

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen rGB Nienburg DH-K30-10-0/1950	Unterlage 1
Neubau eines Radweges im Zuge der K30 von der Kreisgrenze bis zur B 69	
P-Nr.: 028113	

# FESTSTELLUNGSENTWURF

## -Erläuterungsbericht-

aufgestellt: Nienburg, den 24.03.2023  im Auftrage: gez. Lux	

## Gliederung des Erläuterungsberichtes

1. Darstellung der Baumaßnahme .....	3
1.1 Planerische Beschreibung .....	3
1.2 Straßenbauliche Beschreibung .....	3
2. Begründung des Vorhabens .....	3
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren.....	3
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.....	4
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan).....	4
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens .....	4
2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung .....	4
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....	4
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	5
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen .....	5
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses .....	5
3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie .....	5
4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme .....	5
4.1 Ausbaustandard.....	5
4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale .....	5
4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität .....	6
4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit .....	6
4.1.4 Betriebsdienstaudit .....	6
4.2 Nutzung / Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes.....	6
4.3 Linienführung .....	6
4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufes .....	6
4.3.2 Zwangspunkte .....	6
4.3.3 Linienführung im Lageplan .....	6
4.3.4 Linienführung im Höhenplan.....	7
4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten .....	7
4.4 Querschnittsgestaltung .....	7
4.4.1 Querschnitselemente und Querschnittsbemessung .....	7
4.4.2 Fahrbahnbefestigung .....	8
4.4.3 Böschungsgestaltung .....	8
4.4.4 Hindernisse im Seitenraum.....	8
4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten .....	8
4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten.....	8
4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte .....	8
4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten	8
4.6 Besondere Anlagen .....	9
4.7 Ingenieurbauwerke.....	9
4.8 Lärmschutzanlagen .....	9
4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen.....	9
4.10 Leitungen.....	9
4.11 Baugrund / Erdarbeiten .....	9
4.12 Entwässerung .....	9
4.13 Straßenausstattung .....	10
5. Angaben zu den Umweltauswirkungen .....	10
5.1 Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit .....	10

5.2 Boden .....	10
5.2.1 Bestand und Bedeutung .....	10
5.2.2 Umweltauswirkungen .....	11
5.3 Wasser .....	11
5.3.1 Bestand und Bedeutung .....	11
5.4 Klima und Luft .....	11
5.4.1 Bestand und Bedeutung .....	11
5.4.2 Umweltauswirkungen .....	11
5.5 Pflanzen und Biotope .....	11
5.5.1 Bestand und Bedeutung .....	11
5.5.2 Umweltauswirkungen .....	12
5.6 Fauna .....	12
5.6.1 Bestand und Bedeutung .....	12
5.6.2 Umweltauswirkungen .....	12
5.7 Landschaftsbild .....	12
5.7.1 Bestand und Bedeutung .....	12
5.7.2 Umweltauswirkungen .....	12
5.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....	12
5.8.1 Bestand und Bedeutung .....	12
5.8.2 Umweltauswirkungen .....	12
5.9 Artenschutz .....	13
5.10 Natura 2000-Gebiete .....	13
5.11 Weitere Schutzgebiete .....	13
6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen sowie Ersatzmaßnahmen .....	13
6.1 Lärmschutzmaßnahmen .....	13
6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen .....	13
6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten .....	13
6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen .....	13
6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete .....	17
7. Kosten .....	17
8. Verfahren .....	17
9. Durchführung der Baumaßnahme .....	17

## **1. Darstellung der Baumaßnahme**

### **1.1 Planerische Beschreibung**

Die Planung umfasst den Neubau eines Radweges im Zuge der Kreisstraße 30 zwischen der Kreisgrenze zum Landkreis Vechta und der B 69. Der Bauabschnitt liegt im Bereich der Stadt Diepholz im Landkreis Diepholz. Der Vorhabenträger ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Nienburg und Träger der Baulast ist der Landkreis Diepholz.

Die K 30 beginnt im Westen an der Kreisgrenze zum Landkreis Vechta (Übergang auf K265), kreuzt versetzt die B 69 sowie in Drebber die B 51 und endet im Osten an der K 41 in Dickel.

