

Planfeststellung

für den
Ausbau der B 239, Planfeststellungsabschnitt 3.1
von Bau-km 2+167,399 bis Bau-km 5+160,000
A 2 bis Dorfstraße / Lohheide

Regierungsbezirk : Detmold
Kreis : Lippe
Stadt / Gemeinde : Bad Salzuflen, Leopoldshöhe, Kalletal, Lage
Gemarkung : Biensen-Ahmsen, Werl-Aspe, Krentrup, Talle, Ehrentrup

Erläuterungsbericht - Deckblatt 1

bestehend aus 12 Seiten

Aufgestellt:

Bielefeld, 01.12.2017

Der Leiter der Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe

i.A.



(Manuela Rose)

Satzungsgemäß ausgelegen

Festgestellt gemäß Beschluss vom heutigen Tage

in der Zeit vom _____

bis _____ (einschließlich)

in der Stadt/ Gemeinde: Bad Salzuflen und Leopoldshöhe

Zeit und Ort der Auslegung des Planes sind rechtzeitig vor
Beginn der Auslegung ortsüblich bekannt gemacht worden.

Stadt/ Gemeinde _____

(Unterschrift)

(Dienstsiegel)

1. Grundsatz

Im Jahr 2016 ist der neue Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BVWG 2030) in Kraft getreten. Die Baumaßnahme B 239/3.1 ist weiterhin im „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Die gesetzliche Regelung bzw. der rechtliche Rahmen für die Verwirklichung der Maßnahme „Ausbau der B 239 / 3.1 Bad Salzuflen - A 2 bis K 4“ besteht weiterhin.

2. Anlass

Die Planunterlagen für den Ausbau der B 239 / 3.1 Bad Salzuflen - A 2 bis K 4 – haben in der Zeit vom 16.05.2011 bis zum 15.06.2011 zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange sowie Privaten erhoben, die Änderungen an den Planungen erforderten. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat nach Prüfung der Stellungnahmen und Einwendungen und nach Zustimmung der zuständigen Ministerien die Planung teilweise geändert.

Die nachfolgenden Planänderungen sind im Deckblatt 1 enthalten:

3. Planänderungen

Aufgrund Änderungen in der Trassierung der Planung hat sich das Bauende der Baukilometrierung des provisorischen Anschlusses des Planungsabschnitts 3.1 an die vorhandene B 239 von Bau-km 4+940,000 auf Bau-km 5+160,000 geändert.

3.1 Anpassung an die geltenden Richtlinien

Da sich die geltenden Richtlinien nach der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen geändert haben, ist im Deckblatt 1 die aktuellen Richtlinien der RAL 2012 in die Unterlagen eingearbeitet worden.

Der gewählte Straßenquerschnitt RQ 15,5 nach RAL 2012:

Seitenstreifen / Bankett	1x 1,50	=	1,50m
Randstreifen	1x 0,50	=	0,50m
Fahrstreifen	1x 3,50	=	3,50m
Fahrstreifen	1x 3,25	=	3,25m
Trennstreifen	1x 1,00	=	1,00m
Fahrstreifen	1x 3,50	=	3,50m
Randstreifen	1x 0,75	=	0,75m
Seitenstreifen / Bankett	1x 1,50	=	1,50m
Gesamtbreite:			15,50m

Außerdem wurden die Breiten für kombinierte Geh-Radwege an die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA von 2010) Richtlinie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Arbeitsgruppe Straßenentwurf von 2,25m auf min. 2,50m angepasst.

