

Seite 1 / 22

Vorhaben Salzlandkreis
Grundhafter Ausbau der Strecke
K 1330, OA Freckleben bis
Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz
Baubeschreibung Stand 03/2025

Baubeschreibung

Darstellung des Vorhabens

Vorbemerkungen

Allgemeine Angaben

Auftraggeber:	Salzlandkreis Karlsplatz 37 06406 Bernburg (Saale)
Planung:	Planungsbüro Magdeburg Ingenieurgesellschaft mbH Halberstädter Straße 10 39112 Magdeburg
Planungsnummer:	29460S50
Standort:	Land Sachsen – Anhalt Salzlandkreis K 1330 von OA Freckleben bis Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz
Höhenordinaten:	HS 170, LS 489 ca. 121,0 m bis 125,8 m
Baubeschränkungen:	Grundstücksgrenzen vorhandene Zufahrten vorhandene unterirdische Leitungen vorhandene Bebauung

Seite □ 2 / 22

Vorhaben □ Salzlandkreis
Grundhafter Ausbau der Strecke
K 1330, OA Freckleben bis
Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz
Baubeschreibung Stand 03/2025

Arbeitsunterlagen

- Auftrag des Salzlandkreises vom 28.05.2024
- Vermessung der Jenrich Vermessungsgesellschaft mbH, Hohenwarsleber Str.6, 39326 Dahlenwarsleben, Lagestatus LS150, Höhenbezug HS 160 (HN), Stand 09/2024
- Geotechnischer Bericht vom Baugrundbüro Recklies GmbH, Mörtelstraße 10, 39291 Hohenwarte, Stand 09/2024
- Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange
- Stellungnahme Salzlandkreis, Stand 02/2024

Darstellung des Vorhabens

Planerische Beschreibung

Die Kreisstraße K1330 verbindet im auszubauenden Abschnitt den Stadtteil Freckleben der Stadt Aschersleben mit der Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz und weiterführend den Ortsteil Sandersleben (Anhalt) der Stadt Arnstein. Freckleben liegt im Wippertal, das schon seit dem frühen Mittelalter als wichtiger Verkehrsweg von Nord nach Süd am Ostrand des Harzes genutzt wird. Das Unterdorf ist jenseits der Wipper an der alten von Aschersleben nach Sandersleben (Anhalt) führenden Reichsstraße gelegen. Die K 1330 im auszubauenden Abschnitt liegt im Salzlandkreis in Sachsen-Anhalt.

Auf der Ausbaustrecke der K1330 verläuft die Route des regional bedeutsamen Wipperradweges. Eine mit der Stadt Aschersleben abzustimmende Umleitungsstrecke ist festzulegen und durch den Vorhabenträger entsprechend auszuschildern.

Aufgrund der diversen Straßenschäden und der zu geringen Breite der Fahrbahn, wurde die freie Strecke zwischen Freckleben und der Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz in die Prioritätenliste des Salzlandkreises aufgenommen. Somit wurde der grundhafte Ausbau der K1330 im auszubauenden Abschnitt für notwendig erachtet.

Die Fahrbahnbefestigung der K1330 besteht in diesem Streckenabschnitt teilweise aus einer Asphaltoberfläche sowie aus Kopfsteinpflaster. Die Kopfsteinpflasterstraße wurde aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite in der Vergangenheit mit einem „Sommerweg“ in Asphaltbauweise erweitert. Die Kopfsteinpflasterfläche wird durch eine schadhafte Bordanlage begrenzt. Außerhalb der Bordeinfassung wird die K1330 von durchgehenden Grünstreifen mit partiellen Versickerungsmulden begleitet. Das anfallende Regenwasser des Straßenkörpers wird über die vorhandenen Querneigungen in die straßenbegleitenden Mulden abgeleitet. Ebenso begleitet die K1330 ein landschaftlicher Baum- und Heckenbestand.

Seite □ 3 / 22

Vorhaben □ Salzlandkreis
Grundhafter Ausbau der Strecke
K 1330, OA Freckleben bis
Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz
Baubeschreibung Stand 03/2025

Die Fahrbahnoberfläche weist im Bereich der Asphaltoberfläche erhebliche Schäden auf. Im Bereich der Kopfsteinpflasterfahrbahn sind Oberflächenausbrüche und Spurrillen deutlich zu erkennen. Mit einer Breite der Fahrbahn von 5,50 m bis 6,00 m und den beidseitig angrenzenden Banketten verschiedener Breiten entspricht die Kreisstraße nicht mehr den Regeln der Technik. Auf Grund der gravierenden Schäden ist ein grundhafter Ausbau notwendig.

In dem auszubauenden Streckenabschnitt der K1330 befinden sich 4 Zufahrten zu untergeordneten Wegen bzw. zu Ackerflächen. Weiterhin unterquert die Fahrbahn der K1330 eine Bahnbrücke. Die Bahnstrecke verbindet die Stadt Güsten und Sandersleben.

Am Ende der Baustrecke, an der Kreisgrenze zum Landkreis Mansfeld Südharz, erfolgt eine Angleichung an die bereits ausgebaute Asphaltstraße K 2330.

Weiterhin befindet sich am Ende der Baustrecke, am nordöstlichen Fahrbahnrand ein mit Pollern abgegrenzter Schaltkasten, welcher während der Baumaßnahme zu schützen ist.

Straßenbauliche Beschreibung

Die Fahrbahn der K1330 muss zwischen Freckleben und der Kreisgrenze Salzlandkreis/Mansfeld Südharz auf einer Länge von ca. 1257 m grundhaft ausgebaut werden.

Der Beginn der Baustrecke befindet sich am Ortsausgang des Stadtteiles Freckleben und endet an der Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz mit dem Anschluss an die bereits ausgebaute K 2330. Die K2330 führt weiter nach Sandersleben (Anhalt).

Die Baustrecke wird durch eine langgestreckte Linienführung mit leichten Kurvenführungen sowie einer starken Doppelkurve unterhalb der Bahnbrücke charakterisiert. Die Kurvenführung beginnt mit einer leichten Linkskurve gefolgt von aneinandergereihten leichten Rechts- und Linkskurven bis zur starken Doppelkurve im Bereich der Bahnbrücke und führt mit einer leichten Rechtskurve zum Ende der Baustrecke hin.

