

Gemeinde Wermisdorf, Altes Jagdschloss 1, 04779 Wermisdorf

Reckwitz / 1. Bauabschnitt / Station : 0 + 044 Km bis 0 + 751,74 Km

Ausbau der Straße Reckwitz, 1. BA, in Wermisdorf OT Reckwitz

PROJIS-Nr.:

UNTERLAGEN ZUR PLANFESTSTELLUNG

Teil A – Vorhabensbeschreibung

Unterlage 1 : Erläuterungsbericht

20.10.2020

Erläuterungsbericht

Gliederung des Erläuterungsberichtes		Seite
1.	Darstellung der Baumaßnahme	3
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	3
1.3	Streckengestaltung	4
2.	Begründung des Vorhabens	5
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgehende Untersuchungen und Verfahren	5
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	6
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	6
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	6
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	6
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	6
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	7
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	7
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	7
3.	Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	7
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	7
4.1	Ausbaustandard	7
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale	7
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität	8
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit	
4.1.4	Betriebsdienstaudit	8
4.2	Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes	8
4.3	Linienführung	8
4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	8
4.3.2	Zwangspunkte	9
4.3.3	Linienführung im Lageplan	9
4.3.4	Linienführung im Höhenplan	9
4.3.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten	9
4.4	Querschnittsgestaltung	9
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	9
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	9
4.4.3	Böschungsgestaltung	11
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	11

4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	11
4.5.1	Anordnung von Knotenpunkten	11
4.5.2	Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	11
4.5.3	Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten	12
4.6	Besondere Anlagen	12
4.7	Ingenieurbauwerke	12
4.8	Lärmschutzanlagen	12
4.9	öffentliche Verkehrsanlagen	12
4.10	Leitungen	12
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	13
4.12	Entwässerung	14
4.13	Straßenausstattung	14
5.	Angaben zu den Umweltauswirkungen	15
5.1	Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit	15
5.1.1	Bestand	15
5.1.2	Umweltauswirkungen	15
5.2	Naturhaushalt	15
5.3	Landschaftsbild	15
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	15
5.5	Artenschutz	15
5.6	Natura 2000-Gebiete	15
5.7	Weitere Schutzgebiete	15
6.	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen	15
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	15
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	15
6.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	15
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	16
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	15
6.6	sonstige Maßnahmen nach Fachrecht	15
7.	Kosten	16
8.	Verfahren	16
9.	Durchführung der Baumaßnahme	16

1. Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die Gemeinde Wermsdorf als Baulastträger beabsichtigt, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die kommunale Straße „*Reckwitz*“ in Wermsdorf, Landkreis Nordsachsen, grundhaft zu erneuern.

Die Straße „*Reckwitz*“ ist eine Wohnstraße.

Nach RASSt-06 ist die Straße *Reckwitz* als angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete mit Erschließungsfunktion in die Straßenkategorie ES V einzuordnen. Aufgrund ihrer kleinräumigen Verbindungsfunktion wird die Straße *Reckwitz*, entsprechend RIN, der Verbindungsfunktionsstufe V zugeordnet.

Mit dem Straßenbauvorhaben wird am Bauanfang an den bereits ausgebauten Knoten (bei Stat. 0 + 044,00 Km) der bereits beim Ausbau der S 38 erneuerten *Grimmaer Straße* angebunden.

Das Vorhaben umfasst in einem ersten Bauabschnitt den grundhaften Straßenausbau von Stat. 0 + 044,00 km bis Stat. 0 + 751,748 km.

Ein straßenbegleitender Radweg neben der S 38 wurde ebenfalls bis in die *Straße Reckwitz* geführt und endet hier. Dieser Radweg soll im Zuge des kommunalen Straßenbaues aufgenommen und auf einer Länge von 487,6 m weitergeführt werden bis zur Straßenstation 0 + 479,94 km. Ab hier ist die Straße beidseitig angebaut und ein separater Radweg kann nicht errichtet werden.

Die Linienführung wird an den Bestand (Grundstücke, Bebauung) angepasst und wenn möglich, entsprechend den technischen Vorschriften verändert.