3.2 Anpassung der Gutachterlichen Fachbeiträge und Untersuchungen

3.2.1 Verkehrsgutachten

Im Zuge der Aufstellung des Deckblattes ist das vorhandene Verkehrsgutachten des Büro DTV Aachen vom Gutachter überarbeitet und an die aktuell geplante Verkehrsführung, die zeitlich bedingten geänderten Verkehrsverhältnisse und an den Prognosezeitraum 2030 angepasst worden. Diese Aktualisierung (Bericht August 2016 – 31 Seiten) beinhaltet Zählungen im Untergeordneten Netz an der „Lohheide“, der „Dorfstraße“, dem „Mühlenbrink“ sowie an der Brücke „Lohheide / Mühlenbrink“ sowie Knotenpunktzählungen und Aussagen zu den Verkehrsströmungen. Dies ist wichtig, um z.B. Wegebeziehungen in diesem Netz und zur B 239 aufzuzeigen und wichtige Ergänzungen am Wegenetz zur ursprünglichen Planung erkennen und durchführen zu können.

Grundsätzlich betrug das Verkehrsaufkommen in 2009, gemessen an der Dauerzählstelle (3818 / 5315), 19.456 Kfz / 24 h. In 2015 betrug der Wert an dieser Zählstelle 22.048 Kfz / 24 h.

Außerdem sind ergänzende Verkehrserhebungen im Bereich der Gemeindestraßen Lohheide und Dorfstraße durchgeführt worden, die die Verkehrsströme und Beziehungen in den angrenzenden Wohngebieten untersuchen und aufzeigen (Bericht Februar 2016 – 10 Seiten).

Abschließend ist zur Erstellung der Aktualisierung des Schadstoffgutachtens der Prognose-Nullfall untersucht worden (Bericht Oktober 2017 – 13 Seiten).

Alle drei Berichte sind als Unterlagen 16.I im Deckblatt I enthalten.

Das ursprüngliche Verkehrsgutachten für die B 239n zwischen Bad Salzuflen und Lage (Bericht Dezember 2010), welches bei der 1. Auslage mit der Planfeststellung öffentlich gemacht wurde, wird nachrichtlich mit dem Deckblatt ebenfalls wieder ausgelegt.

3.2.2 Lärmschutz

Aufgrund der Überarbeitung des Verkehrsgutachten und der planerischen Änderungen ist das vorhandene Gutachten / die vorhandene Lärmtechnik überprüft und angepasst worden. Generell sind trotz der veränderten Planung und die dadurch resultierenden Anpassungen der Lage die Lärmschutzanlagen in der gleichen Dimensionierung geblieben.

3.2.3 Schadstoffuntersuchung

Die Untersuchungen zu den Schadstoffimmissionen sind im Zuge der geänderten verkehrlichen Verhältnisse und die angepassten Verkehrszahlen aktualisiert worden. Änderungen in den Auswirkungen entlang der Trasse sind durch die Umplanungen nicht zu erwarten.

3.2.4 Wasserrechtsrahmenrichtlinie

Um den aktuellen rechtlichen Ansprüchen genüge zu leisten, ist ein Gutachten bezüglich der Wasserrechtsrahmenrichtlinie angefertigt worden, welches zusammen mit den Unterlagen zum Deckblatt 1 in der Unterlage 15.I zur öffentlichen Einsicht ausgelegt wird.

3.2.5 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Aufgrund der Änderungen im Deckblatt 1 ist der Landschaftspflegerische Begleitplan einschließlich einiger faunistischer Kartierungen überarbeitet worden.

3.3 Neues Wegesystem

3.3.1 Verlängerung des Riedweges in Richtung Westen bis zu L 804

Durch die grundsätzlich als Kfz-Straße ausgelegte B 239/3.1 ist der landwirtschaftliche Verkehr aufgrund zu geringerer Geschwindigkeit nicht berechtigt diese Straße mit zu benutzen. Aus Herford kommend ist nur mit erheblichen Mehraufwand an Streckenkilometern eine Wegeverbindung in Richtung Osten (Bad Salzuflen und Lage) für diesen Verkehr gegeben.

Außerdem ist wegen der neuen Strecken-Charakteristik der geplanten B 239 die Anlage von Haltestellen für den ÖPNV entlang der Strecke nicht mehr möglich. Die zurzeit vorhandenen Haltestellen für den öffentlichen Personennahverkehr an der Bundesstraße werden in das untergeordnete Wegenetz verdrängt. Ein für den Busbetreiber sinnvoller Netzschluss ist ohne große Mehrkilometer nicht mehr gegeben.

