

L44, OD Aach

Von Bau-km: 0+073,75 bis 0+543,259	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz	
Nächster Ort: Aach		
Baulänge: 0,469 km	LBM Trier	

ERLÄUTERUNGSBERICHT

- Bauentwurf -

<p>Aufgestellt:</p> <p>gez. Kuhn</p> <p>Trier, den 29.09.2022</p>	<p>Genehmigt:</p> <p>gez. i.V. Bartnick</p> <p>Trier, den 29.09.2022</p>

Inhalt des Erläuterungsberichtes

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

4.3.2 Zwangspunkte

4.3.3 Linienführung im Lageplan

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselement und Querschnittsbemessung

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

4.4.2 Böschungsgestaltung

4.4.3 Hindernisse in Seitenräumen

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

4.6 Besondere Anlagen

4.7 Ingenieurbauwerke

4.8 Lärmschutzanlagen

4.9 Leitungen

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

4.12 Entwässerung

4.13 Straßenausstattung

5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

5.1.2 Umweltauswirkungen

5.2. Naturhaushalt

5.2.1 Bestand

5.2.2 Umweltauswirkungen

5.3 Landschafts-/ Ortsbild

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

5.5 Artenschutz

5.6 Natura 2000 Gebiete

5.7 Weitere Schutzgebiete

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

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

6.2 Landschaftspflegerische Maßnahmen

6.2.1 Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen § 15 (1) BNatSchG

6.2.2 Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen nach § 15 (2) BNatSchG

6.3 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

7. Kosten

8. Verfahren

9. Durchführung der Baumaßnahme

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planung beinhaltet den Bauentwurf für den Ausbau der L44 im Zuge der OD Aach.

Die verwaltungsmäßig zur Verbandsgemeinde Trier-Land gehörende Gemeinde Aach liegt ca. 5 km (Luftlinie) nordwestlich von Trier.

Die Ausbauplanung der L 44 beginnt mit Bau-km 0+073,750 (Str.-km 0,000) am Netzknoten L43/L44 (NK 6205052) und endet in Richtung B51 mit Bau-km 0+543,259 bei Str.-km 0,471. Die Gesamtlänge der Baumaßnahme beträgt 469 m.

Der Ausbau der Straße und Gehwege erfolgt im Vollausbau.

Die Planunterlagen beinhalten ebenfalls einen Teilbereich der Ausbauplanung L43, 1.TA in Richtung Beßlich. Dieser Bauabschnitt (Bau-km 0+025 – 0+073,75) hat eine Länge von 49 m.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

Die Landesstraße 44 in der Ortsdurchfahrt Aach befindet sich in einem ausbauwürdigen Zustand. Es besteht dringender Handlungsbedarf.

Die Klassifizierung der L 44 befindet sich derzeit in der Überprüfung.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Da sich die L 44 in einer Ortslage befinden, spielen die fahrdynamischen Gesichtspunkte eine untergeordnete Rolle. Die Lage der Straßenachse wurde verschoben, damit einseitig ein durchgehender Gehweg angelegt werden kann. Die Regelbreite des Gehwegs beträgt 1,50m.

Damit der Gehweg durchgängig angelegt werden kann, werden im ersten Baubereich zwei Engstellen notwendig. Die Breiten für den Betriebsdienst bzw. der Begegnungsfall Pkw/Pkw wurden berücksichtigt.

Unfallhäufungsstellen sind nicht vorhanden.

Die Haltestelle „In der Helt“ wird vom Bau-km 0+405 zum Bau-km 0+340 verlegt, da an dieser Stelle die Voraussetzungen für einen barrierefreien Ausbau günstiger sind.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Mit dem Ausbau wird eine dem Bedarf angemessene Verkehrsqualität für den Kraftfahrzeug- und Fußgängerverkehr erreicht. Für Fußgänger wird die Verkehrsqualität und die Sicherheit erhöht, da einseitig ein durchgängiger Gehweg angelegt wird. Ebenfalls erfolgt eine deutliche Verbesserung, da in der Planung mehrere barrierefreie Querungsstellen vorgesehen sind.

Unter dem Aspekt der Sicherheit für den Fußgänger und den Kraftfahrzeugverkehr werden sich nach dem Ausbau der OD Aach die Wohn- und Lebensqualität und zugleich das Ortsbild wesentlich verbessern.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Neue Seitenräume wie Bankette, Gehwege, barrierefreie Ausbildungen in den Querungsbereichen und die optisch verbesserten Anbindungen der Einmündungen, gewährleisten die allgemeine Verkehrssicherheit nach dem Ausbau.

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Die vorhandene Fahrbahn weist eine Breite von ca. 5,50 - 5,85 m auf. Im Bestand ist bis Bau -km 0+210 kein durchgehender Gehweg vorhanden. Erst im Anschluss verläuft er rechtsseitig bis zum Bauende. Im Bereich der Einmündung „In der Helt“ bzw. im Bereich der vorhandenen Haltestelle dort, ist auch linksseitig ein Stück Gehweg vorhanden.

