

**B 495**

---

Von Abschnitt 140, Stat. 2.150 bis Stat. 2.650

Straßenbauverwaltung des

Nächster Ort: Wischhafen

Landes Niedersachsen

Baulänge: 0,5 km

---

## Ausbau der Ortsdurchfahrt Wischhafen

### Im Zuge der B 495

## Erläuterungsbericht

<p>Aufgestellt:</p> <p>Stade, den 18.04.2016. <b>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr</b> Geschäftsbereich Stade</p> <p>im Auftrage <b>gez. Quast</b></p>	<p>Genehmigt:</p> <p>Stade, den 19.04.2016 <b>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr</b> Geschäftsbereich Stade</p> <p>im Auftrage <b>gez. Haase</b></p>

# Gliederung des Erläuterungsberichtes

<b>1.</b>	<b>Darstellung der Baumaßnahme .....</b>	<b>1</b>
1.1.	Planerische Beschreibung .....	
1.2.	Straßenbauliche Beschreibung .....	
1.3.	Streckengestaltung .....	
<b>2.</b>	<b>Begründung des Vorhabens .....</b>	<b>2</b>
2.1.	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren .....	
2.2.	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung .....	
2.3.	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag .....	
2.4.	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens .....	
2.4.1.	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung .....	
2.4.2.	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....	
2.4.3.	Verbesserung der Verkehrssicherheit .....	
2.5.	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen .....	
2.6.	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses .....	
<b>3.</b>	<b>Vergleich der Varianten und Wahl der Linie .....</b>	<b>4</b>
3.1.	Beschreibung des Untersuchungsgebietes .....	
3.2.	Beschreibung der untersuchten Varianten .....	
3.3.	Beurteilung der einzelnen Varianten .....	
3.4.	Gewählte Linie .....	
<b>4.</b>	<b>Technische Gestaltung der Baumaßnahme .....</b>	<b>5</b>
4.1.	Ausbaustandard .....	
4.2.	Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes .....	
4.3.	Linienführung .....	
4.4.	Querschnittsgestaltung .....	
4.5.	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten .....	
4.6.	Besondere Anlagen .....	
4.7.	Ingenieurbauwerke .....	
4.8.	Lärmschutzanlagen .....	
4.9.	Öffentliche Verkehrsanlagen .....	
4.10.	Leitungen .....	
4.11.	Baugrund/Erdarbeiten .....	
4.12.	Entwässerung .....	
4.13.	Straßenausstattung .....	
<b>5.</b>	<b>Angaben zu den Umweltauswirkungen .....</b>	<b>9</b>
5.1.	Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit .....	
5.2.	Naturhaushalt .....	
5.2.1.	Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	
5.2.2.	Schutzgüter Boden, Wasser und Klima/Luft .....	
5.3.	Landschaftsbild .....	
5.4.	Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....	
5.5.	Artenschutz .....	
5.6.	Schutzgebiete .....	
5.7.	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern .....	

<b>6.</b>	<b>Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen sowie Ersatzmaßnahmen .....</b>	<b>12</b>
6.1.	Lärmschutzmaßnahmen .....	
6.2.	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen .....	
6.3.	Maßnahmen zum Gewässerschutz .....	
6.4.	Landschaftspflegerische Maßnahmen .....	
6.4.1.	Maßnahmen zur Vermeidung oder Minimierung von Beeinträchtigungen.....	
6.4.2.	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen .....	
6.4.3.	Beschreibung der Landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen .....	
6.5.	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete.....	
<b>7.</b>	<b>Kosten .....</b>	<b>14</b>
<b>8.</b>	<b>Verfahren.....</b>	<b>14</b>
<b>9.</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme .....</b>	<b>15</b>

# **1. Darstellung der Baumaßnahme**

## **1.1. Planerische Beschreibung**

Die vorliegende Planung umfasst den Ausbau des 3. Bauabschnittes der OD Wischhafen im Zuge der B 495. Baulast und Vorhabenträger ist die Bundesrepublik Deutschland.

