

Neubau

der K7442 OD Eilenburg (Rödgen) Instandsetzung Decke
Ausbau

Straßenbauverwaltung

Nächster Ort: Eilenburg

Freistaat Sachsen

Baulänge: 258 m

Landkreis Nordsachsen

Länge der Anschlüsse: _____



Vorentwurf

~~für eine Bundesfernstraßenmaßnahme*~~
~~für eine Staatsstraßenbaumaßnahme*~~
für eine Kreisstraßenbaumaßnahme
~~für einen Nebenbetrieb / eine Nebenanlage~~
~~für eine kommunale Straßenbaumaßnahme~~

- Erläuterungsbericht -

Aufgestellt: Landratsamt Nordsachsen Eilenburg, den	
geprüft: Landratsamt Nordsachsen Eilenburg, den	genehmigt: Landratsamt Nordsachsen Eilenburg, den

* Nichtzutreffendes streichen

1.	Darstellung des Vorhabens	4
1.1	Planerische Beschreibung	4
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	5
1.3	Streckengestaltung	7
2.	Begründung des Vorhabens	7
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	7
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	7
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	8
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	8
2.5	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	8
2.6	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	8
3.	Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	8
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	9
4.1	Ausbaustandard	9
4.2	Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes	9
4.3	Linienführung	9
4.4	Querschnittsgestaltung	10
4.5	Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten	12
4.6	Besondere Anlagen	12
4.7	Ingenieurbauwerke	12
4.8	Lärmschutzanlagen	12
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	12
4.10	Leitungen	14
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	15
4.12	Entwässerung	16
4.13	Straßenausstattung	17
4.14	Umleitung und Verkehrsführung	17
5.	Angaben zu den Umweltauswirkungen	18
6.	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen	18
6.1	Bodenschutzmaßnahmen	18
6.2	Lärmschutzmaßnahmen	18
6.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	19
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	19
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	19
7.	Kosten	19
8.	Verfahren	20
9.	Durchführung der Baumaßnahme	21

Literaturverzeichnis

- [1] Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06, Ausgabe 2006
- [2] Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen RStO 12/24, Ausgabe 2012/Fassung 2024
- [3] Richtlinie für die Entwässerung von Straßen REwS, Ausgabe 2021
- [4] Geoportal des Landkreises Nordsachsen
- [5] Geotechnischer Bericht GU 115/24 - Institut Dr. Körner Naunhof vom 30.03.2024
- [6] Bestandsvermessung – Vermessungsbüro Keller Leipzig vom Februar 2024
- [7] Datenerfassung DTV vom 13.12.2022 – Landratsamt Nordsachsen
Datenerfassung DTV vom 18.01.2024 – Landratsamt Nordsachsen
- [8] Starkniederschlagshöhen und –spenden nach KOSTRA-DWD 2020 (Rasterfeld 129180) Deutscher Wetterdienst Stand 12/2022
- [9] Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen“ (Ausgabe 2009, Überarbeitung 2017)

Vorbemerkungen

Der Planungsauftrag umfasst den grundhaften Ausbau der K7442 in Eilenburg auf einer Länge von ca. 210 m und die Erneuerung der Asphaltdeckschicht bis zur B107 auf ca. 50 m Länge.

Baulastträger für die Kreisstraße ist der Landkreis Nordsachsen. Die Gehwege befinden sich in der Rechtsträgerschaft der Stadt Eilenburg.

Südlich der Baustrecke liegt ein großes Areal mit sozialen Einrichtungen. Dort befinden sich mehrere Einrichtungen der CARITAS, wie das Altenpflegezentrum St. Martin, die CARITAS-Schule für Erziehungshilfe, ein Kindergarten usw.

Dieses wird nachfolgend als CARITAS-Gelände bezeichnet und spielt eine wichtige Rolle während der Bauausführung, da dorthin und von dort täglich ein reger Personenverkehr stattfindet (Busse, Liefer- und Individualverkehr), der auch während der Bauzeit ständig gewährleistet sein muss.

1. Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Entwurfsplanung beinhaltet den grundhaften Ausbau der Kreisstraße 7442 in Eilenburg, im Landkreis Nordsachsen (siehe Unterlage 2 - Übersichtskarte).

Der Baubereich beginnt westlich der Einmündung auf die Bundesstraße 107 und endet nach ca. 258 m westlich der Einmündung zu einem Gewerbegrundstück.

Untersucht wurden verschiedene Varianten zum Ausbau der Kreisstraße, zum Ausbau der Gehwege sowie zur Gestaltung der Rand- bzw. Nebengebiete.

Die bestehende Lage im klassifizierten Straßennetz wird nicht verändert. Dies betrifft auch die vorhandenen Verknüpfungen.

Dadurch sind auch keine ausbaubedingten Verkehrsveränderungen zu betrachten, abgesehen von Qualitätsverbesserungen.

In Bezug auf die Einordnung des Abschnittes wurden folgende offizielle Baugrenzen festgelegt:

NK 4541 035, Station 0,000 bis 0,245

Träger der Baulast für die Kreisstraße (Fahrbahnbereich, Bankette, Entwässerungsmulden usw.) ist der Landkreis Nordsachsen. Für die Gehwegbereiche und Nebenanlagen ist die Stadt Eilenburg zuständig.

Für die Erläuterungen in diesem Bericht wurden die Stationen der Baukilometrierung verwendet, die entgegengesetzt zur Straßenkilometrierung verlaufen, um eine eindeutige Zuordnung der Anlagenteile zu ermöglichen.

Daraus ergeben sich folgende Angaben:

NK 4541 035, Station 0,000 = Bau-km 0+257,80

NK 4541 035, Station 0,245 = Bau-km 0+000,00

Bedingt durch die Belange des Busverkehrs und des CARITAS-Geländes müssen die Arbeiten in 2 räumlich und zeitlich getrennten Bauabschnitten erfolgen. Dafür sind folgende Bereiche vorgesehen.

Bauabschnitt 01 = Bau-km 0+000,00 bis 0+128,00

Bauabschnitt 02 = Bau-km 0+128,00 bis 0+257,80

Die Lage der Bauabschnitte ist in Unterlage 3.2 dargestellt. Darüber hinaus wurden Planunterlagen zur Umleitungsführung, Absicherung der Baustelle und die Erreichbarkeit des CARITAS-Geländes, getrennt für beide Bauabschnitte, erstellt (siehe Unterlagen 16.3 bis 16.6).