In der Planung ist für den gesamten Ausbaubereich eine Fahrbahnbreite von 5,50 m, einschließlich beidseitiger 34 cm breiter Pflasterrinnen vorgesehen.

Im Zuge des Ausbaus wird rechtsseitig ein durchgehender Gehweg mit einer Breite von 1,50 m angelegt. Der Gehweg wird durch die 2-zeiligen Bordrinnen und einem Rundbordstein (Stichmaß 4 cm) von der Fahrbahn abgesetzt und in Betonsteinpflaster hergestellt.

Durch die vorhandene Bebauung wird allerdings punktuell die 1,50 m Gehwegbreite unterschritten. Abschnittsweise wird auch linksseitig ein Gehweg aus dem Bestand übernommen, bzw. wird wegen der Verlegung der Haltestelle „In der Helt“ notwendig. Damit der Gehweg durchgängig angelegt werden kann, werden im ersten Baubereich zwei Engstellen in der Fahrbahn notwendig. Die Fahrbahnbreiten im Bereich der Engstellen betragen 4,25 m bzw. 4,75 m.

Des Weiteren ist eine Reihe von gemeindlichen Erschließungsstraßen angebunden:

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| - L 43, Neweler Straße: | Bau-km 0+073,75 (Achse 1) |
| - Trierer Straße, rechts: | Bau-km 0+100,00 (Achse 1) |
| - Trierer Straße, links: | Bau-km 0+102,50 (Achse 1) |
| - Brunnenstraße: | Bau-km 0+160,00 (Achse 1) |
| - Neuhauser Straße: | Bau-km 0+172,50 (Achse 1) |
| - In der Helt: | Bau-km 0+395,00 (Achse 1) |

Die Straßen werden in den Einmündungsbereichen den neuen Gegebenheiten durch die Gestaltung der Eckausrundungsradien angepasst.

Der Einmündungsbereich „L43/ Neweler Straße“ bei Bau-km 0+073,75 wird umgestaltet. Die Asphaltfläche wird verkleinert und rechtsseitig der neue Gehweg angelegt. Auf der gegenüberliegenden Seite wird eine Pflasterfläche hergestellt die als Überschleppungsfläche für größere Fahrzeuge dient. Diese wird mit Rundbordsteinen (Stichmaß 4 cm) eingefasst.

Auf der rechten Seite bei Bau-km 0+100 (Einmündung Trierer Straße) wird der Gehweg in der Planung durchgezogen. Die vorhandenen Rundborde an den Einmündungsradien werden entfernt und der Anschluss der Stichstraße an die Hinterkante des neuen Gehweges angepasst.

Bei Bau-km 0+172,5 wird der Einmündungsbereich der Neuhauser Straße in Gussasphalt mit Streetprint ausgebildet.

Die verkehrsgerechten Gestaltungsmaßnahmen sind der Erschließungsbedeutung geschuldet und verbessern die Verkehrssicherheit.

An die Ortsdurchfahrt sind eine Vielzahl von privaten Zufahrten und Zugängen angeschlossen. Diese werden den neuen Gegebenheiten angepasst und wiederhergestellt.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Der Trassenverlauf ist weitgehend durch die örtlichen Gegebenheiten bestimmt. Die Planung ist höhenmäßig auf die vorhandene Fahrbahn und Topographie ausgerichtet.

4.3.2 Zwangspunkte

Zwangspunkt der Maßnahme war auch die vorhandene Bebauung im Ort. Die Zwangspunkte innerhalb des Straßenraumes wie Gebäudekanten, Mauern, Eingänge, Einmündungen und

Zufahrten wurden berücksichtigt, um in Abwägung mit straßenraumgestalterischen Aspekten, die Eingriffe in die anliegenden Privat- und Nebenflächen zu minimieren.

Bei der Durchführung der Angleichungsarbeiten im Bereich der vorhandenen Bäume ist darauf zu achten, dass die Bäume durch die Arbeiten nicht zu Schaden kommen.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Durch die vorhandene Topographie und die vorgesehene Planung wurden folgende Geometrische Trassierungselemente bei der L 44 im Lageplan gewählt:

Größter Radius:	R = 1.000 m
Kleinsten Radius:	R = 17,5 m (7 m bei Engstelle)
Größte Querneigung:	q = 6,00 %
Kleinste Querneigung:	q = 2,50 %

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Durch die vorhandene Topographie und die vorgesehene Planung wurden folgende Geometrische Trassierungselemente bei der L 44 im Höhenplan gewählt:

Größter Kuppenhalbmesser:	H = 2000 m
Kleinsten Kuppenhalbmesser:	H = 350 m
Größter Wannenhalbmesser:	H = 2000 m
Kleinsten Wannenhalbmesser:	H = 150 m
Größte Längsneigung:	s = 7,940 %
Kleinste Längsneigung:	s = 0,834 %

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die räumliche Linienführung ist an die vorhandene Topographie und Bebauung gekoppelt. Sie wird aber durch die neuen Rinnen, Gehwege verdeutlicht. Der verbesserte optische Gesamteindruck der Maßnahme ist somit gegeben.