Als nächste Ortschaften sind im Norden Freiburg (Elbe), im Süden Drochtersen und Stade, im Südwesten Hemmoor und mittels Elbfähre Glückstadt im Osten zu nennen. Die Straße verbindet die Samtgemeinde Nordkehdingen über die B 73 und weiter südlich über die B 71 bzw B 74 mit den Städten Hamburg und Bremen und dem Autobahnnetz.

## **1.2. Straßenbauliche Beschreibung**

Der geplante Ausbau der B 495 beginnt im Süden der Ortschaft Wischhafen im Bereich der Einmündung der Ziegelstraße und endet kurz vor der Kreuzung mit der K 13 (Moorchaussee). Der Abschnitt hat eine Länge von ca. 500 m.

Die Fahrbahnbreite der B 495 beträgt 7,00 m. Am Anfang und Ende des Ausbaubereichs wird die Fahrbahn auf die jeweils vorhandenen Fahrbahnbreiten verzogen und an den vorhandenen Straßenquerschnitt angeschlossen. Auf der Ostseite der B 495 ist ein Gehweg in einer Breite von 2,00 m bzw. im Bereich von Grünflächen in einer Breite von 1,50 m vorgesehen. Auf der Westseite der B 495 ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg in einer Breite von 3,25 m geplant.

## **1.3. Streckengestaltung**

Der Streckenverlauf der in diesem Bauabschnitt innerörtlichen B 495 ist auf der gesamten Strecke geradlinig. Das Gelände weist nur geringe Höhenunterschiede auf.

Die B 495 wird im Bereich Wischhafen gem. Rast-06 als örtliche Einfahrtsstraße eingeordnet.

## **2. Begründung des Vorhabens**

### **2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren**

Für die Ortsdurchfahrt Wischhafen wurde bereits in den neunziger Jahren ein innerstädtisches Konzept mit Überquerungsstellen erstellt. Von diesem Konzept wurden bereits der 1. Bauabschnitt (südlich der Baustrecke) und der 2. Bauabschnitt (nördlich der Baustrecke) umgesetzt.

Aufgrund der erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen und mangelnder Nebenanlagen wurde die Ausbauplanung für den III. Abschnitt aufgenommen.

### **2.2. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Allgemeine Prüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG ergab keine Pflicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung, da umwelterhebliche Auswirkungen nach dem UVPG von der Maßnahme nicht ausgehen.

### **2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag**

Entfällt

### **2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens**

#### **2.4.1. Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung**

Der Ort Wischhafen ist im regionalen Raumordnungsprogramm 2013 als Grundzentrum mit besonderer Entwicklungsaufgabe Erholung eingestuft. Mit der geplanten Maßnahme wird die Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer verbessert.

#### **2.4.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

Die B 495 weist gemäß der Straßenverkehrszählung 2010 folgende Verkehrsbelastungen auf:

$DTV_{2010} = \text{rd. } 7.100 \text{ Kfz/24h}$

$DTV(SV)_{2010} = \text{rd. } 788 \text{ Kfz/24h} = 11\%$

Die Fahrbahn der B 495 hat eine bituminös befestigte Breite von 7,00 m. Aufgrund der gestreckten Linienführung der B 495 im Ausbaubereich wird von einer  $V_{85}$  von ca. 60 km/h

ausgegangen. Diese Geschwindigkeit wird auch von dem hohen Schwerverkehrsanteil gefahren.

Der vorhandene, zu schmale gemeinsame Geh- und Radweg ist nur durch eine 80 cm breite Muldenrinne von dem Fahrstreifen Richtung Stade getrennt und wird deshalb oft überfahren und teilweise auch zum Parken genutzt.

Die Geh- und Radwege sind Bestandteil des Schulweges zwischen den Bushaltestellen und dem Schulzentrum westlich der Bundesstraße außerhalb des Bauabschnittes.

Der Prognoseverkehr nach Fertigstellung der A 20 mit Anbindung an die A 26 und den Elbtunnel wird sich um ca. 25 % verringern.

#### **2.4.3. Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Durch den Ausbau der B 495 wird die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht.

