

| | | |
|-----------|---|----------|
| 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 | 4 |
| 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 | 5 |
| 2.4.3 | Verbesserung der Verkehrssicherheit | 5 |
| 2.5 | Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen | 5 |
| 2.6 | Zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses | 5 |
| 3 | Vergleich der Varianten und Wahl der Linie | 5 |
| 3.1 | Beschreibung des Untersuchungsgebietes | 5 |
| 3.2 | Beschreibung der untersuchten Varianten | 6 |
| 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 | 7 |
| 4.1.3 | Gewährleistung der Verkehrssicherheit | 7 |
| 4.1.4 | Betriebsdienstaudit | 8 |
| 4.2 | Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes | 8 |
| 4.3 | Linienführung | 8 |
| 4.3.1 | Beschreibung des Trassenverlaufs | 8 |
| 4.3.2 | Zwangspunkte | 8 |
| 4.3.3 | Linienführung im Lageplan | 9 |
| 4.3.4 | Linienführung im Höhenplan | 9 |

| | | |
|--------------|---|-----------|
| 4.3.5 | Räumliche Linienführung und Sichtweiten | 10 |
| 4.4 | Querschnittsgestaltung | 10 |
| 4.4.1 | Querschnittselemente und Querschnittsbemessung | 10 |
| 4.4.2 | Fahrbahnbefestigung | 11 |
| 4.4.3 | Böschungsgestaltung | 12 |
| 4.4.4 | Hindernisse in Seitenräumen | 12 |
| 4.5 | Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten | 12 |
| 4.5.1 | Anordnung von Knotenpunkten | 12 |
| 4.5.2 | Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte | 12 |
| 4.5.3 | Führung von Wegeverbind. in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten | 12 |
| 4.6 | Besondere Anlagen | 12 |
| 4.7 | Ingenieurbauwerke | 12 |
| 4.8 | Lärmschutzanlagen | 13 |
| 4.9 | Öffentliche Verkehrsanlagen | 13 |
| 4.10 | Leitungen | 13 |
| 4.11 | Baugrund / Erdarbeiten | 13 |
| 4.12 | Entwässerung | 14 |
| 4.13 | Straßenausstattung | 15 |
| 5 | Angaben zu Umweltauswirkungen | 15 |
| 6 | Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen sowie Ersatzmaßnahmen | 15 |
| 6.1 | Lärmschutzmaßnahmen | 15 |
| 6.2 | Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen | 16 |
| 6.3 | Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten | 16 |
| 6.4 | Landschaftspflegerische Maßnahmen | 16 |
| 6.5 | Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete | 16 |
| 7 | Verfahren | 16 |
| 8 | Durchführung der Baumaßnahme | 17 |

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die Kreisstraße 329 beginnt nördlich von Lamspringe im Landkreis Hildesheim an der K 317, verläuft in östliche Richtung, quert die Ortschaft Neuhof, streift die Ortsteile Ammenhausen und Wohlenhausen und endet zwischen Königsdahlum und Bornum an der K 331. Sie stellt somit die direkte Verbindung zwischen Neuhof und dem Mittelzentrum Lamspringe dar.

Die Planung sieht den Bau eines Radweges an der K 329, vom Einmündungsbereich an die K 317 bis an die Ortslage Neuhof auf der freien Strecke vor.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Länge der Baustrecke beträgt 0,520 km.

Der Radweg erhält eine Regelbreite von 2,50 m. Er wird auf der Südseite, mit einem Mindestabstand von 0,50 m hinter dem vorhandenen Straßenseiten-graben an der K 329 auf vorhandenen Acker- und Grünlandflächen angeordnet.

Der Radweg beginnt am vorhandenen Radweg entlang der K 317 östlich der Aufbindung der K 329. An diesem Knotenpunkt ist es möglich den Radfahr-verkehr für sämtliche Fahrbeziehungen gefahrlos und mit ausreichender Sicht zu verknüpfen.

Am Ende der Baustrecke endet die Baumaßnahme an der OD Neuhof vor der ersten Bebauung. Hier ist es möglich den Radfahrverkehr von der Fahrbahn aufzunehmen bzw. gefahrlos in Richtung Neuhof auf die Fahrbahn überzuleiten.

2 Begründung des Bauvorhabens

2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Der Landkreis Hildesheim hat im Jahre 2009 einen Radwegebedarfsplan für die Kreisstraßen im Landkreis aufstellen lassen.