Die vorhandene Gradienten soll im Zuge des Straßenausbaues nicht wesentlich verändert werden.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Straße

Die Länge des grundhaften Ausbaus beträgt ca. 751,748 m. Die vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik entspricht der vorhandenen.

Infolge der Nutzungsansprüche und der örtlichen Verhältnisse sowie nach Abstimmung mit dem Bauamt der Gemeinde Wermsdorf wurde der Straßenquerschnitt festgelegt. So beträgt die Fahrbahnbreite vom Bauanfang Stat. 0 + 044 km bis zur Station 0 + 220,068 km 5,0 m. Dies ist der Bereich des Seegasthofes mit dem bereits vorhandenen einseitigen Gehweg. In diesem Bereich

ist mit erhöhtem Verkehrsaufkommen infolge des Hotel- und Gaststättenbetriebes von und zur S 38 zu rechnen.

Ab Station 0 + 220,068 bis zur Station 0 + 535,45 (Bereich einseitige Bebauung) hat die Fahrbahn eine Breite von 4,25 m zzgl. 0,50 m Gerinne aus Natursteinpflaster. Der verbleibende Bereich bis zur Grundstücksgrenze bzw. Einfriedung wird mit Natursteinkleinpflaster höhengleich ausgepflastert. Dieser Bereich ist ebenfalls überfahrbar gestaltet. Auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite wird ein Bankett aus gebrochenem Mineralgemisch in einer Breite von 50 cm angeordnet.

Das anfallende Oberflächenwasser wird durch die Profilierung der neuen Fahrbahndecke entweder den neu hergestellten Straßenabläufen, welche an die neu hergestellte Regenwasserschleuse des AZV „Oberes Döllnitztal“ Mügeln angebunden werden, eingeleitet, bzw. in angrenzende Grünflächen abgeleitet.

Der Abwasserverband „Oberes Döllnitztal“ Mügeln erneuert unmittelbar vor der geplanten Straßenbaumaßnahme in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger, der Gemeinde Wernsdorf, den Regenwasserkanal.

Grunderwerb ist für die Straßenbaumaßnahme nicht erforderlich.

Radweg

Die Länge des geplanten Radweges beträgt ca. 487,60 m. Er beginnt am Knoten mit der S 38, wo bereits der straßenbegleitende Radweg an der S 38 in die Grimmaer Straße einmündet und endet an der Straßenstation 0 + 479,94 m. Eine Weiterführung des Radweges ab hier ist infolge der nun vorhandenen beidseitigen Bebauung nicht mehr möglich. Die Radfahrer nutzen nun die Fahrbahn mit.

Infolge der Nutzungsansprüche und der örtlichen Verhältnisse sowie nach Abstimmung mit dem Bauamt der Gemeinde Wernsdorf sowie Forderungen der LTV wurde der Radwegquerschnitt festgelegt. Es wird den Empfehlungen der RAST 06, Pkt. 4.6 Bild 19 gefolgt. Die Verkehrsraumbreite wird mit 2,30 m gewählt. Der Sicherheitsraum beträgt infolge der örtlichen Lage des Radweges beidseitig je 0,25 m.

Gemäß RStO 12 Pkt. 5.2 wurde die Bauweise und Schichtdicken so gewählt, dass diese Flächen von Fahrzeugen des Unterhaltungsdienstes sowie Fahrzeuge bis 10 to der LTV befahren bzw. gequert werden können.

1.3 Streckengestaltung

Es werden keine Veränderungen gegenüber der derzeitigen Streckengestaltung der Straße vorgenommen.

Eine Variantenuntersuchung erfolgte nicht.

Der Radweg wird parallel neben der Fahrbahn geführt im Bereich des ehemaligen Bahndammes. Die Trennung der Fahrbahn zum Radweg erfolgt durch einen variablen Grünstreifen mit geplanten Baumpflanzungen.

Alle genutzten Grundstückszufahrten werden im Rahmen der Baumaßnahme erneuert und lage- und höhenmäßig an den neuen Straßenverlauf angepasst. Dabei werden ursprüngliche Breiten dieser Auffahrten nicht verändert. Die Angleichung erfolgt grundsätzlich bis zur Grundstücksgrenze des jeweiligen Straßengrundstück bzw. darüber hinaus, wenn es Höhenangleichungen erforderlich machen.