Das Bauvorhaben befindet sich im Abschnitt 10 von Station 0 bis Station 1950.

Innerhalb dieser Strecke münden keine weiteren klassifizierten Straßen in die Kreisstraße 30 ein.

Im gesamten Bauabschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Im Westen plant der Landkreis Vechta die Fortführung des Radweges entlang der dortigen K 265 (auf der Südseite) bis nach Vechta.

An der B 69 wird der Radweg mittels einer Querungshilfe an den dort vorhandenen Radweg an der Ostseite angeschlossen.

Die Maßnahme wird bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr unter der P.-Nr. 28113 geführt.

### **1.2 Straßenbauliche Beschreibung**

Die Baustrecke hat eine Länge von 1950m.

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) wird für den Radweg eine Regelbreite von 2,50m vorgesehen. Der Radweg wird auf der Südseite durch einen 1,75m breiten Trennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt geführt.

## **2. Begründung des Vorhabens**

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

Eine Anmeldung zur GVFG-Förderung wurde 2019 gestellt.

## **2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bzw. dem entsprechenden Niedersächsischen Gesetz (NUVPG) bedarf es einer Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles, ob das Vorhaben einer solchen Prüfung zu unterziehen ist.

Das Vorhaben ist aufgrund des § 9 UVPG Verbindung mit der Anlage 1 nicht UVP- Pflichtig. Auch die Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles gem. § 7 UVPG und § 5 NUVPG kommt zu dem Ergebnis, dass keine UVP Pflicht besteht.

## **2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)**

Der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag ist im vorliegenden Fall nicht notwendig, keine Betroffenheit.

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

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

Der Radweg liegt im Bereich der Stadt Diepholz. In dem regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) ist die Stadt Diepholz als Mittelzentrum ausgewiesen.

Nach dem Landesraumordnungsprogramm (LROP) gehört dieser Bereich zum ländlichen Raum in Niedersachsen. In den Gemeinden dieser Gebiete sollen die allgemeinen Lebensbedingungen verbessert werden.

Das Regionale Raumordnungsprogramm fordert u.a. eine Verlagerung des Verkehrs auf umweltverträgliche Verkehrswege. Dazu gehören im Rahmen der Weiterentwicklung einer bedarfsge rechten Infrastruktur u.a. für Radfahrer. Mit der hier behandelten Baumaßnahme werden raumordnerische Entwicklungsziele unterstützt.

Die geplante Baumaßnahme verbessert die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer.

Die Maßnahme wurde in das Bauprogramm des Landkreises Diepholz aufgenommen.

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

Die Verkehrsbelastung der K 30 beträgt nach der Straßenverkehrszählung 2020:

Zählstelle 787	DTV	=	3.630 Kfz/24 h
	DTV <sub>SV</sub>	=	268 Kfz/24 h

Eine maßnahmenbedingte Erhöhung dieser Werte ist nicht zu erwarten.

### **2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Der Seitenraum ist derzeit unbefestigt, die Radfahrer und Fußgänger nutzen die Fahrbahn. Der Landkreis Vechta plant die Fortführung des Radweges entlang der K 265 auf der Südseite bis Vechta. Dadurch wird die Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer verbessert.

### **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Die Radwegführung wurde so gewählt, dass die Eingriffe in die Natur und die angrenzenden Flurstücke so gering wie möglich und somit in einem vertretbaren Rahmen gehalten werden. Durch die Anlage eines Radweges wird die Attraktivität des Radverkehrsnetzes gesteigert. Es besteht der Anreiz, das Fahrrad anstelle des Kraftfahrzeuges zu nutzen.

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

- entfällt -

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

Der Landkreis Vechta plant den Neubau eines Radweges auf der südlichen Seite der K1 bis zur Kreisgrenze. Um eine Querung der Kreisstraße zu vermeiden, wird der Radweganschluss auf der Diepholzer Seite ebenfalls auf der Südseite vorgesehen. Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Belange wird ebenfalls empfohlen, den Radweg auf der Südseite anzulegen.

