

Stadt Wittmund

B 210 – 193 – 0,373 bis B 210 – 193 – 0,902

Bau-km 0+000 bis 0+534,808

**B-Plan 6.1/110 der Stadt Wittmund
Verkehrliche Erschließung des Dohuser Weges
im Zuge der B 210, Abschnitt 193**

PROJIS-Nr.:

Erläuterungsbericht

Januar 2024

INHALTSVERZEICHNIS

1	DARSTELLUNG DES VORHABENS	1
1.1	Planerische Beschreibung	1
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	2
1.3	Streckengestaltung	2
2	BEGRÜNDUNG DES VORHABENS	3
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	3
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	3
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	3
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	4
2.4.1	Ziel der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	4
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	4
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	5
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	6
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	6
3	VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE	6
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	6
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	6
3.2.1	Variantenübersicht	6
3.2.2	Variante 1	7
3.3	Variantenvergleich	7
3.3.1	Raumstrukturelle Wirkungen	7
3.3.2	Verkehrliche Beurteilung	7
3.3.3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	7
3.3.4	Umweltverträglichkeit	7
3.3.5	Wirtschaftlichkeit	7
3.3.5.1	Investitionskosten	7
3.3.5.2	Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	7
3.4	Gewählte Linie	7
4	TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME	8
4.1	Ausbaustandard	8
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale	8

4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität.....	8
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit.....	8
4.2	Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung.....	8
4.3	Linienführung	9
4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	9
4.3.2	Zwangspunkte	9
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	Querschnittelemente 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 Wegeverbindungen 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.....	15
4.13	Straßenausstattung.....	15
5	ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	16
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	16
5.1.1	Bestand	16
5.1.2	Umweltauswirkungen.....	16
5.2	Naturhaushalt	16
5.3	Landschaftsbild.....	16
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	16

5.5	Artenschutz.....	16
5.6	Natura 2000-Gebiete.....	17
5.7	Weitere Schutzgebiete	17
6	MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN.....	17
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	17
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	18
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz	18
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	18
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	18
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht.....	18
7	KOSTEN	19
8	VERFAHREN	19
9	DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME	19

Erläuterungsbericht

B-Plan 6.1/110 der Stadt Wittmund

Verkehrliche Erschließung des Dohuser Weges im Zuge der B 210, Abschnitt 193

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Das Plangebiet bezieht sich auf die B 210 zwischen dem bestehenden Knotenpunkt b 210 / Dohuser Weg und dem Knotenpunkt B 210 / Jeverstraße und B 210 / L 11 (Isums) / Isumser Straße. Das Erfordernis der Anlage des Knotenpunktes in dem Planabschnitt ergibt sich aus dem Bebauungsplan Nr. 6.1/B 110 „Zwischen Bundesstraße 210 und Krankenhaus“, welcher durch eine öffentliche Stadtstraße an die Bundesstraße angeschlossen werden soll.

Zur Anbindung der gesamten Erschließungsflächen ist eine neue Anbindung an die B 210 vorgesehen. Dabei wird der vorhandene Anbindungspunkt B 210 / Dohuser Weg zurückgebaut und für den Kfz-Verkehr abgebunden. Eine Geh- und Radwegverbindung bleibt allerdings weiterhin bestehen.

Mit der neuen Anbindung an die B 210 ergibt sich eine neue Verkehrsführung im unmittelbaren Umfeld des Krankenhauses und des dortigen Wohngebietes. Bisher stellte der Dohuser Weg mit seiner Anbindung an die Bundesstraße die Hauptverkehrsachse zwischen dem Krankenhaus und des überörtlichen Verkehrsnetzes dar.

Zur verkehrlichen Anbindung des geplanten Bauvorhabens sollen die verkehrlichen Anlagen der B 210 an die neue Situation angepasst werden. Ziel ist es, den Verkehrsteilnehmern eine optimale und sichere Verkehrsanbindung zu gewährleisten. Die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sollen minimiert werden. Die hier behandelte Anbindung der den Bebauungsplan Nr. 6.1/B 110 „Zwischen Bundesstraße 210 und Krankenhaus“ erschließenden öffentlichen Stadtstraße an die B 210 soll hingegen durch das Planfeststellungsverfahren geregelt werden. Bebauungsplangebiet und der Planbereich des Planfeststellungsverfahrens grenzen unmittelbar aneinander. Auf der B 210 soll ein Linksabbiegestreifen umgesetzt werden.

Die Bundesstraße 210 bildet von Westen nach Osten den übergeordneten Streckenzug des Knotenpunktes.

Im Rahmen der geplanten Maßnahmen ist vorgesehen, einen Abschnitt des Dohuser Weges zu modifizieren, der sich von der Bundesstraße B 210 bis zur derzeitigen Zufahrt zum Parkplatz des Landkreises Wittmund erstreckt. Diese geplante Veränderung erstreckt sich über eine Länge von 33 Metern und beinhaltet den Rückbau sowie die Abbindung dieses Straßenabschnitts des Kraftfahrzeugverkehrs. Nach Abschluss dieser Maßnahmen ist beabsichtigt, diesen Straßenabschnitt ausschließlich als Geh- und Radweg zu nutzen.

Die Entscheidung zur Teileinziehung dieses beschriebenen Abschnitts ist Bestandteil dieses laufenden Planfeststellungsverfahrens und ist in der Unterlage Nr. 20 einzusehen. Diese Unterlage enthält die notwendigen Informationen und rechtlichen Grundlagen für die geplante Maßnahme und wird im Rahmen des Verfahrens berücksichtigt.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die geplante Anbindung der Stadtstraße und der Rückbau des Dohuser Weg liegen im Zuge der Bundesstraße 210.

Der Knotenpunkt liegt südlich der Stadt Wittmund, zwischen den Knotenpunkten B 210 / Jeverstraße und B 210 / L 11 (Isums) / Isumser Straße. Hier verläuft die Bundesstraße außerorts und ist mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h zwischen den Knotenpunkten ausgewiesen.