Die geplante Baustrecke wird mit einer vorgesehenen Fahrbahnbreite von 6,00m im Tiefenbau ausgebaut. Im vorliegenden Fall wird davon ausgegangen, dass aufgrund der geringen Verkehrsstärke eine Reduzierung der Fahrstreifenbreite toleriert werden kann und die Sicherheitsnachteile vertretbar sind.

Die beidseitig angrenzenden Bankette erhalten durchgehend eine Breite von 1,50 m. Die entsprechend der Entwässerungsrichtung angrenzenden Versickerungsmulden erhalten eine Breite von 2,00 m und müssen neu profiliert bzw. neu hergestellt werden. Im Vorfeld muss der Aufwuchs in den Mulden und in den Bankettbereichen entfernt werden.

Straßentyp: Landstraße LS IV,
Entwurfsklasse EKL4 - einbahnige Straße nähräumiger Verkehr
Regelquerschnitt RQ 9
Entwurfsgeschwindigkeit $V_E = 70$ km/h

Zwangspunkte entlang der Baustrecke bilden in erster Linie die Grundstücksgrenzen, die nach Möglichkeit nicht oder nur geringfügig überschritten werden sollten. Aus diesem Grund wurde die geplante Trasse im Bereich von ca. Station 1+050.000 bis ca. Station 2+000.000 in südwestliche Richtung in das straßeneigene Grundstück verschoben. Dadurch muss auf der geplanten südwestlichen Fahrbahnhälfte eine leichte Dammschüttung und die Anlage einer abfallenden Böschung erfolgen. Die geplanten Entwässerungsmulden werden am Böschungsfuß ausgebildet. Auf der nordöstlichen Fahrbahnseite ist durch die Aufnahme des vorhandenen Straßenkörpers fehlender Erdstoff aufzubringen. Im Anschluss daran werden das Bankett und die Entwässerungsmulden hergestellt.

Weitere Zwangspunkte bilden die vorhandenen Bäume und Sträucher, die sich in der Trassenführung befindende Bahnbrücke, die vorhandenen Feldweg-, Acker- und Grundstückszufahrten sowie die Anbindungen am Beginn und am Ende der Baustrecke.

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme befindet sich zudem ein anhaltischer Meilenstein. Im Zuge der Neuvermessung der Post- und Reisestraßen im Jahr 1874 wurde dieser aus Sandstein gefertigte Rundsockelstein zu einem Myriameterstein umgenutzt und ist ein bedeutsamer Sachzeuge des anhaltischen Verkehrswesens. Dieser Meilenstein befindet sich auf der nordwestlichen Fahrbahnseite ca. bei Station 1+720.000. Der Meilenstein ist während der Baumaßnahme zu schützen. Das LDA LSA ist zwei Wochen vor Beginn der Erdarbeiten zu informieren.

Alle einmündenden Straßen und Wege wurden bei der Planung berücksichtigt. Die Feldweg-, Acker- und Grundstückszufahrten werden an die neue Höhe und Lage der Straße angepasst und weitestgehend rechtwinklig angebunden. Sie erhalten einen Schwalbenschwanz mit einem Winkel von 30°.

Zu den erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird ein gesonderter Landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet.

Streckengestaltung

Der vorhandene Straßenverlauf wird in Lage und Höhe im Wesentlichen beibehalten. Zwangspunkt der Streckenführung bilden die Straßenanbindungen am Beginn und am Ende der Baustrecke, die Bahnbrücke sowie die vorhandenen Feldweg-, Acker- und Grundstückszufahrten entlang der Baustrecke.

	Begründung des Vorhabens
--	---------------------------------

Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Das Ingenieurbüro pmi wurde mit der Erbringung der Planungsleistungen beauftragt. Der Geotechnische Bericht wurde vom Baugrundbüro Recklies GmbH erbracht. Durch die Jenrich Vermessungsgesellschaft mbH wurde die Vermessung für die Planung erarbeitet.

Im Vorfeld der Planung wurde nach Auswertung des Geotechnischen Berichtes ein grundhafter Ausbau der K1330 mit einer Bodenverfestigung festgelegt.

Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

UVP-Pflicht: nein

Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

- nicht erforderlich -

Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

Die K 1330 verbindet die Orte Freckleben und Sandersleben (Anhalt). Durch den Ausbau der K1330 im Bereich zwischen Freckleben und der Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz wird die Verkehrsanlage an das regelmäßige Verkehrsaufkommen angepasst. Der geplante Ausbau stellt eine infrastrukturelle Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Region dar. Durch das Bauvorhaben ergeben sich keine Änderungen im Sinne der Raumordnung.

Ziel der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Ein Schwerpunkt der Raumordnungspläne im Gesamtraum des Landes Sachsen-Anhalt ist der Landesverkehrswegeplan - Teil Straßen. Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Hierfür sind auch die Kreisstraßen ein wichtiger Faktor. Die Kreisstraßen sind netzergänzend und beginnen und enden an Kreis - Landes oder Bundesfernstraßen und haben somit eine bedeutende Verbindungsfunktion.

Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Der Zustandswert des geplanten Ausbaubereiches ist gering, da durch die Unebenheiten, die Spurrillen sowie den zum Teil geringen Fahrbahnbreiten die Befahrbarkeit der Straße nicht optimal ist. Dies macht einen Ausbau der K1330 dringend erforderlich

Die K1330 im auszubauenden Abschnitt muss an die Erfordernisse des regelmäßigen Verkehrsaufkommens angepasst werden. Der Ausbau der K1330 mit seinen sich im schlechten Zustand befindlichen Nebenanlagen verbessert die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Eine vorschriftsmäßige Fahrbahnmarkierung auf der geplanten Asphaltdeckschicht trägt zusätzlich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die K1330 weist im betrachteten Streckenabschnitt erhebliche Mängel am Oberbau auf. Dies zeigt sich in allgemeinen Längs- und Querunebenheiten, durch vorhandene Spurrinnen und den Oberflächenschäden. Dies führt zu Beeinträchtigungen der Sicherheit, des Fahrkomforts und des Fahrverhaltens. Eine ausreichende Verkehrsqualität /-sicherheit ist somit nicht gewährleistet. Die angrenzenden Nebenanlagen wie Bankette und Entwässerungsmulden befinden sich ebenfalls in einem sehr schlechten Zustand. Der Zustand der Fahrbahn sowie der angrenzenden Nebenanlagen muss insgesamt als unbefriedigend eingestuft werden. Die K1330 zwischen Freckleben und der Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz muss an die Erfordernisse des stark gewachsenen Verkehrsaufkommens angepasst werden. Ein grundhafter Ausbau beseitigt die Mängel und verbessert die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Verringerung der bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch den grundhaften Ausbau der K1330 weitestgehend auf der vorhandenen Trasse wird die vorhandene Lärmsituation vom Grundsatz beibehalten.