Die Ortsdurchfahrt wird auf der Ostseite mit einem 2,00 m bzw. im Bereich von Grünflächen 1,50 m breiten Gehweg ausgestattet. Auf der Westseite ist ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg auf Hochbord mit einer Breite von 3,25 m geplant.

Am Beginn der Baustrecke in Bau-km 0+951 ist eine gesicherte Querung der B 495 in Form einer neuen Mittelinsel geplant. Am Ende der Baustrecke ist eine gesicherte Quermöglichkeit vorhanden.

Die Bushaltestellen werden barrierefrei ausgebaut (Busbordsteine und taktile Elemente).

#### **2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Durch den Ausbau der Ortsdurchfahrt wird eine Verringerung der Schallimmissionen erreicht, da die bestehenden Fahrbahnschäden der B 495 beseitigt und durchgängig eine neue Befestigung in Asphaltbauweise hergestellt wird.

#### **2.6. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

Durch das Vorhaben ist kein FFH-Gebiet betroffen.

### **3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie**

#### **3.1. Beschreibung des Untersuchungsgebietes**

Der Planungsbereich befindet sich innerhalb der Ortschaft Wischhafen und ist daher bereits überwiegend versiegelt.

Die Ortsdurchfahrt wird als örtliche Einfahrtstraße eingestuft und ist beidseitig angebaut.

#### **3.2. Beschreibung der untersuchten Varianten**

Eine Variantenuntersuchung zur Querschnittsgestaltung für die Strecke ist nicht erforderlich. Der Gehweg auf der Ostseite der B 495 soll auf Wunsch der Gemeinde in gleicher Breite wieder hergestellt werden(ca. 2,0m). Der gemeinsame Geh- und Radweg auf der Westseite der B 495 soll in beiden Richtungen befahrbar sein und wird in einer Breite von 2,50 m zzgl. 0,75 m breiten Sicherheitsstreifen geplant. Diese Querschnittsaufteilung ist auch in den angrenzenden Abschnitten vorzufinden, so dass für diesen kurzen Abschnitt eine Querschnittsänderung wenig Sinn macht.

Für den Umbau des Ortseinfahrtsbereiches und die Schaffung einer gesicherten Querungsmöglichkeit der B 495 wurden verschiedene Varianten ausgearbeitet und mit den Beteiligten (Gemeinde, Polizei) diskutiert.

#### **3.3. Beurteilung der einzelnen Varianten**

3.3.1 Der Bau eines Kreisverkehrs im Bereich Ziegelweg hat sich als nicht sinnvoll ergeben, da langfristig mit einem Rückgang des Verkehrs hier zu rechnen ist (A 20 mit Elbtunnel und ggf. Einstellung des Fährverkehrs).

3.3.2 Für die Lage der Mittelinsel als Überquerungshilfe wurden verschiedene Lösungen erarbeitet, u.a. im Bereich der Bushaltestellen. Der Überquerungsbedarf wurde jedoch im Bereich der Einmündungen Ketelseel und Ziegelweg am höchsten eingestuft. Die neue Mittelinsel wird daher südlich des Brückenbauwerkes mittig in der Straße angeordnet, damit der Verkehr an der Überquerungsstelle aus beiden Richtungen abgebremst wird.

#### **3.4. Gewählte Linie**

Die Linienführung der neuen Fahrbahn bleibt weitestgehend erhalten. Die Achse der B 495 verschiebt sich geringfügig, um auf der Westseite der Straße die Anlage eines 3,25 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweges realisieren zu können.

## 4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 4.1. Ausbaustandard

Die geplante Anlage entspricht den Standards für „Örtliche Einfahrtstraßen“ und wurde nach der aktuellen Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) geplant. Im Folgenden werden die Abweichungen zu den Richtlinien aufgezeigt.

#### **Sichtweiten:**

Die Sicht zwischen Kfz-Fahrer und Radfahrer an der Einmündung Ketelseel ist eingeschränkt. Die Gemeinde hat in Aussicht gestellt, die Straße Ketelseel als Einbahnstraße mit der Fahrtrichtung Westen auszuschildern, so dass diese Einschränkungen entfallen würden.