Die Sichtweiten für einen OD - Ausbau sind ausreichend gegeben.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselement und Querschnittsbemessung

Die Bestandteile und Abmessungen des Regelquerschnittes sowie gesonderte Details für bestimmte Bereiche, sind der Unterlage 14 - „Straßenquerschnitt“ zu entnehmen.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Die Querschnittsbelastung der L 44 bezieht sich auf die Verkehrszählung aus den Jahr 2017. Dabei wurden folgende Zahlen ermittelt:

3160 Kfz/24h, 3% Schwerverkehr

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der Fahrzeugarten des Schwerverkehrs (Fz/24 h) - DTV^(SV) von 95 (Anteil = 3 %) bildet die Grundlage für die Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung B (gewichtete äquivalente 10-t-Achsübergänge) nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen RStO 12 (Korrektur Juni 2020).

Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung B und der zuzuordnenden Belastungsklasse für die L 44

1. Ausgangsdaten
- siehe Unterlage 14 –

- 1.1 Ergebnis der Berechnung zur L 44

Die bemessungsrelevante Beanspruchung beträgt $B=0,865$ Mio. äquivalente 10-t-Achsübergänge. Dieser Beanspruchung ist der Belastungsklasse 1,0 zuzuordnen. In Abgleichung auf die erfolgte Einordnung in die Frostempfindlichkeitsklasse F 3 (Bohrungen) und unter Berücksichtigung der Frosteinwirkungszone I (nach Bild 6 der RStO´12, Korrektur Juni 2020) ist eine frostsichere Gesamtaufbaudicke von 60 cm vorgesehen.

Aufbau für den Vollausbau L 44:

<u>Fahrbahn:</u>	3,5 cm	Asphaltdeckschicht
	14,5 cm	Asphalttragschicht
	<u>42,0 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
	<u>60,0 cm</u>	<u>Gesamtdicke des Oberbaus</u>

<u>Gehweg:</u>	8,0 cm	Pflasterdecke
	3,0 cm	Pflasterbett
	<u>49,0 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
	<u>60,0 cm</u>	<u>Gesamtaufbau</u>

4.4.2 Böschungsgestaltung

Die notwendigen Böschungen werden mit einem Neigungsverhältnis von 1:1,5 ausgebildet.

4.4.3 Hindernisse in Seitenräumen

Vorhandene Bebauung wie Mauern, Beleuchtungen, Schilderpfosten und Bewuchs werden für den notwendigen Ausbaubereich entfernt bzw. versetzt und bei Bedarf wiederhergestellt.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Bei allen im Planbereich befindlichen Einmündungen, wird deren Funktionen im Straßennetz nicht verändert.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Im geplanten Ausbaubereich befindet sich die Einmündung L43/L44.

Der Einmündungsbereich wird verschmälert, um eine klarere Linienführung zu erreichen und Platz zu schaffen, um einen 1,50 m breiten Gehweg anzulegen. Am nördlichen Rand wird eine Pflasterfläche vorgesehen, die so ausgebildet wird (RB +4cm), dass sie für den Schwerverkehr überfahrbar ist.

Sonstige Einmündungen von Gemeindestraßen werden wieder an die L44 angebunden, nur im Einmündungsbereich der Trierer Straße (rechts, Bau-km 0+100) wird der Gehweg zukünftig durchgezogen.

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Nach dem Ausbau wird der Fußgängerverkehr, durch die geplanten Gehwege, sicherer geführt. Im Hinblick auf die Barrierefreiheit soll der Gehweg an der Gemeindestraße „Trierer Straße“ (Bau-km 0+100) durchgezogen werden.

An allen Einmündungen werden barrierefreie Querungsstellen angeordnet.

Vorhandene Zufahrten werden wieder an den Bestand angeglichen.

4.6 Besondere Anlagen

-entfällt-

4.7 Ingenieurbauwerke

Entlang der Ausbaustrecke befinden sich drei Stützmauern.

Die erste (BW 6205656) befindet sich auf der rechten Seite zwischen Bau-km 0+320,411 – 328,987 vor der Gaststätte. Diese Stützmauer ist sanierungsbedürftig. Eine Begutachtung und die Planung der Sanierungsmaßnahmen erfolgen durch die Fachgruppe III (Brückenbau), des LBM Trier.

Für die beiden anderen Stützmauern (BW 6205656, Bau-km 0+433,428 – 465,770, rechts und BW 6205592, Bau-km 0+478,572 – 539,793, rechts) erfolgt ebenfalls eine Zustandsbewertung durch die Fachgruppe III, des LBM Trier.