Zwischen der Anschlussstelle „Meerbreite“ / L 804 und „Werler Krug“ / K 30/ L 772 führt dies zu einer erheblichen Verschlechterung des Angebotes des ÖPNV für die Anlieger.

Um die aufgeführten Defizite ab zu stellen bzw. zu minimieren sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Der am westlichen Ende des „Riedweges“ beginnende kombinierte Geh-Radweg entlang der geplanten B 239/3.1 wird als Wirtschaftsweg / Anliegerstraße mit einer erhöhten befestigten Breite von 4,75m plus 2x 0,75 m Bankett angelegt. In der ursprünglichen Planung sollte der vorgesehene Erschließungsweg östlich des Hauses „Fluchtstraße 46“ enden und nur noch als Geh-Radweg an die Fluchtstraße direkt angeschlossen werden. Dieser verbreiterte Wirtschaftsweg wird nun bis zur Fluchtstraße (Höhe Einmündung in die L 804 – „Buschortstraße“) zwischen B 239 und dem Gebäude „Fluchtstraße 46“ verlängert.
- Der fußläufige Verkehr und Radverkehr wird weiterhin auf dieser Straße abgewickelt.
- Zusätzlich zu den Anliegern sollen nun der landwirtschaftliche Verkehr und der ÖPNV diese Straße nutzen können.
- In einem verkehrlich sinnvollen Abstand sind Ausweichstellen für den Begegnungsverkehr eingeplant worden.
- Um Schleichverkehre zu unterbinden, regt die Straßenbauverwaltung die Ausweisung „landwirtschaftlicher Verkehr und Anlieger sowie ÖPNV frei“ an.
- Im Zuge dieser Umplanung werden nun in Abstimmung mit der Stadt Bad Salzuflen und dem zuständigen Nahverkehrsbetrieben Ersatzhaltestellen entlang dieser Wegeverbindung in Höhe der Einmündung „Rektorskamp“ auf dem Wirtschaftsweg eingerichtet. Zusätzlich wird im Zuge der Anpassung der Gemeindestraße Meerbreite an die neuen baulichen Verhältnisse am östlichen Beginn der Gemeindestraße auf Wunsch der Stadt je eine Haltestelle in jede Richtung vorgesehen. Bei allen vier neu angelegten Haltestellen soll in Abstimmung mit der Stadt nur eine Aufstellfläche / Wartefläche für Fahrgäste auf dem Bankett angelegt werden. Buskaps oder Haltebuchten werden nicht vorgesehen. Das Halten der Busse findet ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen

auf dem Wirtschaftsweg oder der Straße statt.

- Außerdem werden die vorhandenen Zufahrten und Zugänge an die geänderte Planung, der Verlängerung des „Riedweges“, angepasst.

3.3.2 Änderung des Knotens B 239 / L 772 / K 30 – „Werler Krug“

Aufgrund der großen Anzahl an Einwendungen gegen die Anbindung des untergeordneten Wegenetzes mittels zweier Kreisverkehrsplätze südlich und nördlich der B 239 ist die ursprüngliche Planung für den Knoten „Werler Krug“ überarbeitet worden.

- Im Deckblatt 1 wird nun das nachrangige Wegenetz mittels eines zentralen großen Kreisverkehrsplatz, der über der B 239 liegt, an die Bundesstraße angeschlossen.
- Im großen KVP werden alle 4 Auf- und Abfahrrampen der B 239 / 3.1, die K 30 „Biemser Straße“, die L 772 „Werler Straße“ und die Gemeindestraße „Grüner Sand“ angebunden.
- Die Gemeindestraßen „Riedweg“ und „Dorfstraße“ werden, wie schon in der ursprünglichen Planung, direkt an die K 30 und der Wirtschaftsweg, der auch zur Anbindung des Regenrückhaltebeckens nördlich der Bundesstraße dient, direkt an die L 772 angeschlossen.