Die Ausdehnung der Umgestaltung der Bundesstraße für die Anlage des geplanten Knotenpunktes beträgt etwa 275,00 m. Der Regelquerschnitt der Bundesstraße ist nach RAL als RQ 11 ausgebildet.

Der Gesamtquerschnitt beträgt im Bestand, an dieser Stelle 7,50 m und setzt sich mit 3,50 m Fahrstreifen, je Richtung zzgl. 0,25 m Randstreifen, je Fahrtrichtung zusammen. Parallel der B 210 verläuft auf der nordwestlichen Seite ein ca. 2,20 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg.

Der Bereich des neuen Knotenpunktes inkl. Rückbau der vorhandenen Anbindung des Dohuser Weg beläuft sich auf eine Gesamtlänge von ca. 430,00 m.

Der neue Knotenpunkt erhält keine Lichtsignalanlage, wird allerdings so ausgelegt, dass zukünftig die Installation einer LSA und der Ausbau eines Rechtseinbiegestreifens vorgenommen werden kann.

1.3 Streckengestaltung

Die Streckengestaltung der B 210 wird im Wesentlichen nicht geändert. Es wird lediglich der bestehende Knotenpunkt verlegt und ausgebaut.

Der Dohuser Weg dagegen erhält einen neuen Trassenverlauf. Die bestehende Anbindung an die B 210 wird abgebunden und bis auf Höhe der derzeitigen Zufahrt zum Parkplatz des Landkreises zurückgebaut. Dieser Abschnitt wird zukünftig als Geh- / Radweg fungieren.

Der Dohuser Weg verläuft entsprechend über die vorhandene Parkplatzfläche in Richtung Südwesten und bindet dort in Form eines neuen Knotenpunktes an die B 210 an.

Der Parkplatz wird im Zuge der Verlegung des Dohuser Weg neu strukturiert und an die neue Situation angepasst. Die Zufahrt erfolgt über den neuen Trassenverlauf des Dohuser Weg.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Zur Erschließung und Verkehrlichen Situation des südlichen Plangebietes zwischen dem Krankenhaus und der Bundesstraße wurde ein Erschließungskonzept und eine Verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt. Dabei wurden das Planungsgebiet, die umliegenden Verkehrswege und -verhältnisse und eine Verkehrserzeugung betrachtet und bewertet.

Die neue Anbindung der B 210 zur Erschließung der neuen Flächen und der Rückbau des bestehenden Knotenpunktes „Dohuser Weg / B210“ wird planungsrechtlich über ein Planfeststellungsverfahren abgewickelt.

Die innerörtliche Erschließung hingegen wird über ein Bebauungsplanverfahren abgesichert.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Im Gesetz für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) § 1, Anlage 1 wird das hier betreffende und umzusetzende Vorhaben (Umlegung einer Bundesstraßenanbindung) nicht aufgeführt. Damit ist hier keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und auch keine Umweltverträglichkeits-Vorprüfung (UVP- P) gefordert.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Für die geplante Verkehrsanbindung des Krankenhauses Wittmund an die B210 und den Rückbau des bestehenden Knotenpunktes „Dohuser Weg / B210 ist ein Planfeststellungsverfahren auf Grundlage des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) i. v. m. dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) durchzuführen. Den Antragsunterlagen für dieses Verfahren ist gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG ein Landschaftspflegerischer Begleitplan als Fachplan beizufügen. Dieser dient der Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach den §§ 13 – 17 BNatSchG und den §§ 5 – 7 NNatSchG. Durch die Eingriffsregelung soll eine Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und die Bewahrung bzw. Schonung des Landschaftsbildes gewährleistet werden. Das vorrangige Ziel ist allerdings die Verhinderung einer Verschlechterung des Zustandes von Natur und Landschaft durch Eingriffe jeglicher Art. Daher ist vor jedem Eingriff zu prüfen, ob eine Veränderung von Nutzung und Gestalt einer Grundfläche mit nachhaltigen und / oder erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes einhergeht.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan inkl. der FFH-Vorprüfung wurde durch das Büro aedes infrastructure services GmbH, Molkereistraße 1, 26247 Esens durchgeführt und ist der Unterlage 19 zu entnehmen.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziel der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Das übergeordnete Ziel der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung im Kontext der Flächenentwicklung zwischen dem Krankenhaus und der Bundesstraße 210 besteht darin, eine gezielte Erschließung dieses Gebiets voranzutreiben. Die Stadt Wittmund plant hierzu die 85. Änderung des Flächennutzungsplans, durch welche die betreffenden Flächen explizit als Flächen für den Gemeinbedarf – insbesondere für öffentliche Verwaltung und das Krankenhaus – ausgewiesen werden.

Parallel dazu wird der Bebauungsplan Nr. 6.1/B 110 mit dem Titel "Zwischen Bundesstraße 210 und Krankenhaus" von der Stadt Wittmund erstellt. Dieser Bebauungsplan dient als konkretes Instrument, um die räumliche Entwicklung und Nutzung der Flächen zwischen der Bundesstraße 210 und dem Krankenhaus zu regeln und zu steuern.

Die Zugänglichkeit und Erschließung dieses Gebiets erfolgen im Wesentlichen durch eine direkte Anbindung an die Bundesstraße 210. Die Umsetzung dieser Anbindung erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, welches den Umbau und die Verlegung des Knotenpunktes B 210 – Dohuser Weg einschließt. Dieses Verfahren stellt einen formalisierten Prozess dar, um die planerischen und verkehrstechnischen Belange im Zusammenhang mit der Veränderung der Verkehrsführung zu klären und zu genehmigen.