4.8 Lärmschutzanlagen

Durch den Ausbau der Ortsdurchfahrt erfolgen keine erheblichen Änderungen des Streckenverlaufs. Demzufolge sind keine Lärmschutzanlagen erforderlich.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Zuge der Baumaßnahme soll die Haltestelle „In der Helt“ verlegt werden. Die vorhandene Haltestelle befindet sich derzeit bei Bau-km 0+400. Die neue Haltestelle wird zum Bau-km 0+340 verlegt, da sie barrierefrei ausgebildet wird und an dieser Stelle die Voraussetzungen für einen barrierefreien Ausbau günstiger sind.

Die genaue Lage und Ausbildung der Haltestelle ist aus dem Lageplan, Straßenquerschnitt und dem „Leitfaden Barrierefreiheit“ zu entnehmen.

Eine weitere Neuanlage eines Haltebereiches für Linien- und Schulbusse in Planungsbereich der L 44 ist nicht vorgesehen.

4.10 Leitungen

Sofern Leitungen neu verlegt bzw. angepasst werden müssen, werden die hierzu notwendigen Arbeiten gemeinsam durchgeführt und die Kostenteilung nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden Vereinbarungen geregelt. Eventuell neu herzustellende Leitungen sind außerhalb der Grünflächen zu verlegen oder sollen lediglich als Stichleitungen (z.B. bei Leuchtenstandorten) ausgebildet werden. Es ist darauf zu achten, dass bei der Bepflanzung neuer Grünbeete die erforderlichen Abstände zu bestehenden Versorgungsleitungen eingehalten werden. Eventuell sind Kabelschutzmaßnahmen vorzusehen. Das „Merkblatt über Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“, aufgestellt durch die

Forschungsgesellschaft für Straßen -und Verkehrswesen, DWA Arbeitsgruppe ES-3.6“ (FGSV 939 – Ausgabe 2013), ist zu beachten.

Laut der VG-Werke Trier-Land fallen im Planungsbereich Erneuerungen der Hausanschlüsse der Wasserleitung und ggf. der Ortskanalisation an. Die Planung dafür wird im Auftrag der VG-Werke Trier-Land von einem Fachbüro erstellt.

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Zur Bewertung des baulichen Zustands der L 44 wurden vom Laboratorium für Straßen- und Betonbau Trier (sbt) im Januar und Februar 2017 innerhalb der Ortsdurchfahrt Aach Untersuchungen an der vorhandenen Fahrbahn und Untergrund durchgeführt.

Weitere Aussagen sind aus dem Untersuchungsbericht Nr. 16-2294-1 mit Datum 20.07.2021 zu entnehmen.

4.12 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und Gehwegflächen erfolgt wie bisher über Rinnenanlagen mit Straßenablaufeinrichtungen, die im Zuge der Straßenbaumaßnahme neu hergestellt und an die vorhandene Ortskanalisation angeschlossen werden. Im Bereich der Angleichungen der vorhandenen Einmündungen ist das Entwässerungssystem ebenfalls anzupassen und zu berücksichtigen.

Ggf. sind Sanierungsmaßnahmen an der bestehenden Ortskanalisation vorzunehmen. Diese werden im Auftrag der VG-Werke Trier-Land geplant und durchgeführt.

Die Straßenplanung beschreibt im Wesentlichen die Neuaufteilung schon bestehender versiegelter Flächen. Maßnahmenbedingt werden ca. 64 m² mehrversiegelt. Die Mehrversiegelung entsteht durch die Neuanlage des Gehweges zur geplanten Haltestelle „In der Helt“.

Durch die Mehrversiegelung entsteht nur eine minimale Verschärfung des Oberflächenwasserabflusses, aus diesem Grund müssen keine Maßnahmen getroffen werden.

Der Einlaufbereich des Reiweltsgrabens (Bau-km 0+470) in den vorhandenen Durchlass wird im Zuge der Baumaßnahme saniert und umgestaltet. Der vorhandene Durchlass wird erneuert. Die Planung der Maßnahmen erfolgt in einer gesonderten Planung.

4.13 Straßenausstattung

Die Ortsdurchfahrt erhält eine ortsübliche Grundausrüstung und Beschilderung. Es gelten die Bestimmungen der StVO unter Berücksichtigung der RMS und der HAV mit den üblichen Verkehrszeichen und Markierungen.

Bei Haus-Nr 18 wird eine 1,00 m breite Pflasterfläche als „Anfahrerschutz“ für das Gebäude angelegt. Diese wird durch einen Hochbord mit 15 cm Höhe eingefasst. Zur weiteren Absicherung werden dort zusätzlich noch 3-4 Poller vorgesehen.

5. **Angaben zu den Umweltauswirkungen**

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

Barrierefreie Querungsstellen sind entlang der Ausbaustrecke nicht vorhanden.

5.1.2 Umweltauswirkungen

Die Gestaltung der barrierefreien Querungen verbessern die Mobilität aller Menschen vor Ort.

5.2 Naturhaushalt

5.2.1 Bestand

Von der Ausbaumaßnahme sind ausschließlich anthropogen überprägte Lebensräume betroffen.

Diese werden nachfolgend bezogen auf den baulichen Eingriff beschrieben.