Die Sichtweiten an der Einmündung Meisterweg (Bau-km 1+060) ist durch den erforderlichen Parkstreifen bei hohen Fahrzeugen nach rechts eingeschränkt. Dieses wird aufgrund der untergeordneten Bedeutung des Meisterweges und weil beim Linkseinbiegen ein Hineintasten in den Einmündungsbereich möglich ist, in Kauf genommen.

#### **Seitenräume:**

Der Gehweg auf der Ostseite der B 495 wird kaum genutzt und ein Bedarf ist nicht abzu sehen. Daher soll dieser Gehweg auf Wunsch der Gemeinde in gleicher Breite wieder hergestellt werden, obwohl die erforderliche Mindestbreite gemäß den Richtlinien unterschritten wird.

#### **Entwässerungsrinne:**

Die Entwässerungsrinne auf der Westseite der B 495 muss als Pendelrinne hergestellt werden, da die B 495 kaum Längsneigung aufweist. Pendelrinnen sind gemäß RAST 06 nicht befahrbar.

Die B 495 wird einschl. der 50 cm breiten Pendelrinne in einer Breite von 7,0 m geplant, so dass eine Breite von 6,50 m verbleibt, sofern die Pendelrinne nicht zur Fahrbahn gehört. Dies entspricht der Regelbreite gemäß Tab. 7 der RAST 06. Zudem wird davon ausgegangen, dass die Fahrzeuge nicht direkt am Hochbord fahren, sondern einen Sicherheitsabstand zum Hochbord einhalten.

Daher wurde in Abstimmung mit allen Beteiligten der vorgesehene Querschnitt festgelegt.

#### 4.2. Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes

Es handelt sich um eine angebaute, innerörtliche Hauptverkehrsstraße. Änderungen an dem umliegenden Straßen- und Wirtschaftswegenetz sind nicht vorgesehen. Die Gemeinde hat in Aussicht gestellt, dass die Straße Ketelseel als Einbahnstraße beschildert wird (Fahrtrichtung Westen).

#### 4.3. Linienführung

Als Zwangspunkte sind Baubeginn und Bauende, die im Bestand verbleibende Flethbrücke sowie die bestehenden Straßeneinmündungen, Einfriedungen und Grundstücksgrenzen zu beachten, so dass die Lage der B 495 weitestgehend unverändert bleibt.

#### 4.4. Querschnittsgestaltung

Der gewählte Querschnitt für die Ortsdurchfahrt ergibt sich aus den folgenden Punkten:

- Verkehrsbelastung 2010 rd. 7.100 Kfz/24 h
- SV – Anteil rd. 11% = 788 Kfz/24 h
- einseitiger Gehweg (Ostseite)
- einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg (Westseite)
- beidseitig eine Bushaltestelle mit Schulbusverkehr

Nach dem Bau der A 20 mit dem Anschluss der A 26 bei Drochtersen wird sich die Verkehrsstärke in Zukunft dann verringern.

Im Wesentlichen ergibt sich folgender Straßenquerschnitt (von West nach Ost):

Unbefestigter Sicherheitsstreifen	0,25 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg	3,25 m
Fahrbahn einschl. Rinnen	7,00 m
Gehweg	2,00 m
Unbefestigter Sicherheitsstreifen	<u>0,25 m</u>
Querschnittsbreite	12,75 m

Die Entwässerungsrinne auf der westlichen Seite muss überwiegend als Pendelrinne hergestellt werden. Der Pflasterstreifen auf der östlichen Fahrbahnseite hat keine Entwässerungsfunktion, da die B 495 einschl. dieses Pflasterstreifens mit einer Einseitneigung hergestellt wird. Dieser Pflasterstreifen wird nur aus optischen Gründen und zur Erhöhung

der Verkehrssicherheit (optische Einengung bewirkt geringere Geschwindigkeiten) vorgesehen.

