

Hunnenbergweg ist am 03.10.2022 Wirtschaftsweg ohne Asphalt teils nur zwei 30cm schmale Spuren

Ausbau des Hunnenbergweges

Unterlage 1

Von Bau-km 0+003,30	-	bis Bau-km 1+280	Straßenbauverwaltung
Nächster Ort	Felm/Felmerholz		Land Schleswig-Holstein
Baulänge	1,28 km		Straßenbauamt Rendsburg
Länge der Anschlüsse	0,14 km		Haushalt

Ausbau der K 24 (Hunnenberg) von Felm nach Felmerholz

- B a u e n t w u r f -

- Erläuterungsbericht -

Aufgestellt: LBV – SH, NL Rendsburg Rendsburg, den	Geprüft: LBV – SH, NL Rendsburg Rendsburg, den

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Der vorliegende Bauentwurf beinhaltet den Ausbau des Hunnenbergweges von der K 49 (km 2,785) bis zur K 24 nach Felmerholz.

Die Baumaßnahme beginnt an der K 49 (Osdorf - Felm) bei km 2,785 zwischen den Netzknoten 1526 009 und 1526 022 des Streckenabschnittes K49- 010 und schließt an die bereits ausgebaute Ortsdurchfahrt Felmerholz (Streckenabschnitt K24- 070) an.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Ausbaulänge des Hunnenbergweges bis an den ausgebauten Bereich der Ortsdurchfahrt Felmerholz beträgt 1.280 m. Hinzu kommen noch ca. 140 m Anschlussstrecken der einmündenden Wege.

Die Fahrbahnbreite wurde für den Hunnenbergweg aufgrund des relativ geringen Verkehrsaufkommens mit 5,50 m vorgegeben. Die Ortsdurchfahrt Felmerholz hat ebenfalls eine Fahrbahnbreite von 5,50 m.

Zur Erreichung einer sicheren Verkehrsführung der Radfahrer wird der in der OD Felmerholz am östlichen Rand geführte Rad- u. Gehweg bis zur Einmündung des Kieler Weges geführt. Die alte Trasse der K 24 (Kieler Weg) ist nach Ausbau des Hunnenbergweges als Wirtschaftsweg, zur Aufnahme des innerörtlichen Verkehrs zwischen Felm u. Felmerholz sowie als Radwegtrasse in Richtung Osdorf - Felm und Dehnhöft vorgesehen (Beschilderung).

Auf Wunsch der Gemeinde Felm wird der Ortsteil Hunnenberg mit einem getrennt geführten Radweg westlich der Ausbaustrecke an die K 49 (Osdorf - Felm) angeschlossen. Die Radweglänge beträgt ca. 400 m. Im weiteren Verlauf bleibt von der alten Fahrbahn des Hunnenberges mittig ein ca. 1,50m breiter Asphaltstreifen als durchgängige Radwegverbindung nach Felmerholz bestehen.

Vor der Einmündung des Kieler Weges (alte K 24) kreuzt der Radweg den Hunnenberg, um an den geplanten Radweg in Richtung Felmerholz anzubinden

Die Streckencharakteristik des Hunnenbergweges wird nicht wesentlich verändert. Die vorhandenen Zufahrten und einmündenden Wege werden verkehrsgerecht an die neue Trasse des Hunnenbergweges angeschlossen.

Die vorhandenen Haltestellen für den Schulbusverkehr bleiben bestehen. Fahrgastwartesteige sind vorgesehen - Busbuchten sind nicht geplant.

Die Herstellungskosten für den Ausbau des Hunnenbergweges betragen nach der Kostenberechnung vom 05.07.2006

EUR 940.000,00

In den vorgenannten Kosten sind die Aufwendungen für den Radweg der Gemeinde Felm und den Grunderwerb der Gesamtmaßnahme in Höhe von

EUR 141.000,00

enthalten.

Kostenträger der Maßnahme ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde und die Gemeinde Felm

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Im Zeitraum 1992/93 wurde für den Bereich der K 24 von Felm nach Felmerholz der verkehrsgerechte Ausbau mit getrennt geführtem Radweg (Vorplanung) untersucht. Nach Ausbau der Ortsdurchfahrt Felm änderte sich jedoch die Zielsetzung der Gemeinde Felm.

Der Verkehr Osdorf - Felmerholz - B 76 soll möglichst vor der Ortslage Felm über den Hunnenbergweg direkt zur K 24 geführt werden.