3.3.3 Geh-Radwege im Bereich des großen Kreisverkehrsplatzes

Der fußläufige Verkehr sowie die Radfahrer werden auf einem 2,50m breiten kombinierten, Zweirichtungs-Geh-Radweg auf der östlichen Seite des KVP geführt.

- Der Geh-Radweg beginnt an der südöstlichen Seite der K 30 und führt weiter auf dieser Seite in Richtung des großen KVP.
- Nach dem Einmündungsbereich des „Riedweges“ wird für den fußläufigen und Radverkehr eine Querungsmöglichkeit mittels einer Querungshilfe geschaffen, die die Wegebeziehung für diese Verkehrsart in Richtung Herford aufrechterhalten soll.
- Im Weiteren wird der kombinierte Weg mittels einer Querungshilfe über den Einmündungsbereich der „Dorfstraße“ geführt.
- Im großen KVP wird an diesen Weg der von der „Dorfstraße“ kommende kombinierte Geh-Radweg angeschlossen. Dieser Geh-Radweg wird neu erstellt und beginnt im neu geplanten Verschwenkungsbereich der „Dorfstraße“ und führt nördlich des Regenrückhaltebeckens parallel zur Anschlussrampe des KVP an die B 239 (Richtung Lage). Dieser Weg stellt die Anbindung der „Dorfstraße“ für Fußgänger und Radfahrer sicher.
- In Höhe der Gemeindestraße „Grüner Sand“ wird der Geh-Radweg mittels einer vom KVP unabhängigen Rampe auf das Niveau der vorhandenen L 772 gebracht und an die „Werler Straße“ angebunden.
- Außerdem wird in diesem Bereich der im Verschwenkungsbereich neu erstellte Geh-Radweg der Gemeindestraße „Grüner Sand“ mit diesem Weg verbunden.

3.3.4 Anbindung der „Lohheide“, der „Dorfstraße“ und des „Ufler Weg“ an das übergeordnete Wegenetz

Im Zuge der Neuplanung der B 239/3.1 wird das untergeordnete Wegenetz nur noch teilplanfrei an die Bundesstraße angebunden. Aus diesem Grund sollten die Gemeindestraßen „Dorfstraße“ und „Lohheide“ zukünftig von der B 239 abgebunden und mittels einer Brücke miteinander verbunden werden. Da dies nach zwischenzeitlich durchgeführten Zählungen und den dadurch abgeleiteten Aussagen des Verkehrsgutachters zu einem erheblichen Anstieg der Verkehrsbelastung in der „Dorfstraße“ (von 200 auf ca. 1.800 Kfz/24h) führen würde und die Gemeindestraße nicht entsprechend ausgebaut ist, wurde in den Einwendungen der Stadt und der betroffenen Anwohner allgemein zu einer anderen Lösung gedrängt.

- Die nun dem Deckblatt 1 zugrunde liegende Planung sieht für den motorisierten Verkehr die Kappung der Wegebeziehung von der „Lohheide“ in die „Dorfstraße“ (und umgekehrt) vor.
- Die „Dorfstraße“ soll am östlichen Ende statt in der Einmündung zur B 239 in einem Wendehammer enden, der für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Lkw ausreichend ausgelegt ist. Westlich bleibt die Verbindung an die K 30, „Biemser Straße“, erhalten.
- Die Gemeindestraße „Lohheide“ wird bis in Höhe der ehemaligen Einmündung zur B 239 und von dort nach Westen parallel zur Bundesstraße geführt. Im Weiteren schwenkt sie in die Gemeindestraße „Ufler Weg“ ab. Von hier führt sie Richtung Norden bis zur Gemeindestraße „Grüner Sand“ und dann in den großen KVP am „Werler Krug“.
- Da die neue Straße aufgrund der westlich der Bundesstraße gelegenen ehemaligen Hausmülldeponie auf nicht standfesten Untergrund gebaut werden müsste und somit ein Bodenaustausch auf ca. 350m Länge bis zu 4m Tiefe nötig wäre, wird die Trasse der B 239/3.1 ab Ende des großen KVP in Richtung Lage um max. 16m nach Südwesten verschoben. Somit liegt die neue Verbindungsstraße zwischen „Lohheide“ und „Ufler Weg“ auf der vorhandenen Bundesstraße 239. Nur noch die Verschwenkungsbereiche müssen somit angepasst und bodentechnisch aufgewertet werden.
- Der Querschnitt der B 239/3.1 bleibt von dieser Maßnahme unberührt. Sie wird südlich der alten Trasse neu gebaut. Auch der südlich der Trasse geplante Wall muss aus Lärmschutzgründen weiterhin ausgeführt werden und wird nur um die Straßenbreite der B 239/3.1 verschoben.