**Deckenaufbau Fahrbahn:**

Die Befestigung der B 495 erfolgt auf Grundlage der RStO 12, z.B. Tafel 1, Zeile 3 für eine Belastungsklasse 10 mit folgendem Aufbau:

12 cm Asphaltdecke (bestehend aus Deck- und Binderschicht)

10 cm Asphalttragschicht

15 cm Schottertragschicht

23 cm Frostschuttschicht auf Geogitter

**60 cm Gesamtdicke**

**Deckenaufbau Parkstreifen:**

Die Befestigung der Parkstreifen erfolgt auf Grundlage der RStO 12, z.B. Tafel 3, Zeile 3 für eine Belastungsklasse 1,8 mit folgendem Aufbau:

10 cm Betonpflaster

4 cm Bettungsmaterial

30 cm Schottertragschicht, 2-lagig

16 cm Frostschuttschicht auf Geogitter

**60 cm Gesamtdicke**

**Deckenaufbau Gehweg, gemeinsamer Geh- und Radweg, Zufahrten:**

Die Befestigung erfolgt auf Grundlage der RStO 12, z.B. Tafel 6, Zeile 2 mit folgendem Aufbau:

8 cm Betonsteinpflaster

4 cm Bettungsmaterial

15 cm Schotter- o. Kiestragschicht

13 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material

**40 cm Gesamtaufbau**

**4.5. Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten**

Die einmündenden Straßen werden in gleicher Lage wieder an die B 495 angeschlossen.

Die Straßen Ketelseel und der gegenüberliegende Wirtschaftsweg werden höhengleich mit einer Asphaltbefestigung hergestellt. An den Einmündungen Meisterweg und Kapitänstraße wird der gemeinsame Geh- und Radweg als Überfahrt hergestellt, wobei der Hö-

henunterschied zur Bundesstraße mit einem Sinusstein, l=75 cm hergestellt wird. In den Zufahrten auf der Westseite werden wie in dem i. und II. Bauabschnitt ebenfalls keine Geh- und Radwegabsenkungen vorgesehen, da Einfahrschwellen l=50 cm verwendet werden. Auf der Ostseite werden im Bereich der Zufahrten Rundborde mit einer Ansicht von 3 cm eingebaut und der Gehweg abgesenkt.

#### **4.6. Besondere Anlagen**

- entfällt –

#### **4.7. Ingenieurbauwerke**

Im Bereich von Bau-km 0+970 bis 0+980 befindet sich die Flethbrücke. Sie soll weder in Lage und Höhe noch im Querschnitt verändert werden. Daher wird hier an die Übergangskonstruktionen angeschlossen. Lediglich der westliche gemeinsame Geh- und Radweg wird durch Markierungen verbreitert.

Weitere Ingenieurbauwerke sind nicht vorhanden.

#### **4.8. Lärmschutzanlagen**

Da die geplante Maßnahme nicht die Kriterien für eine wesentliche Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung erfüllt, sind keine lärmtechnischen Maßnahmen erforderlich. Der Umbau dient nicht der Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit. Es handelt sich um eine grundhafte Erneuerung der Straße und wird nicht als erheblicher baulicher Eingriff angesehen.

#### **4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen**

Im Ausbaubereich der B 495 befindet sich bei Bau-km 1+070 auf der Ostseite und bei Bau-km 1+090 auf der Westseite jeweils eine Bushaltestelle des ÖPNV mit Wartehaus.

Die Bushaltestellen werden in einer Breite von 4,0 m als Haltestellenkap barrierefrei hergestellt, d.h. mit erhöhtem Busbordstein und taktilen Leitelementen. Die vorhandenen Wartehäuschen werden versetzt.

#### **4.10. Leitungen**

Im gesamten Ausbaubereich befinden sich Versorgungsanlagen für Strom, Gas, Trinkwasser, Abwasser und Telekommunikation.

Kostenträger für ggf. erforderliche Verlegungen sind aufgrund der gesetzlichen Regelungen die zuständigen Versorgungsunternehmen, wenn in den abgeschlossenen Nutzungsvereinbarungen keine anderen Vereinbarungen getroffen wurden.