## **4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **4.1 Ausbaustandard**

#### **4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale**

Die Linienführung des Radweges orientiert sich an der Kreisstraße und wird mittels Geraden und Radienverbindungen in die örtliche Situation eingepasst. Die Höhenlage wurde als Gradienten passend zum Gelände gerechnet, bzw. orientiert sich an der K30-Fahrbahnhöhe.

Die vorgesehene Radwegbreite beträgt 2,50m. Der Radweg wird hinter einem 1,75m breiten Trennstreifen geführt.

#### **4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität**

Durch den Radwegneubau erfolgt eine Entflechtung der motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer im Zuge der Kreisstraße, weshalb die Verkehrsqualität im Kfz-, Rad- und Fußverkehr deutlich erhöht wird.

Mit der nach Regelwerk vorgesehenen Breite ermöglicht der Radweg das Begegnen und Nebeneinanderfahren von zwei Radfahrern.

#### **4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit**

Der Radweg wird abgesetzt von der Kreisstraßenfahrbahn geführt.

#### **4.1.4 Betriebsdienstaudit**

Der Radweg erhält eine befestigte Breite von 2,50m, damit ist auch eine Befahrbarkeit durch Baubetriebsfahrzeuge für die Unterhaltung des Radweges und der Nebenanlagen (Bankette, Gräben) möglich.

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

- entfällt -

### ***4.3 Linienführung***

#### **4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufes**

Die geplante Trasse verläuft bestandsnah in Parallellage zur Kreisstraße 30.

#### **4.3.2 Zwangspunkte**

Lage- und Höhenzwangspunkte ergeben sich am Bauanfang und –ende durch den Anschluss an das vorhandene Gelände.

#### **4.3.3 Linienführung im Lageplan**

Der Radweg wird in einem Abstand von 1,75m vom Fahrbahnrand geführt.

#### 4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Gradienten folgen dem Höhenverlauf der Kreisstraße. Die Längsneigungen betragen zwischen 0,015 und 1,728%. Dabei liegen die Ausrundungshalbmesser in Kuppen und Wannen deutlich über den Mindestparametern nach ERA.

#### 4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) werden Sichtfelder für Haltesicht, Anfahrtsicht und Sicht an Überquerungsstellen freigehalten werden, so dass der Radfahrer Gefahren auf Streckenabschnitten, Knotenpunkten und an Überquerungsstellen rechtzeitig erkennen und kontrolliert darauf reagieren kann.

### 4.4 Querschnittsgestaltung

#### 4.4.1 Querschnitselemente und Querschnittsbemessung

Bei Führung am Fahrbahnrand:

Von Bau-km 0+000 bis 0+870	Seitentrennstreifen	1,75m
	Radweg	2,50m
	Bankett	0,50m
	Böschung	
	Mulde	2,00m
	Bankett	0,50m
	Grenzstreifen	0,50m
Von Bau-km 0+870 bis 1+950	Seitentrennstreifen	1,75m
	Radweg	2,50m
	Bankett	0,50m
	Böschung	
	Sickergraben	2,00m
	Bankett	0,50m
	Grenzstreifen	0,50m

Die Radwegbreite entspricht gem. StVO der Breite von außerorts geführten Wegen im Zweirichtungsverkehr.

Der Radweg erhält eine Einseitneigung von 2,50%, die in Richtung der neu angelegten Sickergräben angelegt wird.



#### **4.4.2 Fahrbahnbefestigung**

Der Radweg erhält gemäß RStO 12, Tafel 6, Zeile 1, Asphalt, folgenden Aufbau:

2 cm Asphaltdeckschicht AC 5 DL  
8 cm Asphalttragschicht AC 22 TL  
15 cm Schottertragschicht  
cm Frostschuttschicht nach Bedarf

> 40 cm Gesamtdicke

#### **4.4.3 Böschungsgestaltung**

Damm- und Einschnittsböschungen sind mit einer Neigung von 1:1,5 geplant. Aus ökologischen und gestalterischen Gründen werden sie mit Oberboden angedeckt und Rasenansaat versehen.

#### **4.4.4 Hindernisse im Seitenraum**

- entfällt -

### **4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten**

#### **4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten**

Es sind keine neuen Knotenpunkte geplant. Die vorhandenen Einmündungen bleiben erhalten.