Insgesamt verfolgt die Stadt Wittmund durch diese Maßnahmen das Ziel, die Flächen zwischen dem Krankenhaus und der Bundesstraße 210 in sinnvoller Weise zu nutzen und zu entwickeln, wobei sowohl die infrastrukturellen Anforderungen als auch die Bedürfnisse im Bereich öffentlicher Einrichtungen wie Verwaltung und Krankenhaus berücksichtigt werden.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Bundesstraße B 210 dient als Umgehungsstraße der Stadt Wittmund. Der Hauptanbindungspunkt befindet sich außerorts und die zulässige Höchstgeschwindigkeit der B 210 beträgt, außer im Bereich der signalisierten Knotenpunkte, 100 km/h. Am nördlichen Fahrbahnrand ist die B 210 geprägt von zum Teil zurückliegenden Einfamilienhäusern und verfügt über einen nördlichen Radweg mit einer Breite von ca. 2,20 m.

Der Dohuser Weg ist eine innerörtliche Verbindungsstraße (Hauptverkehrsstraße) und verbindet das Stadtzentrum mit der B 210. Er ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Er stellt die (einzigen) Erschließungen für das Krankenhaus, das Ärztehaus und die südlichen Einrichtungen des Landkreises dar. Daneben werden ein Seniorenpark und die Rettungsleitstelle (beides Agnes-von-Rietberg-Straße) über den Dohuser Weg erreicht. Der Dohuser Weg kann in verschiedene bauliche Bereiche getrennt werden.

Die Leistungsfähigkeit des aktuellen Verkehrsknotenpunktes ist ausreichend. Jedoch ist bezüglich des

Zustands und der Anbindungssituation des Dohuser Weges festzustellen, dass die gegenwärtige Situation unbefriedigend ist und einer Verbesserung bedarf. Die Entwicklung der angrenzenden Flächen erfordert eine Neuordnung des Knotenpunktes, um den Anforderungen im neuen Bereich gerecht zu werden. Es ist jedoch unumgänglich, den Abschnitt vom Landkreisgebäude bis zur Ulrich-Cirksena-Straße zwingend an die neuen Entwicklungen anzupassen.

Formularbeginn

Der Ausbau und die Verlegung des Knotenpunktes B 210 / Dohuser Weg wird daher zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und zur verkehrlichen Erschließung der neu ausgewiesenen Flächen zwischen dem Krankenhaus und der Bundesstraße notwendig.

Im Zuge der Neustrukturierung der Verkehrswege ergeben sich neue Belastungen und verkehrstechnische Zwangspunkte, die ebenfalls den Ausbau des Dohuser Weg voraussetzen.

Die Leistungsfähigkeitsberechnung des neuen Anbindungspunktes hat gezeigt, dass die Mehrverkehre durch die geplanten Bauvorhaben über den neuen Anschlusspunkt leistungsfähig abgewickelt werden können. Der neu empfohlene Anschlusspunkt an die B 210 sowie die Aussagen zum Rückbau des bestehenden Knotenpunktes B 210 / Dohuser Weg aus der Verkehrsuntersuchung „Entwicklungen am Dohuser Weg“ (vgl. IST, PNr. 1834, 2017) kann weiterhin entsprochen werden.

Eine Signalisierung des neuen Anschlusspunktes an die B 210 ist aus Sicht der zu erwartenden Leistungsfähigkeit nicht notwendig. Aufgrund der Neuplanung des Knotenpunktes, möglicher weiterer Entwicklungen der Fläche und der vorhandenen Flächenverfügbarkeit sollte der Knotenpunkt jedoch so dimensioniert werden, dass beim Ausbau genügend Platz für eine spätere Lichtsignalanlage vorgehalten wird.

Weiterhin sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit und der außerörtlichen Lage des neu entstehenden Knotenpunktes ein Linksabbiegestreifen auf der B 210 in die Planung mit einbezogen werden.

Laut RAL wird für Straßen der Entwurfsklasse 3, zu der auch die B 210 zählt, an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage der Linksabbiegetyp LA2 empfohlen. Die Aufstelllänge und die Verzögerungsstrecke sollen mindestens 20 m betragen. Jedoch kann, wenn gemäß nach HBS kein nennenswerter Rückstau für den Linksabbieger, der bei einem 95%-Rückstau $N_{95} < 1$ Fahrzeug gilt, zu erwarten ist, auf die Verzögerungsstrecke verzichtet werden.

Aufgrund einer möglichen späteren Installierung einer LSA sollte der Linksabbieger großzügig dimensioniert werden.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Notwendigkeit und Umsetzung der neuen Anbindung werden im Titel 2.4.2 erläutert. Durch den Umbau und der Verlegung des Knotenpunktes wird die neue Anbindung verkehrssicher und leistungsfähig in das bestehende Straßennetz eingebunden. Bei der Planung wurde höchsten Wert auf die Funktionalität und Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer gelegt.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Bewertung von Umwelt- und Naturbeeinträchtigungen wird im Umfang der Unterlage 19 „Umweltfachliche Untersuchungen“ abgehandelt. Die Unterlage wurde durch das Büro aedes infrastructure services GmbH, Molkereistraße 1, 26247 Esens erstellt.

Die Bewertung von Lärmbeeinträchtigungen wird im Umfang der Unterlage 17 „Immissionstechnische Untersuchungen“ durch das Büro lux planung, Im Technologiepark 4, 26129 Oldenburg abgehandelt.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Durch die Erschließung des Bebauungsplan Nr. 6.1/B 110 „Zwischen Bundesstraße 210 und Krankenhaus“ ändert sich die Anbindung an die Bundesstraße 210. Der Dohuser Weg erhält damit einen neuen erschließungsrelevanten Stellenwert für die neuen Flächen im Bereich des Bebauungsplans. Die neue Führung der Verkehrswegeverbindung des Dohuser Wegs und die damit neu geordnete Anbindung an die Bundesstraße stellt somit einen zwingenden Grund für das öffentliche Interesse dar.