Lageplan Blatt Nr.01, L43 1.TA

Umgestaltung der Einmündung Neweler Straße (Achse 40) in die Beßlicher Straße (Achse 1)

Achse 1 (Bau-km 0-025.000 bis 0+073.750)

Achse 40 (Bau-km 0+055.000 bis 0+100.000)

Achse 1: Bau-km 0+025.000 bis Bau-km 0+073.750, links und rechts

Fast ausschließlich Umgestaltung im befestigten Bereich,
sowie höhenmäßige Angleichung einer Fläche ohne Bewuchs
zwischen Bau-km 0+060.500 bis Bau-km 0+070

→ Keine Eingriffe

Achse 40: (Bau-km 0+076.500 bis 0+084.500), rechts

Verlust einer grob aufgesetzte Trockenmauer (HN2) aus Natur- und Formsteinen aus Beton.
Durchschnittliche Höhe ca. 0,60 m, durchschnittliche Breite 0,3 m
→ 2,4 m²

Verlust des sich an die Mauer anschließenden verwilderten Pflanzenbeetes (HM5), durchschnittliche Breite 0,7 m. → 5,6 m²

Achse 40: (Bau-km 0+076.500 bis 0+085.000), rechts

Überbauung einer Trittrassenfläche (HM4a).
Eingriffstiefe ca. 0,8 m bis 1,25 m → 5 m²

Lageplan Blatt Nr.01, L44 Ausbau der Ortsdurchfahrt

Achse 1: (Bau-km 0-073.750 bis 0+300.000)

Bau-km 0+084.500 bis 0+090.000, rechts

Randliche Überbauung einer Ziergartenfläche (HJ1).
Eingriffstiefe ca.0,64 m → 3,5 m².

Bau-km 0+119.500 bis 0+121.000, rechts

Entfernung der Abschlusssträucher einer Kirschlorbeerhecke (BD5), Höhe 2 m, Breite 1,40 m.
Eingriffstiefe ca.1 m → 1,5 m².

Bau-km 0+145.000 und Bau-km 0+247.000, links

Gefährdung einer ca. 50 Jahre alten Kastanie, sowie einer ca. 40 Jahre alten Sommerlinde.

Bau-km 0+245.000 bis 0+295.000, links

Angleichung einer Verkehrsrasenfläche (HC4) im Bestand.
Eingriffstiefe ca.0,8 m bis 1,90 m → 54 m².

Lageplan Blatt Nr.02, L44 Ausbau der Ortsdurchfahrt

Achse 1: (Bau-km 0+300.000 bis 0+543.259)

Bau-km 0+328.000 bis 0+360.500, links

Anlage einer Bushaltestelle. Versiegelung einer gering bis mäßig verbuschten Grünlandbrache (EE5), artenarm. Eingriffstiefe ca. 1,5 bis 2 m → 52,5 m²

Überschüttung einer neben der Straße liegenden Böschung mit Beeinträchtigung des Rand-Bereichs einer gering bis mäßig verbuschten Grünlandbrache (EE5), artenarm
Eingriffstiefe ca. 1,5 m bis 4,5 m → 126 m²

Bau-km 0+391.500 bis 0+393.000, links

Überbauung einer Trittrassenfläche (HM4a).
Eingriffstiefe ca. 1 m → 1,5 m²

Bau-km 0+453.079 bis 0+487.500, links

Angleichung einer Verkehrsrasenfläche (HC4) im Bestand. Gefährdung von sechs ca. 30 Jahre alten Schwarz-Erlen.

Eingriffstiefe ca. 1 m bis 4 m → **60 m²**.

Bau-km 0+492.000 bis 0+543.269, links

Angleichung einer Verkehrsrasenfläche (HC4) im Bestand. Gefährdung einer ca. 80 bis 90 Jahre alten Eiche.

Eingriffstiefe ca. 1 m bis 1,5 m → **62 m²**.

Bau-km 0+540.000 bis 0+543.269, rechts

Überbauung von Verkehrsrasenfläche (HC4) → **1,5 m²**

Angleichung einer Verkehrsrasenfläche (HC4) → **1,5 m²**

5.2.2 Umweltauswirkungen

Flächenbilanz (L43)

*Versiegelungsgrad 50% (Rasengitter)

Bestand:

Fahrbahn einschl. Rinnen	369 m ²
Gehwege	146 m ²
sonstige bef. Flächen (+ Zufahrt Brunnenplatz)	43 m ²
	<u>558 m²</u>

Planung:

Fahrbahn einschl. Rinnen und Schrammbord	353 m ²
Gehwege	174 m ²
Zufahrt Brunnenplatz	36 m ²
	<u>563 m²</u>

Planung: 563 m²

Bestand: - 558 m²

Mehrversiegelung (L43): 5 m²

Flächenbilanz (L44) *Versiegelungsgrad 50% (Rasengitter)Bestand:

Fahrbahn einschl. Rinnen	2.887 m ²
Gehwege	706 m ²
sonstige bef. Flächen	155 m ²
	<u>3.748 m²</u>