2. Begründung des Vorhabens

2.1. Vorgeschichte der Planung

Straße:

Die Gemeinde Wermisdorf hat die Bauprojekt-Planungsbüro GmbH Oschatz beauftrag zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Reckwitz den grundhaften Ausbau der Straße *Grimmaer Straße / Reckwitz* zu planen.

Grundlage der Planung ist die Bestandsvermessung von 2015, erstellt durch V-Team Strehla.

Zur Klärung der Baugrundverhältnisse und Gründungsmöglichkeiten der Straße (einschließlich Schadstoffuntersuchung), liegt eine Baugrunduntersuchung vom Ingenieurbüro für Geotechnik Reichert von 2016 vor.

Die vorhandene Fahrbahnoberfläche weist eine Vielzahl verschiedener Schäden auf. So sind Ausbrüche (Schlaglöcher), Risse unterschiedlicher Breite (Netz- bzw. Sichelförmig), Ausbrüche, Unebenheiten, Spurrinnen o.ä. vorhanden.

Die vorhandene beschädigte Fahrbahnoberfläche erschwert die Nutzung von Fußgängern.

Damit die Straße die verkehrssicherheitlichen und baulichen Anforderungen erfüllt, ist der geplante grundhafte Straßenausbau notwendig.

Gleichzeitig soll die Straßenentwässerung hergestellt werden. Derzeit erfüllt die Straßenentwässerung nicht oder nur unzureichend die Anforderungen. Durchgeführte Kanaluntersuchungen haben ungenügende Querschnittsabmessungen und eine Vielzahl von Schäden und Einbrüchen an den Leitungen ergeben. Deshalb soll vor Baubeginn durch den AZV „Obere Döllnitz“ der Kanal in Abschnitten erneuert werden, der dann für die Aufnahme des Straßenwassers genutzt wird. Die Gemeinde Wermisdorf als Baulastträger Straßenbau beteiligt sich kostenmäßig am Kanal mit der Entrichtung des STEA-Anteils.

Weitere Arbeiten an Medienträgern sind vorgesehen :

- teilweise Erneuerung der Trinkwasserleitung

Radweg:

Der neu zu errichtende Radweg wird Teil der Döllnitztalradroute. Diese Radroute ist eine Regionale Hauptroute des SachsenNetz Rad. Gleichzeitig ist der geplante Radweg im Radverkehrskonzept des Landkreises Nordsachsen verankert mit Anschluss an die Mulde – Elbe Radroute. Gegenwärtig verläuft die Route auf der Straße „Reckwitz“.

Gleichzeitig erhöht dieser Radweg die Verkehrssicherheit im innerörtlichen Verkehr von Wermsdorf für Fußgänger und Radfahrer insbesondere für Schüler der Grund- und Oberschule Wermsdorf. Der Radweg bindet an, an den Mulde - Elbe Radweg sowie an den Radweg „Küchenweg“.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Straße und der Radweg befinden sich partiell im Vogelschutzgebiet (SPA Wermsdorfer Teich- und Waldgebiet) in einem Gebiet mit besonderen naturschutzrechtlichen Belangen. Nach § 3 SächsUVPG i.V.m. der Anlage 1 Nr. 2 c besteht für ein Straßenbauvorhaben eine UVP-Pflicht, sofern durch dieses ein nach der Europäischen Vogelschutz-RL unter Schutz gestelltes Gebiet berührt wird.