#### **4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte**

- entfällt -

#### **4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten**

Um ein sicheres Erreichen des vorhandenen Radweges östlich der B 69 zu gewährleisten, wird im Bereich der Linksabbiegespur von der B 69 in die K 30 eine Querungshilfe errichtet.

Die vorhandenen Zufahrten von den Ackerflächen und Grundstücken an die K 30 werden wieder hergestellt. Dabei wird die neue Höhenlage, die sich aus dem Bau des Radweges ergibt, berücksichtigt.

#### **4.6 Besondere Anlagen**

- entfällt -

#### **4.7 Ingenieurbauwerke**

Bei Bau-km 0+883 befindet sich ein querender Durchlass (DN1000), der die beidseitigen Versickerungsgräben verbindet.

#### **4.8 Lärmschutzanlagen**

- entfällt -

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Im Bereich der Baustrecke befinden sich keine Bushaltestellen.

#### **4.10 Leitungen**

Leitungspläne wurden im Zuge der Planung von den Versorgungsträgern eingeholt und werden in die Ausbauplanung übertragen. Eine genaue Abstimmung erfolgt im weiteren Planungsverlauf.

Alle Kosten für ggf. durchzuführende Verlegungen regeln sich nach den bestehenden Verträgen.

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

Die Baugrunduntersuchungen wurden durch das Ingenieurbüro RP Geolabor und Umweltservice GmbH aus Cloppenburg im November 2019 durchgeführt.

*(weitere Details siehe Bodenuntersuchung Unterlage 20)*

#### **4.12 Entwässerung**

Die vorhandenen Entwässerungsanlagen auf der Südseite der K 30 bestehen aus Versickerungsmulden und -gräben.

Die im Zuge des Radweges geplanten Entwässerungsanlagen orientieren sich an dieser vorhandenen Situation. Grundsätzlich wird eine Versickerung des Niederschlagswassers in den durch den Radweg verdrängten und neu geplanten Sickergräben und Mulden angestrebt. Der Radweg erhält ein Quergefälle von 2,5% und das Oberflächenwasser wird über das Bankett und teilweise über die Böschung in die neuen Sickergräben geleitet.

Durch die Mehrversiegelung des Radweges (ca. 5000m<sup>2</sup>) sind ca. 48,7 l/s zusätzlich abzuleiten.

Weitere Ausführungen siehe Unterlage 18.1

Wasserschutzgebiete sind nicht betroffen.

#### **4.13 Straßenausstattung**

Verkehrszeichen und Leiteinrichtungen sowie Leiteinrichtungen und Markierungen werden den Vorschriften und Richtlinien entsprechend und in Abstimmung und auf Anordnung der Unteren Verkehrsbehörde des Landkreises Diepholz aufgestellt bzw. markiert.

Zusätzliche Beleuchtungseinrichtungen sind nicht vorgesehen. Vorhandene Leuchten werden, falls notwendig, versetzt.

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

Es folgt eine kurze Zusammenfassung der Aussagen aus der Landschaftspflegerischen Begleitplanung. Für genauere Angaben wird auf die Unterlage 19 der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

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

##### **5.1.1 Bestand und Bedeutung**

Aschen ist ein 4 km nördlich gelegener Ortsteil der Stadt Diepholz und mit ca. 1.300 Einwohner bei einer Bevölkerungsdichte von etwa 40 Einwohner/km<sup>2</sup> dem ländlichen Raum zuzuschreiben. Das Wohnumfeld ist charakterisiert durch Bebauung aus Einfamilienhäusern verschiedener Altersstufen. Westlich des Kernortes verläuft die B 69 in Nordsüdrichtung. In Ostwestrichtung verläuft die K 30 durch den Ort, an welcher im westlichen Teil bis zur Kreisgrenze zum Landkreis Vechta der geplante Radweg verlaufen soll.