Planung:

Fahrbahn einschl. Rinnen und Schrammbord	2.761 m ²
Gehwege	1.046 m ²
	<u>3.807 m²</u>

Planung: 3.807 m²**Bestand: - 3.748 m²****Mehrversiegelung (L44): 59 m²****Die Gesamt-Mehrversiegelung (L43+L44) beträgt 64 m²**

Die vom späteren Baufeld beanspruchten Böden, waren in der Vergangenheit ausnahmslos durch Baumaßnahmen betroffen und grenzen an die Straße an. Es handelt sich um Böden mit geringer Ausprägung natürlicher Bodenfunktionen und fehlender kulturhistorischer oder sonstigen wissenschaftlichen Bedeutung.

Deshalb wird die Beeinträchtigung des Bodenpotentials als gering eingestuft.

Der Aacher Bach und der Rolkemsbach sind, laut den Angaben des Geoportals Wasser RLP zur Gewässerstrukturgüte, im Bereich der Straßenbaumaßnahme stark bis vollständig verändert. In Hinblick auf die Mehrversiegelung werden die Auswirkungen auf das Wasserpotential aufgrund der Quadratmeterzahl von 64 m² als gering eingeschätzt.

Auswirkungen auf das Klimapotential sind nicht gegeben.

Bezogen auf das Biotop- und Artenschutzpotential gehen innerorts, keine hochwertigen Biotopstrukturen verloren. Am höchsten bewertet sind 2,4 m² einer Trockenmauer, die aber zum Teil aus Betonformsteinen besteht.

Von der Ausbaumaßnahme in der OD Aach sind ca. 377 m² ausschließlich anthropogen überprägte Lebensräume betroffen. Wovon 305 m² sich durch Einsaat, Pflanzung oder Neugestaltung der Strukturen nach Beendigung der Baumaßnahme, innerhalb von vier Vegetationsperioden wiederherstellen lassen. Siehe in diesem Zusammenhang die Ermittlung des Kompensationsbedarfs nach dem Praxisleitfaden des Landes Rheinland-Pfalz in der nachfolgenden Tabelle.

Unter der Berücksichtigung möglicher Vermeidungsmaßnahmen sind folgende Biotoptypen* zu nennen:

Trockenmauer (HN2)	→	2,4 m ²	
Pflanzenbeet (HM5)	→	5,6 m ²	
Trittrassenfläche (HM4a)	→	6,5 m ²	versiegelt 6,5 m ²
Ziergartenfläche (HJ1)	→	3,5 m ²	versiegelt 3,5 m ²
Kirschlorbeerhecke (BD5)	→	1,5 m ²	
gering bis mäßig verbuschte Grünlandbrache (EE5) artenarm	→	178,5 m ²	versiegelt 52,5 m ² / 126 m ²
Verkehrsrassenfläche (HC4)	→	179 m ²	versiegelt 1,5 m ² / 177,5 m ²

Ermittlung des Kompensationsbedarfs

Einstufung der Projektwirkungen	Wir- kungs- stufe I	Begründung: Bis auf Biotoptyp HN2 sind keine hochwertigen Biotopstrukturen betroffen. Geringe Beeinträchtigung des Wasser- und des Bodenpotentials						
		Ausgangszu- stand	Bio- toptyp	Wert punkte Grund- wert	Auf / Ab- schlag	Wertpunkte	Fläche in m ²	Summe
Wesentliche Veränderungen der Biotop- strukturen	HN2	13				2,4	31,2	
	HM5	6				5,6	33,6	
	HM4a	5				6,5	32,5	
	HJ1	7				3,5	24,5	
	HC4	3				179,0	537,0	
	EE5	11				178,5	1963,5	
Verluste Ein- zelbäume / Ge- hölze	BD5	8				1,5	12,0	
	Summe Eingriff					377,0	2634,3	
							2635	Rundung
Wiederherstel- lung	Bio- toptyp vorher	Fläche in m ²	Biototyp nachher	Fläche in m ²				Erläuterung
	HC4		HC4	177,5				
	EE5		EE5	126				
	BD5		BD5	1,5				
	Summe Wiederherstellung			305				