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der gesamte Ausbauabschnitt hat eine Länge von ca. 260 m. Die vorhandene Fahrbahn der K7442 weist eine uneinheitliche Breite auf (zwischen 5,50 und 6,00 m) und der Fahrbahnbelag ist uneben, wellig und durch Ausbrüche teilweise stark geschädigt. Außerdem sind durch Leitungsverlegungen in den letzten Jahren Teilbereiche nur mit einem Deckenschluss versehen und die dabei entstandenen Fugen weisen größere Lücken auf. Insgesamt kann der Zustand der Fahrbahn als ungenügend eingeschätzt werden.

Angestrebt wird deshalb der grundhafte Ausbau der Fahrbahn mit einer durchgängigen Fahrbahnbreite von 6,00 m. Dabei führt die einheitliche Querschnittsbreite zur Verbesserung der Verkehrsqualität und der Streckenabschnitt ist eindeutig charakterisiert.

Weiterhin sollen die vorhandenen Betonborde auf der Südseite komplett erneuert und der Gehweg partiell mit Betonpflaster befestigt werden. Der westliche Bereich, bis zur Zufahrt zum CARITAS-Gelände, erhält, auf Wunsch der Stadt Eilenburg, die dafür zuständig ist, nur eine ungebundene Deckschicht. Der Bereich östlich der vorhandenen Bushaltestelle wird mit neuem Betonpflaster befestigt

Auf der Südseite ist teilweise ein Gehweg vorhanden, der durch alte Betonhochborde von der Fahrbahn abgegrenzt ist und eine ungebundene Oberfläche hat. Er ist ca. 140 m Lang und hat eine Breite von ca. 2,10 m bis 2,30 m). Er kann ebenfalls als marode eingeschätzt werden (desolate Betonborde, z. T. zerbrochen).

Lediglich der Bereich der vorhandenen Bushaltestelle auf der Südseite wurde im Frühjahr 2016, durch die Stadt Eilenburg, regelgerecht hergestellt. Dort sind Bussonderborde mit 18 cm Bordanschlag und ein Aufmerksamkeitsfeld mit Bodenindikatoren vorhanden. Die Fläche ist mit Betonpflaster befestigt und hat eine Länge von ca. 20 m. Dieser Bereich bleibt unverändert.

Gleiches gilt für die vorhandenen Bushaltestelle auf der Nordseite. Diese wurde im Frühjahr 2016 ebenfalls regelgerecht hergestellt. Dort sind genauso Bussonderborde mit 18 cm Bordanschlag und ein Aufmerksamkeitsfeld mit Bodenindikatoren vorhan-

den. Die Fläche ist mit Betonpflaster befestigt und hat eine Länge von ca. 23 m. Dieser Bereich muss, auf Grund der geplanten Fahrbahnbreite von 6,00 m, umgebaut werden, da die vorhandene Lage ansonsten zu einer Fahrbahneinengung führen würde. Die Bussonderborde, die Bodenindikatoren und das Betonpflaster werden ausgebaut, gelagert und in neuer Lage wieder eingebaut.

Im Gegensatz zur aktuellen Situation, wird der Zugang zur Haltestelle jedoch von der Ostseite auf die Westseite verlagert. Damit ist eine direkte Querung der Fahrbahn in südliche Richtung und der Zugang zum CARITAS-Gelände gewährleistet. Der neue Bord auf der Südseite erhält dazu eine entsprechende Bordabsenkung.

Die Fahrbahnentwässerung erfolgt auf der Nordseite in partiell vorhandene Gräben bzw. ins angrenzende Gelände. Auf der Südseite sind teilweise Straßenabläufe vorhanden, die an eine bestehende Regenwassersammelleitung angeschlossen ist. Der Zustand dieser Sammelleitungen wurde mittels Kamerabefahrung erkundet und analysiert. Der Zustand kann durchgängig als kritisch bewertet. Weiterhin ist die rechtliche Situation der Ableitung unklar und soll neu geordnet werden.

Es werden deshalb auf der Nordseite neue Entwässerungsmulden angeordnet, die das komplette Oberflächenwasser der Fahrbahn und des Gehweges aufnehmen und über eine neue Sammelleitung DN 300, mit Anschluss an eine bestehende Leitung DN 400, ableiten. Diese entwässert westlich der Baustrecke in den Rieselgraben.

Die neue Entwässerungslösung ist unter Punkt 4.12 ausführlicher beschrieben und in den einzelnen Planunterlagen dargestellt. Die notwendigen Berechnungen, mit der Ermittlung der relevanten Flächen, sind in Unterlage 18 zusammengestellt.

Im Zuge der Maßnahme müssen weiterhin die Entwässerungsanlagen erneuert und dem aktuellen Standard angepasst werden.

Es sind Baumfällungen erforderlich, die durch Neupflanzungen direkt im Baubereich ausgeglichen werden.

Gemäß RAS 06 [4], Bild 1, kann der Straßenzug in seiner Verbindungsfunktion als nähräumig eingeschätzt werden. Daher erfolgt die Einordnung in die Verbindungsfunktionsstufe IV. Die Straßenkategorie wird als angebaute Hauptverkehrsstraße mit HS IV, bewertet.

Die Fahrbahnbreite sollte bei Straßen dieser Kategorie zwischen 5,50 und 6,00 m liegen und zumindest einseitig sollte eine durchgängige Gehwegverbindung vorhanden sein. Diese Parameter sollen mit dem geplanten Ausbau erreicht werden.

Diese planerischen Vorgaben bilden die Grundlage der vorliegenden Planung und wurden bei der Bewertung der Varianten zu Grunde gelegt.

Durch die Charakteristik des Streckenabschnittes, mit teilweise beidseitig vorhandener Bebauung sind den optimalen Ausbaustandards jedoch Grenzen gesetzt und daher kann nur ein Kompromiss zwischen Bestand und angestrebtem Ausbaustandard Ziel der Planungen sein.

1.3 Streckengestaltung

Ein spezielles Konzept zur Gestaltung dieser Straße liegt nicht vor. Es gelten die allgemeinen Ziele der bestmöglichen Integration des Straßenraumes in die Ortslage bzw. die Landschaft, sowie der Verzicht auf zusätzliche Zerschneidungswirkungen.

2. Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Planungen zu dieser Maßnahme wurden Anfang 2024 begonnen. Es gab dabei zusätzliche Untersuchungen zum Zustand der vorhandenen Entwässerungsanlagen und deren rechtlicher Zuordnung, Abstimmungen mit den Versorgungsunternehmen, den zuständigen Busunternehmen sowie mit betroffenen Anliegern.