#### **4.11. Baugrund/Erdarbeiten**

Der vorhandene Straßenaufbau wurde mittels einer Radarbefahrung und Bohrungen im Asphalt untersucht. Der neue Straßenaufbau wird durch ein hochzugfestes Geogitter verstärkt, um die Tragfähigkeit zu verbessern.

#### **4.12. Entwässerung**

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn sowie der Geh- und Radwege wird über Straßenabläufe und den zugehörigen Anschlussleitungen dem vorhandenen Regenwasserkanal zugeleitet.

Die Fahrbahn erhält eine Einseitneigung, so dass nur die westliche Rinne eine Entwässerungsfunktion hat. Diese Rinne wird als Pendelrinne mit einer Mindestlängsneigung von 0,5 % hergestellt.

Die Straßenabläufe entwässern eine maximale Fläche von 350 m<sup>2</sup>.

#### **4.13. Straßenausstattung**

Die Ortsdurchfahrt wird entsprechend den gültigen Richtlinien mit Markierung und Beschilderung ausgestattet.

### **5. Angaben zu den Umweltauswirkungen**

Durch die Ausführung der Baumaßnahme ist mit bau- und anlagebedingten Auswirkungen zu rechnen. Mit einer Erhöhung der betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Lärm, Schadstoffe oder Erschütterungen ist insgesamt nicht zu rechnen. Aus Sicht des Natur-

schutzes und der Landschaftspflege verbleiben folgende erheblichen Beeinträchtigungen nach §§ 14ff BNatSchG für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild.

### **5.1. Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit**

Eine Betroffenheit des Schutzgutes Mensch ist nicht zu erwarten, da das Vorhaben nicht zu verstärktem Verkehrsaufkommen führen wird und dadurch keine betriebsbedingte Erhöhung von Lärm oder Schadstoffen eintreten wird. Durch den Ausbau und die Sanierung der Straße ist mit einer Reduzierung der Lärmimmissionen zu rechnen, welche zu einer Entlastung der Anwohner führt.

### **5.2. Naturhaushalt**

#### **5.2.1. Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Es werden am Bauanfang 2 Eschen mit Brusthöhendurchmesser (BHD) 25 cm für den Bau der Mittelinsel gefällt. Sie weisen keine Baumhöhlen oder Spalten auf und dienen somit nicht als Quartierbaum für Höhlenbrüter oder Fledermäuse.

Im Rahmen einer Begutachtung der zu fällenden Bäume wurden keine Risse oder sichtbaren Höhlungen festgestellt, die auf ein aktuell genutztes Fledermausquartier hindeuten. Zusätzlich kommen die beiden zu fällenden Bäume aufgrund ihrer Größe nicht als Quartierbaum in Frage. Ebenfalls konnten bei der Untersuchung keine Neststandorte streng geschützter Vogelarten festgestellt werden. Da die Fällung der Bäume zwischen Oktober bis Februar – außerhalb des Brutzeitraumes – erfolgt, ist eine Betroffenheit der Avifauna ausgeschlossen. Weder werden Quartiere bzw. Neststandorte besonders und streng geschützter Fledermaus- bzw. Vogelarten zerstört, noch werden sich Störungen ergeben, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen (Fledermäuse und Vögel) führen könnten. Ein Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist nicht erkennbar.

Die von der Maßnahme betroffenen Biotope sind von geringer Bedeutung für den Naturschutz und sind mit den Wertstufen I und II als artenarme und intensiv genutzte Biotope nach dem Kartierschlüssel für die Biotoptypen in Niedersachsen (2011) einzustufen.

#### **5.2.2. Schutzgüter Boden, Wasser und Klima/Luft**

Durch die Baumaßnahme werden rd. 400 m<sup>2</sup> entsiegelt. Die Beeinträchtigung der Bodenfunktion durch Baustellentätigkeit auf bereits beeinträchtigten Flächen (Trassennahbe-

reich) wird als nicht erheblich eingestuft. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden in Anspruch genommene Flächen wiederhergestellt (Rekultivierung).

Da die Baumaßnahme insgesamt zu einer Entsiegelung führt, gibt es keine erheblichen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt.