	Bio- toptyp	Wert- punkte Grund- wert	Auf / Ab- schlag	Wertpunkte	Fläche in m ²	Summe	Erläuterung	
Geplante Kom- pensation Ausgangszu- stand	HN2	13			2,4	31,2		
	HM5	6			5,6	33,6		
	HM4a	5			6,5	32,5		
	HJ1	7			3,5	24,5		
	HC4	3			1,5	4,5		
	EE5	11			52,5	577,5		
	Summe verbliebener Eingriff					72	700,3	
							700	Rundung
Geplante Kom- pensation Zielzustand	Bio- toptyp	Wert- punkte Grund- wert	Auf / Ab- schlag	Wertpunkte	Fläche in m ²	Summe	Erläuterung	
	HN5a	5			4	20		
	AA0***	11			62	682		
						0		
						0		
						0		
Summe						702		
Aufwertung durch Kompensation								
Bilanz	Biotopwert der betroffenen Biotoptypen in der Ortslage Aach					700 (KB*)		
* KB=Kompen- sationsbedarf **KW=Kompen- sationswert	Biotopwert Biotoptyp Gabione HN5a					5 x 4 m ²	- 20 (KW**)	
	Biotopwert Biotoptyp Wald AA2, AU4*** mit Anteil nicht einheimischer Baumarten unter 20%					11 x 62 m ²	- 682 (KW**)	
						+ 2		
Zusammenfas- sung	Der Eingriff ist kompensiert							
Hinweise	*** Kompensation als Ersatzmaßnahme auf den Ökokontoflächen am Eulenberg Gemarkung Newel, Flur 4, Parzelle 3/1 Umwandlung eines Fichtenmischwaldes mit Nadelhölzern (Biotoptyp AJ3) in einen Kiefern-Buchenwald (AA2) einschließlich der Vorwaldstadien (AU2).							

5.3. Landschafts-/ Ortsbild

Das Ortsbild wird neugestaltet.

5.4. Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Nachfolgende Baudenkmäler entlang der Ausbaustrecke sind im Verzeichnis der Kulturdenkmäler des Landkreises Trier-Saarburg Stand Oktober 2021 aufgeführt.

Achse 40, Bau-km 0+085, links - Neweler Straße 2, ehemalige jüdische Synagoge

Achse 1, Bau-km 0+160, rechts - Trierer Straße 25, ehemaliges Hofgut von St. Irminen,
barocker Parallelhof bez. 1752

Achse 1, Bau-km 0+220, links - Trierer Straße 14, spätbarocker Winkelhof, 1783,
Umbau 1827

Achse 1, Bau-km 0+475, rechts - Jubiläumskreuz südöstlich der Ortslage, an der L 44,
neben dem jüdischen Friedhof, Schaftkreuz, bez. 1826

5.5. Artenschutz

Die Betroffenheit streng oder besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten können für den Ausbaubereich mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden, da der Ausbau sich im Wesentlichen innerhalb der Straßenparzelle oder in deren nahen Umfeld stattfindet.

5.6. Natura 2000 Gebiete

Sind nicht vorhanden

5.7. Weitere Schutzgebiete und kartierte Biotop der landesweiten Biotopkartierung

Am Ende der Baustrecke grenzt das Landschaftsschutzgebiet Meulenzwald und Stadtwald Trier (07-LSG-72-2) bis auf ca. 20 m an die Ausbaustrecke an.

Von Bau-km 0+479 bis Bauende grenzt rechtsseitig, weitgehend hinter einer Stützmauer verlaufend, der Biotopkomplex Klinkbachtal und Hänge bei Aach (BK-6205-0060-2007) an.

Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet oder den Biotopkomplex werden durch das Bauvorhaben nicht erwartet.

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

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Der geplante Ausbau der L44 in der Ortslage Aach zielt auf eine Verkehrsberuhigung und nicht auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Ortsdurchfahrt ab. Somit ist der hier vorliegende Fall kein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV“ vom 12. Juni 1990. (vgl. Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes –VlärmschR 97 Teil C Abs.

VI. 10.1 (2). Lärmvorsorgemaßnahmen auf Kosten des Straßenbaulastträgers kommen hier nicht in Betracht.

6.2 Landschaftspflegerische Maßnahmen

6.2.1 Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen § 15 (1) BNatSchG

Bau-km 0+145.000, Bau-km 0+247.000, Bau-km,0+461.000 bis 0+484.000, sowie

Bau-km 0+510.000, links

Anordnung von Gehölzschutzmaßnahmen nach der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4, Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4) bei den Bäumen bei:

hier: Durchführung von Stamm- und Wurzelschutzmaßnahmen um die entlang der Ausbaustrecke stehenden neun Bäume zu erhalten.

Eiche, Bau-km 0+510.000, links

Die Bauarbeiten sind durch einen qualifizierten Baumgutachter zu begleiten, der bereits während der Ausschreibung einzubinden ist. Im Vorfeld sind in der Ausschreibung Maßnahmen zu entwickeln, die ermöglichen, den Baum zu erhalten.

6.2.2 Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen nach § 15 (2) BNatSchG

- Wiederherstellung von 305 m² vorübergehend im Zuge der Baumaßnahme in Anspruch genommener Flächen.

- Achse 1 Bau-km (0+245.000 bis 0+295.000), links, Bau-km (0+453.079 bis 0+487.500), links, Bau-km (0+492.000 bis 0+543.269), links, sowie (Bau-km 0+543.269 bis 0+540.000), rechts Verkehrsrasenfläche (HC4 → 177,5 m²)

Einsaat mit autochthonem Saatgut der Herkunftsregion 7.

Alternativ können kräuterreiche Regelsaatgutmischungen zum Einsatz kommen.