Durch die Gemeinde Wermsdorf wurde dazu folgendes erarbeitet und liegt als Feststellungsentwurf vor :

- Umweltverträglichkeitsstudie
- Eingriffs- I Ausgleichsbilanzierung
- SPA- Erheblichkeitsabschätzung

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag

Wird durch Gemeinde gesondert erteilt.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Belange der Raumordnung und Landesplanung werden vom Vorhaben nicht berührt.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

An dem generellen Verkehrsaufkommen in diesem Bereich wird sich nichts ändern, da der nutzende Personenkreis gleich bleibt.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

In der Straße *Reckwitz* wird die Verkehrssicherheit durch die geplante Baumaßnahme verbessert. Ausweichmanöver infolge der Straßenschäden sind nicht mehr nötig, auch der Begegnungsverkehr PKW/PKW muss nicht mehr auf Nebenflächen ausweichen, da die Fahrbahn durchgängig die erforderliche Breite hat.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Mit einer Verringerung von bestehenden Umweltbeeinträchtigungen ist die Fahrbahnerneuerung des Straßenabschnittes nicht verbunden.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

entfällt

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Auf Grund der vorh. Rahmenbedingungen, in der Lage sowie Funktion der Straße gegenüber dem Ursprung beibehalten werden, entfällt ein Variantenvergleich.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

Mit der Erneuerung der Straße werden die darin verlegten kommunalen Entsorgungsleitungen, soweit erforderlich, erneuert.

Die Straße wird in Bezug auf Linienführung, Ausbaubreite und Ausbaustandard in ihrer Funktion als angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete mit Erschließungsfunktion der Straßenkategorie ES V erneuert.

Durch die Erneuerung der Fahrbahn einschl. der Befestigung der Randbereiche und der Anlage vom Radweg wird künftig die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit, wird durch einheitlichen Fahrbahnaufbau, die Befestigung der Randbereiche, der Ausbildung des Radweges und die Bepflanzung das Ortsbild von Reckwitz verbessert.

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Grundlage bildet die RAS 06, Punkt 5.2.2 Wohnstraße. Vom Bauanfang an der S 38 über die Stat. 0 + 044 bis zur Station 0 + 220 befindet sich ein vorhandener einseitiger Gehweg. Ab Stat. 0 + 220 bis zum Ausbauende des ersten Bauabschnitts bei Station 0 + 751,748 erfolgt eine weiche Separation, d.h. es wird kein eigener Gehweg angelegt, sondern durch die Gestaltung des unterschiedlich breiten

Randbereiches mit Natursteinauspflasterung soll ein niedriges Fahrzeugtempo erreicht werden, was wiederum die gemeinschaftliche Nutzung der gleichen Flächen durch Fahrzeug- und Fußverkehr ermöglichen soll.

Die Fahrbahnbreite ermöglicht einen Begegnungsverkehr zwischen PKW und PKW. Da die Randbereiche in gleicher Belastungsklasse ausgeführt werden, ist Nutzung ein Begegnen zwischen PKW und LKW möglich.

Entlang der Straße sind Einzelhäuser und Doppelhäuser angeordnet. Die Erschließungsstraße dient ausschließlich dem Wohnen. Die Verkehrsstärke liegt deutlich unter 400 Kfz/h.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 Km/h.

Eine Nutzung durch ÖPNV erfolgt nicht.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die Verkehrsqualität wird durch die Erneuerung aller Beläge wesentlich verbessert.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit ist durch die Querschnittsgestaltung, Beschilderung sowie die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h gegeben.

4.2 Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung

Das vorhandene Straßennetz bleibt vom Grundsatz her erhalten.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufes

Die Trasse der zu beplanenden Straße orientiert sich im Grund – und Aufriss an den örtlichen Zwangspunkten und lässt keine Varianten zu.

In Abstimmung mit dem Bauamt der Gemeinde Wermsdorf wird eine Regelfahrbahnbreite von mind. 4,75 m zzgl. eines einseitig befestigten Randstreifens bzw. 5,0 m am angebauten Gehweg als Variante bearbeitet. Die Linienführung erfolgt bestandsnah.

4.3.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte, die den Trassenverlauf und die Querschnittsgestaltung bestimmen sind die vorhandenen Grundstücksgrenzen sowie die Bebauung.

Bauanfang : Mit dem Straßenbauvorhaben wird am Bauanfang an den bereits ausgebauten Knoten (bei Stat. 0 + 044,00 Km) der bereits beim Ausbau der S 38 erneuerten *Grimmaer Straße* angebunden.