Der Hunnenbergweg wird zur Kreisstraße aufgestuft und der Kieler Weg (K 24) wird abgestuft und soll nur innerörtlichen Verkehr aufnehmen.

Mit dem Ausbau des Hunnenbergweges wird erwartet, dass ein Teil des Durchgangsverkehrs aus Felm herausgenommen wird.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse in ihren negativen Erscheinungsformen

Der Hunnenbergweg wird heute schon als Teilumgehung der Ortsdurchfahrt Felm von vielen Verkehrsteilnehmern genutzt. Bedingt durch die sehr schmale befestigte Fahrbahnbreite von ca. 4,00 m, der hohen Kurvigkeit der Straße, im Mittelteil der Ausbaustrecke knickt die Straße fast rechtwinklig mit einem Kurvenradius von $R = 18$ m ab, kommt es häufig zu gefährlichem Begegnungsverkehr.

Zu gefährlichen Situationen kommt es auch im Einmündungsbereich des Hunnenbergs in die K 24. Weil der untergeordnete Straßenzug Hunnenberg - K 24 eine gestreckte Führung hat, fahren viele Autofahrer zu schnell in den Hunnenberg aus Richtung Felmerholz ein bzw. in die Gegenrichtung raus.

Da der vorfahrtsberechtigte Kieler Weg (K 24) hier sehr stark abknickt, die Sicht nicht ausreichend ist, ergeben sich zwangsläufig gefährliche Abbiegevorgänge.

Verkehrszählungen liegen nicht vor.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Durch den Ausbau des Hunnenbergweges soll Verkehr aus der Ortslage Felm herausgenommen werden.

Die heute schon genutzte Teilumgehung Felm wird durch den Ausbau an die Erfordernisse des regelmäßigen Verkehrsaufkommens angepasst.

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Ziel dieser Baumaßnahme ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Anpassung des Straßenzustandes an die Erfordernisse aus dem regelmäßigen Verkehrsaufkommen.

Dies wird durch den Neubau der Fahrbahn mit 5,50 m befestigter Breite, einem der Verkehrsstärke angepassten Oberbau, die Herstellung einer den Grundrisskrümmungen und der Fahrdynamik entsprechenden Querneigung sowie den verkehrsgerechten Ausbau der Straßen- und Wegeeinmündungen und der Grundstückszufahrten erreicht.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Eine negative Veränderung in der Belastung der Umwelt wird durch die Baumaßnahme nicht hervorgerufen.

Für die durch den Ausbau der Fahrbahn und durch den Neubau des Radweges zusätzlich in Anspruch genommenen landwirtschaftlich genutzten Flächen wird durch Neuanpflanzungen ausreichend Ersatz geschaffen.

Nach der beidseitigen Teilentsiegelung der alten Straßentrasse des Hunnenbergweges im Bereich von Bau-km 0+420 – 1+080 kann sich der verbleibende Redder gut entwickeln.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme / Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Trassenbeschreibung der Varianten

Die neue Linienführung des Hunnenbergweges passt sich nach Lage und Höhe in großen Teilen dem Verlauf des vorhandenen Straßenzuges an.

Im Bereich Ausbauanfang von der K 49 bis zur Siedlung Hunnenberg erfolgt der Ausbau mit Radweg westlich des vorh. Weges unter Einbeziehung der vorh. Trasse. Im anschließenden Bereich bis zur Einmündung in die K 24 ist ein Neubau des Hunnenbergweges östlich des Redders vorgesehen.

Insgesamt wurden 4 unterschiedliche Varianten zum Aus- bzw. Neubau des Hunnenbergweges untersucht.

Variante 1

Westlicher Ausbau auf vorh. Trasse bis Bau-km 0+300, danach eine gestreckte Linienführung bis an den vorh. Ausbau der OD Felmerholz. Von Bau-km 0+840 - 1+ 140 verläuft die geplante Trasse westlich des vorh. Redders.

Variante 2

Ausbau auf vorh. Trasse bis Bau-km 0+500. Im weiteren Verlauf entspricht diese Linie der Vorschlagsvariante.

Variante 3

Ausbau auf vorhandener Trasse bis zur abknickenden Trasse des vorh. Hunnenbergweges (Bau-km 0+570).

Weiter als Neubastrecke über das Flurstück 59/6 bis zum vorh. Weg bei Bau-km 0+760. Im Anschluss als Ausbau auf vorh. Trasse unter Einbeziehung des östlichen Knickes bis zum Ausbauende.

Variante 4

Ausbau wie Variante 2 bis Bau-km 0+500, danach Wechsel auf die westliche Feldseite des Redders bis zum Ausbauende.

3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Das Landschaftsbild im Baubereich wird durch beidseitig vorhandene Knicks und intensiv genutztes Acker- und Weideland bestimmt.

Die Geländeform im gesamten Baubereich ist schwach kupiert.

Einzelheiten zu dem vorh. Bewuchs sind dem landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen.

3.3 Beurteilung der Varianten

Die verschiedenen Varianten wurden der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises vorgelegt. Da aus straßenbaulicher bzw. verkehrstechnischer Sicht keine der einzelnen Varianten erheblich voneinander abweichende Vor- bzw. Nachteile erkennen lassen, ist allein die Beurteilung der Unteren Naturschutzbehörde zur Trassenwahl maßgebend.

Als Vorschlagstrasse aus ökologischer Sicht ist für den Bereich bis Bau-km 0+500 die Variante 1 und ab Bau-km 0+650 Variante 2 ermittelt worden.

3.4 Aussage Dritter zu Varianten

In Vorgesprächen mit der Gemeinde Felm und betroffenen Anliegern ist die vorliegende Ausbauplanung vorgestellt worden (09.01.03).

Für den Bereich zwischen Bau-km 0+300 - 0+500 ist eine geringfügige Verschiebung der Trasse in westliche Richtung gewünscht worden.

Nach Abwägung der Einwände der Verkehrsaufsicht und des Naturschutzbundes hinsichtlich der Radwegführung entlang der Baustrecke ist in Abstimmung mit der Gemeinde Felm, dem Amt Dänischer Wohld, dem Kreis und der UNB am 13.07.04 die durchgängige Radwegverbindung von der K 49 nach Felmerholz wie in den Plänen dargestellt, festgelegt worden.

3.5 Wirtschaftlichkeit der Varianten

entfällt (siehe Abschnitt 3.3.)

3.6 Gewählte Linie

Die neue Linienführung des Hunnenbergweges ist in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde festgelegt worden. Der vorh. Redder zwischen der Siedlung Hunnenberg und der K 24 bleibt zum großen Teil erhalten, da die neue Trasse östlich des Redders angelegt wird. Lediglich im Bereich der Anpassung an die vorh. Trassen wird jeweils eine Knickseite überbaut.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

Dem Entwurf liegt eine Ausbaugeschwindigkeit von $V_E = 60 \text{ km/h}$ zugrunde.

Die gem. RAS-L-1 geforderten Mindesttrassierungselemente wurden eingehalten.

Nachfolgend aufgeführte Trassierungselemente wurden nicht unterschritten:

Grundriss:	$R_{\min}$	=	120 m
	$A_{\min}$	=	50 m
Aufriss:	$H_{w\min}$	=	7000 m
	$H_{k\min}$	=	7000 m

Die maximale Querneigung ist mit 5 % festgelegt worden.

Zwangspunkte der Linienführung sind:

- der östliche vorhandene Knick
vom Ausbuanfang - Bau-km 0+290
- die Siedlung Hunnenberg westl. der Trasse
von Bau-km 0+320 - 0+400
- die Hainbuche Du 0,50 (im Knick) Bau-km 0+445
- die Eiche Du 0,60 (im Knick) Bau-km 0+685
- der östl. Knick des Redders Bereich Bau-km 0+660 - 1+030
- der vorh. Ausbau der K 24 (OD Felmerholz)

Im Grundriss ist die Trassierung durch die o.a. Zwangspunkte festgelegt.
Im Aufriss ergibt sich die Linienführung durch die vorh. Geländeformen.

4.2 Querschnitt

Die Abmessungen des Querschnittes sind entsprechend den örtlichen Gegebenheiten (vorh. Knicks) festgelegt worden.

a) Bau-km 0+040 - 0+310

vorh. Knick	ca.	3,00 m
Saum	ca.	1,00 m
Bankett	=	1,50 m
Fahrbahn	=	5,50 m
Bankett	=	1,50 m
Graben	ca.	3,00 m
Baumstreifen	=	2,00 m
Radweg	=	2,00 m
Bankett + Böschung	=	<u>1,50 m</u>
		21,00m

b) Bau-km 0+320 - 0+400

Einschnittsböschung		
bzw. neuer Knick	ca.	3,00 m
Mulde	=	2,00 m
Bankett	=	1,50 m
Fahrbahn	=	5,50 m
Pflasterstreifen	=	1,00 m
Radweg	=	2,00 m
Bankett	=	<u>0,50 m</u>
		15,50 m

c) Bau-km 0+440 - 0+620

Einschnittsböschung	ca.	1,50 m
Mulde	=	2,00 m
Bankett	=	1,50 m
Fahrbahn	=	5,50 m
Bankett	=	<u>1,50 m</u>
		12,00 m

d) Bau-km 0+690 - 1+ 120

gepl. Knick	ca.	3,00 m
Graben	ca.	3,00 m
Bankett	=	1,50 m
Fahrbahn	=	5,50 m
Bankett	=	<u>1,50 m</u>
		14,50 m

e) Bau-km 1+ 140 - 1+280

gepl. Knick	ca.	3,00 m
Saum/Bankett	=	2,00 m
Radweg	=	2,00 m
Trennstreifen	=	1,75 m
Fahrbahn	=	5,50 m
Bankett	=	1,50 m
Vorh. Graben	ca.	2,50 m
Vorh. Knick	ca.	<u>2,50 m</u>
		20,75 m

Für den Fahrbahnaufbau ist entsprechend der geringen Verkehrsbelastung der gleiche Aufbau wie in der OD Felmerholz gewählt worden - Bauklasse IV.

Fahrbahnaufbau gem. RSTO 01 Bauklasse IV

4,0 cm	Asphaltbeton 0/11 mm
4,0 cm	Asphaltbinder 0/16 mm
10,0 cm	Asphalttragschicht Art C
20,0 cm	Frostschuttschicht, obere Lage
<u>22,0 cm</u>	Frostschuttschicht, untere Lage
60,0 cm	

Aufbau des Radweges

2,5 cm	Asphaltbeton 0/5 mm
7,5 cm	Asphalttragschicht
<u>20,0 cm</u>	Frostschuttschicht GW od. GI
30,0 cm	

Die Koppelzufahrten erhalten eine Asphaltbefestigung.

Weitere Einzelheiten sind der Anlage 6 - Ausbauquerschnitte - zu entnehmen.

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Alle vorhandenen Einmündungen werden verkehrsgerecht an den Hunnenberg angebunden. Der Straßenzug Hunnenberg - K 24 (OD Felmerholz) wird als vorfahrtsberechtigter Straße ausgebaut, der verbleibende Anschlußast der K 24 (Kieler Weg) wird rechtwinklig angeschlossen, die Einmündung wird verkehrsgerecht ausgebaut.

Im Bereich der Kurvenabflachung (Bau-km 0+500 - 0+650) wird ein 3,00 m breiter Anschluss an die alte Hunnenbergstrasse hergestellt, um die Zufahrt zu den Anliegergrundstücken und den dort aufgestellten Windrädern zu ermöglichen.

4.4 Baugrund, Erdarbeiten

Baugrunduntersuchungen einschl. der Bewertung der Wasserdurchlässigkeit der vorh. Böden sind durchgeführt worden.

Der Baugrund ist tragfähig, bei den 4 Bohrkernsondierungen sind Mittelsande vorgefunden worden. Im Bereich der BS 1 steht bis 1,60m unter Gelände Geschiebelehm an.

Die Wasserdurchlässigkeit der vorh. Böden (Feinsande) wurde mit 10^{-4} m/s ermittelt. Sie sind für das Versickern von anfallenden nicht belasteten Oberflächenwasser geeignet.

Überschüssiger Boden wird unternehmerseitig abgefahren.

Die Firma Asphalt-Labor hat im Ausbaubereich 2 Bohrkern zur Schichtendickenmessung und zum qualitativen Pechnachweis mit dem Lacksprühverfahren entnommen. An den untersuchten Bohrkernen zeigten sich keine sichtbaren Verfärbungen.

4.5 Entwässerung

Die Baumaßnahme liegt im Bereich des Wasser- u. Bodenverbandes Felmer Au.

Vorflutgräben sind in der Nähe nicht vorhanden. Es ist deshalb geplant, das Oberflächenwasser durch Versickerung in den Untergrund einzuleiten. Im Bereich des vorh. Geländetiefpunktes, Bau-km 0+640 - 0+680, ist eine Sickermulde mit einer Einstautiefe von max. 0,30 m vorgesehen. Der Zufluss aus dem nördl. Teilbereich der Baustrecke erfolgt bis Bau-km 0+300 über einen offenen Straßenseitengraben, danach über eine Erdmulde mit Rohrleitung und im Bereich Bau-km 0+625- 0+635 über einen Sandfang mit Tauchwand. Das Oberflächenwasser und Sickerwasser aus dem südl. Bereich entwässert komplett über Sickergräben bzw. Sickermulden in den Untergrund. Die Mulden und die Gräben erhalten eine 0,20 m starke Oberbodendenandeckung.

Alle Gräben sind über Durchlässe miteinander verbunden, um eine gleichmäßige Versickerung für die einzelnen Teilbereiche zu erreichen, liegen die Rohrsohlen (Ablaufhöhe) 0,10 m über Grabensohle.

Die geplanten Durchlässe erhalten Fertigteil-Kopfstücke.

4.6 Ingenieurbauwerke

Ingenieurbauwerke sind nicht erforderlich.

4.7 Straßenausstattung

Die Ausstattung der Baustrecke mit Leiteinrichtungen, Markierungen und Verkehrszeichen erfolgt nach den einschlägigen Vorschriften und in Abstimmung mit der Verkehrsaufsichtsbehörde des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

4.8 Besondere Anlagen

Nebenanlagen u. Nebenbetriebe sind nicht vorgesehen.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Die bestehenden Haltestellen im Bereich der Siedlung Hunnenberg bleiben bestehen. Wegen der geringen Verkehrsdichte sind Busbuchten nicht vorgesehen. Fahrgastwartesteige werden hergestellt (1,50 x 12,00 m).

4.10 Leitungen

Im Bereich der Baustrecke sind Leitungen der öffentlichen Ver- u. Entsorgung und der Telekom vorhanden. An diesen Anlagen werden teilweise Sicherungs- und Umlegungsarbeiten erforderlich.

Die betreffenden Versorgungsträger sind von der Baumaßnahme unterrichtet worden.

Eine Beteiligung des Straßenbaulastträgers an den Kosten für die Umlegungs- u. Sicherungsarbeiten richtet sich nach den vorh. Verträgen bzw. gesetzlichen Bestimmungen.

5. Schutz- Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Die geplante Baumaßnahme stellt mit dem Ausbau des Hunnenbergs (K 24) einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar. Danach werden Lärmschutzansprüche ausgelöst, wenn bei ausbaubedingter Pegelerhöhung aufgrund von 3 dB (A) die Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder wenn bei ausbaubedingter Pegelerhöhung bis 2,1 dB (A) die Grenzwerte 70/60 dB (A) tags/nachts erreicht werden.

Eine Überprüfung hinsichtlich der Lärmbetroffenheit mit der prognostizierten Verkehrsbelastung nach Ausbau des Hunnenbergs hat ergeben, dass sich für die Wohnbebauung Hunnenberg durch Abrücken der Fahrbahn in östliche Richtung keine Pegelerhöhung ergibt.

Es tritt eine geringe Abnahme der Immissionswerte ein, somit entstehen keine Lärmschutzansprüche.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Ein Wassergewinnungsgebiet wird von der Baumaßnahme nicht berührt.

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Die vorliegende Ausbauplanung nimmt auf den Erhalt des vorhandenen Baum- und Grünbestandes sowie auf den vorhandenen Knickbewuchs weitgehend Rücksicht. Es wurde bei der Festlegung der Linienführung auf eine landschaftsgerechte Einbindung geachtet.

Die entlang der neuen Straßengebietsgrenze verlaufenden neu aufgesetzten Knicks werden in Anlehnung an das Merkblatt Nr. 6 des Landesamtes für Naturschutz und Landschaftspflege bzw. gem. Vfg. vom 20.6.86 - LS 23 oe -551.310 (1/3.19) hergestellt.

Für diese Baumaßnahme wird ein besonderer landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) aufgestellt, in dem die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dargestellt und beschrieben werden.

Entlang der Baustrecke sind Grabhügelreste bzw. zerstörte Steinkammern durch das Archäologische Landesamt kartiert worden. Diese Objekte sind in die Pläne übernommen worden. Von der Baumaßnahme wird die kartierte Anhöhe im Bereich

Hunnenberg berührt und vor der Einmündung des Kieler Weges werden die Reste einer Steinkammer (La. 37) tangiert.

Während des Oberbodenabtrages ist das Archäologische Landesamt zur Kontrolle einzuschalten. Bei positiven Befunden sind Ausgrabungen erforderlich.

5.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

An den einzelnen bebauten Grundstücken werden die Zufahrten wieder hergestellt. Ebenso werden die vorh. Grundstückseinfriedigungen, soweit sie durch das Bauvorhaben verdrängt werden, in gleicher Art wieder erstellt.

6. Erläuterung zur Kostenberechnung

6.1. Kosten

Gemäß der Kostenberechnung vom ~~05.07.2006~~ belaufen sich die Herstellungskosten für diese Baumaßnahme wie folgt:

1. Grunderwerb	EUR	109.000,00
2. Untergrund, Unterbau, Entwässerung	EUR	327.000,00
3. Oberbau	EUR	429.000,00
8. Ausstattung	EUR	72.000,00
9. Sonstige Kosten	EUR	3.000,00

6.2 Kostenträger

Kostenträger der Baumaßnahme ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde und die Gemeinde Felm.

6.3 Beteiligung Dritter

entfällt

7. Verfahren

Es ist beabsichtigt, die Baumaßnahme ohne Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zu verwirklichen. Der Grunderwerb soll auf freiwilliger Basis getätigt werden.

8. Durchführung der Baumaßnahme

8.1 Bauabschnitte

Das Bauvorhaben soll in einem Abschnitt durchgeführt werden.

8.2 Zeitliche Abwicklung

Der Baubeginn liegt noch nicht fest. Die reine Bauzeit wird auf 10 Monate geschätzt.

8.3 Grunderwerb

Grunderwerb ist entlang der gesamten Baustrecke erforderlich.
Die Grunderwerbsverhandlungen führt der Kreis Rendsburg-Eckernförde durch.

8.4 Verkehrsregelung während der Bauzeit

Der Ausbau des nördlichen Abschnittes bis zur Siedlung Hunnenberg kann unter Vollsperrung erfolgen, die Umleitung erfolgt über die K 24.

Der anschließende Neubaubereich von Bau-km 0+420 – 1+060 kann ohne wesentliche verkehrliche Beschränkungen gebaut werden. Bei halbseitiger Sperrung mit Signalregelung kann das Teilstück der K 24 vom Kieler Weg bis an den bereits ausgebauten Bereich der Ortsdurchfahrt Felmerholz hergestellt werden.

8.5 Erschließung der Baustelle, Auswirkungen während der Bauzeit

Besonderer Erschließungsmaßnahme bedarf es nicht. Während der Bauzeit müssen die Zugänge und Zufahrten der bebauten Grundstücke mit Einschränkungen aufrecht erhalten bleiben.



Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat
Untere Denkmalschutzbehörde
Postfach 9 05
24758 Rendsburg

Ihr Zeichen / vom

1277 / 24.10.03

Mein Zeichen / vom

130 - Felm

Telefon (046 21)