Wesentliche Grundlageninformationen und Daten stammen vom dem Geoportal des Landkreises Nordsachsen [4].

Außerdem wurden Baugrunduntersuchungen [5] durchgeführt, um Rückschlüsse auf die Bestandssituation, die richtliniengerechte Ausführung des Oberbaues, die Herstellung notwendiger Entwässerungsanlagen, die Belastung mit Schadstoffen usw. ziehen zu können.

Die Grundlage der Plandarstellung bilden Daten aus einer Entwurfsvermessung [6], die ebenfalls vom Straßenbauamt Nordsachsen beauftragt wurde. Diese wurden um die amtlichen Daten aus dem Liegenschaftskataster und örtliche Aufmaße ergänzt

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Pflicht zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem UVPG besteht und es wurden umweltfachliche Planungen durchgeführt. Diese sind Bestandteil dieses Vorentwurfes und in Unterlage 19 zusammengestellt.

Die Analyse und Bewertung der konkreten Situation basiert auf der „Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen“ [9].

Dabei wurde eine vergleichende Gegenüberstellung zu Konflikten und Maßnahmen in tabellarischer Form erstellt und die anzusetzen Flächen und Bereich in Lageplänen dargestellt.

Im Ergebnis der Konfliktbetrachtung wurde ermittelt, daß Ersatzpflanzungen, im unmittelbaren Bereich der Baumaßnahmen erfolgen müssen und dort auch umgesetzt werden können.

Es sollen 4 Einzelbäume, als kleine Baureihe, westlich des vorhandenen Geh-/Radweges zwischen der B107 und der K7442 und ein Solitärbaum östlich davon gepflanzt werden.

Die konkreten Baumarten, die verwendet werden sollen, müssen noch mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Nordsachsen abgestimmt werden.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Im Untersuchungsraum gibt es keinen besonderen naturschutzfachlichen Bedarfsplan. Somit wären primär nur Eingriffsregelungen und der Artenschutz zu berücksichtigen.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein maßgebendes Ziel des geplanten Ausbaus.

Es gilt insbesondere folgende sicherheitsrelevante Defizite zu beseitigen:

- keine einheitliche Fahrbahnbreite
- unebene und verschlissene Fahrbahnoberfläche
- keine durchgehende Gehwegverbindung
- uneinheitliche Gestaltung der Nebenanlagen
- unzureichende Entwässerungsanlagen

Raumordnerische Ziele sind mit der Umsetzung der Maßnahme nicht verbunden.

2.5 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Mit der Umsetzung der Maßnahme sollen folgende wesentlichen Ziele erreicht werden:

- Herstellung einer leistungsfähigen Straßenverbindung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung des Fahrkomforts sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für Fußgänger und Radfahrer
- Aufwertung des Gebietes
- Verringerung des Wartungs- und Instandhaltungsaufwandes
- Verbesserung der Einsatzmöglichkeiten für Räumfahrzeuge im Winterdienst

2.6 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch die geplante Maßnahme wird die Verkehrsqualität erhöht und damit die Belastungen für die Anwohner (Lärm, Schadstoffe, Erschütterungen usw.) reduziert. Auch der Verkehrsfluss wird verbessert und es kommt damit zu einer Reduzierung der Umweltbelastung.

Der Neubau der Straßenentwässerung führt weiterhin zu einer Verbesserung der Entwässerungssituation und damit zu einer Reduzierung von Schäden, im Fall von Starkregenereignissen.

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Auf Grund der Zwangspunkte am Bauanfang und am Bauende, der südlich vorhandenen Grundstückseinfriedung des Caritas Hilfeverbundes St. Martin mit Schule, Altenpflegeheim usw. (Holzzaun mit Betonsockel und Säulen aus Klinkermauerwerk) und weiterer Zwangspunkte auf der Nordseite wurden, für die Linienführung im Lageplan, keine Varianten untersucht. Die südliche Bordführung bleibt in Lage und Höhe unverändert.

Die Linienführung im Lageplan wird daher, unter Beachtung der baulichen Gegebenheiten nur im Bereich des Bauanfanges geringfügig optimiert, um die Fahrbahnbreite auf den, bereits ausgebauten, Abschnitt westlich der Baustrecke anzupassen.

Dies gilt auch für die Trassierung im Höhenplan. Die seitlichen Zwangspunkte lassen hier ebenso keine freie Gestaltung der Gradienten zu. Außerdem mussten die erforderlichen Querneigungen und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Oberflächenentwässerung berücksichtigt werden.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Grundlage für die Planung der Verkehrsanlagen ist die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 [4].

Die Trassierungsparameter sind in den Unterlagen 4 und 5 dargestellt. Es ergeben sich keine Unterschreitungen der Grenzwerte nach RAS 06 (Tabelle 20).

Es ist keine freie Trassierung möglich, da die örtlichen Zwangspunkte enge Grenzen setzen. Die Streckencharakteristik wird jedoch dahingehend verbessert, daß eine einheitliche Fahrbahnbreite hergestellt werden kann und durch die Neugestaltung der Seitenräume ein homogener Streckenabschnitt entsteht. Die Trassierung in Lage und Höhe entspricht, in allen Punkten, den Anforderungen der aktuellen Regelwerke

Die Betriebs- und Verkehrssicherheit der Verkehrsanlage kann, im Zuge der Maßnahme, grundsätzlich verbessert werden und ist in vollem Umfang gewährleistet.

4.1 Ausbaustandard

Die gewählten Entwurfsparameter entsprechen, im Wesentlichen, den Vorgaben der anzuwendenden Richtlinien.

Durch die Ausführung mit einer einheitlichen Asphaltdeckschicht ergeben sich geringere Unterhaltungskosten und die Möglichkeit des Einsatzes von Winterdienstfahrzeugen bzw. anderer kommunaler Technik.

Durch eine entsprechende neue Beschilderung erfolgt eine eindeutige Festlegung der einzuhaltenden Regeln im Sinne der StVO.

4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes

Das angrenzende Straßen- und Wegenetz bleibt unverändert. Es erfolgen lediglich die erforderlichen Anpassungen in den beiden Einmündungsbereichen einer Anwohnerstraße.

Die bestehenden Grundstückseinfahrten werden der neuen Situation angepasst.

4.3 Linienführung

Die Linienführung ist in Grund- und Aufriss durch den vorhandenen Verkehrsweg sowie die angrenzenden Grundstücke und die notwendigen Anschlusspunkte in Längs- und Querrichtung vorgegeben.

Zwangspunkte bilden die vorhandenen Einmündungen und die teilweise angrenzende Bebauung.

Damit sind ein einheitliche Linienführung in Grund- und Aufriss sowie ein durchgängiger Straßenquerschnitt gewährleistet.

4.4 Querschnittsgestaltung

Die Fahrbahnbreite beträgt, außer im Bereich des Bauanfanges, durchgängig 6,00 m. Die notwendige Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall LKW/PKW beträgt gemäß RAS 06 (Bild 17) 5,55 m (eingeschränkt 5,00 m). Die geplante Fahrbahnbreite von 6,00 m ist somit ausreichend bemessen.

Der Gehweg, auf der Südseite bleibt von der Breite her unverändert (2,10 m bis 2,30 m) und liegt damit über der vorgeschriebenen Mindestbreite von 1,50 m. Die Borde werden vollständig erneuert, die Oberfläche nur östlich der Zufahrt zum Caritas-Gelände.

Auf Grund der ausreichenden Sichtverhältnisse und der konstanten Querschnittsbildung ergeben sich keine Beeinträchtigungen.

Für den Querschnitt der K7442 liegen Zahlen zweier Verkehrsuntersuchungen [7] von 2022 und 2024 vor.

Dabei ergab die Querschnittsbewertung 2024 eine Anzahl von 1.228 Fahrzeugen. Der Anteil des Schwerverkehrs lag bei 74 Fahrzeugen (49 LKW, 25 Lastzug).

Gemäß RStO 12 [2] ergab die Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung die Belastungsklasse 1,0. Die Ermittlung der Belastungsklasse ist in Unterlage 14.1 dargestellt.

Auf Grund der Bedeutung des Streckenabschnittes für immer wieder notwendige Umleitungsführungen im Bereich Eilenburg, wurde entschieden, die nächst höhere Belastungsklasse 1,8, für die Bemessung des Oberbaues anzusetzen.

Nachfolgend sind die verschiedenen Oberbauformen der einzelnen Bauteile beschrieben.

Im Bereich der Grundhaften Fahrbahnerneuerung (ca. 210 m Baulänge) kommt eine Oberbauform gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 1, Bk 1,8, zur Anwendung:

4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 D N
16 cm Asphalttragschicht AC 22 T N
50 cm Frostschutzschicht, gebrochenes Mineralgemisch 0/45 (Ev2 = 120 MPa)
70 cm Gesamtaufbau

Im Anschluss an den Abschnitt mit einem grundhaften Ausbau (Bau.km 0+000 bis 0+210) erfolgt im Bereich der Einmündung auf die B107 nur eine Erneuerung der Asphaltdeckschicht (ca. 48 m Baulänge) mit 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 D N. Die Bankettbereiche bleiben dort unverändert.

Der Oberbau der Gehwegbereiche, die eine Deckschicht ohne Bindemittel erhalten, wird gemäß RStO 12, Tafel 6, Zeile 2, Bauweise ohne Bindemittel hergestellt:

4 cm ungebundene Deckschicht, gebrochenes Mineralgemisch 0/2
26 cm Frostschuttschicht, gebrochenes Mineralgemisch 0/32 (Ev2 = 120 MPa)
30 cm Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaues

Der Oberbau der Gehwegbereiche, die eine Oberflächenbefestigung mit Betonpflaster erhalten, wird gemäß RStO 12, Tafel 6, Zeile 2, Pflasterbauweise hergestellt:

8 cm Betonpflaster
4 cm Pflasterbettung
18 cm Frostschuttschicht, gebrochenes Mineralgemisch 0/32 (Ev2 = 100 MPa)
30 cm Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaues

Der Oberbau des östlichen Zufahrtsbereiches zum CARITAS-Gelände wird, gemäß RStO 12, Tafel 3, Zeile 1, Bk 0,3, Pflasterbauweise ausgeführt:

10 cm Natursteinkleinpflaster 9/11
4 cm Pflasterbettung
15 cm Schottertragschicht, gebrochenes Mineralgemisch 0/22 (Ev2 = 150 MPa)
31 cm Frostschuttschicht, gebrochenes Mineralgemisch 0/32 (Ev2 = 120 MPa)
60 cm Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaues

Der Oberbau des westlichen Zufahrtsbereiches zum CARITAS-Gelände und die Zufahrt zum Autohaus bzw. die neuen Feldzufahrten auf der Nordseite werden mit einer Asphalttragdeckschicht ausgeführt. Dieser erfolgt gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 1, unter Beachtung von Punkt 3.3.3 RStO 12/24:

10 cm Asphalttragdeckschicht AC 16 T D
50 cm Frostschuttschicht, gebrochenes Mineralgemisch 0/45 (Ev2 = 120 MPa)
60 cm Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaues

Die weitere Hinweise zur Ausführung sind bei der Umsetzung der Maßnahme zu beachten.

Die optische Trennung der Gehwegbereiche von den Grundstückszufahrten erfolgt durch die Änderung der zur Ausführung kommenden Werkstoffe (Betonpflaster im Gehwegbereich/Natursteinkleinpflaster im Bereich der östlichen Zufahrt bzw. ungebundene Deckschicht im Gehweg und Asphalt im Bereich der westlichen Zufahrt).

Die Ausrichtung des Betonpflasters in den Gehwegbereichen erfolgt quer zur Laufrichtung.

Die Abgrenzung der Fahrbahn von den Gehwegbereichen erfolgt, in Abstimmung mit der Stadt Eilenburg, mit Hochborden (Betonborde, Bordanschlag 12 cm). In den Bereichen von Grundstückszufahrten und Bordabsenkungen werden Rundborde (Betonborde, Bordanschlag 3 cm) und entsprechende Absenker (jeweils beidseitig auf 1 m Länge) eingebaut.

Im Bereich der umzubauenden Bushaltestelle (Nordseite) werden die Bussonderborde mit 18 cm Anschlag eingebaut. Die Bushaltestelle auf der Südseite, mit bereits vorhandenen Bussonderborde (Bordanschlag 18 cm) bleibt unverändert.

Die **Rückenstützen** aller neuen **Borde** mit Beton C20/25 sind grundsätzlich **mit** einer bauseitigen **Schalung, gemäß DIN 18318**, auszuführen, um den Materialbedarf zu verringern und eine ausreichende Verdichtung des Materials zu ermöglichen

Die Querneigung der Fahrbahnen beträgt mindestens, im Bereich des grundhaften Ausbaues nur 1,50, %, da ansonsten ein größerer Eingriff in die Flächen nördlich der Fahrbahn erforderlich wäre und die nötigen Sohlhöhen der Mulden nicht mehr gewährleistet werden könnten. Die Querneigung des Planums beträgt mindestens 4,00 %. Die Ausrichtung ergibt sich jeweils aus den Erfordernissen für die Entwässerung.

Im Bereich des grundhaften Ausbaues werden die Bankettbereiche komplett erneuert. Die Breite der Bankette beträgt 1,50 m .

4.5 Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten

Durch den Ausbau ergeben sich keine Änderungen im übergeordneten Wege- bzw.-Straßennetz.

Es sind keine Gestaltungsmaßnahmen oder Bemessungen im Bereich der bestehenden Einmündung auf die B107 erforderlich.

Die Abbiegeradien werden nicht verändert und die erforderlichen Sichtweiten sind in allen Fällen gewährleistet.

4.6 Besondere Anlagen

Im Baubereich befinden sich keine besonderen baulichen Anlagen bzw. sind solche auch nicht geplant. Es gibt jedoch 2 Haltestellenbereich, die zu beachten sind (siehe Punkt 4.9)

4.7 Ingenieurbauwerke

entfällt

4.8 Lärmschutzanlagen

entfällt

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Bereich der geplanten Baustrecke befinden sich öffentliche Verkehrsanlagen (Bushaltestellen).

Der Streckenabschnitt aktuell wird durch folgende Buslinien regelmäßig befahren:

Linie 212 Krostitz-Delitzsch
Linie 214 Delitzsch-Brinnis-Wölkau-Eilenburg
Linie 221 Eilenburg-Krippenhna-Hohenprießnitz

Betreiber der Linien ist die Nordsachsen Mobil GmbH (NoMo, Telefon 0 34 35 – 90600, Mail: kontakt@nordsachsen-mobil.de

Es sind 2 Bushaltestellen vorhanden. Die südliche Haltestelle bleibt baulich unverändert. Die nördliche Haltestelle muss, auf Grund der geplanten Fahrbahnbreite von 6,00 m und der neuen Höhenlage des Fahrbahnrandes umgebaut werden.

Beide Haltestellen können während der Bauausführung nicht regulär bedient werden und es müssen Ersatzhaltestellen im Umfeld der Baustelle eingerichtet werden.

Zur Verkehrsführung während der Bauzeit fanden dazu bereits Abstimmungen mit folgenden Beteiligten statt:

- Straßenbauamt Nordsachsen
- Straßenmeisterei Eilenburg
- Stadt Eilenburg, Straßenverkehrsbehörde
- Polizeidirektion Leipzig, Polizeirevier Eilenburg
- Nordsachsen Mobil
- CARITAS Eilenburg
- Straßenmeisterei Eilenburg
- Opel Autohaus Eilenburg GmbH

Beide vorhandenen Bushaltestellen werden, während der Bauzeit, außer Betrieb genommen. Dafür werden Ersatzhaltestellen unmittelbar westlich des Bauanfanges eingerichtet.

Die notwendigen Ersatzhaltestellen werden unmittelbar westlich der Baustrecke angeordnet. Da die Busse das Baufeld, während der Bauzeit, nicht passieren können, erfolgt eine Umfahrung mit einer Durchfahrt des Geländes der Opel Autohaus Eilenburg GmbH, zwischen der K7442 und der B107. Dazu wurde eine Vereinbarung mit dem Eigentümer des Geländes abgeschlossen.

Die Verkehrsführung für die Busse und die Erreichbarkeit des CARITAS-Geländes, getrennt für beide Bauabschnitte, sind in den Unterlagen 16.3 bis 16.6 dargestellt.

Für die Kommunikation, im Rahmen der Vorbereitung und Abstimmung der Bauarbeiten, sind nachfolgend die Kontaktdaten der betroffenen Anlieger aufgeführt.

Autohaus Eilenburg GmbH
Zscheppliner Straße 11, 04838 Eilenburg
Telefon 0 34 23 – 60 35 65
Mail opel.eilenburg@t-online.de

St. Martin Caritas Hilfeverbund Eilenburg
Rödgener Landstraße 16, 04838 Eilenburg
Ansprechpartner Herr Schneider
Telefon 0 34 23 – 68 24 0
Funk 0172 – 77 03 602
Mail eilenburg@caritas-bistum-magdeburg.de

Im Rahmen der weiteren Planungen erfolgen dazu genauere Abstimmungen mit allen Beteiligten.

4.10 Leitungen

Bei den nachfolgend genannten Versorgungsunternehmen wurde der Leitungsbestand abgefordert:

- | | |
|---------------------------|---|
| - Abwasserleitungen | Abwasserzweckverband „Mittlere Mulde“ Eilenburg |
| - Trinkwasserleitungen | Versorgungsverband Eilenburg-Wurzen |
| - Gasversorgung | Stadtwerke Eilenburg |
| - Elektrokabel/-leitungen | Stadtwerke Eilenburg |
| - Straßenbeleuchtung | Stadt Eilenburg |
| - Telekommunikation | Deutsche Telekom, Leipzig |
| - Breitbandausbau | Deutsche GigaNetz GmbH |
| - weitere Medien | Vodafone, Pyur |

Fast alle der o. g. Versorgungsunternehmen betreiben Anlagen im geplanten Baubereich bzw. den angrenzenden Gebieten oder haben solche geplant.

Im Rahmen der Bearbeitung dieses Vorentwurfs fanden dazu Abstimmungen mit den Versorgungsunternehmen statt, um den Bedarf an Neubaumaßnahmen, Umverlegungen und notwendigen Anpassungen zur ermitteln.

Folgende Festlegungen und Absprachen zu den Anlagen der einzelnen Versorgungsträger wurden dabei bisher getroffen und werden nachfolgend kurz beschrieben:

AZV Mittlere Mulde Eilenburg

- keine Maßnahmen erforderlich und Sicherung des vorhandenen Leitungsbestandes

Versorgungsverband Eilenburg-Wurzen

- Rückbau vorhandene Leitung DN 100 Grauguss (gesamt Baulänge)
- Neubau Leitung DN 90 x 8,6 PE-HD (gesamte Baulänge)

Die Ausführung dieser Leistungen erfolgt im Vorfeld der Straßenbauarbeiten durch den Versorgungsverband Eilenburg-Wurzen mit einem entsprechenden provisorischen Deckenschluss.

Stadtwerke Eilenburg – Strom

- keine Maßnahmen erforderlich und Sicherung des vorhandenen Leitungsbestandes

Stadtwerke Eilenburg – Gas

- keine Maßnahmen erforderlich und Sicherung des vorhandenen Leitungsbestandes

Stadt Eilenburg – Beleuchtung

- keine Maßnahmen erforderlich und Sicherung des vorhandenen Leitungsbestandes

TELEKOM

- Sicherung des vorhandenen Leistungsbestandes
- vorerst keine Maßnahmen geplant
- Abstimmung im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange

Deutsche GigaNetz GmbH / Vodafone / Pyur

- Abstimmung im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange

Die notwendigen Arbeiten an den Trinkwasserleitungen werden durch den Versorgungsverband Eilenburg-Wurzen selbstständig vorbereitet und sollen im Vorfeld des geplanten Straßenbaues separat umgesetzt werden. Dies muss jedoch noch entsprechend abgestimmt terminlich eingeordnet werden.

Die notwendigen Arbeiten an den Anlagen der Versorger (Austausch Schachtdeckel Abwasser, Erneuerung Schieberkappen Trinkwasser usw.) sind in der Kostenberechnung berücksichtigt und müssen, während der Bauphase, mit den einzelnen Versorgungsträgern abgestimmt und terminlich eingeordnet werden.

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Für das Untersuchungsgebiet liegt ein Geotechnischer Bericht [5] vor (Stand 03/2024), der Bestandteil dieser Vorplanungsunterlagen ist (siehe Unterlage 20). Es werden deshalb an dieser Stelle nur einige grundlegende Ergebnisse dargestellt.

Im Wesentlichen stehen Böden an, die der Frostempfindlichkeitsklasse F3 zugeordnet werden können. Die Maßnahme befindet sich gemäß RStO 12 im Bereich der Frosteinwirkzone II.

Der vorhandene Straßenaufbau entspricht nicht den gültigen Anforderungen. Zum Teil sind auch großflächige Auffüllungen vorhanden, die nur eine geringe Tragfähigkeit aufweisen.

Durch den Gutachter wird daher ein grundhafter Ausbau des Straßenzuges für die Belastungsklasse 1,0 empfohlen. Durch das Straßenbauamt des Landkreises Nordsachsen wurde daraufhin **festgelegt**, dass die **Belastungsklasse 1,8** anzusetzen ist, um mit dem höheren Ausbaustandard zukünftige Mehrbelastungen absichern zu können.

Gemäß RStO 12 [2], Tabelle 7 ergeben sich folgende Mehr- bzw. Minderdicken für den Oberbau:

Frostempfindlichkeit nach ZTVE-StB:	F3	60 cm
Frosteinwirkung:	Zone II	+ 5 cm
kleinräumige Klimaunterschiede:	keine (nur lockere Bebauung)	0 cm
Wasserverhältnisse:	Grund- und Schichtenwasser teilweise höher als 1,50 m unter Planum	+ 5 cm
Lage der Gradiente:	Geländehöhe bis Damm < 2,00 m	0 cm
Entwässerung der Fahrbahn:	über Rinnen und Abläufe	0 cm
erforderliche Oberbaugesamtdicke:		70 cm

Für die relevanten Bodenkennwerte kann eingeschätzt werden, dass die erforderliche Tragfähigkeit in der Planumsebene von mindestens 45 MN/m² nicht durchgängig erreicht werden kann.

Im Bedarfsfall ist daher ein partieller Bodenaustausch, mit bis 0,30 m Stärke, durchzuführen.

Der vorhandene Asphalt im Fahrbahnbereich kann der Verwertungsklasse B nach RuVA StB 01/05 zugeordnet und kann somit einer Wiederverwertung nicht zugeführt werden. Daher ist die Entsorgung des Materials durch Deponierung vorgesehen.

Für den ungebundenen Straßenoberbau und die darunterliegenden Auffüllungen ist überwiegend eine Zuordnung in die Einbauklasse Z 1.2 nach LAGA 2004 Boden ermittelt worden. Sie sind damit wiedereinbaubar.

Für das anstehende Bankettmaterial ist überwiegend eine Zuordnung in die Einbauklasse Z 2 nach LAGA 2004 Boden ermittelt worden. Sie sind damit nicht wiedereinbaubar und müssen deponiert werden.

4.12 Entwässerung

Die vorhandene Entwässerungssituation ist uneinheitlich und ermöglicht keine sichere Ableitung des Oberflächenwassers. In Unterlage 18 ist dies noch ausführlicher beschrieben.

Nördlich der Fahrbahn befinden sich teilweise Mulden, deren Querschnitt jedoch stark eingeschränkt ist und die nur begrenzt funktionsfähig sind. Am Tiefpunkt dieser Mulden, ca. Bau-km 0+098, befindet sich ein quadratischer Schacht aus Mauerwerk von dem eine Verrohrung (DN 300 Steinzeug) abgeht, die im südlichen Gehwegbereich wieder in einem Schacht aus Mauerwerk endet. Im Gehwegbereich befinden sich, beidseitig dieses Schachtes, Leitungen (DN 200, Steinzeug) an die Straßenabläufe angeschlossen sind. Über diese wird das Oberflächenwasser eines Teiles der Fahrbahn und des Gehweges abgeführt. Das ganze System entwässert über weitere Rohrleitungen, im Bereich des angrenzenden CARITAS-Geländes, in südliche Richtung.

Diese Situation ist rechtlich nicht klar geregelt und soll deshalb verändert werden.

Nördlich der neuen Fahrbahn werden deshalb Entwässerungsmulden errichtet, in die das Oberflächenwasser der gesamten Fahrbahn (neue Breite 6,00 m) und des erneuerten Gehweges abgeleitet werden. Die Querneigungen werden, im Zuge der Maßnahme, entsprechend geändert.

Diese Mulden haben ihren Tiefpunkt bei ca. Bau-km 0+040. Die Ableitung in westliche Richtung erfolgt über eine neue Verrohrung der Zufahrt zum Autohaus (DN 300, GGG) mit anschließender Unterquerung der Fahrbahn und Weiterführung bis zu einem vorhandenen Schacht ca. 46 m westlich des Baubeginns. Dort wird die neue Leitung an ein bestehendes System angeschlossen.

Über diese bestehende Leitung (DN 400, PVC) wird das Wasser dann weiter bis zum Rieselgraben geleitet und läuft dort offen aus (vorhandene Einleitstelle).

Für den neuen Regenwasserkanal werden Kunststoffrohren DN 300, HPP SN 16 verwendet. Insgesamt muss ein Kontrollschacht aus Stahlbetonfertigteilen abgebrochen und 4 neue Kontrollschächte DN 1000 hergestellt werden.