Obwohl davon auszugehen ist, dass eine Veränderung der Umweltbeeinträchtigung nicht erreicht wird, ist jedoch anzumerken, dass durch die wesentliche Verbesserung der Ebenflächigkeit der Fahrbahn die Geräuschsituation und der Abgasausstoß vermindert werden.

Durch den grundhaften Ausbau der K1330 werden das Längs- und Quergefälle der Fahrbahn und der Bankette wieder regelgerecht hergestellt, somit kann das anfallende Regenwasser vom Straßenkörper zuverlässig über die Bankette in die Versickerungsmulden abgeleitet werden.

	Technische Gestaltung der Baumaßnahme
--	--

Ausbaustandart

Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Bei der K1330 handelt es sich um eine Landstraße mit nähräumiger Verbindungsfunktion.

Die Gesamtlänge der Baumaßnahme beträgt 1257 m.

Seite □ 7 / 22

Vorhaben □ Salzlandkreis
Grundhafter Ausbau der Strecke
K 1330, OA Freckleben bis
Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz
Baubeschreibung Stand 03/2025

Die Fahrbahnbreite beträgt durchgehend 6,00 m zuzüglich der erforderlichen Kurveninnenrandverbreiterungen. Beidseitig der Fahrbahn werden durchgehend Bankette mit einer Breite von 1,50 m angeordnet.

Straßentyp: Landstraße LS IV
Entwurfsklasse EKL4 - einbahnige Straße nahräumiger Verkehr
Regelquerschnitt RQ 9
Entwurfsgeschwindigkeit $V_E = 70$ km/h

Es wurde die Belastungsklasse 3.2 ermittelt

Vorgesehene Verkehrsqualität

Das Ziel der Planung ist es die bestehenden Defizite der Straßenbefestigung zu beseitigen, damit ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet werden kann. Die geplante Straße wird die erwartete Verkehrsbelastung mit einer guten Qualität abwickeln.

Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Der vorgesehene grundhafte Ausbau der K 1330 zwischen Freckleben und der Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz gewährleistet eine angemessene Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer durch einen vorschriftsmäßigen Ausbau der Fahrbahn im Grund- und Aufriss.

Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Es sind keine Änderungen des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes geplant. Am Beginn und Ende der Baustrecke schließt die Straßentrasse an den Bestand an.

Linienführung

Beschreibung des Trassenverlaufs

Der Trassenverlauf der K 1330 zwischen Freckleben und der Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz wird mit dem vorgesehenen Ausbau der Straße nicht wesentlich verändert. Die vorhandene Trassenführung wird weitestgehend beibehalten. Wie unter Pkt. 1.2 beschrieben, erfolgt eine leichte Verschiebung der Trasse in das straßeneigene Grundstück.

Der Beginn der Baustrecke befindet sich nordwestlich am Ortsausgang des Stadtteiles Freckleben. Von dort verläuft die K 1330 in einer geschwungenen Linienführung mit einer starken Doppelkurve im Bereich der Bahnbrücke in südöstliche Richtung zum Ende der Baustrecke an der Kreisgrenze Mansfeld Südharz. Im Verlauf der K 1330 binden Feldwege und Ackerzufahrten an die Fahrbahn an. Diese werden im Zuge des grundhaften Ausbaus der K1330 mit ausgebaut wieder höhenmäßig an die Fahrbahn angeschlossen.

Am Beginn und am Ende der Baustrecke schließt die geplante Linienführung an den vorhandenen Bestand an.

Die Fahrbahn erhält eine durchgängige Fahrbahnbreite von 6,00 m mit den entsprechend Seitenbereichen. Die geplante Straße erhält beidseitig durchgehend einen 1,50 m breiten Bankettstreifen. An die Bankettstreifen schließt sich beidseitig, soweit erforderlich, eine Entwässerungsmulde an, um das Niederschlagswasser der Fahrbahn aufzunehmen. Der Ausbau der Fahrbahn erfolgt auf der gesamten Baustrecke im Tiefeinbau mit Bodenverbesserung in Asphaltbauweise. Es wird ein einheitlicher durchgängiger Querschnitt entlang der gesamten Baustrecke der K1330 geführt. Für die Verkehrsteilnehmer ergibt sich dadurch ein gleichmäßiges Erscheinungsbild der Verkehrslage.

Entlang der K1330 werden Baumfällungen erforderlich. Die zu fällenden Bäume sind Bestandteil des LBP.

Die Stationierung der geplanten Straße wurde von West nach Ost festgelegt.

Für die Straße wurde eine Entwurfsklasse 4 mit einer Planungsgeschwindigkeit von $V_{zul} = 70$ km/h gewählt. Aus dieser Forderung ergeben sich nach RAL 12 folgende Parameter:

		erforderliche Parameter nach RAL 12	erreichte Parameter
Empfohlene Radien	R (m)	200 - 400	25,40,70,85,90,120,200,250,375,550,800
Höchstlängsneigung	max s (%)	8,0	3,084
Mindestlängsneigung	min s (%)	0,5	0,233
Mindestquerneigung	min q (%)	2,5	2,5
Empfohlene Kuppenhalbmesser	H_k (m)	≥ 3000	1000,2000,2500
Empfohlene Wannenthalbmesser	H_w (m)	≥ 2000	2000,2200,3500,5000,6500,10000
Höchstquerneigung in Kurven	max q_k (m)	7,0	3,5
Anrampungsmindestneigung	min Δs (%)	0,325	0,028

Zwangspunkte

Zwangspunkte in Lage und Höhe sind im geplanten Ausbauabschnitt der K1330 die vorhandene Bahnbrücke, die vorhandene Gashochdruckleitung, die einmündenden Feldwege und Ackerzufahrten sowie der Anschluss an den Bestand am Beginn und am Ende der Baustrecke.