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet bezieht sich auf die B 210 zwischen dem bestehenden Knotenpunkt B 210 / Dohuser Weg und dem Knotenpunkt B 210 / Jeverstraße und B 210 / L 11 (Isums) / Isumser Straße. Die hinsichtlich der Lage und Ausgestaltung des geplanten Knotenpunktes untersuchten Varianten fanden sich alle in diesem Bereich wieder. Das Erfordernis der Anlage des Knotenpunktes in dem hier betrachteten Untersuchungsgebiet ergibt sich aus dem Bebauungsplan Nr. 6.1/B 110 „Zwischen Bundesstraße 210 und Krankenhaus“, welcher durch eine öffentliche Stadtstraße an die Bundesstraße angeschlossen werden soll.

Die planerische Zielvorgabe ist, den Knotenpunkt verkehrssicher und leistungsfähig anzulegen. Es soll die Verbesserung der verkehrlichen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet erreicht werden.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Variantenübersicht

Es wurde in mehreren Planungsrunden Varianten diskutiert und mit allen Beteiligten besprochen. Letztendlich ist die vorliegende Planung ein Ergebnis, welches die jeweiligen Kompromisse der verschiedenen Beteiligungsträger vereint und vor allem aus Verkehrstechnischer Sicht die optimale Verortung des neuen Anbindungspunktes, zwischen den im Verlauf der B 210 befindlichen Knotenpunkte berücksichtigt.

Eine Alternative Verortung der Anbindung hat sich auf Grund der Örtlichkeit und der zukünftigen Bebauungsplanstruktur nicht abgezeichnet.

3.2.2 Variante 1

- entfällt -

3.3 Variantenvergleich

- entfällt -

3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen

- entfällt -

3.3.2 Verkehrliche Beurteilung

- entfällt -

3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

- entfällt -

3.3.4 Umweltverträglichkeit

- entfällt -

3.3.5 Wirtschaftlichkeit

- entfällt -

3.3.5.1 Investitionskosten

- entfällt -

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 Entwurfs- und Betriebsmerkmale des neuen Knotenpunktes ergeben sich aus den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012).

Die Anbindung wird als Vorfahrtnoten mit Linksabbiegestreifen ausgebildet.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Der neue Anschlussknotenpunkt an die B 210 weist für den Prognosefall 2035 überwiegend die Qualitätsstufe A auf. Der Verkehrsfluss ist frei und die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Lediglich der linkseinbiegende Verkehrsstrom auf die B 210 wurde mit der Qualitätsstufe C bewertet. Dieser muss auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die mittlere Wartezeit liegt bei knapp 22 Sekunden, so dass man sich hier in einem Grenzbereich zwischen den Qualitätsstufen B und C befinden.

Der Knotenpunkt ist somit als leistungsfähig einzustufen.

Aufgrund der Neuplanung des Knotenpunktes, möglicher weiterer Entwicklungen der Fläche und der vorhandenen Flächenverfügbarkeit sollte der Knotenpunkt jedoch so dimensioniert werden, dass beim Ausbau genügend Platz für eine spätere Lichtsignalanlage vorgehalten wird.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Durch den Ausbau und Verlegung des Knotenpunktes wird die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt. Die Ausbildung der Anbindung erfolgt auf Grundlage der aktuell geltenden Richtlinien und Vorschriften zur Anlage von Verkehrsanlagen.

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Die Streckengestaltung der B 210 wird im Wesentlichen nicht geändert. Es wird lediglich der bestehende Knotenpunkt verlegt und ausgebaut.

Der Dohuser Weg dagegen erhält einen neuen Trassenverlauf. Die bestehende Anbindung an die B 210 wird abgebunden und bis auf Höhe der derzeitigen Zufahrt zum Parkplatz des Landkreises zurückgebaut. Dieser Abschnitt wird zukünftig als Geh- / Radweg fungieren.

Der Dohuser Weg verläuft entsprechend über die vorhandene Parkplatzfläche in Richtung Südwesten und bindet dort in Form eines neuen Knotenpunktes an die B 210 an.

Der Parkplatz wird im Zuge der Verlegung des Dohuser Weg neu strukturiert und an die neue Situation angepasst. Die Zufahrt erfolgt über den neuen Trassenverlauf des Dohuser Weg.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Die Streckengestaltung der B 210 wird im Wesentlichen nicht geändert. Es wird lediglich der bestehende Knotenpunkt verlegt und ausgebaut.

Der Dohuser Weg dagegen erhält einen neuen Trassenverlauf. Die bestehende Anbindung an die B 210 wird abgebunden und bis auf Höhe der derzeitigen Zufahrt zum Parkplatz des Landkreises zurückgebaut. Dieser Abschnitt wird zukünftig als Geh- / Radweg fungieren.

Der Dohuser Weg verläuft entsprechend über die vorhandene Parkplatzfläche in Richtung Südwesten und bindet dort in Form eines neuen Knotenpunktes an die B 210 an.

Der Parkplatz wird im Zuge der Verlegung des Dohuser Weg neu strukturiert und an die neue Situation angepasst. Die Zufahrt erfolgt über den neuen Trassenverlauf des Dohuser Weg.

4.3.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte im Planungsgebiet ergeben sich durch die bestehenden Knotenpunkte und Anbindungsbereiche anderer Verkehrswege und Zufahrten. Es sollen keine Zufahrten im Bereich des Linksabbiegestreifens vorhanden sein.

Die zwei im Bestand befindlichen Zufahrten von der B 210 auf die südlichen landwirtschaftlichen Flächen sind zu verlegen. Die Zufahrten werden jeweils aus dem Knotenpunktbereich herausgezogen und eine neue Zufahrt hergestellt. Die bestehenden Zufahrten werden zurückgebaut und das Grabenprofil geöffnet. Die Anordnung der Zufahrt wurde mit den Eigentümern und Betreibern der Flächen abgestimmt.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

- siehe Titel 4.3.1 -

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Höhenlage der B 210 wird sich am Bestand orientieren, da die vorhandene Fahrbahn lediglich verbreitert und nicht erneuert wird. Die öffentliche Stadtstraße, welche an die B 210 anschließt, wird mit einem Längsgefälle von max. 3 % ausgebildet. Eine detaillierte Planung liegt noch nicht vor.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Im Zuge der Planungen wurden die Sichtverhältnisse geprüft.

