

**B 5, Dreistreifigkeit Tönning - Husum, 1. BA Tönning - Rothenspieker; Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+730**

Tabellarische Zusammenstellung der wesentlichen Änderungen

**Erläuterungsbericht (Anlage 1)**

<b>Ziffer</b>	<b>Art der Änderungen</b>	<b>Seite</b>
0.	"BMVI = Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur" ergänzt	5
0.	<< = viel kleiner-als-Zeichen entfernt	6
0.	>> = viel größer-als-Zeichen entfernt	6
1.1	Ergänzung einer neuen Nr. 14. Aufweitung des Einmündungsbereiches der „Friedrichstädter Chaussee“ (Achse 401)	8
1.1	Nummern 14 bis 21 in blauer Schriftfarbe, da Neunummerierung infolge der Ergänzung der o. g. Baumaßnahme ab Punkt 14	8 - 9
1.1	Nr. 15 geändert in Nr. 16 und Bau-km sowie Baulängen geändert: 16. Herstellung von zwei Hauptwirtschaftswegen an der Westseite an der B 5 (Achse 400) von Bau-km 0+940 bis Bau-km 4+170 links (Einmündung in die K 40) mit einer Baulänge von ca. 3,295 km einschließlich Neubau eines Unterführungsbauwerkes „Alte Eider“ (Bau-km 3+960 links) sowie (Achse 440) von der L 36 (Bau-km 5+305 links) bis zum Ausbauende der B 5 (Bau-km 5+715) mit einer Baulänge von ca. 500 m (Weiterführung 2. Bauabschnitt).	8
1.1	Nr. 16 geändert in Nr. 17 und Text erneuert: 17. Herstellung von Wirtschaftswegen an der Westseite der B 5 bei Bau-km 4+940 mit Anbindung an der L 36 (Achse 430) welche incl. Wendeanlage (Achse 431) eine Gesamtlänge von 382 m aufweist.	8
1.1	Nr. 17 geändert in Nr. 18 und „Rothenspieker / Hemmerdeich“ geändert in „Rothenspieker“	8
1.1	Ergänzung einer neuen lfd. Nr. 20: 20. Herstellung von zwei Bushaltestellen im Bereich der ehemaligen Ein-mündung K 40/ L 36 (zukünftig L 36 / Anbindung Gemeindestraße) an der K 40 einschließlich der Umsetzung des vorhandenen Buswartehaus von Bau-km 0+885 nach Bau-km 1+024 nördlich der K 40.	9
1.3	Name des Ministeriums geändert: Die grundsätzlichen Voraussetzungen ... vom BMVI festgelegt.	12
2.2	Name des Ministeriums geändert: Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie hat mit Schreiben vom 14.06.2007 dem vorgelegten Konzept als langfristige Zielsetzung zur Verringerung des Unfallgeschehens und zur Verbesserung der Verkehrsqualität zugestimmt.	14
2.3	Name des Ministeriums geändert: Die fachplanerischen Grundlagen werden im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß Art. 90 GG von der Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie erarbeitet.	15
2.3	Name des Ministeriums geändert: Weiterhin ist nach erfolgter Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie die Erarbeitung eines Konzeptes...	16
2.7	Absatz erneuert: Die Verkehrsuntersuchungen wurden mit der 3. Ergänzung zur Plausibilitätsprüfung vor dem Hintergrund der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (s. Materialband) im Hinblick der fortwährenden Brauchbarkeit der bisherigen Aussagen überprüft. Im Ergebnis sind die Prognosen der Verkehrsuntersuchungen zur Berechnung der Leistungsfähigkeiten der Verkehrsentwicklungen als angemessener Ansatz zu betrachten. Im Übrigen wird auf die im Materialband enthaltene Verkehrsuntersuchungen verwiesen.	21
3.6.1	Zusammenfassende Wertung >-Zeichen entfernt	35
3.6.2	Rang >-Zeichen entfernt	36
3.6.5	Ergebnis >-Zeichen entfernt	40