##### **5.1.2 Umweltauswirkungen**

Es werden während der Bauzeit in bestimmten Phasen Lärmemissionen durch Bautätigkeiten auftreten. Diese sind jedoch aufgrund der Vorbelastung durch den bisherigen Straßenverkehr nicht als erheblich anzusehen. Bezüglich der Freizeitnutzung erfährt Aschen eine Aufwertung, da nun die Verbindung zum Landkreis Vechta für Fußgänger und Radfahrer deutlich entschärft wird.

#### **5.2 Boden**

##### **5.2.1 Bestand und Bedeutung**

Der östliche Teil des Untersuchungsgebietes ist, von Osten nach Westen betrachtend, von den Bodentypen Podsol, Pseudogley-Podsol, sowie Erd-Niedermoor geprägt. Der westliche Teil weist

Erd-Hochmoor auf. Aufgrund der Siedlungs- und Nutzungsgeschichte des Planraums ist mit Umformung zu rechnen. Die bestehende Versiegelung bewirkt einen vollständigen Funktionsverlust.

## **5.2.2 Umweltauswirkungen**

Der Bau des Radweges führt zu einer Neuversiegelung bisher belebten Bodens auf einer Fläche von insgesamt 3.480 m<sup>2</sup>.

## **5.3 Wasser**

### **5.3.1 Bestand und Bedeutung**

Das einzige größere Oberflächengewässer ist die Dadau, die das UG nur am äußersten Westrand tangiert und die Grenze zum Landkreis Vechta bildet. Sie ist als naturfern und mäßig belastet eingestuft.

Das Plangebiet befindet sich in keinem Wasserschutzgebiet.

### **5.3.2 Umweltauswirkungen**

Durch den Radweg gehen 3.480 m<sup>2</sup> Versickerungsfläche verloren.

## **5.4 Klima und Luft**

### **5.4.1 Bestand und Bedeutung**

Im Plangebiet herrscht ein warm-gemäßigtes Klima. Die durchschnittliche Jahrestemperatur beträgt 9°C, der durchschnittliche Jahresniederschlag liegt bei 709 mm.

Die versiegelten Bestandsflächen sind als Wirkflächen von Warmluft zu bezeichnen. Demgegenüber stehen weiträumige Acker, Wiesen und Moorbereiche, die als klimatische Ausgleichsflächen und Kaltluftentstehungsgebiete funktionieren.

### **5.4.2 Umweltauswirkungen**

Durch den Radwegbau kommt es zu einer Erhöhung von Warmluftentstehungsflächen, welche jedoch aufgrund der weiträumigen klimatischen Ausgleichsflächen zu keinen erheblichen Auswirkungen führen.

## **5.5 Pflanzen und Biotope**

### **5.5.1 Bestand und Bedeutung**

Der Planraum ist zum einen durch landwirtschaftliche Nutzung als auch durch die Nähe zum Naturschutzgebiet geprägt. So kommen neben Äckern und mesophilen Grünländern auch Birken-Kiefern-Moorwälder vor. Im Übergang zum Straßenkörper findet man Hochstaudenfluren.

Im östlichen Bereich des Planraums ist die Straße z.T. von Solitärgehölzen und kleineren Feldgehölzen begleitet.

### **5.5.2 Umweltauswirkungen**

Durch den Radwegbau kommt es in Bereichen der Versiegelung und Nebenanlagen zu einem vollständigen Funktionsverlust. Einzelne Gehölze sowie Teile des Birken-Kiefern-Moorwaldes werden verloren gehen.

## **5.6 Fauna**

### **5.6.1 Bestand und Bedeutung**

Siehe Unterlage 19

### **5.6.2 Umweltauswirkungen**

Siehe Unterlage 19

## **5.7 Landschaftsbild**

### **5.7.1 Bestand und Bedeutung**

Der Landschaftsrahmenplan weist das Plangebiet größtenteils als Landschaftsbildeinheit mit sehr hoher Bedeutung aus. In Teilbereichen, vor allem im östlichen Teil des Plangebietes, liegt eine hohe bzw. mittlere Bedeutung vor.

### **5.7.2 Umweltauswirkungen**

Es ist vorgesehen, den Baustellenverkehr überwiegend über die vorhandene Trasse abzuwickeln. Damit wird die mögliche Beeinträchtigung der angrenzenden Landschaftsräume durch den Baustellenverkehr auf ein nicht erhebliches Maß reduziert.