Die Anfahrtsicht inkl. Berücksichtigung des Radweges wird im Lageplan mit Sichtdreiecken nachgewiesen. Es sind keine Sichtbehinderungen zu erwarten. Es befinden sich keine Einbauten oder bauliche Gegenstände im Sichtfeld.

Die Anfahrtsicht wurde mit einem Abstand von 3,00 m von der Wartelinie und einer Sichtachsenlänge von 200,00 m (100 km/h) berücksichtigt und im Plan dargestellt.

Um dem Fahrer eine rechtzeitige Orientierung über den vor ihm liegenden Straßenverlauf und dadurch ein Fahren ohne erhöhte Aufmerksamkeitsanforderung zu ermöglichen, sind in der Regel größere Sichtweiten als die erforderliche Haltesicht notwendig.

Die Längsneigung s im Knotenpunktbereich liegt bei durchschnittlich 0,5 %. Daraus ergibt sich eine Haltesichtweite S_H von 190,00 m bei EKL 1.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die Wahl der Querschnittsbemessung richtet sich nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL). Auf dieser Grundlage wurde der folgende Querschnitt gewählt:

B 210

Die neue Fahrbahnbreite der B 210 im Bereich des Linksabbiegestreifens beträgt etwa 11,50 m. Der Linksabbiegestreifen ist 3,25 m breit. Der herzustellende Geradeausfahrstreifen Fahrtrichtung Süden hat eine Breite von 3,50 m. An ihm schließt ein 0,50 m breiter Randstreifen an. Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg nordwestlich der Bundesstraße wird auf das Maß von 2,50 m verbreitert. Dieser verläuft mit einem Abstand von 1,00 m zum zwischen der Bundesstraße und dem Geh- und Radweg liegenden Graben. Das an den Geh- und Radweg angrenzende Bankett wird mit einer Breite von 1,00 m angelegt. Der Entwässerungsgraben verläuft mit einem Abstand von 1,50 m parallel zur Bundesstraße.

Anbindung

Die Fahrstreifenbreite der neuen Anbindung beträgt etwa 3,25 m. Im direkten Knotenpunktbereich ergibt sich ein gemeinsamen Rechts- und Linkseinbiegestreifen. Westlich der Anbindung wird der gemeinsame Geh- und Radweg der Bundesstraße an die Nebenanlage der Anbindung angeschlossen. Der Geh- und Radweg ist hier 2,50 m breit und durch einen Hochbord von der Fahrbahn abgesetzt. Als Abgrenzung der Verkehrsräume ist ein 50 cm breiter Sicherheitstrennstreifen vorgesehen.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Auf Basis der Prognose-Verkehrsdaten für das Prognosejahr 2025 ergibt sich die Belastungsklasse Bk 10. Demnach ergibt sich in Anlehnung an Tafel 1, Zeile 3 der RStO 12, sowie in Abstimmung mit dem Baulastträger der Bundesstraße (NLStBV, GB Aurich), der folgende Aufbau **für die Bundesstraße**:

4 cm	Asphaltdeckschicht
8 cm	Asphaltbinderschicht
10 cm	Asphalttragschicht
15 cm	Schottertragschicht, $E_{v2} \geq 150$ MPa
48 cm	Frostschuttschicht, $E_{v2} \geq 120$ MPa
85 cm	Gesamtaufbau

Auf Basis der Prognose-Verkehrsdaten für das Prognosejahr 2025 ergibt sich die Belastungsklasse Bk 1,8. Demnach ergibt sich in Anlehnung an Tafel 1, Zeile 3 der RStO 12, sowie in Abstimmung mit dem Baulastträger der Stadtstraße (Stadt Wittmund), der folgende Aufbau **für die öffentliche Stadtstraße**:

4 cm	Asphaltdeckschicht
12 cm	Asphalttragschicht
15 cm	Schottertragschicht, $E_{v2} \geq 150$ MPa
44 cm	Frostschuttschicht, $E_{v2} \geq 120$ MPa
75 cm	Gesamtaufbau

Der gemeinsame Geh- und Radweg wird vor dem Hintergrund der RStO 12 nach Tafel 6, Zeile 1 (Asphalt) mit folgendem Aufbau versehen:

4 cm	Asphaltdeckschicht
6 cm	Asphalttragschicht
15 cm	Schottertragschicht, $E_{v2} \geq 80$ MPa
15 cm	Frostschuttschicht
40 cm	Gesamtaufbau

Die gepflasterten Nebenanlagen östlich der Bundesstraße und im Bereich der öffentlichen Stadtstraße (Anbindung) werden wie folgt aufgebaut (RStO 12 nach Tafel 6, Zeile 1 (Pflaster)):

8 cm	Betonsteinpflaster
4 cm	Brechsand-/ Splittgemisch
15 cm	Schottertragschicht, $E_{v2} \geq 80$ MPa
13 cm	Frostschuttschicht
40 cm	Gesamtaufbau

Bei allen Angaben der Zeil 3 wird davon ausgegangen, dass die vorgegebenen E_{v2} -Werte erreicht werden. Ansonsten ist standardmäßig die Zeile 1 zu wählen.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Die Böschungen der Entwässerungsgräben werden mit einer Neigung von $n = 1:1,5$ ausgebildet.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Im Seitenraum befinden sich über den normalen Rahmen, wie verkehrsregelnder und wegweisender Beschilderung keine weiteren Hindernisse.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

- siehe Titel 1.2-

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Die untergeordnete öffentliche Stadtstraße erhält eine Fahrspur (Rechts- u. Linkseinbiegen).

Die gewählte Länge gründet auf den im Vorfeld durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen des Knotenpunktes.

Auf der Bundesstraße ist ein Linksabbiegestreifen vorgesehen, dessen Abmessung ebenfalls auf den Leistungsfähigkeitsberechnungen aufbaut.

Die geometrische Gestaltung des Knotenpunktes erfolgte unter Anwendung der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012).

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

- siehe Titel 4.1.3-

4.6 Besondere Anlagen

- entfällt -

4.7 Ingenieurbauwerke

Bei Station 0+139 bis 0+209 wird die Stadtstraße mit einem DN 500 Betonrohr unterquert. Der Durchlass dient der Verbindung der Straßenseitengräben und der Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers.

4.8 Lärmschutzanlagen

Auf Grundlage des Schalltechnischen Immissionsprognose kann auf die Errichtung einer Lärmschutzanlagen (Wallanlage, Lärmschutzwand o.ä.) verzichtet werden, bzw. ist nicht notwendig.

Allerdings werden an den 3 Immissionsorten von-Röntgen-Straße 15, 16 und 17 die Immissionsgrenzwerte (je nach Geschoss unterschiedlich) nachts auf 60 dB(A) erhöht.

Damit gilt hier ein Anspruch auf Lärmschutz.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Planbereich sind keine Öffentlichen Verkehrsanlagen vorhanden bzw. geplant.

4.10 Leitungen

Im Planungsbereich verlaufen Versorgungsleitungen. Diese sind im Zeitraum der Bauphase und im Einvernehmen mit den Leitungsträgern zu sichern und bei Bedarf zu verlegen.

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Die vorhandenen alliierten Luftbilder wurden auf Antrag des Ingenieurbüros IST durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst Hannover, Landesamt für Geoinformationen und Landesvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion Hameln-Hannover ausgewertet.

Die Aufnahmen zeigen keine Bombardierung im Planbereich. Die Auswertung ergibt keinen weiteren Handlungsbedarf.

Hinsichtlich der Beschaffenheit des Baugrundes wurde im Rahmen einer labortechnischen Bodenuntersuchung keine Kontamination festgestellt. Dies gilt auch für das Material der vorhandenen Straße. Das Baugrundgutachten kann in der Unterlage 1.4 eingesehen werden. Hier wurde auf die Erstellung eines Streckengutachtens verzichtet, da genügend Aufschlüsse auf der Grundlage der DIN EN 1997-2:2010-10 vorliegen. Diese sind demnach bei Linienbauwerken im Abstand von 20 m – 200 m zu wählen, was die der Planung zugrundeliegende Baugrunduntersuchung erfüllt.

Das Baugrundgutachten gibt folgende Empfehlungen und Hinweise für die Ausführung:

Unter einer schluffigen Auffüllung, im Fall von BS 4 einer zusätzlichen 1 m mächtigen Auffüllung aus Mittelsand, wurden zunächst organisch geprägte Sedimente in Form von Klei, gefolgt von Torf, erschlossen. Unter dem Torf standen ab einer Tiefe von 1,8 m u. GOK bzw. 4,1 m u. GOK mittelsandige Feinsande an, die bis zur Endteufe in 5 m u. GOK vorhielten. Die Rammkernsondierungen ergaben sehr geringe Schlagzahlen N10, die bis ca. 0,3 – 0,7 m unterhalb der Torfbasis anhielten. Darunter konnte eine mitteldichte Lagerung des Sands nachgewiesen werden.

Das Grundwasser steht gespannt unter dem Torf an. Unterhalb der Verkehrsflächen stand oberflächennah (0,3 m u. GOK bis 0,5 m u. GOK) Grundwasser an, das auf Staunässe oberhalb von aufgefüllten Schichten deutet.

Als Bemessungsgrundwasserstand sollte von 0,0 m u. GOK ausgegangen werden.

Aufgrund der anstehenden, gering konsolidierten organisch geprägten Schichten (Klei. Insbesondere aber Torf) und dem hoch anstehenden Grundwasser ist die Durchführung von baugrundverbessernden Maßnahmen zu empfehlen.

Vom Standort der BS 4 (Radweg an der B210) steigt die Oberkante des unterlagernden mittelsandigen Feinsands von 4,1 m u. GOK in Richtung Nordwesten (BS 6) auf 1,8 m u. GOK an.

Hier bietet sich an, zumindest zum nordwestlichen Ende der geplanten Krankenzufahrt (Standorte der BS 5 und BS 6), einen vollständigen Bodenaustausch durchzuführen.

Mit Annäherung an die B210 fällt die Oberkante des tragfähigen Baugrunds auf über 4 m u. GOK ab und die Mächtigkeit des Torfs nimmt deutlich zu (bis auf 1,9 m). Ein vollständiger Bodenaustausch wird in diesem Bereich als unwirtschaftlich bewertet.

Der am Standort der BS 4 ermittelte Straßenoberbau eines abgesetzten Fuß- und Radwegs ist auf die Belange einer intensiv genutzten Zufahrt (u.a. auch für Schwerlastverkehr) zu ertüchtigen.

Am Standort der BS 5 reicht der Klei bis 1,7 m u. GOK. In diesem Bereich sollte der Klei bis auf 1,5 m u. GOK ausgehoben werden. Der darunter anstehende Torf sollte nicht freigelegt werden. Auf dem verbleibenden Klei sollte zum Trennen und Bewehren ein Geokomposit (Vlies mit Geogitter) ausgelegt werden, auf dem dann optimal lagerungsdicht ein Schotter Mineralgemisch 0/32 oder 0/45 eingebaut wird. Die Mächtigkeit dieser Schicht sollte 0,25 m nicht unterschreiten.

Das Geokomposit ist an den Seiten der Baugrube hochzuziehen und nach dem verdichteten Einbau des Schotters auf diesem zurückzuschlagen (min. 2 m). Das so gebildete Paket ist durch nachfolgende Schichten Füllsand zu überdecken und dadurch einzuspannen.

Der gut verdichtbare und frostsichere Füllsand (Frostempfindlichkeitsklasse F1) ist lagenweise ($d_{max} = 0,3$ m) optimal lagerungsdicht einzubauen. Die unteren Schichten sollten nur statisch (ohne Vibration) verdichtet werden.

Sofern es die Örtlichkeit zulässt, kann die geplante Anbindung und Krankenzufahrt auch oberhalb der jetzigen Geländeoberfläche gestaltet werden (Füllsande und Tragschichten in Dammlage). Hierdurch kann gegebenenfalls die Aushubtiefe in dem Kleihorizont reduziert werden.

Auf dem eingebauten Füllsand (Funktion einer Frostschutzschicht (FSS)) können dann die Schichten des Straßenoberbaus gemäß der gewählten Belastungsklasse eingebaut werden. Der lagenweise Einbau des Füllsands sollte durch statische Lastplattendruckversuche

begleitet und kontrolliert werden. Auf dem Sandplanum ist ein Verformungsmodul Ev_2 von 120 MN/m^2 , bei einem Verhältniswert Ev_2 zu Ev_1 von 2,2, anzustreben.

Die zur Herstellung von Gründungssohlen erforderlichen Erdarbeiten sind generell an trockenen und frostfreien Tagen auszuführen. Überfrorene oder vernässte Bodenzonen sind nicht überbaubar und durch geeignetes Bodenmaterial zu ersetzen.

Als baugrundverbessernde Maßnahmen wird eine eventuelle Vorbelastung und ein Geokomposit weiterverfolgt. Die exakte Ausführung wird im Rahmen der Ausführungsplanung erarbeitet und dem Straßenbaulasträger entsprechend vor Beginn der Umsetzung vorgelegt.

4.12 Entwässerung

Die vorhandene Fahrbahn der B 210 entwässert einseitig in Richtung Westen. Dort läuft das anfallende Oberflächenwasser in den Straßenseitengraben. Im Zuge der Planungen der neuen Anbindung wird dieses Gewässer teilweise verrohrt. Der Verlauf des Straßenseitengrabens wird parallel der neuen Planung angepasst.

Zukünftig wird die Fahrbahn der B 210 ebenfalls mit einem Einseitgefälle ausgebildet sein. Somit entwässert zukünftig auch der zusätzliche Fahrstreifen in den Straßenseitengraben auf der Westseite der B 210.

Im Bereich der Anbindung wird die Fahrbahn in Hochborde und Rinnen eingefasst. Über Straßenabläufe wird das Oberflächenwasser der Straße sowie der einseitigen Nebenanlage dem im Rahmen der B-Plan Erschließung vorgesehenen Regenwasserkanal zugeführt.

Die Mittelinseln und Querungsstellen werden mit einer Einsteinrinne eingefasst. Die Rinne wird so ausgebildet, dass das anfallende Oberflächenwasser entsprechend geleitet wird, dass kein Stau im Bereich der Fahrbahn entsteht und das Wasser über die Fahrbahn in Richtung des Straßenseitengrabens laufen kann.

4.13 Straßenausstattung

Die vorhandene Straßenausstattung wird im Bereich des neuen Knotenpunktes neu aufgestellt bzw. angepasst. Der Knotenpunkt wird mit der entsprechenden verkehrsregelnden und wegweisenden Beschilderung ausgestattet. Eine über das übliche Maß hinausgehende Straßenausstattung ist nicht geplant.

Die Verkehrsflächen werden entsprechend mit einer ordnungsgemäßen Beleuchtung ausgestattet. Diese ist zunächst nur informativ aufgeführt und wird im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert (Beleuchtungskonzept).

Die Notwendigkeit für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme wurde geprüft. Die Einsatzkriterien der Gefährdungsstufe 4 liegen nicht vor, daher ist der Einsatz von Schutzeinrichtungen nicht notwendig.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

- im Rahmen der Maßnahme nicht betroffen –

5.1.1 Bestand

Die Bestandserfassung und Bewertung ist der Unterlage 19 „Umweltfachliche Untersuchungen“ zu entnehmen.

Die Unterlage wurde durch das Büro aedes infrastructure services GmbH, Molkereistraße 1, 26247 Esens erstellt.

5.1.2 Umweltauswirkungen

Die Auswirkungen und Bewertungen auf die Umwelt sind der Unterlage 19 „Umweltfachliche Untersuchungen“ zu entnehmen.

Die Unterlage wurde durch das Büro aedes infrastructure services GmbH, Molkereistraße 1, 26247 Esens erstellt.

5.2 Naturhaushalt

Die Auswirkungen und Bewertungen auf den Naturhaushalt sind der Unterlage 19 „Umweltfachliche Untersuchungen“ zu entnehmen.

Die Unterlage wurde durch das Büro aedes infrastructure services GmbH, Molkereistraße 1, 26247 Esens erstellt.

5.3 Landschaftsbild

Die Auswirkungen und Bewertungen auf das Landschaftsbild sind der Unterlage 19 „Umweltfachliche Untersuchungen“ zu entnehmen.

Die Unterlage wurde durch das Büro aedes infrastructure services GmbH, Molkereistraße 1, 26247 Esens erstellt.

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Die Auswirkungen und Bewertungen sind der Unterlage 19 „Umweltfachliche Untersuchungen“ zu entnehmen.

Die Unterlage wurde durch das Büro aedes infrastructure services GmbH, Molkereistraße 1, 26247 Esens erstellt.

5.5 Artenschutz

Die Auswirkungen und Bewertungen des Artenschutzes sind der Unterlage 19 „Umweltfachliche Untersuchungen“ zu entnehmen.

Die Unterlage wurde durch das Büro aedes infrastructure services GmbH, Molkereistraße 1, 26247 Esens erstellt.

5.6 Natura 2000-Gebiete

Die Auswirkungen und Bewertung auf Natura 2000-Gebiete sind der Unterlage 19 „Umweltfachliche Untersuchungen“ zu entnehmen.

Die Unterlage wurde durch das Büro aedes infrastructure services GmbH, Molkereistraße 1, 26247 Esens erstellt.