Bauende : Ortsmitte, geplanter Baubeginn 2. BA

4.3.3 Linienführung im Höhenplan

Die Höhenlage bleibt resultierend aus der Bebauung mit den Zugängen sowie anbindenden Straßen nahezu unverändert.

Die Entwurfselemente der Linienführung im Lageplan nach RASt 06 werden eingehalten.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Richtlinienwerte nach RASt 06 werden im Baubereich eingehalten.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die erforderlichen Sichtweiten sind gegeben.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente- und Querschnittsbemessung

Siehe auch Pkt. 4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale.

Besondere Bereiche wie Lärmschutzanlagen existieren nicht. Eine Befahrung durch den ÖPNV erfolgt nicht

Bei der Bestimmung des Regelquerschnittes der Straße *Reckwitz* als angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete ist der zur Verfügung stehende Verkehrsraum maßgebend.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Maßgebende Bauklassen für den Neubau der Wohnstraße ist die Bk 1,0 nach RStO 12 (Tab. 2). Für den Radweg gilt Tafel 6, Zeile 1.

Die Dicke des frostsicheren Aufbaues ergibt sich entsprechend den örtlichen Verhältnissen und nach Empfehlung des Baugrundgutachtens gemäß RStO 12 Tab. 6 und 7 wie folgt :

Fahrbahn

Frostempfindlichkeitsklasse F 3 und Bk 1,0	60 cm
Frosteinwirkungszone II	+ 5 cm
Kleinräumige Klimaunterschiede : keine besonderen Klimaeinflüsse	± 0 cm
Wasserverhältnisse : kein Grund- oder Schichtenwasser	± 0 cm
Lage der Gradienten : Geländehöhe	± 0 cm
Ausführung der Randbereiche : Entwässerung über Einläufe	± 0 cm
Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaues	65 cm

Dabei ergibt sich für die Fahrbahn und befahrbare asphaltierte Randbereiche gem. RStO 12 Tafel 1, Bk 1,0 Zeile 3 :

4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DN
10 cm Asphalttragschicht AC 32 TN
15 cm ungeb. Tragschicht, gebr. 0/45 TS mit $E_{v2} \geq 150 \text{ MN/m}^2$
36 cm Frostschutzschicht, gebr. 0/45 FSS mit $E_{v2} \geq 120 \text{ MN/m}^2$

65 cm Gesamtdicke

Die gepflasterten Randstreifen werden in Anlehnung an RStO 12 Tafel 3, Zeile 1, wie folgt befestigt :

10 cm Natursteinkleinpflaster 8/11
5 cm Pflasterbettung
20 cm Schottertragschicht, gebr. TS 0/45
30 cm Frostschutzschicht, gebr. FFS 0/45

65 cm Gesamtdicke

Die Grundstückszufahrten erhalten den gleichen Aufbau.
Der Radweg wird entsprechend der RStO 12, Tafel 6 Zeile 1 wie folgt ausgeführt :

10 cm Tragdeckschicht AC 16 TDS
15 cm Schottertragschicht, gebr. TS 0/45
15 cm Frostschutzschicht, gebr. FFS 0/45

40 cm Gesamtdicke

4.4.3 Böschungsbefestigungen

entfällt

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Hindernisse in Seitenräumen wie Beschilderung und Straßenbeleuchtungsmasten sind zu beachten.

Der Abstand von verbleibenden Bäumen ist ausreichend.

4.5 Knotenpunkte, Weganschlüsse, Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Es ist keine Neuordnung von Knotenpunkten geplant.
Die vorhandene Knotenpunkte mit den kommunalen Straßen werden wie im Bestand ausgebaut und an die neue Straße angepasst.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

entfällt

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen, in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Radweg : Der Radweg erhält von der Straße aus Zugänge für Anlieger sowie Zufahrtmöglichkeiten für die Bewirtschaftung und Querung durch Fahrzeuge der LTV.

4.6 Besondere Anlagen

entfällt

4.7 Ingenieurbauwerke

entfällt

4.8 Lärmschutzanlagen

entfällt

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

entfällt

4.10 Leitungen

Vor der Straßenbaumaßnahme werden durch den AZV Kanalarbeiten durchgeführt. Außerdem erneuert die OEWA teilweise das Trinkwassernetz. Weitere Maßnahmen anderer Medienträger sind nicht geplant.