An der Aufstellung dieses Bedarfsplanes waren alle wesentlichen Institutionen beteiligt, die relevante Aussagen bezüglich der Notwendigkeit von Radwegen geben können.

Der Radweg an der K 329 zwischen der K 317 und der OD Neuhof ist gemäß dieser Bewertungen in die 1. Dringlichkeit eingestuft worden.

Im Frühjahr 2016 wurde der Planungsauftrag durch den Landkreis Hildesheim vergeben. Am 02.06.2016 fand eine Sitzung mit den Trägern öffentlicher Belange und am 24.10.2016 eine Anliegerinformation statt.

In beiden Terminen wurden Zweifel an der Notwendigkeit dieser Maßnahme geäußert. In Abstimmungsgesprächen zwischen dem Landkreis Hildesheim und der Gemeinde Lamspringe wurde jedoch deutlich gemacht, das dieses Projekt umgesetzt werden soll, da die vorgeschlagenen Alternativen keine Alternativen im Sinne des Radwegbaus an Kreisstraßen darstellen noch diese Planung zugunsten anderer Planungen, die in der Dringlichkeit weiter hinten eingestuft sind, zurückgestellt werden soll.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

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

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

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

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Der Bau des Radweges zwischen der K 317 und der OD Neuhof stellt eine Verbindung für Radfahrer und Fußgänger zwischen der Ortschaft Neuhof und dem Mittelzentrum Lamspringe parallel zu klassifizierten Straßen des Landkreises Hildesheim dar. Ein fahrradtouristisches Konzept spielt bei dieser Planung nur eine untergeordnete Rolle.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Bedingt durch die fehlenden Rad- und Gehweganlagen sowie die stellenweise sehr schmalen Bankettstreifen ist der gesamte Straßenverkehr, einschließlich Fußgänger und Radfahrer, auf die Fahrbahn der Kreisstraße 329 angewiesen.

Da der gesamte Verkehr in Zukunft zunehmen wird, verschlechtern sich die Verkehrsverhältnisse für Radfahrer und Fußgänger stetig. Die K 329 ermöglicht im Baubereich überwiegend eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Durch den Bau des Radweges wird dem regelmäßig steigenden Verkehrsaufkommen Rechnung getragen. Dabei wird die Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer verbessert.

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

Der Radweg zwischen NeuhoF und der K317 ist im Radwegebauprogramm des Landkreises Hildesheim in der obersten Dringlichkeit eingestuft. Es besteht für die Einwohner ein entsprechender Bedarf, da Einkaufs-, Schul- und Freizeitmöglichkeiten in der Gemeinde Lamspringe vorhanden sind und durch die geringe Entfernung gut mit dem Rad erreicht werden können.

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Planung sieht den Bau eines Radweges zwischen der K 317 und der OD NeuhoF vor. Als Untersuchungsgebiet steht nur die nördliche oder südliche Seite der Kreisstraße zur Verfügung.

Beidseitig der Kreisstraße befinden sich überwiegend Ackerflächen, in geringem Maße Grünflächen (Brachland) auf der Südseite.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Als Varianten kommen nur eine Anordnung des Radweges auf der Nord- oder auf der Südseite der Kreisstraße in Frage. Planerisch wurden die Varianten nicht ausgearbeitet.

Technisch betrachtet wäre der Radweg auf beiden Seiten jeweils hinter dem dort befindlichen Radweg anzuordnen. Eine Anordnung im Bankettbereich ist nicht möglich, da die zur Verfügung stehende Fläche zwischen der bituminös befestigten Fahrbahn der K 329 und den bestehenden Bäumen nicht ausreichend ist.

3.3 Beurteilung der Varianten

Auf der Nordseite kann der Radweg weiter in den Ort hineingeführt werden. Diese Variante hat jedoch den entscheidenden Nachteil, dass die Querungen sowohl am Anfang der Baustrecke, wie auch am Ende der Baustrecke problematisch sind.

Am Beginn der Baustrecke wäre eine zusätzliche Querung der K 329 für den Verkehr in Richtung Neuhof erforderlich und die Anbindung in Neuhof liegt, unabhängig vom festzulegenden Ende der Baustrecke in einer Innenkurve und bietet somit für den Querenden Radfahrer schlechte Sichtverhältnisse

3.4 Gewählte Linie

Da sowohl am Beginn der Baustrecke, wie auch am Ende der Baustrecke die Anbindung an den ankommenden Radweg sowie die Weiterführung auf der Kreisstraße für den Radfahrer sicherer gestaltet werden kann, sowie zur Eingriffsminimierung wird der Radweg auf der Südseite der K 329 angeordnet.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die Linienführung des Radweges an der K 329 ergibt sich überwiegend aus der Trassierung der vorhandenen Fahrbahn und des begleitenden Straßenseitengrabens der Kreisstraße.