Trassierung

Die K1330 ist im Baubereich gemäß RIN in die Straßenkategorie LS IV eingeordnet, da sie als Kreisstraße eine nahräumige Verbindung darstellt. Dies entspricht einer Entwurfsklasse EKL 4 nach RAL (2012).

Die Trassierung der K1330 orientiert sich an dem vorhandenen Straßenverlauf. Am Beginn und Ende der Baustrecke schließt die Straßentrasse an den Bestand an.

Zielstellung der Maßnahme ist ein grundhafter Ausbau der Fahrbahn.

Für die K 1330 wurde die Belastungsklasse 3.2 festgelegt.

Die K 1330 soll mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h befahren werden. Eine Ausnahme bildet die starke Doppelkurve im Bereich der Bahnbrücke. Hier wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h empfohlen.

Trassierungselemente

Klothoide	Radius	Klothoide
A40 m	R = 120 m	A40 m
	R = 250 m	
	R = -550 m	
	R = -250 m	A70 m
A70 m	R = 200 m	A70 m
A85 m	R = -250 m	A85 m
A85 m	R = 250 m	A85 m
	R = -800 m	
A35 m	R = 90 m	A35 m
	R = -25 m	
	R = 25 m	
	R = -375 m	
	R = -200 m	

Die Linienführung orientiert sich unter Beachtung der Zwangspunkte weitestgehend an der vorhandenen Trasse der K1330. Die Trasse, beginnend am Ortsrand des Stadtteils Freckleben, verläuft mit einer langgestreckten geschwungenen Linienführung mit einer starken Doppelkurve im Bereich der Bahnbrücke bis zum Ende der Baustrecke an der Kreisgrenze SLK/Mansfeldsüdharz.

In den Kurvenbereichen werden Innenrandverbreiterungen vorgesehen.

Zur Festlegung der Gradientenhöhen wurden die vorhandenen Fahrbahnhöhen zugrunde gelegt. Die geplante Gradienten orientiert sich ebenfalls unter Beachtung der Zwangspunkte am Längsprofil der vorhandenen Straße.

Es werden bei dem grundhaften Ausbau der K1330 Längsneigungen von 0,233 % bis 3,084 % erreicht. Die Höchstlängsneigung von 8,0 % nach RAL (2012) werden eingehalten. Eine ausreichende Entwässerung der Fahrbahn, ist durch die geplante Fahrbahnquerneigung von min 2,5 % und der Ableitung über die Bankette mit einer Querneigung von 12 %, in die angrenzenden Versickerungsmulden gewährleistet.

Mit folgenden Trassierungselementen wurde die Trasse der K1330 im Höhenplan konstruiert.

Kuppenhalbmesser: 1000 m, 2000 m, 2500 m

Wannenhalbmesser: 2000 m, 2200 m, 3500 m, 5000 m, 6500 m, 10000 m

Zwangspunkte für die Linienführung im Grund- und Aufriss sind:

- die vorhandene Straßenführung
- Anschluss am Beginn und am Ende der Baustrecke
- die vorhandene Bahnbrücke
- Anschluss aller anbindenden Feldwege und Ackerzufahrten
- die digitalisierten Grundstücksgrenzen
- Grenzeinrichtungen (Mauern, Zäune)
- der vorhandene Baumbestand

Arbeitsgrundlage für die lage- und höhenmäßige Einordnung war der Vermessungsplan der Jenrich Vermessungsgesellschaft mbH L & S GmbH.

Die Stationierung der Fahrbahn ist den Lageplänen zu entnehmen.

Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die geplanten Entwurfs-elemente des Höhenplanes haben keine negativen Einflüsse auf die erforderliche Mindesthaltesichtweite EKL 4, von sh = 90 m.

	Querschnittsgestaltung
--	-------------------------------

Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die starken Fahrbahnschäden machen den grundhaften Ausbau der K1330 zwischen Freckleben und der Kreisgrenze SLK/Mansfeld Südharz dringend erforderlich.

Im Zuge des Ausbaus der K1330 erfolgt eine leichte Querschnittsverbreiterung. Die K 1330 erhält im Verlauf ihrer 1,26 km Ausbaulänge einen einheitlichen Straßenquerschnitt. In den Kurvenbereichen werden Innenrandverbreiterungen vorgesehen.

Die K1330 ist nach RAL 2012 in die Straßenkategorie LS IV und die Entwurfsklasse EKL4 – einzuordnen.

Der geplante Querschnitt wurde in Anlehnung an bereits ausgebaute Abschnitte der K1330 mit einem RQ 9,0 gewählt. Diese bereits ausgebauten Abschnitte der K1330 stellen statistisch keine Unfallschwerpunkte im Salzlandkreis dar. Die Fahrbahnbreite beträgt hier 6,00 m. Eine zukünftige Erweiterung der K1330 auf den RQ 11 nach RAL ist somit als unrealistisch zu betrachten und begründet die Wahl des Ausbaquerschnittes.

Die beschädigte Kreisstraße K1330 wird mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m im Tiefenbau mit Bodenverbesserung in Asphaltbauweise erneuert. Die Bodenverbesserung wird aufgrund der geringen Tragfähigkeit favorisiert und erfolgt durch Einfräsen eines Mischbinders in einer Stärke von ca. 30 cm. Im Bereich Gashochdruckleitung (ca. Station 1+930.000) und der Bahnbrücke (ca. Station 2+030.000 bis ca. Station 2+050.000) darf keine Bodenverbesserung mittels Einfräsen erfolgen. In diesen Bereichen kommt eine Bodenverfestigung im Zentralmischverfahren (Magdeburger Bauweise) als tragfähigkeitserhöhende Maßnahme (ZTVE-StB 17) zum Einsatz.