Zwei der neuen Schächte werden ebenfalls als Fertigteilschächte ausgeschrieben und erhalten geschlossene Abdeckungen der Klasse D 400.

Zwei weitere Kontrollschächte, die im Bereich der neuen Mulden auf der Nordseite liegen, können auf Grund der geringen Bauhöhe nur mit einem bauseitig gemauerten Unterteil aus Kanalklinkern hergestellt werden. Diese werden mit Abdeckplatten mit zentrischen Öffnungen und Einlaufrosten in Muldenform versehen.

Die Bereiche der neuen Feldzufahrten, in denen die Entwässerungsmulden unterbrochen werden müssen, werden wegen der geringen Überdeckung mit duktilen Gussrohren DN 300 versehen. Von der Vorgabe der Richtlinie für die Entwässerung von Straßen (REwS, Ausgabe 2021) Rohre mit einem Durchmesser DN 400 einzubauen wird abgewichen, da hydraulisch keine Notwendigkeit besteht und die Überdeckung noch geringer ausfallen würde.

Die Ein- und Auslaufbereiche werden, entsprechend der Böschungsneigung, schräg angeschnitten und mit Natursteinkleinpflaster eingefasst. Auch die anschließenden Muldensohlen und Böschungsflächen sind in gleicher Weise zu befestigen.

4.13 Straßenausstattung

Die vorhandene Beschilderung wird größtenteils zurückgebaut und durch neue Verkehrszeichen mit neuen Rohrpfosten ersetzt. Lediglich das vorhandene Haltestellenschild auf der Nordseite wird ausgebaut, gelagert und wieder eingebaut.

Zwei Verkehrszeichen, die sich auf privaten Flächen befinden und nicht dem öffentlichen Verkehr dienen werden ebenfalls nur ausgebaut, gelagert und wieder eingebaut. Die vorhandenen Leitpfosten werden ausgebaut, fachgerecht entsorgt und durch neue Leitpfosten ersetzt.

Die genauen Standorte aller Verkehrszeichen und Leitpfosten werden im Rahmen der Bauausführung direkt vor Ort mit den zuständigen Behörden und Teilnehmern festgelegt.

Die Markierungen werden im gesamten Baubereich komplett erneuert. Dabei erfolgt zuerst eine Freigabemarkierung für der Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnittes und später eine Dauermarkierung unter örtlicher Verkehrssicherung.

Die geplanten Maßnahmen zu Markierung und Beschilderung sind in den Unterlagen 16. 5 bis 16.7 dargestellt.

Dies erfolgt entsprechend der gültigen StVO bzw. VwV-StVO und gemäß dem im Zuge der Ausführungsplanung zu erstellenden und mit der Verkehrsbehörde abzustimmenden Markierungs- und Beschilderungsplan.

4.14 Umleitung und Verkehrsführung

Für die notwendigen Sperrungen bzw. Verkehrseinschränkungen im Bereich der B107 und für die notwendige Umleitungsführung liegt eine Konzeption vor (siehe Unterlagen 3.2 sowie 16.3 bis 16.6), die in der weiteren Planung weiter konkretisiert wird.

Für den KfZ-Verkehr wird eine großräumige Umleitung eingerichtet. Die Umleitungstrecke hat eine Länge von ca. 15 km.

Sie führt von der B107 auf die S4 in Richtung Krostitz und ab Kospa auf die K7430 nach Zschettgau und Pressen, dann über die K7420 nach Naundorf zurück auf die K7442. Von dort zurück nach Rödgen und weiter nach Eilenburg.

Die B107 ist für den durchgehenden Verkehr eingeschränkt nutzbar. Abbiegevorgängen von und zur K7442 sind nicht möglich. Die Geh- und Radwegverbindung aus östlicher Richtung, mit Querung der B107, wird mittels einer Fußgänger-LSA weiter gewährleistet, wobei diese nur auf Anforderung aktiviert wird.

Im westlichen Knotenpunktbereich wird dazu eine Fußgängerführung mittels TL-Schrankenzäunen gemäß ZTV-SA aufgebaut und als Notgehweg in Richtung CARITAS-Gelände weitergeführt.

Die Lage der Ersatzhaltestellen, die Verkehrsführung der Linienbusse, die Zuwegung zum CARITAS-Gelände usw. wurden mit allen Beteiligten vorabgestimmt und sind in den o. g. Unterlagen dargestellt.

Im Rahmen der weiteren Planungen erfolgen dazu weitere Abstimmungen und Konkretisierungen.

5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

Die bestehenden Umweltauswirkungen werden durch den geplanten Ausbau nicht verändert. Der regelgerechte Ausbau der Fahrbahn, durchgehende Erneuerung des Gehweges und die Verknüpfung der Wechselbeziehungen zu den Bushaltestellen führen zu einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit im Ausbauabschnitt.

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

6.1 Bodenschutzmaßnahmen

Baubetriebsbedingte Bodenbelastungen (z.B. Verdichtungen, Durchmischen von Böden mit Fremdstoffen) sind auf das den Umständen entsprechend notwendige Maß zu beschränken und nach Abschluss der Baumaßnahmen nach Möglichkeit zu beseitigen (z.B. Rückbau von Baustraßen)

Bodenarbeiten sind aufgrund der bei Nässe zunehmenden Verdichtungsgefahr nach Möglichkeit bei trockener Witterung und mit Fahrzeugen geringsten Bodendrucks durchzuführen. Nicht zu bebauende Vegetationsflächen sind vom Baubetrieb freizuhalten

Bauabfälle und Bauschutt dürfen nicht als An- und Auffüllmaterial für Mulden, Baugruben und andere Hohlformen genutzt werden.

Während der Baudurchführung sind der Schutz des Grundwassers sowie der Schutz des Oberflächenwassers zu gewährleisten.

6.2 Lärmschutzmaßnahmen

Die gesetzliche Grundlage für den Lärmschutz bildet das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV).

Durch den Ausbau treten keine Grenzwertüberschreitungen auf.

6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Die Maßnahme liegt in keiner Trinkwasserschutzzone. Es sind daher keine gesonderten Maßnahmen gemäß RiStWag erforderlich.

Bei der Bauausführung sind generell Vorkehrungen zu treffen, dass keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund gelangen.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Im Rahmen der Untersuchungen wurde eine Eingriffs- und Ausgleichbilanz (siehe Unterlage 19) erstellt. Diese Analyse und Bewertung der konkreten Situation basiert auf der „Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen“ [9].