Die Führung des Radweges wird mittels Geraden und Radienverbindungen in die örtliche Situation eingepasst. Die Höhenlage wird als Gradienten mit Wannen- und Kuppenausrundungen passend zum Gelände berechnet. Die Höhenlage verläuft ca. 5 bis 15 cm über dem vorhandenen Gelände.

Da der vorhandene Radweg an der K 317 deutlich über dem anstehenden Gelände verläuft, ist es erforderlich, den neuen Radweg hier anzugleichen. Somit wird für die ersten 100 m eine Dammschüttung erforderlich. Diese Länge ist erforderlich, um den Radweg ohne zu große Längsneigungen auf das Niveau der Ackerflächen anzugleichen.

Der Radweg erhält eine befestigte Breite von 2,50 m sowie beidseitig eine an der Oberfläche jeweils mind. 0,50 m breite Bankettfläche um die Befahrbarkeit durch Baubetriebsfahrzeuge für die Unterhaltung des Radweges und der Nebenanlagen (Bankette, Gräben) zu ermöglichen. Die Frostschutzschichten werden dementsprechend 3,50 m breit hergestellt.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Der Radweg ermöglicht mit der vorgesehenen Breite von 2,50 m das Begegnen und Nebeneinanderfahren von 2 Radfahrern. Die Führung des Radweges in Lage und Höhe ermöglicht ein kontinuierliches Fahrverhalten. Lediglich im Bereich der Anbindung an die K 317 und an die OD Neuhof zwingen engere Radien und geringe Steigungen zu einem langsameren Fahren. Da dieses direkt am Anbindungsbereich an die überörtliche Verbindung geschieht, stellt sich dieser eigentlich negative Umstand als positiv dar.

Bedingt durch die Ausführung in Beton ist der Radweg bei nahezu allen Witterungsbedingungen gut zu nutzen.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Der Radweg wird durchgängig abgesetzt von der Fahrbahn der Kreisstraße angeordnet. Nur am Ende der Baustrecke befindet sich der Radweg direkt neben der Fahrbahn der K 303, da hier der Übergang auf das öffentliche Straßensystem erfolgt.

Die Anbindung an den Radweg entlang der K 317 erfolgt ohne eine Querung einer Straße. Im Anschlußbereich vor Neuhof bestehen gute Sichtverhältnisse für die sichere Anbindung an die Fahrbahn.

4.1.4 Betriebsdienstaudit

Die vorliegende Planung ist hinsichtlich der betrieblichen Belange abgestimmt.

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 Radweg beginnt am vorhandenen Radweg parallel zur K 317 an der Einmündung der Kreisstraße 329 auf die Kreisstraße 317.

Der Radweg wird auf den Acker- und Grünflächen südlich der Kreisstraße hinter der vorhandenen Baumreihe und dem anschließenden Straßenseitengraben angeordnet. Am Beginn der Baustrecke wird der vorhandene Straßenseitengraben, der hier nur sehr wenig Wasser führt, durch den Radweg auf einer Länge von knapp 100 m überbaut und südlich des Radweges als Mulde neu angelegt.

Bei Bau-km 1+400 quert der Radweg den Straßenseitenraben, der ab hier abseits der Straße verläuft, mittels eines neu zu erstellenden Rahmendurchlasses.

Am Beginn der OD Neuhof endet der Radweg in einer Zufahrt an der Fahrbahn der K 329.

4.3.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte stellen der vorhandene Radweg an der K 317, Ackerzufahrten im Verlauf der Baustrecke, der zu querende Straßenseitengraben sowie die Zufahrt am Ende der Baustrecke dar. Hier wird der Radweg höhenmäßig angepasst. Im Bereich des zu querenden Grabens ist die Höhenlage so zu wählen, dass über den neu zu erstellenden Durchlass eine ausreichende Deckung bzw. ein ausreichender Aufbau realisiert werden kann.