Unterhalb der Brücke (6,00 m davor und 6,00 m dahinter) muss die Deck- und Binderschicht im Handeinbau eingebaut werden. In diesem Bereich wird eine Gussasphaltdeckschicht vorgesehen. Unterhalb der Brücke wird aus Standsicherheitsgründen ein abschnittsweises Bauen erforderlich. Das Umsetzen des Fertigers innerhalb des Baufeldes ist aufgrund der Brückenunterquerung ebenfalls einzukalkulieren.

Beidseitig der Fahrbahn werden vorschriftsmäßige Bankette mit einer Breite von 1,50 m angeordnet.

Teilweise ist die Fahrbahn mit einem Dachprofil und teilweise mit einer Einseitneigung geplant. Die Querneigung beträgt mit Ausnahme der Verwindungsbereiche und der Anpassung an die Bestandshöhen 2,5 % bis 3,5%. In den Kurvenbereichen wechselt die Querneigung der Fahrbahn zum jeweiligen Kurveninnenrand.

Das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahn wird über die beidseitig angrenzenden Bankette in die neu zu profilierende bzw. herzustellenden 2,00 m breiten Versickerungsmulden entwässert.

Seite □ 12 / 22

Vorhaben □ Salzlandkreis
Grundhafter Ausbau der Strecke
K 1330, OA Freckleben bis
Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz
Baubeschreibung Stand 03/2025

Nachweis des Regelquerschnittes

Belastungsklasse: 3.2

Straßentyp: einbahnige Straße nähräumiger Verkehr

Kategoriengruppe: Landstraße LS IV nach RIN
Planungsgeschwindigkeit = 70 km/h

Regelquerschnitt: gewählter Regelquerschnitt

- Fahrbahn ca. 6,00 m
- Bankett beidseitig ca. 1,50 m
- Versickerungsmulde teilweise beidseitig ca. 2,00 m

Fahrbahnbefestigung

Ermittlung des frostsicheren Oberbaus

Frostempfindlichkeitsklasse F 3

Nach Tabelle 6 RstO-12 Dicke frostsicherer Oberbau 60 cm

Tabelle 7	<u>Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse</u>	
	Frosteinwirkung Zone II	+ 5 cm
	Klimaunterschiede	+/- 0 cm
	Wasserverhältnisse	+ 5 cm
	Lage der Gradienten	+/- 0 cm
	<u>Entwässerung der Randbereiche</u>	<u>+/- 0 cm</u>
	<u>Dicke des frostsicheren Aufbaus:</u>	<u>70 cm</u>

Seite □ 13 / 22

Vorhaben □ Salzlandkreis
Grundhafter Ausbau der Strecke
K 1330, OA Freckleben bis
Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz
Baubeschreibung Stand 03/2025

Ermittlung des Fahrbahnaufbaus

gemäß RStO-12, Tafel 1, Zeile 3, Belastungsklasse 3.2

Der gewählte Aufbau des Querschnittes wird nachfolgend aufgeführt:

Fahrbahn Tiefeinbau, Bodenverbesserung mittels Einfräsen

4 cm	Asphaltdeckschicht AC11 D S, 25/55-55 nach ZTV-Asphalt-StB 07/13*	
6 cm	Asphaltbinderschicht SMA 16 B S, 25/55-55 nach ZTV-Asphalt-StB 07/13*	
10 cm	Asphalttragschicht AC 32 T S, 50/70 ZTV-Asphalt-StB 07/13*	
25 cm	Schottertragschicht B1 0/32 nach ZTV SoB – StB 04/07*	$E_{V2}OK \geq 150 \text{ MPa}$
30 cm	Bodenverbesserung mit Mischbinder mittels Einfräsen als tragfähigkeitserhöhende Maßnahme (nach örtlicher Begutachtung/Probefelder)	$E_{V2}OK - \text{Planum} \geq 45 \text{ MPa}$
45 cm	Gesamtaufbau	

Fahrbahn Tiefeinbau Bodenverfestigung im Zentralmischverfahren

4 cm	Asphaltdeckschicht AC11 D S, 25/55-55 nach ZTV-Asphalt-StB 07/13*	
6 cm	Asphaltbinderschicht SMA 16 B S, 25/55-55 nach ZTV-Asphalt-StB 07/13*	
10 cm	Asphalttragschicht AC 32 T S, 50/70 ZTV-Asphalt-StB 07/13*	
15 cm	Schottertragschicht B1 0/32 nach ZTV SoB – StB 04/07*	$E_{V2}OK \geq 150 \text{ MPa}$
25 cm	Frostschuttschicht B2 0/45 nach ZTV SoB – StB 04/07*	$E_{V2}OK \geq 120 \text{ MPa}$
15 cm	Bodenverfestigung im Zentralmischverfahren als tragfähigkeitserhöhende Maßnahme (ZTVE-StB 17)	$E_{V2}OK - \text{Planum} \geq 45 \text{ MPa}$
75 cm	Gesamtaufbau	

Aufbau in Zufahrten

4 cm	Asphaltbeton AC 8 D N nach ZTV-Asphalt-StB 07/13*	
8 cm	Asphalttragschicht AC 22 T N nach ZTV-Asphalt-StB 07/13*	
15 cm	Schottertragschicht B1 0/32 nach ZTV SoB – StB 04/07*	
28 cm	Frostschuttschicht B2 0/32 nach ZTV SoB–StB 04/07*	
55 cm	Gesamtdicke	

Alle Wege und Zufahrten werden wieder an die K1330 angebunden.
Der Ausbau erfolgt bis zur Ausbaugrenze.

Seite □ 14 / 22

Vorhaben □ Salzlandkreis
Grundhafter Ausbau der Strecke
K 1330, OA Freckleben bis
Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz
Baubeschreibung Stand 03/2025

Aufbau Bankettbereich

20 cm Brechkorngemisch B2 0/22 aus gebrochenem Natursteinmaterial
mit 20% Oberboden vermischt und Rasenansaat

*unter Beachtung der ZTV – StB LSBB ST21

Sämtliche zu verwendenden Materialien müssen DIN-Qualität aufweisen.

Die entsprechenden Querschnittsgestaltungen können den Straßenquerschnitten entnommen werden.