3.3.5 Geh-Radweg-Brücke von der „Lohheide“ zur „Dorfstraße“

Im Bereich des „Ufler Weg“ und der „Lohheide“ besteht eine intensiv genutzte Wegebeziehung für Fußgänger und Radfahrer in nordsüdlicher Richtung. Um diese nach der Abbindung des untergeordneten Netzes von der Bundesstraße auch weiterhin aufrecht erhalten zu können, wird zwischen den Gemeindestraßen „Lohheide“ und „Dorfstraße“ eine Geh-Radweg-Brücke gebaut.

Der von Lage kommende nördlich der Bundesstraße verlaufende Geh-Radweg wird unter der Brücke hindurchgeführt und mündet in die Gemeindestraße „Lohheide“. Dieser Geh-Radweg wird von der Gemeindestraße „Lohheide“ bis zum Anschluss an

den vorhandenen Geh-Radweg aus Richtung Lage kommend auch zur Erschließung der Flurstücke 166 und 28, Flur 1, Gemarkung Werl-Aspe, genutzt und bis zur Zufahrt zum Flurstück 28 in 3m Breite erstellt.

Von der Einmündung in die „Lohheide“ kann der Radfahrer über die Gemeindestraße zur Geh-Radwegbrücke oder westliche Richtung zur L 772, „Werler Straße“ gelangen.

3.3.6 Verlegung des Knipkenbach im Bereich des Knotens „Werler Krug“

In Höhe des Knotens des Untergeordneten Netzes, L 772, K 30, „Dorfstraße“, mit der B 239 kreuzt der Knipkenbach die Bundesstraße in Richtung Werre.

Bei der ursprünglichen Planung wird der Bach größtenteils um die beiden Kreisverkehrsplätze herumgeführt und mittels einer ca. 72m langen Unterführung unter der B 239/3.1 zur Werre geleitet. Da dieser Bach auch als Habitat für Fledermäuse dient, waren zwei Lichtschächte bei dieser Querung vorgesehen, die die Nutzung für die Spezies weiterhin gewährleisten sollten.

Bei der Neugestaltung dieses Knotens kann auf eine großzügige Verlegung dieses Gewässers verzichtet werden. Der Knipkenbach verbleibt größtenteils in der ursprünglichen Lage. Aus der 72m langen Unterführung werden 5 kleinere mit einer maximalen Länge von 26m. Durch diese Führung sind geringere Eingriffe in den natürlichen Verlauf, angrenze Flächen und ein geringerer Nutzungswiderstand für die vorhandenen Fledermäuse und andere Tiere gegeben.

Durch die Umplanung mit einem zentralen großen KVP wird nun weniger Straßenfläche versiegelt. Beim der Deckblattlösung wird also maximal genauso viel Wasser in den Knipkenbach eingeleitet, wie in der ursprünglichen Planung mit zwei KVP. Auf eine neue, gesonderte Berechnung der Einleitungsmenge kann somit verzichtet werden.