## B 5, Dreistreifigkeit Tönning - Husum, 1. BA Tönning - Rothenspieker; Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+730

Tabellarische Zusammenstellung der wesentlichen Änderungen

### Erläuterungsbericht (Anlage 1)

Ziffer	Art der Änderungen	Seite
3.9	Gewählte Linienführung im 1. Bauabschnitt - Grafik aktualisiert	46
4.2.1	Jahreszahl geändert: Die Querschnittsfestlegung einschließlich der Bauklassenbestimmung erfolgt auf Grundlage der Prognosebelastungen für das Jahr 2030.	51
4.2.2	Formulierung neu: An einbahnig dreistreifigen Straßen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit regelmäßig Nothaltebuchten erforderlich. Änderung der Abmessungen gem RAL 2012: ...befestigte Breite von 3,00 m. Die Länge der einzelnen Nothaltebuchten beträgt 112 m. Korrektur der Bau-km-Angaben	51
4.2.5.1	Jahreszahl geändert: Bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung von DTV <sup>2030</sup>	53
4.3.4.1	Wirtschaftsweg verkürzt: Baulänge ca. 3.295 m	58
4.3.4.1	Satz ergänzt: Dieser Hauptwirtschaftsweg wird parallel an der Westseite der B 5 geführt. Ab Bau-km 3+960 quert der Wirtschaftsweg den Wester Sielzug „Alte Eider“ mit einem Unterführungsbauwerk. Hiernach knickt der Wirtschaftsweg auf die vorhandene alte K 40.	58
4.3.4.1	Satz ergänzt: Zur Erschließung der landwirtschaftlichen Nutzflächen östlich der B 5 im Bereich Bau-km 3+400 – 3+915 wird von dem Flurstück 138 aus ein ca. 214 m langer Wirtschaftsweg bis an die Gemeindestraße „Rothenspieker“ hergestellt. „Rothenspieker / Hemmerdeich“ geändert in „Rothenspieker“	59
4.3.4.1	Satz ergänzt: Wirtschaftswege (Achse 430 und 431) bei Bau-km 4+940 incl. Wendeanlage Gesamtbaulänge ca. 382 m	59
4.3.4.1	Absatz ergänzt: Zur Erschließung der bebauten Grundstücke 14/2 und 13/3 westlich der B 5 im Bereich von Bau-km 4+860 bis 4+970 wird eine ca. 275 m lange Erschließungsstraße (Achse 430) mit entlang der vorgenannten Grundstücke parallel verlaufende Erschließungsstraße (Achse 431) in einer Länge von ca. 107 m incl. einer Wendeanlage hergestellt. Die Befestigung erfolgt mit einer bituminösen Deckschicht. Ausweichstellen sind nicht geplant.	59
4.3.4.2	Absatz ergänzt: Zwei neue Bushaltestellen werden an der ehemaligen K 40 / L 36 (zukünftig L 36 / Anbindung Gemeindestraße) im Bereich der zukünftigen Gemeindestraße an der L 36 hergestellt.	60
4.4.2	Absatz ergänzt: Auswirkungen des Vorhabens auf wasserhaushaltliche Belange sind im „ <u>Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie</u> “ behandelt. Die Gesamteinschätzung ist in dem Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Anlage 12.0) zusammengefasst: „Im Ergebnis besteht durch das Vorhaben keine Gefährdung der Bewirtschaftungsziele der WRRL gemäß §§ 27 und 47 WHG. Für die vorkommenden Wasserkörper ist keine Verschlechterung des chemischen und ökologischen Potenzials (Oberflächenkörper) sowie des chemischen und mengenmäßigen Zustands (Grundwasserkörper) festzustellen. Dem Verbesserungsgebot sowie dem Gebot zur Trendumkehr (Grundwasserkörper) steht das Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.“	61
4.5.2	Wellstahlprofil ergänzt: Der vorhandene Durchlass (BW 1619 503-B5/Sielzug) des Hauptzielzugs (SV 05), welcher die B 5 bei Bau-km 0+567,622 kreuzt, wird im Rahmen der Maßnahme durch ein Wellstahlprofil erneuert.	63
4.5.2	Satz ergänzt: Im Bereich vom Anschlussarm der K 40 an die Fahrtrichtung Husum der B 5 wird der dort vorh. Graben reguliert. Über diesen wird das anfallende Wasser über Gräben und Mulden zu einem Durchlass DN 600 im Anschlussarm geführt. Diesem Durchlass wird eine Querschnittverengung in Form einer Leitung DN 150 vorgeschaltet, um den Abfluß zu verzögern.	64
4.5.3	Veränderte Ergebnisse der Wassertechnischen Berechnung für die Einleitstellen Nr. 10, 11, 13, 14, 16, 18, und 19 übernommen	64
4.6	Verkehrslasten auf Brücken aktualisiert	65