Böschungsgestaltung

Die entsprechend der geplanten Entwässerungsrichtung notwendigen Versickerungsmulden werden vom Beginn der Baustrecke bis zum Ende der Baustrecke im Zuge der Baumaßnahme wieder neu profiliert und dienen weiterhin der Aufnahme und Versickerung des anfallenden Regenwassers der Fahrbahn. Die aufsteigenden und abfallenden Böschungen entlang der Baustrecke werden im Zuge der Baumaßnahme neu profiliert. Die Mutterbodenandekung erfolgt in einer Dicke von 20 cm. Abschließend erfolgt die Herstellung einer Rasenansaat auf den Böschungs- und Muldenflächen

Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Alle einmündenden Straßen und Wege wurden bei der Planung berücksichtigt.
Die Feld- und Ackerzufahrten werden an die neue Höhe und Lage der Straße angepasst und weitestgehend rechtwinklig angebunden. Sie erhalten einen Schwalbenschwanz mit einem Winkel von 30°.

Besondere Anlagen

Besondere Anlagen, wie Rastanlagen, und Anlagen des ruhenden Verkehrs sind im Ausbaubereich nicht vorhanden.

Ingenieurbauwerke

Im Verlauf der Baustrecke sind keine Ingenieurbauwerke vorhanden.

Seite 15 / 22

Vorhaben Salzlandkreis
Grundhafter Ausbau der Strecke
K 1330, OA Freckleben bis
Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz
Baubeschreibung Stand 03/2025

Öffentliche Verkehrsanlagen

Es befinden sich im vorgesehenen Ausbaubereich der K1330 keine Haltestellen und kein Linienbusverkehr.

Leitungen

Die genauen Lagen und Tiefen der vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen sind nicht bekannt.

Im Versorgungsleitungsplan sind die Leitungen nach Aussagen der Träger öffentlicher Belange eingetragen worden. Sie haben nur informativen Charakter.

Entscheidend für die Bauausführung sind die vom jeweiligen Versorgungsunternehmen auf Anforderung durch die Baufirma durchzuführenden örtlichen Einweisungen. Zeitgerecht vor Baubeginn sind vom Auftragnehmer Suchschachtungen an den Leitungen, im Beisein von Beauftragten der betreffenden Versorgungsunternehmen, durchzuführen und die Leitungen einzumessen.

Die dann vom Auftraggeber und der Bauleitung vor Ort zu treffenden Entscheidungen können Trassenänderungen zur lage- und höhenmäßigen Einordnung der geplanten Anlage zur Folge haben.

Baugrund

Im Zuge der Planungsleistungen wurde das Baugrundbüro Recklies beauftragt, eine Erkundung und Beurteilung der Baugrund- und Grundwasserverhältnisse durchzuführen und daraus folgend Empfehlungen für die technische Umsetzung zu erarbeiten.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Bereich von starken Umlagerungsböden der nahen Hänge. Die dort abgelagerten pleistozänen Löss- und Geschiebeböden wurden durch Fließbewegungen im Projektgebiet umlagert. Schwemmlöss- und umgelagerter Hanglehm bilden somit die obersten Horizonte. Im Liegenden folgen quartäre Sande und Kiese der Wipper mit lokalen anmoorigen und torfigen Bildungen.

Die Flächen entwässern in nordöstliche Richtung der Wipper. Die Grundwasserfließrichtung vollzieht sich in Richtung Norden. Die örtlichen Grundwasserverhältnisse werden maßgeblich von der Wasserspiegellage der Wipper beeinflusst.

Im Juli 2024 wurden 7 Rammkernsondierungen mit einer Teufe von 3,00 m, Probenahmen Boden, Asphalt und Packlage sowie das Aufbrechen und Schließen der vorhandenen Oberflächenbefestigung durchgeführt. Die Rammkernsondierungen im Straßenbereich wurden auf der westlichen Fahrbahnseite im Abstand von 200 m ausgeführt.

Die Straßenbefestigung besteht überwiegend aus einem etwa 10 bis 12 cm starken Natursteinpflaster mit einer Kiessandbettung. Der z.T. schluffige Kiessand ist ca. 2 bis 5 cm stark, darunter wurde eine stark verfestigte Packlage aus Schotter und Steinen erkundet. In den Bereichen von 2 Bohrungen wurde eine 5 cm dicke Asphaltsschicht erbohrt. Die Basis der Auffüllungen liegt zwischen 0,25 und 0,50 m unter der Geländeoberkante. Unterhalb der Auffüllungen folgen in allen Sondierungen die schluffig-tonigen Abschlämböden der nahen Hänge, die sich aus Schwemmlöss und umgelagertem Hanglehm zusammensetzen. Der holozäne Schwemmlöss lässt sich aufgrund der Kornzusammensetzung als schwach feinsandiger, toniger Schluff charakterisieren. Der Hanglehm kann bodenmechanisch als schwach schluffiger Ton eingestuft werden. Seine Konsistenz ist überwiegend steif bis halbfest.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich Leitungen verschiedener Versorgungsträger. Die alten Leitungsrabenverfüllungen stellen Einschnitte in die oben beschriebene Baugrundschiichtung dar.

Während der Außenarbeiten im Juli 2024 konnte freies Wasser in keiner Bohrung nachgewiesen werden. Grundwasser ist in tiefer liegenden, rolligen Sedimenten zu erwarten. In niederschlagsreichen Witterungsperioden sowie insbesondere während des Winterhalbjahres muss mit dem Auftreten von Schichtenwasser innerhalb besser durchlässiger Lagen der Abschlämmmassen gerechnet werden.

Die Mindesttragfähigkeiten des Planums lt. ZTVE-StB wurden erfüllt. Die gemessenen Tragfähigkeiten auf dem Ton resultieren zum Teil aus dem ausgetrockneten Boden, der eine scheinbar höhere Festigkeit aufweist. In Niederschlagsreichen Zeiträumen bzw. allgemein bei feuchter Witterung muss mit einem oberflächlichen Aufweichen der bindigen und gemischtkörnigen Auffüllungen gerechnet werden, was zu verminderten Tragfähigkeiten führt.

Bei der Baumaßnahme erfolgt ein Aushub der anstehenden Böden. Die Materialien können teilweise vor Ort nicht wiederverwendet werden und sind einer Verwertung zuzuführen. Die Schadstoffbelastung ist folglich zu prüfen.