In der folgenden Tabelle sind die im Straßenabschnitt befindlichen Versorgungsleitungen und die geplanten Leistungen zusammengestellt.

Ergebnisse der Befragung TÖB :

1	AZV Oberes Döllnitztal, Mügel, Mügelner Lamdstraße 4	Keine Einwände	Vor Straßenbau soll RW Kanal teilweise erneuert werden
2	MITNETZ Strom 04410 Markkleeberg PF 12 25	Keine Einwände gegen Maßnahme	Keine Maßnahme geplant

3	Deutsche Telekom Technik 04095 Leipzig	Keine Einwände	Keine Maßnahme geplant
4	Wasserverband Döbeln- Oschatz Bahnhofstr. 42 Döbeln	Keine Einwände	Auswechslung der Hausanschluss- Leitungen und der Hauptleitung geplant → Abstimmung erforderlich
5	Stadtbeleuchtung Gemeinde Wermsdorf		wurde bereits erneuert
6	Fernsehkabel Fa. Naumann Mügeln	Keine Einwände	Keine Kabel der Fa. Naumann im Baugebiet
7	Gasversorgung		Keine Leitungen im Baugebiet

4.11 Baugrund / Erdarbeiten

Ein Baugrundgutachten wurde für diese Maßnahme vom Ingenieurbüro für Geotechnik Reichert GmbH aus Oschatz erstellt. Das Gutachten hat die Nr. 16008 und ist im Anhang der Planungsunterlagen beigelegt (Textteil).

teilweiser Auszug :

Laut Baugrundgutachten steht im Untersuchungsgebiet zunächst Gehängelehm (umgelagerter Lösslehm) mit einer Mächtigkeit von 0,5 – 1,0 m an. Im südöstlichen Bereich des Bauabschnittes ist das Vorkommen von Auelehm über Sanden und Kiesen mit einer Mächtigkeit von ca. 1 – 2 m nicht auszuschließen. Im Liegenden stehen oberflächennah sogenannte Quarzporphyre (Obere Rhyolithe) an.

Im Bereich der Fahrbahn (SCH 1/16) steht zuoberst Asphalt mit einer Dicke von 0,08 m an. Darunter befindet sich eine ehemalige Straßenbefestigung aus Natursteinpflaster bis in eine Tiefe von 0,18 m unter Gelände, welche zunächst von Auffüllungen bis in Tiefen von 0,60 m unter Gelände und anschließend von Gehängelehm bis in eine Tiefe von mindestens 0,70 m unter Gelände unterlagert wird.

Auf den Nebenflächen reichen die Auffüllungen bis in eine Tiefe von 0,58 m unter Gelände. Eine Asphaltbefestigung ist nicht vorhanden. Zwischen 0,12 – 0,22 m unter Gelände wurde ebenfalls eine 10 cm dicke Befestigung aus Natursteinpflaster vorgefunden. Unterhalb der Auffüllungen schließt sich Gehängelehm bis in eine Tiefe von mindestens 0,70 m unter Gelände an.

Die detaillierte Schichtenfolge kann der Profildarstellung ist im Baugrundgutachten enthalten.

Die Einordnung erfolgt in die Frostempfindlichkeitsklasse F 3.

Die Tragfähigkeit im Planumbereich wird nicht durchgängig als ausreichend tragfähig eingeschätzt. Bereiche mit ungenügenden Trageigenschaften sind entsprechend zu stabilisieren, wie z.B. durch Einbau einer HGT, durchzuführen.

Für die vorhandene Asphalttschicht wurde eine Laboranalyse in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse sind dem Protokoll zu entnehmen.

- Verwertung Ausbauasphalt

nicht vorgesehen, wird Eigentum des AN

- Verwertung ungebundener Oberbau

Die ungebundenen Tragschichten kann bei Einbauklasse Z 0 nach LAGA 2004 aus umwelttechnischer Sicht uneingeschränkt eingebaut werden.