5.7 Weitere Schutzgebiete

Die Auswirkungen und Bewertung sind der Unterlage 19 „Umweltfachliche Untersuchungen“ zu entnehmen.

Die Unterlage wurde durch das Büro aedes infrastructure services GmbH, Molkereistraße 1, 26247 Esens erstellt.

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

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Die Bewertung von Lärmbeeinträchtigungen wird im Umfang der Unterlage 17 „Immissionstechnische Untersuchungen“ durch das Büro lux planung, Im Technologiepark 4, 26129 Oldenburg abgehandelt.

Auf Grundlage des Schalltechnischen Immissionsprognose kann auf die Errichtung einer Lärmschutzanlagen (Wallanlage, Lärmschutzwand o.ä.) verzichtet werden, bzw. ist nicht notwendig.

Allerdings werden an den 3 Immissionsorten von-Röntgen-Straße 15, 16 und 17 die Immissionsgrenzwerte (je nach Geschoss unterschiedlich) nachts auf 60 dB(A) erhöht.

Damit gilt hier ein Anspruch auf Lärmschutz.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

- im Rahmen der Maßnahme nicht betroffen -

6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz

- im Rahmen der Maßnahme nicht betroffen -

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Es liegt ein Landschaftspflegerischer Begleitplan vor. Daraus ergeben entsprechende Maßnahmen. Die Maßnahmen sind im Einzelnen den Anhängen der Unterlag 19 „Umweltfachliche Untersuchungen“ zu entnehmen.

Die Unterlage wurde durch das Büro aedes infrastructure services GmbH, Molkereistraße 1, 26247 Esens erstellt.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

- im Rahmen der Maßnahme nicht betroffen -

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

Im Rahmen der baulichen Umsetzung der Maßnahme, werden Oberbodenflächen in den Bereichen der neu herzustellenden Verkehrsflächen aufgenommen und fachgerecht und nach Vorgaben des Bodenschutzgesetzes im Bereich der Maßnahme gelagert und wiederverwendet.

Im dazugehörigen LBP wird dazu unter Pkt. 3.3.2.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung folgendes ausgeführt:

Jedwede Flächenbeanspruchung ist auf das notwendige Maß zu beschränken. Dem Schutz des Oberbodens kommt bei allen Arbeiten eine hohe Priorität zu, daher sind entsprechende DIN-Normen (DIN 18300, DIN18915) und Richtlinien zum Schutz des Oberbodens und dem Erhalt der natürlichen Bodenstruktur zu beachten. Im Zuge der Bauausführungen und des Gebrauchs von Maschinen kann es zu einer potenziellen Gefährdung durch Stoffeinträge kommen. Diese wird durch eine ordnungsgemäße Handhabung und Beachtung der einschlägigen Regelwerke minimiert.

Durch die Anpassung der Grabenverläufe an die neue Straßen- und Radwegführung werden Böden allgemeiner Bedeutung temporär überprägt. Im Zuge der Baumaßnahme werden die Gräben inklusive ihrer Randstrukturen wiederhergestellt und rekultiviert, sodass der Ausgangszustand weitgehend wiederhergestellt wird (V/M 2).

Alle anfallenden Böden werden im Rahmen der Maßnahme wiederverwertet bzw. stehen für die Erschließung des Bebauungsplangebietes zur Verfügung.

7 Kosten

Die Baukosten der Maßnahme betragen ca. 670.000,00 € netto (797.300,00 € brutto). Hierbei ist kein Grunderwerb berücksichtigt. Straßenrechtlicher Kostenträger ist die Stadt Wittmund. Eine Übernahme der Kosten durch den Landkreis Wittmund wird im Rahmen eines Erschließungsvertrages zwischen den beiden Parteien geregelt. Dieser befindet sich in Aufstellung.

8 Verfahren

Zur Umsetzung der Infrastrukturmaßnahme werden die rechtlichen Grundlagen über ein Planfeststellungsverfahren nach Bundesfernstraßengesetz (FStrG) eingeholt. Die Planfeststellung ist im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) geregelt.

Die beabsichtigte Einschränkung der Widmung bzw. Teileinziehung wird gemäß § 8 Abs. 2 Satz 2 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) hiermit offiziell bekanntgegeben. Zur näheren Veranschaulichung des betroffenen Abschnitts verweisen wir auf die beigefügte Unterlage 20.2 "Lageplan – Teileinziehung", auf welcher der entsprechende Straßenabschnitt detailliert dargestellt ist.

9 Durchführung der Baumaßnahme

Es wird momentan davon ausgegangen, dass die Baumaßnahme im Rahmen einer Vollsperrung des Bundesstraßenabschnitts vollgesperrt werden muss, da nach den neuen Vorschriften der RSA 21 (Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, Ausgabe 2021) die verbleibende Fahrbahnbreite unter Einhaltung der nötigen Sicherheitsabstände nicht ausreicht, und auch kein provisorisches verbreitern der verbleibenden Fahrbahn möglich ist. Für diesen Fall sollte bereits frühzeitig über ein Umleitungskonzept nachgedacht werden.

Als weitere Möglichkeit sollte eine provisorische Baustellenumfahrung in Betracht gezogen werden, da sich bei der Findung von Umleitungsstrecken, vor allem für Schwerverkehre eine sehr großräumige Umleitung abzeichnet. Die Maßnahme befindet sich im Bereich der B 210 zwischen Wilhelmshaven und Aurich und damit auf einer der meistbelasteten Bundesstraße im Nordwesten Niedersachsens.

Eine detailliertere Konzeptausarbeitung zur Verkehrsführung während des Umsetzungszeitraums liegt noch nicht vor und ist weiter mit der zuständigen Verkehrsbehörde und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Aurich abzustimmen.

Die Baudurchführung erfolgt durch die Stadt Wittmund.

Aufgestellt Stadt Wittmund:

Wittmund, den 23.01.2023

Ort, Datum

Unterschrift

Aufgestellt Planverfasser:

Schortens, den 23.01.2023

Ort, Datum

Unterschrift