Ansonsten kann der Radweg mit den entsprechenden Abständen zu den Straßenseitengräben in das Gelände eingepasst werden.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Vom Beginn bis zum Ende der Baustrecke wird der Radweg auf vorhandenen Ackerflächen angeordnet. Die Achse wird mit einem Mindestabstand von 50 cm hinter dem vorhandenen Straßenseitengraben gleichmäßig angelegt. Da der Straßenseitengraben stark mäandrierend verläuft und nicht jede dieser Verschwenkungen mit der Radwegachse nachvollzogen werden soll ergibt sich stellenweise auch ein Abstand von ca. 1 m zur Außenkante des Radweges.

Wie bereits vorab beschrieben, wird auf den ersten 100 m der vorhandene Straßenseitengraben überbaut. Da hier ein Mindestabstand von 2,50 m zu den vorhandenen Bäumen eingehalten werden muss, ergibt sich in der Achse der Radweges keine wesentlich Änderung.

Mit Ausnahme der Anschlussradien am Beginn und am Ende der Baustrecke entsprechen die gewählten Radien des neuen Radweges den Mindestanforderungen der Tabelle 6 der ERA für eine Geschwindigkeit von 30 km/h.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Der Radweg wird so in das Gelände eingepasst, dass eine möglichst gleichmäßige Längsneigung erzielt wird, aber gleichzeitig die Bodenbewegungen durch Erdauf- und -abtrag möglichst gering gehalten werden.

Durch den Verlauf auf Ackerflächen ergeben sich in den Höhen- und Querprofilen unstete Höhenlagen des Radweges zum vorhandenen Gelände. Hier sind die Angleichungsflächen in Abstimmung mit den Eigentümern im Zuge der Oberbodenandeckung während der Bauausführung festzulegen. Eine exakte Ermittlung der Bestandshöhen ist aufgrund der Situation nur rechnerisch und damit nicht ortsbezogen möglich.

Im Zuge der Anliegerinformationsveranstaltung wurde die Bereitschaft zur Übernahme des überschüssigen Oberbodens auf den betroffenen Grundstücken geäußert.

Am Beginn und am Ende der Baustrecke sowie im Bereich des zu querenden Grabens wird die Gradienten den vorhandenen Anschlussbereichen (Radweg und Straße) angepasst.

Die maximale Längsneigung beträgt auf einem kurzen Abschnitt von ca. 25 m, 3,9 %. Ansonsten beträgt die Längsneigung zwischen 0,5 und 2,5 % und entspricht somit in etwa der Längsneigung der Kreisstraße. Die Führung ist im Vergleich zur Fahrbahn unstat, da die Höhenlagen der Ackerflächen stark von der OK Fahrbahn abweichen und hier keine großen Abgrabungen oder Bodenaufträge erfolgen sollen.

Diese Werte liegen innerhalb der Toleranzgrenzen der Tabelle 7 der ERA.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Der Radweg wird auf Grün- und Ackerflächen angeordnet. Begrenzt wird er durch die vorhandene Baumreihe sowie die vorhandenen und neuen Straßenseitengräben bzw. -mulden. Optische Hinweise auf die Linienführung, z.B. Leitpfosten o.ä., sind nicht vorgesehen.

Die erforderlichen Sichtweiten für die Radfahrer, die am Ende der Baustrecke vom Radweg auf die Straßenfläche der K 329 wechseln, sind gegeben und entsprechen mindestens den Werten der Tabelle 58 (Haltesichtweiten) unter Punkt 6.3.9.3 der RASt.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Der Radweg erhält eine Regelbreite von 2,50 m. Der Abstand zum Straßenseitengraben beträgt mindestens 0,50 m.

Der Radweg wird grundsätzlich mit beidseitigen Banketten, $B = 0,50$ m, hergestellt. Die Frostschutzschichten und alle weiteren Unterbauschichten (evtl. Baugrundverfestigung) werden in einer Breite von mindestens 3,50 m vorgesehen.

Die neuen Mulde erhält ein Regelprofil mit einer Breite von 1,00 m und einem Stich von ca. 20 cm. Sie wird am Beginn und am Ende so ausgebildet, dass Verrohrungen aufgenommen, bzw. Wasser in verrohrungen abgeleitet werden kann.

4.4.2 **Fahrbahnbefestigung**

Der Radweg wird aus Unterhaltungsgründen aus Beton hergestellt.