**B 5, Dreistreifigkeit Tönning - Husum, 1. BA Tönning - Rothenspieker; Bau-km 0+000 bis Bau-km 5+730**

Tabellarische Zusammenstellung der wesentlichen Änderungen

**Erläuterungsbericht (Anlage 1)**

<b>Ziffer</b>	<b>Art der Änderungen</b>	<b>Seite</b>
4.6	Details BW2 aktualisiert	65
4.6	Verkehrslasten auf Brücken aktualisiert	66
4.6	Satz ergänzt: Die im Zuge dieser Baumaßnahme nicht mehr erforderliche Radwegbrücke BW1619501 (Bau-km 3+960) über die „Alte Eider“ wird abgebrochen.	67
4.6	Satz ergänzt: Unterhalb des Brückenbauwerks werden beidseitig entlang vom Westersiel-zug (SV 04) Otterbermen angelegt. Diese werden auch unter dem direkt angrenzenden parallel zur B 5 verlaufenden neu zu erstellendem Bauwerk Nr. 2 weitergeführt.	67
4.6	Wellstahlprofil ergänzt: Der vorhandene Durchlass (BW 1619 503-B5/Sielzug) des Hauptsielzugs (SV 05), welcher die B 5 bei Bau-km 0+567,622 kreuzt, wird im Rahmen der Maßnahme durch ein Wellstahlprofil erneuert.	68
4.8	Satz ergänzt: Zwei neue Bushaltestellen werden im Bereich der ehemaligen Einmündung K 40 / L 36 an der K 40 hergestellt. Das bei Bau-km 0+885 vorhandene Buswartehaus wird nach Bau-km 1+024 zum geplanten Buskap auf der Nordseite der K 40 umgesetzt.	68
5.1	Absatz aktualisiert: Die Verkehrsuntersuchungen wurden mit der 3. Ergänzung zur Plausibilitätsprüfung vor dem Hintergrund der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (s. Materialband) im Hinblick der fortwährenden Brauchbarkeit der bisherigen Aussagen überprüft. Der Lärmschutz wurde daher mit den prognostizierten Verkehrsstärken zur sicheren Seite hin im Sinne der betroffenen Anlieger und Nutzer beurteilt. Da die Beurteilungspegel aus der B 5 an einigen Immissionsorten über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV liegen, entstehen dort Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen. Die Anlage von Lärmschutzanlagen werden nicht bei allen betroffenen Immissionsorten vorgesehen. Die Gebäude und die Außenwohnbereiche, bei denen ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen bzw. auf eine Entschädigung besteht, sind ebenfalls in der Anlage 11.2 mit Kennzeichnung der betroffenen Gebäudeseiten dargestellt.	70 - 71
5.2	Aktualisierung des Absatzes 1 aufgrund der Neufassung des Bundesnatur-schutzgesetzes (BNatschG) vom 29.07.2009 sowie des Landesnaturschutz-gesetzes (LNatschG) vom 24.02.2010: Der Bau und die wesentlichen Änderungen von Straßen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 Abs. 1 BNatschG i.v.m. § 8 LNatschG dar. Die Eingriffe sind entsprechend den einzelnen Regelungen gem. § 15 Abs. 2 BNatschG i.v.m. § 9 LNatschG auszugleichen.	72