter Teilspernung der Kreisstraße durchgeführt. Eine Vollsperrung der Fahrbahn ist nicht umzusetzen, da es keine geeigneten Zufahrtsmöglichkeiten zur Ortslage Lütgenholzen gibt, die über längere Zeit den Verkehr aufnehmen können.

Notzufahrten für Feuerwehr, Rettungsdienste u.ä. sind über diese Wege realisierbar. Auch größerer Anliegerverkehr in Form von landwirtschaftlichen Fahrzeugen kann über diese Wege abgewickelt werden, da sie sich im Besitz der Landwirtschaft befinden.

Um den Verkehr an den Bauabschnitten vorbeizuführen, sind provisorische Verbreiterungen / Befestigungen vorzusehen.

Auch die Kanalbauarbeiten werden mit halbseitiger Sperrung durchgeführt. Die Abschnitte werden mit einer LSA gesteuert.

Durchgangsverkehr fällt nicht an.

Als Bauzeit wird ein Zeitraum von ca. 4 bis 6 Monaten, in Abhängigkeit der Leistungsfähigkeit der ausführenden Baufirma, vorgesehen.

Bearbeitet:
Ingenieurbüro Keuntje GmbH
Freden, den 22.04.2022

gez. Keuntje