Der Radweg erhält gemäß RStO 12, Tafel 6, Zeile 2 für Betondecken, folgenden Aufbau:

| | | |
|-------|----|---|
| 12 | cm | Beton |
| 18 | cm | Frostschuttschicht (gebr. Naturgestein 0/32 mm) |
| <hr/> | | |
| 30 | cm | Gesamtaufbau |

Im Bereich von Zufahrten erhält der Radweg folgenden, verstärkten Aufbau:

| | | |
|-------|----|---|
| 14 | cm | Beton |
| 26 | cm | Frostschuttschicht (gebr. Naturgestein 0/32 mm) |
| <hr/> | | |
| 40 | cm | Gesamtaufbau |

Die Ackerzufahrten werden gemäß den Bauweisen für ländliche Wege, Blatt DWA-A-904, Bild 8.3a für hohe Beanspruchungen wie folgt befestigt:

| | | |
|-------|----|---|
| 8 | cm | Asphalttragdeckschicht AC 16 D N |
| 32 | cm | Frostschuttschicht (gebr. Naturgestein 0/32 mm) |
| <hr/> | | |
| 40 | cm | Gesamtaufbau |

Als Kantenschutz für die Betonfläche des Radweges wird im Bereich der Ackerzufahrten eine 2-reihige Rinnenanlage Ackerseitig neben dem Radweg angeordnet.

Sofern in den Ausbaubereichen die erforderliche Tragfähigkeit des Planums von 45 MN/m² nicht zu erreichen ist, sind Maßnahmen zur Bodenverfestigung vorzusehen.

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

4.4.3 Böschungsgestaltung

Neue Böschungen entstehen im Zuge dieser Maßnahme nur im Bereich der Angleichung des Radweges an den vorhandenen Radweg auf den ersten 100 m. Die maximale Böschungshöhe liegt deutlich unter 1,00 m.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Es befinden sich keine wesentlichen Hindernisse im Bereich der Baustrecke. Der vorhandene Bewuchs kann erhalten werden.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Es werden keine neuen Knotenpunkte geschaffen

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Die Einmündung der K 329 in die K 317 wird durch den Neubau des Radweges nicht umstrukturiert.

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Die Fahrbeziehungen für die Kraftfahrzeuge bleiben unverändert. Aus Neuhof kommende Radfahrer, die in Richtung Norden auf der K 317 weiterfahren wollen, müssen die K 329 im Einmündungsbereich queren.

4.6 Besondere Anlagen

entfällt

4.7 Ingenieurbauwerke

entfällt

4.8 Lärmschutzanlagen

entfällt

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Buslinien verkehren nicht auf der K 329. Schüler aus Neuhof werden über den vom LK Hildesheim eingesetzten Schülertransport durch das Busunternehmen Rizor auf dieser Straße transportiert. Hier sind dann im Falle von Behinderungen frühzeitig Abstimmungen zu treffen.

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.

Baum- und Gehölzpflanzungen im Bereich von Leitungen werden gemäß den „Richtlinien über Baumstandorte im Bereich von unterirdischen Ver- und Entsorgungsanlagen“ vorgenommen.

4.11 Baugrund / Erdarbeiten

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

Bis 1,10 m Tiefe unter GOK wurde kein Grundwasser angetroffen. Diese Aussage ist jedoch nicht für jede Jahreszeit bindend. Weiterhin ist aufgrund des anstehenden Bodens mit Staunässe zu rechnen.

Ein durchgeführter Plattendruckversuch hat einen E_{vd} – Wert von 22,84 MN/m² erzielt. Dieses entspricht fast dem geforderten Verformungsmodul von 45 MN/m² auf dem Planum. Auch hier ist davon auszugehen, dass diese Werte nicht überall erreicht werden. Es wird eine Untergrundverbesserung empfohlen, die in Form einer Zugabe von hydraulischen Bindemitteln erfolgen soll. Die maßgeblichen Werte sind vor Baubeginn örtlich zu ermitteln bzw. zu prüfen.

Durch diese Maßnahme muss die empfohlene Verstärkung des frostsicheren Aufbaus nicht umgesetzt werden.

Grundsätzlich darf das Planum nur mit geeigneten Baugeräten befahren werden.

Bei neuen Verrohrungen ist eine entsprechende Bettungsschicht vorzusehen, die die Lasten in den Untergrund ableiten kann.

Das auszubauende Asphaltmaterial am Ende der Baustrecke ist der Verwertungsklasse B zuzuordnen und entsprechend zu entsorgen. Die entnommene Probe war asbestfrei.