3.4 Neue bzw. geänderte Ingenieurbauwerke

Durch die Änderungen im Deckblatt werden auf fast der gesamten Planungsstrecke die Bauwerke an die neue Situation angepasst bzw. neue Bauwerke insbesondere im Bereich des Knotens „Werler Krug“ eingeplant.

In diesem Planfeststellungsabschnitt sind 11 Ingenieurbauwerke vorgesehen. Dies sind im Einzelnen:

Bauwerk Nr. 1 Bau-km 2+517,712

Brücke im Zuge der B 239 / 3.1 Unterführung der L 804 (Buschortstraße)

Die Unterführung ist erforderlich, um das nördlich der B 239 liegende Gewerbegebiet „Meerbreite“ wieder direkt mit der ausgebauten Bundesstraße verknüpfen zu können. Der an der L 804 parallel verlaufende kombinierte Geh- / Radweg wird mit unterführt.

Das Einfeldbauwerk erhält folgende Hauptabmessungen:

Lichte Weite = 16,50 m

Lichte Höhe = 4,70 m
KH = 1,10 m
Kreuzungswinkel: 76,831 °
Br. zw. Gel. = 14,10 m

Bauwerk Nr. 2 **Bau-km 3+172,378**

Brücke im Zuge der B 239 / 3.1 Unterführung des Siekbach

Die Unterführung stellt nicht nur die Verbindung zum Vorfluter „Werre“ sicher, sondern öffnet auch für das Ökosystem der Siekbach-Aue den Zugang zum Werretal.

Das als Rahmendurchlass konzipierte Bauwerk erhält folgende Hauptabmessungen:

Lichte Weite = 4,50 m
Lichte Höhe = 2,00 m
KH = 0,50 m
Kreuzungswinkel: 97,675 °
Br. zw. Gel. = 17,30 m

Bauwerk Nr. 2 a **Bau-km 0+670,449 der Erschließungsstraße**

Brücke im Zuge der Erschließungsstraße südlich der B 239

Unterführung des Siekbaches

Die Unterführung stellt nicht nur die Verbindung zum Vorfluter „Werre“ sicher, sondern öffnet auch für das Ökosystem der Siekbach-Aue den Zugang zum Werretal. Das Bauwerk erhält folgende Hauptabmessungen:

Lichte Weite = 4,50 m
Lichte Höhe = 1,00 m
KH = 0,50 m
Kreuzungswinkel: 89,389 °
Br. zw. Gel. = 6,00 m

Bauwerk Nr. 3 - neu **Bau-km 4+012,859**
Bau-km 0+242,472 KVP

Brücke im Zuge der B 239 / 3.1 1. Überführung des Kreisverkehrsplatzes

Die Brücke ist eine von zwei Überführungsbauwerken im Zuge des über die B 239/3.1 führenden Kreisverkehrsplatz. Dieser wird nötig, um die Verkehrsbeziehungen der B 239, der K 30 und der L 772 aufrecht zu erhalten.

Das Einfeldbauwerk erhält folgende Hauptabmessungen:

Lichte Weite = 16,50 m
Lichte Höhe = 4,70 m
KH = 1,25 m
Kreuzungswinkel: 100,000 °

Br. zw. Gel. = 9,60 m

Bauwerk Nr. 4 - neu **Bau-km 4+065,780**
Bau-km 0+193,926 Knipkenbach

Brücke im Zuge der B 239 / 3.1 Unterführung des Knipkenbach

Die vorhandene Unterführung des Knipkenbaches wird durch die Anschlussstelle „Werl“ überdeckt. Für die Neuführung des Knipkenbaches ist die Querung der B 239/3.1 nach Bau-km 4+065,780 zu verlegen. Wegen der Einschnittlage der B 239 / 3.1 ist die Querung nicht günstig, aber an dieser Stelle möglich. Die Abmessungen des Bauwerkes können lediglich die hydraulischen Anforderungen erfüllen. Die Bedürfnisse, die ein ökologischer Querverkehr an ein solches Bauwerk richtet, sind alleine schon wegen der Lage der Unterführung nicht hundertprozentig zu erfüllen.