Die Baumaßnahme zielt nicht auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße ab, daher gibt es keine Beeinträchtigung des Kleinklimas/der Luft. Da die Lärmschutz auslösenden Kriterien nicht erfüllt sind, wird keine schalltechnische Untersuchung durchgeführt.

### **5.3. Landschaftsbild**

Das Vorhaben führt zum Verlust von zwei Einzelbäumen. Da die Bäume wenig landschaftsprägend sind, stellt dies keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar.

### **5.4. Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Im Bereich der Baumaßnahme sind keine Kulturgüter und sonstige Sachgüter vorhanden.

### **5.5. Artenschutz**

Siehe Kap. 5.2.1.

### **5.6. Schutzgebiete**

Im Gebiet des Vorhabens befinden sich weder Natura2000-Gebiete noch andere Schutzgebiete.

### **5.7. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Aufgrund der geringen Beeinträchtigungen der Baumaßnahme auf die einzelnen Schutzgüter werden auch Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern nicht beeinträchtigt.

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

### **6.1. Lärmschutzmaßnahmen**

Durch die Fahrbahnsanierung wird von einer Verringerung des Lärmpegels ausgegangen, da die derzeitige B 495 in einem sanierungsbedürftigen Zustand ist und bereits Frostschäden wie Asphaltabplatzungen aufweist. Hierdurch entstehen insbesondere durch den Schwerverkehr und landwirtschaftlichen Verkehr erhebliche Lärmimmissionen, die künftig durch die neue Oberfläche entfallen. Somit sind bei dieser Baumaßnahme keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

### **6.2. Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen**

Da es nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung durch Immissionen kommt sind keine Maßnahmen notwendig.

### **6.3. Maßnahmen zum Gewässerschutz**

Die geplante Maßnahme liegt nicht im Bereich eines Wasserschutzgebietes, daher sind keine besonderen Maßnahmen gemäß RiStWag erforderlich.

### **6.4. Landschaftspflegerische Maßnahmen**

Die getrennte kartographische Darstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen entfällt.

#### **6.4.1. Maßnahmen zur Vermeidung oder Minimierung von Beeinträchtigungen**

Um erhebliche Schäden an im Baubereich vorhandenen Bäumen zu vermeiden, sind bei der Durchführung der Maßnahme die Vorgaben der DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen“ und der RAS-LP 4 „Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren“ zu beachten.

Unmittelbar am Baubereich angrenzende Bäume sind mittels Stammschutz zu schützen. Das Abstellen von Baufahrzeugen sowie das Lagern von Baustoffen im Kronentraufbereich sind nicht zulässig.

Der Wurzelbereich der Gehölze ist nach den Anforderungen der DIN 18920 zu schützen. Bei unumgänglichen Eingriffen im Wurzelbereich sind Starkwurzeln möglichst zu erhalten; Abgrabungen im Wurzelbereich der durch Stammschutz gesicherten Bäume sind von Hand vorzunehmen oder durch Einsatz von Absaugtechnik. Die Behandlung der Wurzeln und ein ggf. notwendiger Kronenschnitt sind nach den Anforderungen der ZTV-Baumpflege vorzunehmen.

Das Fällen der Bäume ist auf den Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28.02. zu beschränken.

Bei der Ausführung des Vorhabens sind die rechtlichen Anforderungen des allgemeinen Artenschutzes gemäß § 39 BNatSchG zu berücksichtigen.

#### 6.4.2. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen

Das gemeinsame Papier von NLStBV und NLWKN v. 2006 über „Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beim Aus- und Neubau von Straßen“ bildet die Grundlage der nachfolgend dargestellten Ermittlung des erforderlichen Kompensationsumfangs:

Tab. 1: Ermittlung des erforderlichen Kompensationsumfangs gemäß NLStBV / NLWKN (2006)

Beeinträchtigung	Umfang	Kompensationsfaktor	Erforderliche Kompensationsfläche	Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des Bauvorhabens	verbleibender Kompensationsbedarf (Ersatzmaßnahmen)
Gehölzbeseitigung	2 Eschen BHD ca. 25 cm	1:3	6 Bäume	Pflanzung von 6 Straßenbäumen	/
Versiegelung	202 m <sup>2</sup>	1:0,5	101 m <sup>2</sup>	Entsiegelung von 604 m <sup>2</sup>	/

#### 6.4.3. Beschreibung der Landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen

Es werden 6 Einzelbäume in der Baustrecke neu gepflanzt.