Mit dem vorhandenen Untergrund sind folglich Baugrundverhältnisse im Bereich der Gründung des Straßenkörpers vorherrschend, die eine nach RStO geforderte dauerhafte Einhaltung der Tragfähigkeiten auf dem Planum von mind. 45 MPa nicht durchgängig gewährleisten können. Es ist somit ein Mehraufwand zum Erreichen der vorgeschriebenen dauerhaften Tragfähigkeiten erforderlich.

Es wird empfohlen für alle Bereiche eine offene Wasserhaltung zu planen, um anfallenden Schichten- und Oberflächenwasser zu sammeln und abzuleiten. Hierfür sind Dränagen, Pumpensämpfe und Pumpen vorzuhalten und im Bedarfsfall zu betreiben.

Entwässerung

Das anfallende Niederschlagswasser der Fahrbahn wird über das Quergefälle der Fahrbahn und der sich anschließenden Bankette in die, entsprechend der Entwässerungsrichtung neu zu profilierenden bzw. herzustellenden Versickerungsmulden entlang der K1330, abgeleitet und versickert dort.

Die Mulden dienen als Versickerungs- und Verdunstungsanlage. Die Böden unterhalb der Versickerungsanlagen sind nur bedingt versickerungsfähig. Aus diesem Grund sind unterhalb der Versickerungsanlagen Sickerräume mit einer Mächtigkeitsschicht von mindestens 1,00 m vorzusehen. Diese Sickerräume sind jeweils mit einer durchlässigen Schicht (Sickerpackung) aus versickerungsfähigem Material auszufüllen. Das Material darf einen Wert von $1 \cdot 10^{-3} \leq k_f \leq 1 \cdot 10^{-6}$ m/s nicht über- und unterschreiten.

Oberhalb der Sickerpackung ist die Versickerungsanlage mit einer 20 cm dicken Oberbodenschicht anzudecken und mit einer Rasenansaat zu versehen.

Straßenausstattung

Die K1330 ist nach der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen in die Entwurfsklasse 4 mit einem Regelquerschnitt RQ 9 einzuordnen.

Straßen der EKL 4 erhalten keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte, es werden nur die Fahrbahnränder durch eine Leitlinie, im Abstand von 0,5 m vom befestigten Rand der Fahrbahn, gekennzeichnet.

Diese Leitlinien können bei Begegnung von Fahrzeugen im Bedarfsfall überfahren werden. Strich-Lücke (1:1).

Die vorhandenen Straßenkilometrierungsschilder sind zu sichern, bzw. bei erforderlichem Abbau sind die Standorte zu fixieren und die Straßenkilometrierungsschilder am einstigen Standort neu zu setzen.

Leiteinrichtungen, Markierungen und Beschilderungen sind entsprechend den maßgebenden Richtlinien sowie in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde auszuführen.

Angaben zu den Umweltauswirkungen
--

Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Die geplante Maßnahme hat eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zur Folge und ist somit dienlich, unfallbedingte Gesundheitsschäden abzuwenden. Im überörtlichen Straßennetz hat die K1330 keine besondere Bedeutung. Negative Auswirkungen auf Grund des Straßenausbaues sind nicht zu erwarten.

Eine Wohnnutzung entlang der Baustrecke ist nicht vorhanden.

Außer der landwirtschaftlichen Nutzung der Flächen beidseitig der Straße sind keine weiteren gewerblichen Nutzungen vorhanden.

Bestand

Am Ortsausgang beginnt auf der Nordseite eine Böschung, auf der sich ein dichter Gehölzbestand angesiedelt hat. Es handelt sich dabei um Gehölz aus Bäumen und Sträuchern. Danach folgt eine schmale Ackerfläche. Diese wird nördlich durch einen Bahndamm begrenzt. Die Bahnlinie nähert sich bis zur Bahnbrücke an die K1330 an. Das Gebüsch auf der Böschung reicht bis an die Straße heran. Südlich der K1330 befinden sich, hinter einem breiten Grünstreifen, ausgedehnte Ackerflächen. Diese werden von einem Weg mit einer Feldhecke in Richtung Wipper unterbrochen. Die Ackerflächen reichen bis zur Bahnbrücke.

Es erfolgt durch die geplante Baumaßnahme eine geringe Veränderung des Bestandes.

Umweltauswirkungen

Es sind keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Naturhaushalt

Die geplante Maßnahme ist außerhalb der Ortslage gelegen und führt zu keiner Erhöhung der versiegelten Fläche. Daher können negative Auswirkungen auf die Umwelt und auf den Naturhaushalt ausgeschlossen werden. Die K1330 verläuft bzw. berührt im auszubauenden Bereich keine Landes-, Bundes- oder Europarecht geschützte Flächen. Wegen des Abstandes und des Umfangs der Eingriffe sind keine Auswirkungen auf die angrenzenden FFH - Gebiete zu erwarten.

Landschaftsbild

Der Landschaftsraum wird durch seine Lage am Rand des Wippertals geprägt. In Richtung Osten steigt das Gelände stark an und in Richtung Westen senkt es sich sanft zur Wipper ab. Weiterhin wird in Richtung Osten die Landschaft durch die Anlagen der Bahnlinie Güsten – Sandersleben bestimmt. Das direkte Umfeld der vorhandenen Straße wird durch die bestehenden Verkehrsanlagen geprägt. Die geplante Maßnahme hat somit keine negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Lage und höhenmäßig wird die Trasse der Kreisstraße kaum verändert.

Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme befindet sich ein anhaltinischer Meilenstein. Im Zuge der Neuvermessung der Post- und Reisestraßen im Jahr 1874 wurde dieser aus Sandstein gefertigte Rundsockelstein zu einem Myriameterstein umgenutzt und ist ein bedeutsamer Sachzeuge des anhaltinischen Verkehrswesens. Dieser Meilenstein befindet sich auf der nordwestlichen Fahrbahnseite ca. bei Station 1+720.000. Der Meilenstein ist während der Baumaßnahme zu schützen. Weitere Kultur- und sonstige Sachgüter werden von der Maßnahme nicht betroffen.