## **5.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

### **5.8.1 Bestand und Bedeutung**

Kultur- und sonstige Sachgüter sind nicht im Planraum vorhanden.

### **5.8.2 Umweltauswirkungen**

Keine Beeinträchtigungen vorhanden.

## **5.9 Artenschutz**

Siehe Kap. 5.6

## **5.10 Natura 2000-Gebiete**

Natura 2000-Gebiete sind nicht im Planraum vorhanden.

## **5.11 Weitere Schutzgebiete**

Das Plangebiet liegt im NSG „Aschener Moor/ Heeder Moor (NSG HA 00220). Westlich grenzt das NSG „Südlohner Moor“ (NSG WE 00174) an.

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

## **6.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Durch die geplanten Baumaßnahmen werden keine baulichen Veränderungen im Fahrbahnbereich der K30 gegenüber der bestehenden Situation ausgelöst.

## **6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen**

Durch die geplanten Baumaßnahmen werden keine Veränderungen gegenüber der bestehenden Situation ausgelöst.

## **6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten**

Keine Betroffenheit.

## **6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen**

<b>V1</b>	<b>Ökologische Baubegleitung zum Schutz der Fauna und Flora</b>
	Durchführung einer ökologischen Baubegleitung, um die Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zu überwachen sowie um eventuelle Bauzeitenfenster festzulegen.
<b>V2</b>	<b>Beschränkung des Baufeldes</b>
	Die Bauarbeiten sind insbesondere im Bereich der NSG Aschener Moor und

	Südlohner Moor auf das Mindestmaß zu beschränken. Die Ausführungsplanung sowie die Baustelleneinrichtungspläne sind mit der ökologischen Baubegleitung abzustimmen. Wertvolle Bereiche im NSG sind mit ortsfesten Schutzzäunen gem. RAS - LP 4 zu versehen.
<b>V3</b>	<b>Bodenschutz</b> Der belebte Oberboden wird zu Beginn der Arbeiten von allen Bau- und Betriebsflächen unter Berücksichtigung der Belastbarkeitsgrenzen abgeschoben und außerhalb des Baubetriebes in Bodenmieten (Höhe maximal 2 m) zwischengelagert. Die Mieten werden vor dem Befahren und vor Verunreinigungen geschützt. Sämtliche Bodenarbeiten sind gem. DIN 18915 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau: Bodenarbeiten) durchzuführen. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Flächen von allen Fremdmaterialien gesäubert und tiefengelockert, anschließend wird der zwischengelagerte Oberboden auf die zu begrünenden Flächen wieder aufgebracht.
<b>V4</b>	<b>Gewässerschutz</b> Gewässer im NSG sind während der gesamten Bauphase durch Umzäunungen und Einhausung vor Stoffeinträgen und Verunreinigungen geschützt
<b>V5</b>	<b>Bauzeitenregelung für die Beseitigung von Gehölzbeständen</b> Die Entfernung, also das Fällen oder die Rodung, von Gehölzen ist außerhalb der Kernbrutzeit (01.03. bis 31.08.) von Vogelarten durchzuführen. Durch den anschließenden Baubetrieb wird eine Ansiedlung von Brutvögeln im Baustellenbereich verhindert. Dadurch kann eine baubedingte Tötung von Individuen und eine Zerstörung von Brutstätten vermieden werden.
<b>V6</b>	<b>Reduzierung von Störungen aufgrund der angrenzenden Schutzgebiete</b> Reduzierung von Licht- und Lärmemissionen auf das absolut notwendige Maß. Keine nächtlichen bzw. bei Dunkelheit auszuführenden Bauarbeiten. Verzicht auf die Durchführung von Tiefbauarbeiten im Bereich der NSG Asche-ner Moor und Südlohner Moor während der Brut- und Aufzuchtzeit (1. Februar bis 31. August). Ausnahmen hiervon sind mit der ökologischen Baubegleitung und der UNB abzustimmen.
<b>V7</b>	<b>Kontrolle von Höhlenbäumen auf Fledermausbesatz</b> Bei den vorhanden potenziellen Quartierbäume werden die Baumhöhlen vor der Rodung auf Fledermausbesatz überprüft.