Das als Rahmendurchlass konzipierte Bauwerk erhält folgende Hauptabmessungen:

Lichte Weite = 3,00 m
Lichte Höhe = 3,00 m
KH = 0,75 m
Kreuzungswinkel: 95,0525 °
Br. zw. Gel. = 14,10 m

Bauwerk Nr. 5 - neu **Bau-km 4+102,859**
Bau-km 0+101,100 KVP

Brücke im Zuge der B 239 / 3.1 2. Überführung des Kreisverkehrsplatzes

Die Brücke ist eine von zwei Überführungsbauwerken im Zuge des über die B 239/3.1 führenden Kreisverkehrsplatz. Dieser wird nötig, um die Verkehrsbeziehungen der B 239, der K 30 und der L 772 aufrecht zu erhalten.

Ein kombinierter Geh- / Radweg wird auf der Ostseite in einer Breite von 2,50 m mit überführt.

Das Einfeldbauwerk erhält folgende Hauptabmessungen:

Lichte Weite = 16,50 m
Lichte Höhe = 4,70 m
KH = 1,25 m
Kreuzungswinkel: 100,000 °
Br. zw. Gel. = 11,35 m

Bauwerk Nr. 6 **Bau-km 0+071,839 Dorfstraße**
Bau-km 0+106,828 Knipkenbach

Überführung verl. Dorfstraße über den Knipkenbach

Im Zuge der Neuanbindung des untergeordneten Straßennetzes wird die Dorfstraße verlegt. Der vorhandene Knipkenbach muss aus diesem Grund mittels eines Bauwerkes unter der neugeführten Straße hindurch geführt werden.

Das als Rahmendurchlass konzipierte Bauwerk erhält folgende Hauptabmessungen:

Lichte Weite = 3,00 m
Lichte Höhe = 3,00 m
KH = 0,50 m
Kreuzungswinkel: 92,4822 °
Baulänge = 16,00 m

Bauwerk Nr. 7 - neu Bau-km 0+154,639 KVP
Bau-km 0+150,720 Knipkenbach

1. Überführung des KVP über den Knipkenbach

Begründung siehe Bauwerk Nr. 4

Das Einfeldbauwerk erhält folgende Hauptabmessungen:

Lichte Weite = 3,00 m
Lichte Höhe = 3,00 m
KH = 0,50 m
Kreuzungswinkel: 97,1522 °
Länge = 27,00 m

Bauwerk Nr. 8 - neu Bau-km 0+002,038 KVP
Bau-km 0+245,490 Knipkenbach

2. Überführung des KVP über den Knipkenbach

Begründung siehe Bauwerk Nr. 4

Das Einfeldbauwerk erhält folgende Hauptabmessungen:

Lichte Weite = 3,00 m
Lichte Höhe = 4,50 m
KH = 0,50 m
Kreuzungswinkel: 83,6718 °
Länge = 24,00 m

Bauwerk Nr. 9 – neu Bau-km 0+098,666 Weg zum RRB
Bau-km 0+267,414 Knipkenbach

Überführung des Weges zum RRB über den Knipkenbach

Um das Regenrückhaltebecken und die Flächen nördlich der B 239 und westlich des KVP zu erreichen wird ein Wirtschaftsweg / Revisionsweg angelegt. Um den Knipkenbach zu überbrücken wird ein Überführungsbauwerk im Zuge des Weges erstellt.

Das Einfeldbauwerk erhält folgende Hauptabmessungen:

Lichte Weite = 3,00 m
Lichte Höhe = 4,00 m
KH = 0,75 m
Kreuzungswinkel: 83,6718 °
Br. zw. Gel. = 4,50 m

Bauwerk Nr. 10 – neu Bau-km 4+916,666
Bau-km 0+157.642 Lohheide

Überführung eines Rad-/ - Gehweges

Die Gemeindestraßen Lohheide und Dorfstraße werden im Zuge des Ausbaus der B 239 von der Bundesstraße abgekoppelt. Um die von Norden nach Süden verlaufenden Rad-/Gehwegbeziehung in diesem Bereich aufrecht zu erhalten wird über die B 239 eine Rad-/ Gehwegbrücke erstellt.