387-34

Datum

04.11.2003

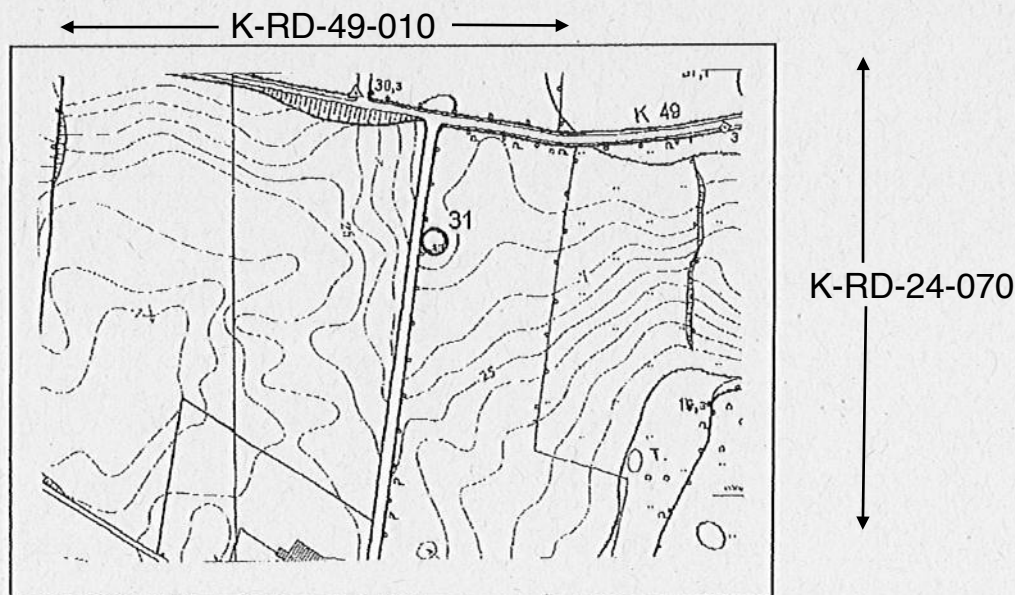
Ausbau der K 24

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf dieser Strecke gibt es Hinweise in der Landesaufnahme, die in der Planung oder während der Durchführung zu berücksichtigen sind.

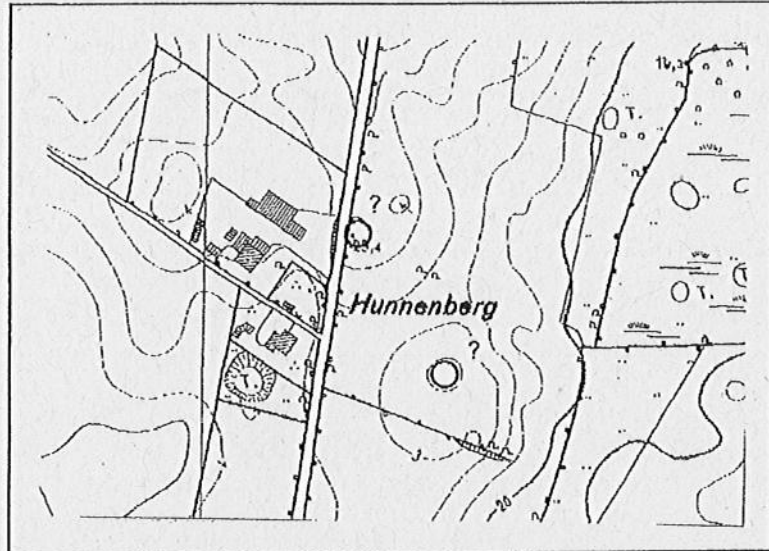
La. 31

Gut erkennbarer Grabhügelrest im Nordteil der Baumaßnahme. Er soll unverändert erhalten bleiben.

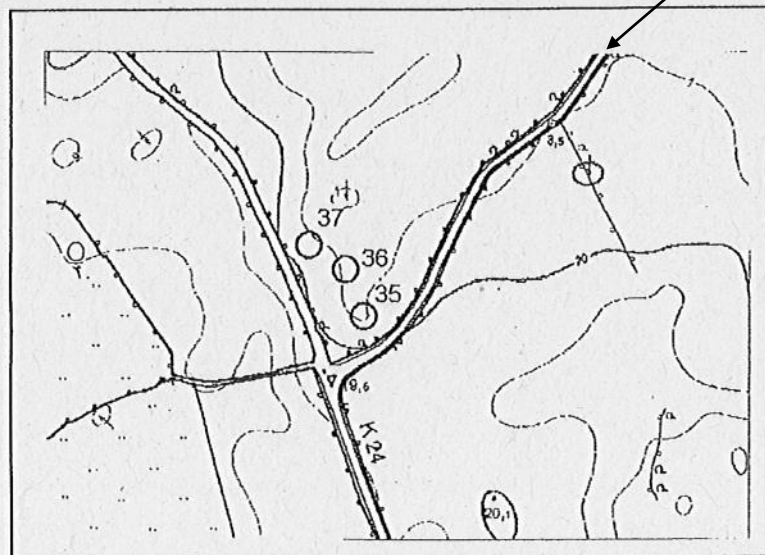


Hunnenberg

Zwei Anhöhen, wovon eine überfahren wird. Das ist im Bereich, der bereits beim Versetzen des Knicks spätestens bei Abtrag des Mutterbodens durch uns kontrolliert werden muss. Bei positivem Befund ist eine Ausgrabung erforderlich.

La. 35-37

Befunde deuten auf zerstörte Steinkammern. Während des Mutterbodenabschubs oder wenn der Knick verschoben wird, muss die Fläche durch uns kontrolliert werden



Allgemein gilt § 15 DSchG. Die 6 Objekte sind in den Plänen darzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

.....
(Dipl.-Ing.)