	<p>Nur, wenn zweifelsfrei feststeht, dass die potenziellen Quartiere nicht besetzt sind, werden sie verschlossen. Gefundene Tiere werden gesichert und fachgerecht umgesetzt.</p> <p>Die Maßnahme wird nur durch bzw. in Begleitung art- und sachkundiger Fachleute durchgeführt. Der Verschluss der Höhlen erfolgt in einer Weise, dass keine Spalten über 12 mm Breite zwischen Borke und Verschlussmaterial auftreten (Mindestmaß für Zwergfledermäuse).</p>
<b>V8A</b>	<p><b>Gliederung der Baufelddräumung in Einzelmaßnahmen mit vorzeitigem Beginn, möglichst zur Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens</b></p> <p>Anlassbezogener Einsatz einer umweltfachlichen Baubegleitung (UBB) mit Beginn des Planfeststellungsverfahrens zur Begleitung und Dokumentation der Maßnahmen.</p> <p>Herabsetzen der Habitatattraktivität durch Herstellung kurzrasiger Flächen schon im Winterhalbjahr, wiederkehrende Mahd bis zum Baubeginn nach Absprache und unter Aufsicht der UBB, Durchführung von Fäll-, Rodungs- und Mäharbeiten ausschließlich bei Temperaturen &lt; 10 °C bzw. in den frühen Morgen- oder späten Abendstunden, Entfernen von Sonnenplätzen und Unterschlupfmöglichkeiten (Steine, Totholz, etc.) aus dem Eingriffsbereich.</p> <p>Errichtung und Betreuung eines Reptilien- und Amphibienfangzaunes nach Maßgabe des „Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen – MAQ“, Anhang 4 Kap. 6 (FGSV 2022) vor Beginn der Aktivitätsphase (ca. Februar) auf der Nordseite der K 30 von Bau-km 0+000 bis 0+850 zum Verhindern der Einwanderung von Tieren in den Eingriffsbereich.</p> <p>Errichtung und Betreuung eines Reptilien- und Amphibienfangzaunes vor Beginn der Aktivitätsphase (ca. Februar) um den Eingriffsbereich südlich der K 30 von Bau-km 0+000 bis 0+850 mit Fanggefäßen sowohl innerhalb als auch außerhalb der Einzäunung zum Verhindern der Einwanderung von Tieren, Ausbringen und Kontrolle künstlicher Verstecke im eingezäunten Bereich, Abfangen/Absammeln der Tiere und Umsetzen in geeignete Bereiche über die Aktivitätsperiode, Abbau von Fangzäunen und Einholen künstlicher Verstecke erst nach Abschluss der Bauarbeiten oder in Abstimmung mit der UNB.</p> <p>Zum Umsetzen von Tieren (Herpeto- und sonstige Fauna) geeignete Bereiche werden zwischen den UNBs der Landkreise Diepholz und Vechta sowie der UBB abgestimmt, wobei mögliche Risiken durch Konkurrenz mit bereits siedelnden Tieren oder durch Überschreitung der Tragekapazität des betreffenden Bereichs sowie anderweitige Gefährdungen zu berücksichtigen und zu vermeiden sind.</p>