- Achse 1 Bau-km (0+328.000 bis 0+360.500), links. Dies gilt ebenfalls für die artenarme Grünlandbrache (EE5 → 126 m²)
- Achse 1 Bau-km (0+119.500 bis 0+121.000), rechts Ergänzung-/Wiederherstellung des Teils einer Kirschlorbeerhecke (BD5 → 1,5 m²)
welches während der Baumaßnahme im Zuge einer vorübergehenden Inanspruchnahme im Gehwegbereich weichen musste.

- Einbau einer Gabione Achse 40 (Bau-km 0+076.500 bis 0+084.500), rechts, deren vordere Steinreihe aufgesetzt ist, um einen Teilaspekt der abgerissenen Trockenmauer wiederherzustellen.

- Anlage einer Grünfläche Achse 1 Bau-km (0+176.000 bis 0+189.000), rechts
Innerorts kann eine Grünfläche mit einer Fläche von 20 m² angelegt werden, welches einen grünplanerischen Beitrag zur Neugestaltung des Ortsbildes leistet. Die Fläche kann im derzeitigen Zustand als unbefestigt angesehen werden, wird aber zurzeit offensichtlich immer wieder überfahren.

Grundsätzlich sind bei der Bepflanzung in der Grünfläche die nachfolgenden Kombinationen denkbar:

- Bepflanzung mit niedrigen Blütensträuchern, Boden bedeckend.
- Raseneinsaat mit Stecken von früh blühenden Blumenzwiebeln.
- Verwendung von Stauden in Kombination mit niedrigen Blütensträuchern.
- Wechselbepflanzung mit Sommerflor.
- Reine Staudenpflanzungen.

- Die Bepflanzung der Grünfläche wird mit der Ortsgemeinde abgestimmt.

- Ersatzmaßnahme auf den Ökokontoflächen am Eulenberg bei Newel

○ Kompensation als Ersatzmaßnahme auf den Ökokontoflächen am Eulenberg Gemarkung Newel, Flur 4, Parzelle 3/1 durch Umwandlung eines Nadelwaldes in einen Laubmischwald über Jungwuchs- bzw. Vorwald-Stadien.

Hierdurch Abbau der Rohhumusaufgabe der Nadelstreu. Verbesserung der Bodenstrukturen durch naturnähere Waldbewirtschaftung mit einem Laubbaumanteil standortheimischer Baumarten von > 80 %.

Hierdurch erfolgt unter anderem eine Aufwertung des Bodenpotentials.

- Ausgangszustand Fichtenmischwaldes mit Nadelhölzern (Biototyp AJ3)
- Zielzustand Kiefern-Buchenwald (AA2) bzw. Vorwaldstadien (AU2).
- Fläche 62 m²

6.3 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

Die Auftrag nehmende Baufirma ist über die entlang der Ausbaustrecke liegenden Kulturdenkmäler beim Einweisungstermin zu informieren.

7. Kosten

Der Baulastträger für die Landesstraße (Fahrbahn einschließlich Rinne) ist das Land Rheinland-Pfalz. Die Kosten der Gehwege und Haltestellen entfallen auf die Gemeinde Aach. Die Kostentragung für Gestaltungs- und Angleichungsmaßnahmen richtet sich nach den Ortsdurchfahrtsrichtlinien (ODR) und werden zwischen dem Straßenbaulastträger und der Gemeinde geteilt. Die Kosten für die Ausgleichsmaßnahme der Mehrversiegelung trägt die Gemeinde Aach.

8. Verfahren

Die Maßnahme wurde am 08.05.2017 im Rahmen einer Bürgerversammlung vorgestellt und hinreichend mit den Gemeindevertretern erörtert. Die Anregungen und Bedenken der Gemeinde und der Anwohner sind fachtechnisch überprüft und soweit möglich in der Planung berücksichtigt bzw. geändert worden.

Um Baurecht für die L 44 zu erhalten wird ein Abstimmungsverfahren durchgeführt.

9. Durchführung der Baumaßnahme

Sobald die öffentlich-rechtlichen, privatrechtlichen sowie haushaltsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind, kann mit der Ausbaumaßnahme begonnen werden.

Die Baumaßnahme wird unter Vollsperrung durchgeführt. Zur Sicherung der Erschließung während der Bauzeit werden Bauabschnitte gebildet.

Für den Bau der Fahrbahn und Gehwege ist Grunderwerb von Privatflächen erforderlich. Die betreffenden Grundstücke sind im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt. Zum Angleichen von Eingängen und Zufahrten sind kurzfristige vorübergehende Inanspruchnahmen von Flächen notwendig.

Bedingt durch die Vollsperrung sind Umleitungen über die angrenzenden Gemeinden erforderlich. Innerhalb der Ortsdurchfahrt lassen sich nur beschränkt Umfahrungen einrichten. Grundsätzlich unterliegen Quell- und Zielverkehr in der Bauzeit gewissen Einschränkungen.

Die Gesamtdurchführung obliegt dem Landesbetrieb Mobilität Trier.