Seite 19 / 22

Vorhaben Salzlandkreis
Grundhafter Ausbau der Strecke
K 1330, OA Freckleben bis
Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz
Baubeschreibung Stand 03/2025

Artenschutz

Im vorgesehenen Sanierungsbereich der K1330 sind in unmittelbarer Nähe keine Lebensstätten geschützten Arten betroffen. Im Vorfeld der Baumaßnahme wurden entlang der Baustrecke mehrere Bäume gefällt. Die erfolgte in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde. Es handelt sich überwiegend um Obstbäume.

Sollte im Rahmen des Vorhabens ein Rückschnitt oder die Beseitigung von Gehölzen erforderlich werden, ist der allgemeine Artenschutz nach § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG zu beachten. Gemäß dieser Norm ist es verboten, Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden, auf Stock zu setzen oder zu beseitigen.

Natura 2000-Gebiete

Der geplante Ausbauabschnitt ist nicht betroffen.

Weitere Schutzgebiete

Von der geplanten Maßnahme sind Schutzgebiete entsprechend der §§ 23, 25, 26 und 33 BNatSchG nicht direkt betroffen. Der geplante Ausbau der K 1330 ist so auszuführen, dass nachteilige Veränderungen oder sonstige Beeinträchtigungen für die Schutzgebiete nicht zu erwarten sind.

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

Lärmschutzmaßnahmen

Bei der Baumaßnahme handelt es sich nicht um einen Neubau im Sinne des § 41 BImSchG. Ebenso liegen die Voraussetzungen einer *wesentlichen Änderung* nach § 1, Abs. (2)2., der Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) nicht vor.

Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Eine Betrachtung nach der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39.BImSchV) ist nicht erforderlich.

Seite 20 / 22

Vorhaben Salzlandkreis
Grundhafter Ausbau der Strecke
K 1330, OA Freckleben bis
Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz
Baubeschreibung Stand 03/2025

Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Von der geplanten Baumaßnahme sind keine Wassergewinnungsgebiete betroffen.

Landschaftspflegerische Maßnahmen

Es wurde ein Landschaftspflegerischer Begleitplan für die Baumaßnahme erarbeitet. Dieser liegt der Unterlage bei.

Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Der vorgesehene Ausbaubereich ist anbaufrei.

	Verfahren
--	------------------

Für den grundhaften Ausbau der K 1330 ist Grunderwerb erforderlich.

	Durchführung der Baumaßnahme
--	-------------------------------------

Die Durchführung der Baumaßnahme ist im Jahr 2025 vorgesehen.

Die Bauausführung wird unter Vollsperrung durchgeführt.

Eine entsprechende Verkehrsführung und Umleitung ist einzurichten.

Die Umleitungsstrecke führt von Mehringen über die L85 in Richtung Schackstedt bis zur Kreuzung der L 72 in Richtung Sandersleben (Anhalt) und umgekehrt.

Die Umleitungsstrecke ist vor Baubeginn vom Auftraggeber und den zuständigen Behörden zu bestätigen und notwendige Beschilderungen gemäß StVO abzustimmen.

Hinweise zur Bauausführung

Für die Ausführung der Baumaßnahme gelten alle einschlägigen Normen, Vorschriften, Richtlinien, Bestimmungen, Merkblätter und Verordnungen für die zu erbringenden Leistungen und alle Leistungen, die damit im Zusammenhang stehen. Die anerkannten Regeln der Technik in der jeweils neuesten Fassung sind verbindlich.

Abweichungen bedürfen der ausdrücklichen Freigabe durch den Auftraggeber. Die im Projekt genannten Vorschriften, DIN-Blätter, Merkblätter usw. für die Herstellung des Bauvorhabens stellen einen Auszug dar und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Die Realisierung der tiefbautechnischen Arbeiten hat nach den zur Planung gehörenden Zeichnungen, Details, Erläuterungen und den verbindlichen Rechtsvorschriften zu erfolgen. Bei erforderlichen Änderungen während der Bauausführung ist der Auftraggeber bzw. der Planer zu verständigen. Das bauausführende Unternehmen hat 14 Tage vor Baubeginn die Schachtgenehmigungen einzuholen. Mit der Ausführung darf erst begonnen werden, wenn vorhandene Leitungen und Kabel sichtbar markiert sind.

Freigelegte Leitungen und Kabel sind entsprechend den Forderungen der Versorgungsträger zu sichern. Veränderungen an den o.g. Anlagen dürfen nur mit Zustimmung der entsprechenden Versorgungsträger erfolgen.

Weitere Forderungen und Hinweise, die durch den Baubetrieb während des Ausführungszeitraumes zu erfüllen bzw. zu beachten sind:

- Das Erreichen des vorgegebenen Verdichtungsgrades ist nachzuweisen und das Ergebnis schriftlich festzuhalten.
- Die Baumaßnahme soll in einem Zuge, ohne zeitliche Unterbrechung, fertig gestellt werden.
- Zur Gewährleistung des Brandschutzes und des Rettungswesen sind die Hydranten freizuhalten, die Zugänglichkeit der Grundstücke ist zu garantieren.
- Sollte bei den notwendigen Erdarbeiten auf Bodenfunde gestoßen werden, so ist der Fund der Denkmalschutzbehörde anzuzeigen und gegebenenfalls eine Entscheidung abzuwarten.
- Die Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen vom 10.06.1998, Bundesgesetzblatt I Nr. 35 vom 18.06.1998 ist zu beachten.

Es wird gefordert, den Anwohnern jegliche überflüssige Belastung, wie Lärm und Unerreichbarkeit der Häuser zu ersparen, die Baugruben gemäß Vorschriften zu schützen sowie auf vorhandene erhaltenswerte Bepflanzung zu achten.

Die Baustelle wird eingerichtet, vorgehalten, betrieben und nach Bauende geräumt.

Seite 22 / 22

Vorhaben Salzlandkreis
Grundhafter Ausbau der Strecke
K 1330, OA Freckleben bis
Kreisgrenze SLK/ Mansfeld Südharz
Baubeschreibung Stand 03/2025

Plausibilitätsprüfung

Alle Planungsunterlagen sind von dem ausführenden Bauunternehmen vor Beginn der Baumaßnahme auf Plausibilität in Bezug auf die Gewährleistung einer technisch einwandfreien Umsetzung der Baumaßnahme zu prüfen.

aufgestellt:

Magdeburg, 11.03.2025