Im Ergebnis wurde ermittelt, das durch die Neupflanzung von 5 Bäumen (Hochstamm, Stammumfang 16 bis 18 cm) ausreichend Ersatz geschaffen und die Beeinträchtigungen durch den Ausbau der Verkehrsanlage ausgeglichen werden kann.

Die genauen Standorte, die Art der Bäume und deren Eigenschaften werden im Rahmen der Ausführungsplanung konkret festgelegt.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Der Ausbau erfolgt bestandsnah, unter Berücksichtigung der angrenzenden Bebauung. Es sind deshalb keine Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete erforderlich. Die Linienführung passt sich weitgehend den topografischen Gegebenheiten an.

7. Kosten

Im Rahmen dieser Entwurfsplanung wurde eine Kostenberechnung in Form eines Leistungsverzeichnisses mit Kurz- und Langtext erstellt. In Unterlage 13.1 ist das Ergebnis der Berechnungen dargestellt. Außerdem wurden dazu Lagepläne erarbeitet, in denen die einzelnen Kostenbestandteile der beteiligten Kostenträger dargestellt ist. Die Ermittlung der Kosten erfolgt nach der aktuell gültigen Ortsdurchfahrtenrichtlinie (ODR).

Teil 01	Allgemeine Leistungen	LK Nordsachsen/Stadt Eilenburg (anteilig)
Teil 03	Fahrbahnneubau	LK Nordsachsen
Teil 03	Borde und Gehwege	Stadt Eilenburg
Teil 04	Zufahrten	LK Nordsachsen/Stadt Eilenburg (anteilig)

Für die Aufteilung der Kosten der Teile 01 und 04 ist Folgendes zu beachten:

Die Aufteilung der Kosten für die Grundstückszufahrten ergibt sich aus dem Verhältnis der Fahrbahn- bzw. Gehwegbreite zur Gesamtbreite. Dabei gelten folgende Werte:

Fahrbahnbreite	6,00 m
Gehwegbreite	2,25 m im Durchschnitt (einseitig)
Gesamtbreite	8,25 m

Anteil LK Nordsachsen	6,00 m / 8,25 m = 72,7272 %	(gerundet 72,7 %)
Anteil Stadt Eilenburg	2,25 m / 8,25 m = 27,2727 %	(gerundet 27,3 %)

Die Aufteilung der Gesamtbaukosten erfolgt damit entsprechend folgender Gliederung:

Teil 01	Allgemeines	72,7 %	LK Nordsachsen
		27,3 %	Stadt Eilenburg
Teil 02	Straßenbau	100,0 %	LK Nordsachsen
Teil 03	Gehwegbau	100,0 %	Stadt Eilenburg
Teil 04	Zufahrten	72,7 %	LK Nordsachsen
		27,3 %	Stadt Eilenburg

Es ergeben sich folgende vorläufigen **Gesamtbaukosten (brutto)** **414.488,90 €**

Diese teilen sich wie folgt auf die einzelnen Teile auf (brutto):

Teil 01	Allgemeine Leistungen	55.989,50 €
Teil 02	Fahrbahn	318.530,87 €
Teil 03	Gehweg	26.704,79 €
Teil 04	Zufahrten	13.263,74 €
Gesamt		414.488,90 €

Somit entfallen folgende Gesamtkosten auf die beiden Baulastträger (brutto):

Landkreis Nordsachsen	Teil 01 (72,7%)	40.704,37 €
	Teil 02 (100,0 %)	318.530,87 €
	Teil 04 (72,7 %)	9.642,74 €
		368.877,98 €
Stadt Eilenburg	Teil 01 (27,3%)	15.285,13 €
	Teil 03 (100,0 %)	26.704,79 €
	Teil 04 (27,3 %)	3.621,00 €
		45.610,92 €

Gesamtsumme (ohne Planungs- und Nebenkosten) **414.488,90 €**

Zu Finanzierung und Abrechnung werden zwischen den Projektbeteiligten im Vorfeld Vereinbarung, entsprechend der gesetzlichen Regelungen getroffen.

8. Verfahren

Bei der geplanten Baumaßnahme handelt es sich um den Ausbau bzw. die Erneuerung vorhandener Verkehrsflächen.

Das Vorhaben berührt folgende öffentlich-rechtlichen Belange:

- Für den Bau- und Endzustand, sind Verkehrsrechtlichen Anordnungen erforderlich. Diese werden im Zuge der Bauausführung beantragt.
-

- Vereinbarungen (Verwaltungsvereinbarung mit Stadt Eilenburg, Bauerlaubnisvereinbarungen mit Grundstückseigentümern usw.) werden im Zuge der Genehmigungsplanung erstellt bzw. eingeholt.
- Mit den betroffenen Versorgungsunternehmen erfolgen die technischen Abstimmungen zu den geplanten Neuverlegungen seitens der Versorgungsunternehmen sowie die maßnahmebedingten Verlegungen, auf der Grundlage des Vorentwurfes.

Laufende Bauleitplanungen oder Planfeststellungen sind vom geplanten Bauvorhaben nicht betroffen.

Das Bauvorhaben betrifft ausschließlich vorhandene Verkehrsflächen. Private Belange werden durch das Vorhaben nur vorübergehend, bei den notwendigen Anpassungsarbeiten der Grundstückszufahrten, berührt.

9. Durchführung der Baumaßnahme

Die Bauausführung ist für das Jahr 2026 geplant. Die Durchführung der Baumaßnahme erfolgt unter Vollsperrung. Das Baufeld kann über das öffentliche Straßennetz, erreicht werden.

Zur Umleitungsführung und Verkehrssicherung wurde, wie oben bereits beschrieben, ein Konzept erarbeitet (siehe Unterlage 16.3 bis 16.6).

Dies wurde mit dem Straßenverkehrsamt des Landkreises Nordsachsen, der Stadt Eilenburg, der Straßenmeisterei Eilenburg, der Polizei und den betroffenen Busunternehmen abgestimmt und wird weiter präzisiert.

Die Zufahrt für Anwohner und Versorgungs- bzw. Rettungsfahrzeuge (z. B. CARITAS-Gelände, Autohaus usw.) muss während der gesamten Baudurchführung gewährleistet sein. Dafür sind geeignete Maßnahmen im Vorfeld festzulegen und abzustimmen.

Der genaue Ablauf der einzelnen Arbeiten innerhalb der Bauabschnitte wurde bisher noch nicht festgelegt.

Es muss mit einer Gesamtbauzeit von insgesamt ca. 5 Monaten gerechnet werden.

aufgestellt



Nischwitz, 04.07.2025