	<p>Beginn mit den Bauarbeiten (in Abstimmung mit der UNB) erst, wenn unter optimalen Fangbedingungen und innerhalb der Aktivitätsperiode die Nachweiszahlen deutlich zurückgehen oder ausbleiben.</p>
<b>V8B</b>	<p><b>Installation von zwei Querungshilfen (Herpetodukte) mit dauerhaften beidseitigen Leiteinrichtungen und Stopprinnen im Bereich NSG Aschener Moor – Heeder Moor</b></p> <p>Zur Verbesserung der ökologischen Vernetzung und Durchlässigkeit des Vorhabengebietes für die Herpetofauna und andere Kleintiere sollen im Zuge der Umsetzung des Vorhabens beidseitig der K 30, etwa von Bau-km 0+020 bis 0+760 Leiteinrichtungen installiert und zwei Querungshilfen (Herpetodukte) angelegt werden. Einmündungen in diesem Bereich (insgesamt ca. 63 m) werden mit Stopprinnen ausgestattet (NLSTBV 2022).</p> <p>Das erste Herpetodukt ist bei Bau-km 0+110 vorgesehen und hat eine Gesamtlänge von ca. 15 m, das zweite liegt bei km 0+730 und hat eine Gesamtlänge von ca. 18 m. Beide Querungshilfen verlaufen von der südlich des geplanten Radwegs gelegenen Böschung aus unterhalb von Bankett, Radweg, Trennstreifen und Fahrbahn bis zur nördlichen Böschung der K 30. Die Lage der Tunnel wurde planerisch dahingehend optimiert, dass lichte Höhen von 0,6 m erreicht werden können.</p> <p>Die Bauwerke sollen als Zweiwegesystem ausgeführt werden, d.h. die Durchlässe sind von beiden Seiten durchwanderbar. Vorgesehen sind nach unten geöffnete Stelztunnel, die mit natürlichem und grabfähigem Substrat ausgestattet sind, in das sich wandernde Tiere bei Bedarf eingraben können. Die senkrechten Tunnelinnenwände sind glatt und reichen bis in das Substrat.</p> <p>Nördlich und südlich parallel zur K 30 im Böschungsbereich verlaufende Leiteinrichtungen verhindern, dass die Tiere in den Verkehrsbereich gelangen und lenken sie in Richtung der Durchlässe. Die Gesamtlänge der Leiteinrichtungen beträgt ca. 1.550 m.</p> <p>Detaillierte Anforderungen an die Bauausführung werden im Zuge der Ausführungsplanung konkretisiert. Der Bau wird durch eine umweltfachliche Baubegleitung dokumentiert und überwacht.</p>
<b>C1</b>	<p><b>Installation von Ersatzquartieren</b></p> <p>Um die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten betroffener Fledermausarten im räumlichen Zusammenhang weiterhin zu erfüllen, werden bei einer eventuellen Nutzung Habitatbäume durch Fledermäuse beim Wegfall von Quartierbäumen als Überbrückungsmaßnahme die Installation von Kasten-</p>

	<p>revieren durchgeführt. Da einzelne Kästen nur ungenügend angenommen werden, werden sie zur Verbesserung der Wirksamkeit in Form von Kastenrevieren zusammengefasst.</p> <p>Hierbei ist darauf zu achten, dass die Kästen den artspezifischen Anforderungen der jeweils betroffenen Art genügen. Von Fledermäusen genutzte Höhlenbäume werden im Verhältnis 1:3 durch Fledermauskästen ersetzt, da nicht alle Angebote angenommen werden. Das Bereitstellen neuer Fledermauskästen muss rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme erfolgen, damit die Maßnahme mit Baubeginn wirksam ist. Die Maßnahme ist im Bereich des Lebensraumes der lokalen Population, vorzugsweise entlang von Randstrukturen (Waldrand, Baumreihe o.ä.) anzulegen.</p> <p>Die Ausführung ist durch Experten zu begleiten.</p>
--	--

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

- entfällt -

## **7. Kosten**

Die Gesamtkosten für den Straßenbau werden auf ca. 1.060.000 € brutto veranschlagt. Träger der Baumaßnahme ist der Landkreis Diepholz.

## **8. Verfahren**

Zur Erlangung der Baurechte ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vorgesehen.

## **9. Durchführung der Baumaßnahme**

Die Baumaßnahme soll ab dem Jahr 2024 baulich umgesetzt werden. Als Bauzeit werden 10 Monate angesetzt. Vorab ist die Durchführung von CEF-Maßnahmen vorgesehen.

Rechtzeitig vor Baubeginn sind notwendige Leitungsum- und Neuverlegungen mit dem jeweiligen Versorgungsträger abzustimmen.

Baumfällungen sind rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten durchzuführen.

Die bauzeitlichen Verkehrsführungen werden rechtzeitig durch die Baudurchführung mit der zuständigen Verkehrsbehörde abgestimmt

Der durch den Bau notwendige Grunderwerb ist vor Baubeginn zu tätigen.

Aufgestellt: Nienburg, Dezember 2022

gez. Beermann