4.12 Entwässerung

Eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung ist durch ein ausreichendes Quergefälle von mind. 2,5 % (Dachprofil oder einseitig) und einem Längsgefälle von mind. 0,5 % geplant. Über eine 5-teilige Entwässerungsrinne am Fahrbahnrand mit Straßenabläufen wird das Oberflächenwasser in den neu hergestellten Regenwasserkanal geleitet (Stat. 0+541 bis Bauende) bzw. über die Bankette in den unbefestigten Grünstreifen.

Der Schutz vor eindringendem Oberflächen- und Kapillarwasser erfolgt über die Planumsentwässerung mit einer Querneigung von 4 % in die herzustellende Dränagen.

4.13 Straßenausstattung

Die Beschilderung wird infolge des neu angelegten Radweges in Absprache mit der Gemeinde und der Verkehrsbehörde im weiteren Verlauf der Planung ergänzt und erweitert.

5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

5.1 Menschen, einschl. der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

entfällt

5.1.2. Umweltauswirkungen

Mit der Erneuerung der Fahrbahn und der Schaffung eines Radweges wird die Funktionsfähigkeit der Straße verbessert. Der Verkehrsverlauf kann zukünftig sicherer und flüssiger gestaltet werden, was zu einer Verringerung der Unfallgefahr führt. Durch die Trennung der Verkehrsarten entfallen unnötige Brems- und Anfahrtsvorgänge.

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen V 1 und V 2 (siehe Unterlage 9) sind durch die Baumaßnahme keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgebiete zu erwarten.

5.2 Naturhaushalt; 5.3 Landschaftsbild; 5.5 Artenschutz 5.6 Natura 2000-Gebiete; 5.7 weitere Schutzgebiete :

Die Erschließungsstraße liegt in angebaute Ortslage im Grenzbereich SPA-Gebiet „Wernsdorfer Teich- und Waldkette“.

Weitere Aussagen sind den beigefügten externen Unterlagen

FESTSTELLUNGSENTWURF Umweltverträglichkeitsstudie, Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung und SPA- Erheblichkeitsabschätzung

erstellt vom IB Hauffe GbR, Mügeln OT Neubaderitz, zu entnehmen.

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

Da keine erheblichen Umweltauswirkungen zu verzeichnen sind, entfallen die Punkte

- 6.1 - Lärmschutzmaßnahmen**
- 6.2 - Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen**
- 6.3 - Maßnahmen zum Gewässerschutz**
- 6.5 - Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete und**
- 6.6 - Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht**

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Während der Baumaßnahme ist darauf zu achten, dass die Baustelleneinrichtung nur auf bereits befestigten Flächen im Baugebiet errichtet wird. Außerdem sind während der Baumaßnahme die zu erhaltenden Bäume mit Baumschutzvorrichtungen zu versehen.

Für die Baumaßnahme ist es erforderlich, dass 8 Bäume zu fällen, davon 4 mit ökologischer Fällbetreuung, sind. Als Ausgleich sind 17 neue Bäume zu pflanzen. Weitere detaillierte Erläuterungen zu den erforderlichen Maßnahmen sind der Unterlage 9 und Unterlage 19 zu entnehmen.

7. Kosten

Die Gesamtkosten sind der Kostenberechnung zu entnehmen.
Kostenträger ist die Gemeinde Wermisdorf. Fördermittel werden beantragt.
Dritte werden an den Kosten nicht beteiligt.

8. Verfahren

Das Vorhaben berührt private und öffentlich-rechtliche Belange, hauptsächlich sind dies :

AZV (Oberes Döllnitztal“ : teilweise Erneuerung der Regenwasserkanalisation.

DOWW GmbH : abschnittsweiser Neubau der TW-Leitung,

9. Durchführung der Baumaßnahme

Aus technologischer und wirtschaftlicher Sicht ist die Baumaßnahme in einem Bauabschnitt durchzuführen.

Not- und Rettungsdienst ist ständig zu gewährleisten.

Die Umleitungsplanung ist rechtzeitig mit dem Straßenverkehrsamt durchzuführen.

Es gilt die Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV).