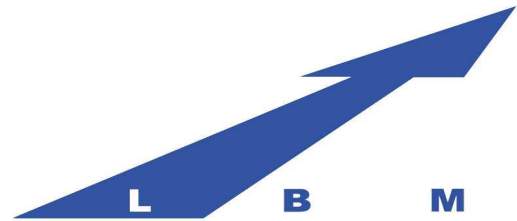


Landesbetrieb
Mobilität
Cochem-Koblenz



Planfeststellungsentwurf
K 35 (AW) Ortsumgehung
ESCH - HOLZWEILER

- ERLÄUTERUNGSBERICHT -

Erläuterungsbericht**Inhaltsverzeichnis**

1.	Darstellung der Baumaßnahme	3
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	3
2.	Notwendigkeit der Baumaßnahme	4
2.1	Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	4
2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	5
2.3	Raumordnerische Entwicklungsziele	9
2.4	Anforderung an die straßenbauliche Infrastruktur	9
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	10
3.	Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Vergleich der Varianten	11
3.1	Trassenbeschreibung der Varianten	11
3.2	Trassenbeschreibung der Planfeststellungsvariante (optimierte Variante 2)	13
3.3	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum	14
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	15
4.1	Trassierung	15
4.2	Querschnitt	15
4.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	18
4.4	Baugrund / Erdarbeiten	19
4.5	Entwässerung	20
4.6	Ingenieurbauwerke	20
4.7	Straßenausstattung	20
4.8	Besondere Anlagen	21
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	21
4.10	Leitungen	21
5.	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	22
5.1	Lärmschutzmaßnahmen	22
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	23
5.3	Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	23
5.4	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	23
6.	Erläuterungen zur Kostenberechnung	23
7.	Verfahren	23
8.	Durchführung der Baumaßnahme	24

Erläuterungsbericht

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die Kreisstraßen K 34 und K 35 liegen im vorhandenen Straßennetz zwischen dem Autobahnkreuz Meckenheim (A 61/A 565) und dem Ahrtal. Sie stellen eine Verbindungsfunktion zwischen den Bundesstraßen B 257 im Westen und der B 267 im Süden sowie der L 83 im Norden dar. Die Straßen befinden sich im Kreis Ahrweiler, im Bereich der Gemeinde Grafschaft. Beide Kreisstraßen verlaufen durch die Ortsgemeinde Esch. Die K 35 endet derzeit in der Ortslage Esch und mündet dort in die K 34 ein.

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Esch sieht die Planung den Neubau einer Umgehungsstraße vor, die die B 257 im Nordwesten und die freie Strecke der K 35 im Süden – Richtung Ahrtal/Dernau – direkt miteinander verbindet.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Länge der Neubaustrecke beträgt ca. 3,420 km.

Die geplante Umgehungsstraße hat die Funktion einer überregionalen/regionalen Straßenverbindung der Kategoriengruppe A II, und wurde mit einem 2-streifigen Querschnitt, mit einer Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 70$ Km/h trassiert.

Die derzeitige Streckencharakteristik von wechselnden Abschnitten, freier Strecken und Ortsdurchfahrten, wird im vorgesehenen Neubauabschnitt durchgehende in eine anbaufreie Strecke verändert.

Diese schließt im Süden an die bestehende K 35 Richtung Ahrtal und im Norden an eine vorhandene Gemeindestraße (Max-Planck-Straße) im Gewerbegebiet Gelddorf an. Das Gewerbegebiet ist bereits heute mit einer planfreien Anschlussstelle an die B 257 angeschlossen.

Die Gemeindestraße wird nach dem Neubau der Umgehung als Kreisstraße (K 35) umgewidmet.

Erläuterungsbericht

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Ortsdurchfahrt Esch wurde 1996 mit der Linienbestimmung einer Umgehungsstraße begonnen. Auslöser für diese Planung war eine Verkehrserhebung in der Region aus dem Jahr 1988, bei der in der Ortslage Esch der Anteil des Durchgangsverkehrs mit 75% ermittelt wurde. Gemäß der Verkehrsentwicklungsprognose (Demographische Verkehrsprognose 90, LASV Rheinland-Pfalz) war die Zuwachsrate bis 2010 mit > 40% prognostiziert.

Diese Verkehrsprognose wurde auf der Basis der allgemeinen Straßenverkehrszählungen von 1990 und 1995 aktualisiert und der im April 1997 erstellten Umweltverträglichkeitsstudie zugrunde gelegt.

Im Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie und der Linienbestimmung wurde die Variante festgelegt, die im RE-Entwurf vom Dezember 2002 dargestellt ist. Das Planungsziel dieses RE-Entwurfs war in erster Linie darauf ausgerichtet, aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten, die Trassenführung und die vorhandene Substanz der zum Teil befestigten Wirtschaftswege zu nutzen.

Im März 2006 wurde für den RE-Entwurf ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Die Anregungen aus dem Audit wurden in Absprache mit dem LBM Cochem-Koblenz, unter Berücksichtigung der Aktualisierung der Verkehrszahlen, nach einer Verkehrsuntersuchung im Juni 2007, mit Verkehrsprognose für das Jahr 2025, der aktualisierten Entwurfsvermessung und einer neuen Überprüfung der Umweltverträglichkeit, eingearbeitet.

Sämtliche Planungsschritte wurden mit dem Auftraggeber und den zuständigen Behörden und Ämtern abgestimmt, mit dem Ziel, eine Planung zu erstellen, die zwischen allen Belangen gerecht abgewogen ist.

Erläuterungsbericht

Für das im Planungsgebiet zur Zeit laufende Flurneuordnungsverfahren, wurden dem Verfahrensträger, DLR Westerwald-Osteifel, die voraussichtlichen Straßenbegrenzungslinien (Stand Vorplanung) Ende März 2008 zur Verfügung gestellt.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Der Neubau der Umgehungsstraße dient in erster Linie der Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahrten. Die schwachen Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrer und Fußgänger, insbesondere Kinder und ältere Menschen, sind in den engen Ortsdurchfahrten stark gefährdet.

Ein besonderes Gefahrenmoment stellt dabei die extrem enge und unübersichtliche Ortsdurchfahrt von Niederesch dar. Die Straßenbreite beträgt dort unter 4 m und führt somit permanent zu Konflikten zwischen Fußgängern und Autofahrern. Ein gefahrloser und flüssiger Begegnungsverkehr ist nahezu unmöglich.



Erläuterungsbericht



Verkehrsuntersuchung

Die im Sommer 2007 von "VERTEC, Ingenieursozietät für Verkehrsplanung und -technik" durchgeführte Verkehrsuntersuchung führte zusammenfassend zu dem folgenden Ergebnis:

Der zur Gemeinde Grafschaft zählende Ortsteil Esch wird über die Kreisstraßen K 34 und K 35 erschlossen. Aufgrund der z.T. sehr engen Ortsdurchfahrt und der geringen Ausbaubreite der K 35 südlich von Esch ist die Ortsdurchfahrt für Fahrzeuge über 3,5 t gesperrt. An Sonn- und Feiertagen stellen sich maximale Verkehrsbelastungen durch Freizeit- und Ausflugsverkehre zwischen der B 257 Nordrhein-Westfalen und dem Ahrtal ein. Zur Entlastung der Ortslage wird der Ausbau eines östlich von Esch verlaufenden Wirtschaftsweges (Baustraße) als K 34neu in Erwägung gezogen.

*Die **Aufgabe** der vorliegenden Untersuchung besteht darin, die heutigen Verkehrsverhältnisse zu analysieren, auf das Jahr 2025 zu prognostizieren und die Auswirkungen einer Ostumgehung aufzuzeigen. Die Untersuchung wird sowohl im Werktags- als auch im Sonn- und Feiertagsverkehr durchgeführt.*

Erläuterungsbericht

Die Basisdaten zur **Verkehrsanalyse** wurden durch Verkehrszählungen und Kennzeichenerfassungen Ende April/Anfang Mai 2007 sowie durch eine Geräte-zählung erhoben.

Auf den maßgeblichen Strecken im Planungsgebiet wurden folgende **Belastungen** ermittelt:

Abschnitt	Werktag	Sonn-/Feiertag
K 34 Esch - B 257	ca. 700	ca. 1.000
K 34 Esch-Holzweiler	ca. 450	ca. 500
K 35 Esch-Dernau	ca. 500	ca. 1.100
B 257	ca. 3.000	k.A.

Kfz/4Std., 2007

Die Belastungen an Spitzentagen, wie dem 1. Mai, liegen je nach Streckenabschnitt um 50 bis 100 % über jenen eines Normalwerktages.

Aufgrund der Einschränkungen besitzt der **Schwerverkehr** in der Ortslage Esch mit ca. 40 SV-Fz/d nur einen Anteil von 2 %.

Für das **Prognosejahr 2025** wird der Verkehrszuwachs aus strukturellen Veränderungen im Planungsgebiet sowie der allgemeinen Verkehrsentwicklung bestimmt.

Der **Prognose-Null-Fall** entspricht weitestgehend dem Analysenetz. Auf den maßgeblichen Strecken ist von folgender Verkehrsnachfrage auszugehen:

Abschnitt	Werktag	Sonn-/Feiertag
K 34 zw. B 257 u. Esch	3.000 (+ 41 %)	3.600 (+ 19 %)
K 34 Esch - Holzweiler	2.000 (+ 42 %)	1.700 (+ 20 %)
K 35 Esch - Dernau	2.000 (+ 31 %)	3.600 (+ 17 %)
Ortsmitte Esch	2.500/3.000 (+ 40 %)	3.600/4.000 (+ 20 %)
B 257	12.700 (+ 31 %)	12.600 (+ 17 %)

Angaben in Kfz/d, 2025
 (+ 19 %) Zuwachs 2007 - 2025

Erläuterungsbericht

Die stärkeren Verkehrszuwächse am Werktag sind darauf zurückzuführen, dass die vorgegebenen Prognosestrukturentwicklungen sich primär auf Gewerbeflächen und Märkte beziehen, welche ihr Verkehrsaufkommen ausschließlich am Werktag erzeugen. Darüber hinaus ist auch bei neuen Wohnbauflächen am Sonntag ein deutlich niedrigeres Verkehrsaufkommen anzunehmen.

Der **Planfall 1** enthält als zentrale Maßnahme die zwischen Esch und Holzweiler in Nord-Süd-Richtung verlaufende Ostumgehung. Darüber hinaus sind funktionale Änderungen im Netz wie Umwidmung in Wirtschaftswege bzw. Änderung der Klassifizierung enthalten.

Auf den maßgeblichen Abschnitten ist von folgendem Prognoseverkehrsaufkommen sowie den damit verbundenen Verkehrsverlagerungen auszugehen:

Abschnitt	Ab-	Werktag		Sonn-/Feiertag	
		TB	VL	TB	VL
Ostumgehung-Nord		4.000		3.000	
Ostumgehung-Süd		3.400		4.100	
K 34 zw. B 257 u. Esch		1.300	- 1.800 (- 60 %)	1.300	- 2.300 (- 65 %)
K 34 Esch - Holzweiler		3.300/2.400	+ 1.300 / + 400 (+ 60% / + 20%)	2.300/1.900	+ 600 / + 200 (+ 30% / + 10%)
Ortsmitte Esch		1.300/1.700	- 1.300 / - 1.600 (- 50% / - 55%)	600/1.400	- 2.300 / - 3.400 (- 65 % / - 85%)

Angaben in Kfz/d, 2025
 TB Teilstreckenbelastung
 VL Verlagerung P1-P0
 (-60 %) Prozentuale Veränderung P1 zu P0

Die Ostumgehung wird in Esch - je nach Streckenabschnitt und in Abhängigkeit vom Wochentag - zu **Entlastungen zwischen 50 und 85 % führen**. Das verbleibende Verkehrsaufkommen reduziert sich im wesentlichen auf den Anliegerverkehr. Durchgangsverkehre sind nur noch in geringem Umfang, wie beispielsweise zwischen der B 257 Altenahr und Holzweiler, enthalten.

Erläuterungsbericht

Für die Neubaumaßnahme errechnet sich im Schwerverkehr eine Verkehrsnachfrage von ca. 80 SV-Fz/d (2 %) im Verkehr des Normalwerktages. Im DTV aller Tage des Jahres entspricht dies ca. 65 SV-Fz/d.

Sowohl auf den Strecken als auch an den Knotenpunkten ist aufgrund des relativ geringen Belastungsniveaus von sehr guten Leistungsfähigkeiten mit ausgezeichnetem Verkehrsfluss auszugehen.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Die Umgehungsstraße bindet im Norden von Esch an die B 257 und im Süden an die K 35 Richtung Dernau an.

Die neue Trasse ist ein Teilabschnitt der kürzesten Verbindung zwischen dem Großraum Bonn und dem Erholungsgebiet Ahrtal.

Bis auf den kurzen Streckenabschnitt im Gewerbegebiet Gelsdorf (ca. 500 m) ist die Verbindungsstraße zwischen dem Autobahnkreuz A 61/ A 565 und dem Ahrtal anbaufrei. Dadurch wird eine zügige An- und Abfahrt des Ausflugverkehrs aus den Ballungsräumen Köln-Bonn gewährleistet.

2.4 Anforderung an die straßenbauliche Infrastruktur

Die geplante Ortsumgehung ist ein neuer Teilabschnitt in einer bestehenden Verkehrsverbindung zwischen der A 61, AS Meckenheim, der B 257 und der K 35 südlich von Esch, in Richtung Ahrtal.

Sie entlastet insbesondere die Gemeinden Esch vom Durchgangsverkehr und erhöht damit erheblich die Verkehrssicherheit in der sehr engen Ortsdurchfahrt.

Der gewählte Straßenquerschnitt ist auf die Verkehrsentwicklung abgestimmt und entspricht den Erfordernissen der heutigen und künftigen regelmäßigen Verkehrsaufkommen (siehe Aussage VERTEC, unter Ziffer 2.2).

Erläuterungsbericht

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Mit dem weitgehenden Wegfall vom Durchgangsverkehr wird die Ortsdurchfahrt Esch nachhaltig von Lärm und Luftschadstoffen entlastet. Die Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Ortsdurchfahrt Esch beträgt lt. Verkehrsgutachten der Fa. VERTEC zwischen 50 und 85%.

Die Ortskerne erfahren eine Verkehrsberuhigung, wodurch die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Gemeinde wesentlich aufwertet wird.

Erläuterungsbericht**3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Vergleich der Varianten****3.1 Trassenbeschreibung der Varianten**

Die Variantenuntersuchung mit dem Vergleich der Varianten war Bestandteil der bereits im Jahr 1996 durchgeführten Linienbestimmung. Dabei wurden vier Varianten untersucht und bewertet:

(Darstellung der Varianten siehe Anlage 1)

Variante 0

Bei der Variante 0 wurden Maßnahmen untersucht, die eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrssicherheit ohne den Neubau einer Umgehungsstraße ermöglichen.

Der Streckenabschnitt beginnt an der Einmündung der K 34 in die B 257 (Hs. Schönberg) und verläuft von dort anbaufrei bis zum Ortseingang Esch. In der Ortschaft Esch entspricht die 0-Variante der K 34 (Schönebergstraße) und verläuft auf einer Länge von ca. 900 m durch mehr oder weniger geschlossene Bebauung. Ab Höhe der Einmündung Vettelhoverstraße geht sie in die K 35 (Dernauerstraße) über und führt auf weiteren ca. 250 m durch teils beidseitige und zum Teil einseitige Wohnbebauung. Der weitere Verlauf der K 35 in Richtung Dernau ist wieder anbaufrei.

Im Zuge der Linienbestimmung wurden verschiedene Verkehrslenkungs- und Verkehrsberuhigende Maßnahmen in einem Feldversuch erprobt. Dabei handelte es sich im wesentlichen um eine Verdrängung des Verkehrs auf die B 257, durch Abänderung der wegweisenden Beschilderung und um den Einbau von drei Verkehrsberuhigungen in Form von halbseitig, versetzten Einengungen. Beide Maßnahmen erzielten nicht die erwartende Wirkung und stießen zudem auf erheblichen Widerstand der Bevölkerung mit den Begründungen:

- schädliches Verhalten gegenüber dem Fremdenverkehr im Ahrtal
- unzumutbare Hindernisse für landwirtschaftliche Fahrzeuge

Ein verkehrssicherer und gleichzeitig leistungsfähiger Ausbau der Ortsdurchfahrt ist durch die Zwangspunkte der Bebauung nicht möglich, so dass die Variante 0 nicht weiter verfolgt wurde.

Erläuterungsbericht

Variante 1

Variante 1 schließt ca. 100 m nördlich von Haus Schönberg mit einer neuen planfreien Anschlussstelle an die B 257 in Richtung Südosten an und kreuzt nach etwa 300 m plangleich die bestehende K 34. Die Trasse verläuft auf ca. 1200 m Länge in südöstlicher Richtung, unter Berücksichtigung bestehender Eigentumsverhältnisse, über freies Gelände und mündet nach insgesamt 1.765 m südwestlich von Esch in die bestehende K 35 Richtung Dernau. Von hier aus folgt die Trasse der bestehenden K 35 bis zum Ausbauende (ca. 1200 m südlich von Esch).

Länge der Baustrecke ca. 2,75 km

Bauwerke: Überführung der B 257 (Bereich der Anschlussstelle)

Zwei Gewässerdurchlässe

Variante 2

Die Variante 2 beginnt an der bestehenden planfreien Anschlussstelle B 257 / Gewerbegebiet Gelsdorf - Vettelshoven. Die Trasse verläuft in südöstlicher Richtung, auf den ersten ca. 600 m über die dort bereits ausgebaute Max-Planck-Straße, die hinter dem Gewerbegebiet in einen befestigten Wirtschaftsweg übergeht. Nach ca. 1.200 m schwenkt die Trasse dann nach Süden ab, verläuft von dort über freies Feld, um nach weiteren ca. 400 m wieder in einen vorhandenen Wirtschaftsweg einzumünden. Bei km 1+800 kreuzt die Trasse die Verbindungsstraße zwischen Oberesch und Holzweiler (Oberescher Weg), bei ca. km 2+370 die K 34 zwischen Esch und Holzweiler.

Ab der Kreuzung mit der K 34 verläuft die Trasse auf einer vorhandenen Betonstraße und kreuzt bei etwa km 2+890 den Swist-Bach. Bei km 3+200 verlässt die geplante Achse die vorhandene Straße, schwenkt nach Süd-Südwest und knickt dann bei km 3+600, am dort vorhandenen Wanderparkplatz, nach Westen ab, um bei ca. km 4+000 in die bestehende Trasse der K 34 Richtung Dernau einzubinden.

Die Trasse verläuft geländenah und nutzt über weite Strecken das vorhandene Wegenetz.

Länge der Baustrecke ca. 3,40 km (4,00 km abzüglich ca. 600 m bereits gebaut)

Bauwerke: Brücke über den Swistbach

Erläuterungsbericht

Variante 2 a

Die Variante 2a ist bis Station 2+900 identisch mit Variante 2.

Bei Station 2+900 schwenkt die Trasse der Untervariante dann nach Südwesten ab und verläuft von dort über Ackerflächen, unter weitestgehender Berücksichtigung der bestehenden Eigentumsverhältnisse, bis zur K 34 Richtung Dernau.

Alle Varianten verlaufen höhenmäßig auf dem bestehenden Gelände, so dass keine größeren Erdarbeiten für Einschnitte und Dämme erforderlich werden.

Im Linienbestimmungsverfahren wurde die Variante 2 für den Neubau der Umgehungsstraße bestimmt.

Entscheidend für die Auswahl dieser Variante war zum einen, die Umweltverträglichkeit (Trasse mit den geringsten Konflikten) und zum anderen, die Wirtschaftlichkeit durch die Nutzung der vorhandenen Anschlussstelle B 257 / Gewerbegebiet Gelsdorf-Vettelshoven und der befestigten Wirtschaftswege.

3.2 Trassenbeschreibung der Planfeststellungsvariante (optimierte Variante 2)

Nach dem Sicherheitsaudit im März 2006 wurde die Planung nochmals optimiert, so dass der vorliegende Planfeststellungsentwurf auf den Grundlagen einer aktuellen Verkehrsprognose (2025), einer aktualisierten Entwurfsvermessung und einer Überprüfung der Umweltverträglichkeit basiert.

Die Baumaßnahme beginnt am derzeitigen Ausbauende der Max-Planck-Straße im Gewerbegebiet Gelsdorf – Vettelshoven. Das Gewerbegebiet ist über eine planfreie Anschlussstelle an die B 257 angeschlossen.

Die ersten 400 m der geplanten Trasse verlaufen in einer vorhandenen Straßenparzelle in Verlängerung der Max-Planck-Straße. Dahinter schwenkt die Trasse über freies Feld nach Süden und folgt bis zur Kreuzung mit der K 34 – km 1+797 – den vorhandenen Wirtschaftsweegen. Die Wirtschaftswege zwischen Gelsdorf im Norden und dem ehemaligen Regierungsbunker im Süden (Mariental), sind im Zuge der Entkernung der Bunkeranlage in bituminöser Bauweise als Baustraßen ausgebaut worden. Bei km 1+236 befindet sich in diesem Streckenabschnitt die Kreuzung mit der Gemeinde-Verbindungsstraße Oberesch – Holzweiler (Obere-

Erläuterungsbericht

scher Weg). Hinter der K 34 verläuft die Trasse auf einer vorhandenen Betonstraße (ehemalige Panzerstraße) bis ca. km 2+445 und kreuzt in diesem Abschnitt bei km 2+333 den Swistbach.

Nach dem Verlassen der alten Betonstraße schwenkt die Trasse nach Südwesten, verläuft dann über freies Feld und schließt bei km 3+500 an die K 35, Richtung Dernau an. Bei km 2+530 wird der östlich gelegene Wanderparkplatz angeschlossen. Die zur Gemeindestraße zurückgestufte K 35 (alt) wird bei km 3+360 angebunden.

Die Kreuzungen und Einmündungen, Oberescher Weg, K 34, Wirtschaftsweg (Wanderparkplatz) und der Gemeindestraße (K 35 alt) werden gemäß ihren Bedeutungen nach den einschlägigen Vorschriften und Richtlinien ausgebaut. Das Wirtschaftswegenetz wird im Rahmen der Flurneuordnung festgelegt.

3.3 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Siehe Anlage: Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Erläuterungsbericht**4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme****4.1 Trassierung**

Für die gesamte Planung wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 70$ km/h zugrundegelegt. Die daraus resultierenden Grenzwerte der aktuellen Vorschriften und Trassierungsrichtlinien werden überall eingehalten.

Die bei der Trassierung zu beachtenden Zwangspunkte waren:

- der trassennahe Ausbau zur vorhandenen Betonstraße,
- die Nutzung der vorhandenen Baustraßen und Wirtschaftswege,
- die Höhenlage der vorhandene Querung des Oberescher Wegs (Hohlweg),
- die Höhenlage der Kreuzung der K 34,
- die landespflegerischen Belange in den Bereichen des Swist Baches der vorhandenen Seitengräben und der angrenzenden Laubwälder,
- die Vorgaben aus dem parallel laufenden Flurbereinigungsverfahren

Entsprechend der gewählten Entwurfsgeschwindigkeit und der Streckencharakteristik wurden die Berechnungen der Querneigungen und der Haltesichtweiten für eine Geschwindigkeit von $V_{85} = 90$ km/h durchgeführt.

Die Grenzwerte der maßgebenden Richtlinien wurden eingehalten.

4.2 Querschnitt

Aus der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 ergeben sich für die Ostumgehung folgende maximale DTV-Werte:

Normalwerktag Abschnitt Nord	4040 Kfz/24h
Normalwerktag Abschnitt Süd	3352 Kfz/24h
Sonn-/Feiertag Abschnitt Nord	2994 Kfz/24h
Sonn-/Feiertag Abschnitt Süd	4131 Kfz/24h

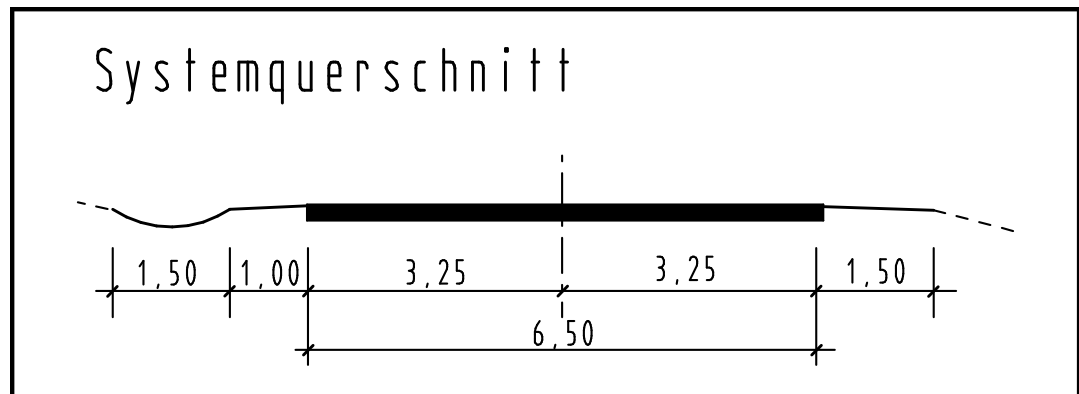
Erläuterungsbericht

Der maximale LKW- Anteile beträgt:

Normalwerktag

82 Kfz/24h

Aus der gewählten Straßenkategorie A II und den vorgenannten Verkehrszahlen ergibt sich gemäß RAS-Q, Bild 5 ein Regelquerschnitt RQ 9,5



Bankettbreiten: 1,50 m in Dammbereichen und 1,00 m in Einschnittsbereichen.

Durch die aus der Verkehrsstärke ermittelte bemessungsrelevante Beanspruchung ergibt sich gemäß RStO 01, Tafel 1 und dem anstehenden Boden, der überwiegend mit einer Frostempfindlichkeitsklasse F3 bewertet wird, ein Oberbau nach Bauklasse IV, Zeile 1, mit folgendem Aufbau:

4 cm	Asphaltdeckschicht
14 cm	bit. Tragschicht
57 cm	Frostschutzschicht
75 cm	Gesamt

Erläuterungsbericht

Ausbau im Bereich der vorhandenen Betonstraße Stat. 1+797 bis 2+445



Im Bereich der ehemaligen Panzerstraße wird der bestehende Deckenaufbau (Betondecke) als Unterbau für die neue Straße verwendet. Hierzu ist die vorhandene Betondecke durch geeignete Maßnahmen zu entspannen, und zu verdichten. Entsprechend den Empfehlungen des Baugrundgutachtens der Fa. Hart GmbH sollte auf die entspannte Betondecke eine 10 cm dicke Asphalttragschicht 0/32 CS nach ZTVT-StB eingebaut werden. Nach Verbreiterung der Fahrbahn auf 6,50 m mit dem vorgenannten Deckenaufbau wird dann die 4 cm starke Deckschicht über die gesamte Breite der neuen Fahrbahn aufgebracht.

Das Baugrundgutachten der Fa. Hart GmbH wurde bereits im Jahr 2000 erstellt. Aufgrund der örtlichen Veränderungen (Ausbau von Baustraßen) und der planerischen Optimierungen ist das Bodengutachten vor Beginn der Ausführungsplanung entsprechend zu aktualisieren. Dazu gehört auch eine Überprüfung und Empfehlung zur Nutzung des Unterbaus der Baustraßen.

Erläuterungsbericht**4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz**

Die Anbindung der Gemeinden und Ortsteile sowie die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz erfolgt über die Anschlussstellen:

Ausbauanfang:	Anschluss B 257, über den bestehenden planfreien Anschluss Gewerbegebiet Gelsdorf
Bau-km: 1+236	Knotenpunkt Oberescher Weg
Bau-km: 1+797	Knotenpunkt K 34 Niederesch – Holzweiler
Bau-km: 2+530	Anbindung Wanderparkplatz
Bau-km: 3+360	Anschluss an die K 35 (alt) nach Esch
Ausbauende:	Anschluss K 35 Richtung Dernau

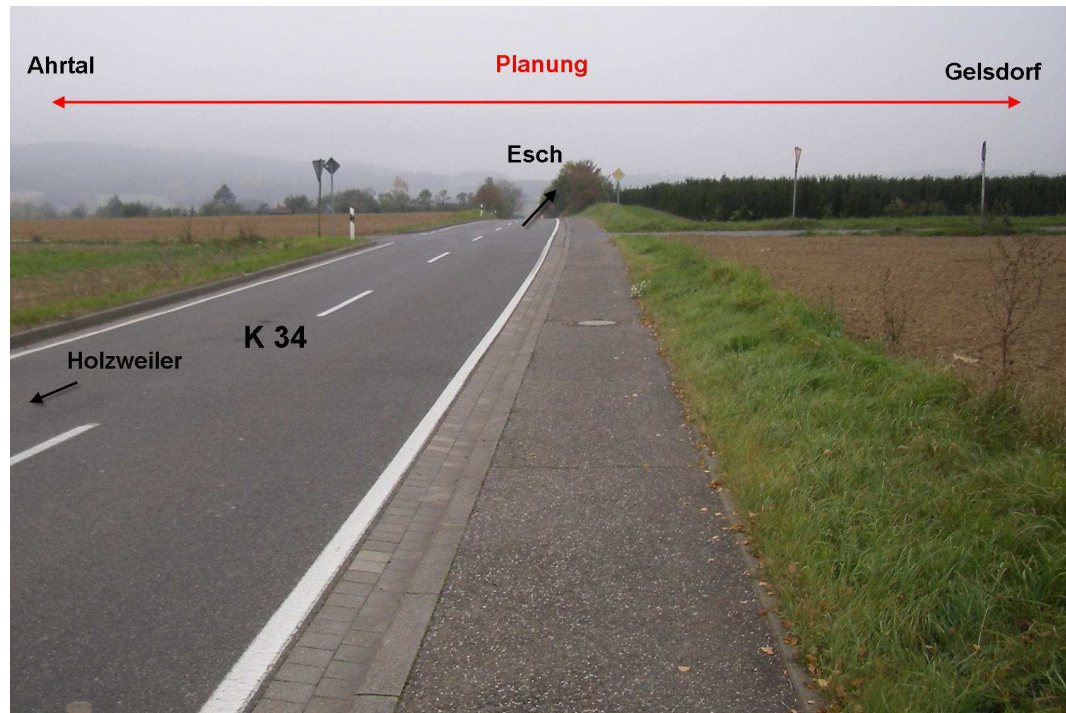
Mit den Vertretern des Kulturamtes und der Landwirtschaftskammer wurde Einvernehmen erzielt, dass nur die oben genannten Knotenpunkte ausgebaut werden, da die Erschließung der landwirtschaftlichen Nutzflächen über das rückwärtige Wegenetz sichergestellt ist. Eine Neuordnung dieser Wege erfolgt mit dem zur Zeit laufenden Flurbereinigungsverfahren durch die DLR Osteifel-Westerwald.

Das bei Bau-km: 1+230 befindliche Wegekrenz, nordöstlich des Knotenpunktes „Oberescher Weg“ wird auf die Nordwestseite des neuen Knotenpunktes versetzt.

Die Kreuzungen und Einmündungsbereiche werden nach den derzeit gültigen Vorschriften und Richtlinien ausgebildet.

Der Knotenpunkt K 34 Niederesch-Holzweiler wird entsprechend RAS-K 1, Bild 16 (2) ausgebildet. Die Kreuzung mit dem Oberescher Weg, sowie die Anbindung des Wanderparkplatzes erhält eine Ausbildung nach RAS-K 1, Bild 16 (3).

Erläuterungsbericht



Kreuzungsbereich K 34 / Wirtschaftsweg

4.4 Baugrund / Erdarbeiten

Unter Berücksichtigung des vorhandenen Wegenetzes (Baustraßen) erfolgt die Trassierung überwiegend geländenahe. Zur Realisierung des angestrebten Erdmassenausgleichs erfolgte die Trassierung von Bau-km 2+350 bis 3+360 in Dammlage (bis zu 2 m Dammhöhe). Die Verbringung der weiteren Überschussmassen ist ebenfalls in diesem Bereich südöstlich der neuen Straße vorgesehen. Hierfür ist eine flächige Geländeauffüllung geplant, die als vorübergehende Inanspruchnahme festgelegt wird.

Weitere Angaben zum Baugrund, siehe Bodengutachten des

CHEMISCH TECHNISCHEN LABORATORIUM
HEINRICH HART GMBH
vom 23.11.2000

Vor Beginn der Ausführungsplanung ist das Bodengutachten zu aktualisieren.

Erläuterungsbericht

4.5 Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung erfolgt über die Dammschulter in entsprechende Versickerungsmulden mit einer 20 cm starken belebten Bodenschicht.

In den Streckenabschnitten, in denen ein Überlauf in eine natürliche Vorflut nicht gegeben ist, werden die Mulden kaskadenförmig mit Bodenschwellen ausgebildet. Hierdurch entstehen einzelne horizontale Abschnitte, die die Funktion kleiner Versicherungsbeckens erfüllen.

4.6 Ingenieurbauwerke

Bei Bau- km 2 + 333,40 ist ein Rahmenbauwerk als Durchlass für den Swist Bach geplant.

Br.Kl. = 60/30
KH = 1,00 m
LW = 4,00 m
LH = >1,50 m (über mittlern Wasserspiegel)
N Br = 9,50 m

Das Brückenbauwerk wird landschaftsgerecht gestaltet und gegebenenfalls mit Natursteinen verblendet. Die Flügelwände werden mit Hilfe von schräggestellten Gabionen ausgeführt. Zusätzlich wird beidseitig eine 3,50 m hohe Fledermaus Leit- und Sperreinrichtung auf dem Bauwerk angebracht. Die Leiteinrichtung wird 10 m vor und hinter dem Bauwerk fortgeführt.

4.7 Straßenausstattung

Die Umgehungsstraße wird mit allen erforderlichen Leiteinrichtungen, Markierungen und Verkehrszeichen gemäß Straßenverkehrsordnung ausgestattet. In Dammbereichen $\geq 3,00$ m sind Schutzplanken zur Absturzsicherung vorgesehen.

Erläuterungsbericht**4.8 Besondere Anlagen**

Im Streckenbereich des Swisttals, wird von Bau-km 2+320,90 bis Bau-km 2+345,90, beidseitig eine 25 m lange Fledermaus Leit- und Sperreinrichtung angebracht. Die Höhe beträgt 3,50 m. Davon sind 2,00 m senkrecht, und darüber 1,50 m unter einem Winkel von 30 ° nach außen abgewinkelt. Der Abstand zum Fahrbahnrand beträgt > 1,0 m. Das Drahtgeflecht muss eine Maschenweite < 28 mm aufweisen.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

entfällt

4.10 Leitungen

Im Ausbaubereich sind Leitungen folgender Versorgungsunternehmen vorhanden:

EVM Bad Neuenahr-Ahrweiler	Gasleitungen
Deutsche Telekom	Telekommunikationsleitungen
RWE Netzregion Südwest, Netzbereich Rauschermühle	Stromleitungen / Hochspannungsleitung
EURAWASSER Abwasser- u. Wasserwerk Grafschaft	Wasserleitungen Regenwasserkanal
Wasser- und Bodenverband „Oberes Swistbachtal“	Drainageleitungen

Neuverlegungen sind nach Rückfrage bei den Versorgungsträgern zur Zeit nicht vorgesehen.

In den Querungsbereichen sind die entsprechenden Schutz- und Sicherheitsrichtlinien der einzelnen Versorgungsträger zu beachten. Umverlegungen sind mit den Versorgungsträgern abzustimmen.

Erläuterungsbericht

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Die für die Berechnung herangezogenen, nächstliegenden Immissionsorte befinden sich zum einen im Gewerbegebiet/Sondergebiet Militär am Ausbauanfang, bei Bau-km 0+220, im Abstand von ca. 80 m westlich zur Trasse und zum anderen bei Bau-km 1 + 775, am östlichen Ortsrand der Gemeinde Esch, mit einer Entfernung von ca. 260 m zur Planungsachse.

Die Berechnung erfolgte mit den Verkehrsprognosezahlen für das Jahr 2025, jeweils für einen Normalwerktag und einen Sonn-/Feiertag.

Eine nach dem Verfahren RLS-90 durchgeführte Lärmberechnung (Lange Gerade Straße) führte zu folgendem Ergebnis:

Beurteilungspegel	Tags	Nachts
Profil 1 Sondergebiet / Sonn-/Feiertag (1.1)	49,1 dB(A)	41,5 dB(A)
Profil 1 Sondergebiet / Normalwerktag (1.2)	50,4 dB(A)	42,8 dB(A)
Profil 2 Dorfgebiet / Sonn-/Feiertag (2.1)	45,6 dB(A)	37,9 dB(A)
Profil 2 Dorfgebiet / Normalwerktag (2.2)	45,5 dB(A)	37,8 dB(A)

Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB(A)		
Gebietskategorie	Tag (6.00-22.00 Uhr)	Nacht (22.00-6.00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57	47
Reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Erläuterungsbericht

Im Ergebnis werden nach der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV weder aktive- noch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

(Näheres siehe Unterlage 11)

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

entfällt

5.3 Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Siehe Anlage: Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

5.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

entfällt

6. Erläuterungen zur Kostenberechnung

entfällt

7. Verfahren

Zur Erlangung des Baurechts wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

In dem zur Zeit von der DLR Westerwald-Osteifel durchgeführten Flurbereinigerungsverfahren ist die Neuplanung der Ortsumgehung Esch-Holzweiler, nach entsprechenden Abstimmungen mit dem Verfahrensträger, berücksichtigt.

Erläuterungsbericht

8. Durchführung der Baumaßnahme

Es ist vorgesehen, die Baumaßnahme in einem Bauabschnitt durchzuführen, sobald die erforderlichen Verfahren Rechtskraft erlangt haben und die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen gegeben sind.

Der Grunderwerb wurde bereits in dem für den Landkreis Ahrweiler durchgeführten Flurbereinigungsverfahren weitestgehend geregelt. Der darüber hinausgehende Erwerb von Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen muss im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geregelt werden.

Erforderlich werdende Verkehrseinschränkungen werden kurzfristig mit den zuständigen Verkehrsbehörden geregelt. Straßensperrungen und damit verbundene großräumige Umleitungen werden für die Maßnahme nicht erforderlich.

Die Durchführung obliegt dem Landesbetrieb Mobilität Cochem-Koblenz.