Das Dreifeldbauwerk erhält folgende Hauptabmessungen:

Lichte Weite(n) = (8,00 m + 15,50m + 8,00m)
Lichte Höhe = 4,70 m
KH = 1,00 m
Kreuzungswinkel: 99,331 °
Br. zw. Gel. = 4,00 m

4. Änderung des Bauwerksverzeichnisses / Regelungsverzeichnisses

4.1 Allgemeiner Teil

Größtenteils werden Änderungen im Regelungsverzeichnis durch geänderte Stationierungen oder Anpassungen der Zufahrten an die neue Planung ausgelöst.

4.2 Versorgungsleitungen

Im Bereich der Meerbreite/Fluchtstraße ist durch einen Eigentümer / Gewerbebetrieb im letzten Jahr eine Abwasserleitung eines Gewerbebetriebes in Richtung Werre neu gebaut worden. Diese Leitung muss beim Ausbau der B 239 auf Kosten des Eigentümers an die neue Planung angepasst und umgelegt werden.

5. Umfang des Deckblattes

Das zur Darstellung der Planänderungen angefertigte Deckblatt 1 umfasst folgende Planunterlagen:

U	1.		Erläuterungsbericht Deckblatt I 01.12.2017	1. I
			Erläuterungsbericht vom 15.12.2010	1.
U	2.		Übersichtskarte	2. I
U	3.		Übersichtslageplan	3. I
U	4.		Übersichtshöhenplan	4. I
U	5.	1.	Bauwerksverzeichnis (allgemeiner Teil)	5.1.I
U		2.	Bauwerksverzeichnis (Versorgungsleitungen)	5.2.I
U	6.	1.	Straßenquerschnitte	6.1.I / 1 bis 3
U		2.		6.2.I / 4 bis 10
U	7.	1.	Lagepläne zum BV (allgemeiner Teil)	7.1.I / 1 bis 7
U			Lagepläne zum BV (Versorgungsleitungen)	7.2.I / 1 bis 4
U	8.	1.	Höhenpläne – Durchgehende Strecke	8.1.I / 1 bis 5
U		2.	Höhenpläne – Andere Straßen	8.2.I / 6 bis 12
U		3.	Höhenpläne – AS – „Meerbreite“	8.3.I / 13 bis 16
U		4.	Höhenpläne – AS - „Werler Krug“	8.4.I / 17 bis 20
U		5.	Höhenpläne – KVP und Anbindungen an KVP	8.5.I / 21 bis 24
U		6.	Höhenplan – Knipkenbach	8.6.I / 25
U	9.		Grunderwerbsverzeichnis	9.I
U	10.		Grunderwerbspläne	10.I / 1 bis 7
U	11.		Lärmtechnik	
			Lageplan zur Lärmtechnik	11.3
			Lageplan zur Lärmtechnik mit Vollschutz	11.3.1
U	12.	0	Landschaftspflegerischer Begleitplan	12.0.I
U		1	Bestandsplan	12.1.1.I/1
U			Konfliktplan	12.1.2.I/1
U		2	Maßnahmenlagepläne	12.2.I/1 - 4
U		3	Maßnahmenübersichtspläne	12.3.I/1 - 4
U		4	Artenschutzbeitrag	12.4
U			Gewässerökologische Untersuchung	
U	13.		Wassertechnik	
U	14.		Schadstoffuntersuchung	
U	15.		Fachbeitrag zur Wasserrechtsrahmenrichtlinie	15.I
U	16.		Verkehrsgutachten	16.I
			Bericht 08.2016	
			Bericht 02.2016	
			Bericht 10.2017	