Die entnommenen Bodenproben im Bereich der Radwegtrasse sind den Zuordnungsklassen Z 1.1 und Z 0 nach LAGA zuzuordnen. Sie gelten als nicht gefährlicher Abfall.

Die festgestellte Stärke des Oberbodens beträgt ca. 20 bis 30 cm. Darunter steht Lößlehm an.

4.12 Entwässerung

Die Fahrbahn der Kreisstraße 329 ist mit einem Dachprofil angelegt. Lediglich im Bereich der Kurven weist die Fahrbahn eine Einseitsneigung zur Kurveninnenseite auf.

Das Oberflächenwasser wird gemäß der Neigung über Bankettflächen in die vorhandenen Straßenseitengräben abgeleitet. Dieser Zustand wird durch die Anlage des Radweges nicht verändert.

Der Radweg erhält ein Quergefälle von 2,5 %, so dass das Oberflächenwasser vom Radweg und dem nördlichen Bankettbereich in den Straßenseitengräben abgeleitet werden kann.

Das Oberflächenwasser, welches auf die Ackerflächen trifft, verbleibt nach Aussage der Anlieger dort.

Am Beginn der Baustrecke ist die Überbauung des vorhandenen Straßenseitengrabens geplant. Der dort befindliche Graben ähnelt in seiner Struktur mehr einer Mulde als einem Graben. Nach Aussagen der Anlieger führt er auch so gut wie kein Wasser.

Zur Ableitung des von der Fahrbahn ankommenden Wassers wird hier eine Drainage angeordnet, die bei Bau-km 1+00 in den Straßenseitengraben eingeleitet wird.

Da dieser Graben technisch als Vorflut für den Straßenseitengraben zwischen der Fahrbahn der K 317 und dem dortigen Radweg dient, wird diese Möglichkeit wieder hergestellt. Die Verrohrung unter dem Radweg wird umgelegt und südlich des Radwegdammes wird eine Mulde erstellt, die bei Bau-km 1+100 in den weiterführenden Straßenseitengraben einleitet.

Einzelne Zufahrten auf die Ackerflächen werden aufgehoben. Die Verrohrungen werden zurückgebaut. Neue Zufahrten werden mit Stahlbetonrohren, die einen geeigneten Wasserabfluß gewährleisten, neu erstellt.

Die Querung des abgehenden Straßenseitengrabens erfolgt mit Rahmenprofilen, die in ihrer Leistungsfähigkeit an die maximal ankommende Wassermenge des Grabens angepasst werden.

Nähere Einzelheiten sind der Unterlage 18 zu entnehmen.

4.13 Straßenausstattung

Die Beschilderung an der K 329 und des Radwege erfolgen nach der StVO. Weitere Straßenausstattungen sind nicht erforderlich.

5 Angaben zu Umweltauswirkungen

Siehe Naturschutzfachlicher Beitrag, Unterlage 9 und 19.

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 sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen "16. Rechtsverordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes" (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12.06.90.

Bei dem Bau eines Radweges an der K 329 handelt es sich um keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der v.g. Verordnung. Eine Erhöhung des Verkehrslärms ist 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

Siehe Naturschutzfachlicher Beitrag, Unterlage 9 und 19.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Siehe Naturschutzfachlicher Beitrag, Unterlage 9 und 19.

8 Verfahren

Zur planungsrechtlichen Absicherung der Maßnahme wird ein Antrag auf Planfeststellung nach § 38 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG), in Verbindung mit § 74 (6) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), beim Landkreis Hildesheim gestellt.

9 Durchführung der Baumaßnahme

Die erforderliche Baumaßnahme soll in einem Zuge durchgeführt werden.

Die Bauarbeiten können unter Teilspernung des vorhandenen Radweges an der K 317 bzw. der Fahrbahn der K 329 durchgeführt werden. Für einzelne Arbeiten ist auch eine Vollsperrung der K 329 realistisch. Eine Führung über die K 328 nördlich von Neuhof ergäbe eine Umleitungsstrecke von ca. 2 km.

Als Bauzeit wird ein Zeitraum von ca. 3 Monaten vorgesehen.

Entschädigungsangelegenheiten und notwendiger Grunderwerb sollen vorab vom Landkreis Hildesheim durchgeführt werden. Grunderwerb für die Baumaßnahme ist von 11 Grundstücken erforderlich.

Bearbeitet:
Ingenieurbüro Keuntje GmbH
Freden, den 22.06.2017

gez. Keuntje