Entsiegelung von 604 m<sup>2</sup> im Bereich des Vorhabens. Auf den entsiegelten Flächen wird nach Bauende eine standortgerechte Rasenmischung eingesät um Scherrasen zu entwickeln.

### **6.5. Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete**

Die heute vorhandenen Straßenausstattungen bleiben erhalten. Die Gestaltung der Geh- und Radwege erfolgt mit unifarbenem Betonsteinpflaster.

## **7. Kosten**

Kostenträger ist die Bundesrepublik Deutschland.

Die Gemeinde trägt gemäß den OD-Richtlinien die Kosten für folgende Baumaßnahmen:

- Gehweg
- Anteilig gemeinsamer Geh- und Radweg
- Parkflächen
- Baumpflanzungen, außer Ersatzmaßnahmen
- Beleuchtung
- Ausstattung und Befestigung Bushaltestellen

Kostenträger ist das Land Niedersachsen, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Die Samtgemeinde Nordkehdingen trägt einen Kostenanteil gemäß den OD-Richtlinien. Die Kostenbeteiligung richtet sich nach der vorhandenen Radwegbreite und seinem vorhandenen Zustand.

## **8. Verfahren**

Zur Erlangung des Baurechts ist gemäß § 17 Verwaltungsverfahrensgesetz ein Verzicht auf ein Planfeststellungsverfahren vorgesehen, da der Grunderwerb vorab durchgeführt wird und Dritte durch den Ausbau nicht direkt betroffen werden bzw. Einverständniserklärungen unterzeichnet haben. Es wurden Anliegerversammlungen durchgeführt, um die geplanten Maßnahmen vorzustellen und zu erläutern. Die Anwesenden hatten die Gelegenheit die Unterlagen einzusehen und Bedenken zu äußern.

## **9. Durchführung der Baumaßnahme**

Die Baumaßnahme muss unter Aufrechterhaltung des Anliegerverkehrs realisiert werden. Es muss somit in verschiedenen Bauabschnitten wechselseitig gebaut werden.

Für den innerörtlichen Verkehr kann ggf. teilweise eine innerörtliche Umgehung eingerichtet werden, so dass der Verkehr innerhalb der Baustelle nur in einer Richtung geführt werden muss. Ansonsten ist der Einsatz einer bauzeitigen, mobilen Lichtsignalanlage erforderlich. Dies bedarf im weiteren Planungsverlauf einer Abstimmung mit der Gemeinde Wischhafen.

Der Fußgängerverkehr ist entsprechend des Baufortschrittes zu führen. Zuwegungen und Zufahrten sind jederzeit durch geeignete Baubehelfe zugänglich zu halten. Bei Arbeiten im Bereich von Bushaltestellen sind provisorische Haltestellen im näheren Umfeld auszuweisen.

Die Erschließung der Baustelle ist über die vorhandenen öffentlichen Straßen gewährleistet.

Bearbeitet:

INROS LACKNER AG

August 2013

i.A. Dipl.-Ing. Lars von Leesen

Überarbeitet:

NLStbV, Gb Stade, den 20.03.2016

Gez. Heinbokel

#### Abkürzungen:

OD - Ortsdurchfahrt

DTV – durchschnittlicher täglicher Verkehr, SV – Schwerverkehr

ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr

FFH – Fauna-Flora-Habitat Richtlinie

RStO – Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen

UVPG – Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

RASt – Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen

ZTV – zusätzliche technische Vorschriften

BNatSchG - Bundesnaturschutzgesetz

RAS-Lp 4 – Richtlinie für die Anlage von Straßen – Landschaftspflege – Schutz von Bäumen

RiStWag – Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten

NLWKN – Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz