



Landkreis Ammerland
Straßenverkehrsamt
Herr H. Groß
Zimmer 156
Ammerlandallee 12
26655 Westerstede

Telefon 04488 56-1560
Fax 04488 56-1069
E-Mail h.gross@ammerland.de
Web www.ammerland.de

Modifizierter Radwegeausbau an der K 131 – Oldenburger Straße – ab Ortseingang Wahnbek km 8,037 Abschnitt 10 (Überführung BAB 29) bis km 11,161 Abschnitt 30 Ortseingang Rastede (Fahrradladen Stückemann, KVP K 131/ K 134).

hier: Verzicht auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gem. § 74 Abs. 7 VwVfG – Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Der Landkreis Ammerland beabsichtigt als Vorhaben- und Baulastträger den Ersatzbau eines verkehrswichtigen Radweges an der Westseite der Kreisstraße 131 (Oldenburger Straße) ab Ortseingang Wahnbek km 8,037 Abschnitt 10 (Überführung BAB 29) bis km 11,161 Abschnitt 30 Ortseingang Rastede (Fahrradladen Stückemann, KVP K131/K134).

Es ist geplant, an der K 131 zwischen den Ortschaften Wahnbek und Rastede unter Ausnutzung des gesamten Straßenquerschnittes ein Radwegausbau innerorts auf eine Breite von 2,30 m bis 2,50 m in Asphalt zuzüglich 0,30 m Sicherheitsstreifen mit Verbreiterung bzw. Verlegung des Radweges herzustellen.

Für den außerorts belegenen Radweg soll eine Breite von 2,25 bis 2,50 m in Asphaltbauweise erfolgen sowie ein 1,50 m breiter Trennstreifen zur Fahrbahn hergestellt werden. Hierzu ist es jedoch erforderlich, die Fahrbahn in Teilabschnitten um ca. 0,50 m bis 1,00 m zu verlegen bzw. die Fahrbahnbreite geringfügig (bis zu 12cm) zu reduzieren.

Nach den aktuell gültigen Standards ist der bestehende Radweg im o.g. Abschnitt nicht breit genug um einen sicheren Begegnungsverkehr zu gewährleisten. Eine Zunahme des Verkehrsaufkommens sowie unterschiedliche Nutzungs- und Funktionsansprüche (E-Bikes, Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger) machen den Ersatzbau des verkehrswichtigen Radweges an der Westseite der Kreisstraße 131 (Oldenburger Straße) zwingend erforderlich. Der Landkreis Ammerland möchte die verkehrliche Situation für Radfahrende verbessern. Ein ausreichend dimensionierten Radweg soll zukünftig auch dazu beitragen, dass noch mehr Verkehrsteilnehmer im Interesse des Klimaschutzes auf das Fahrrad umsteigen.

Für das Vorhaben wurde eine allgemeine Vorprüfung gem. § 3c UVPG durchgeführt. Aus Sicht des Straßenbaulastträgers werden durch das Vorhaben keine nachteiligen Umweltfaktoren ausgehen, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich machen.

Detaillierte Angaben hierzu sind dem Kapitel 5 des anliegenden Erläuterungsberichtes zu entnehmen.

Für den beabsichtigten Radwegeausbau an der K 131 soll auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens verzichtet werden.

Daher wird beabsichtigt, beim Landkreis Ammerland als zuständige Planfeststellungsbehörde die Zustimmung zur Freistellung von der Planfeststellung gem. § 74 Abs. 7 VwVfG zu beantragen.

Träger öffentlicher Belange bzw. Versorgungsunternehmen können für die vorliegende Planung eine schriftliche Stellungnahme bis zum 15.07.2025 per E-Mail an h.gross@ammerland.de oder auf dem Postweg senden an

**Landkreis Ammerland
Straßenverkehrsamt
z.Hd. Herrn H. Groß
Ammerlandallee 12
26655 Westerstede**

Sollten bis zum 21.07.2025 keine Äußerungen vorliegen, wird davon ausgegangen, dass Einwendungen bzw. Anregungen bezüglich der vorgelegten Planung nicht bestehen bzw. Belange durch die Planung nicht berührt werden.

Die zur Prüfung der Belange erforderlichen Angaben können den beigefügten Unterlagen entnommen werden. Für eventuelle Rückfragen steht Herr Groß zur Verfügung.

Anlagen der Feststellungsunterlagen:

1. Erläuterungsbericht
2. Übersichtskarte
3. DTV Ergebnis der Verkehrserhebung
4. Entwurf der Ausbauquerschnitte
5. Entwurf der Lagepläne

Gliederung des Erläuterungsberichtes

Gliederung des Erläuterungsberichtes.....	1
1 Darstellung der Baumaßnahme.....	3
1.1 Planerische Beschreibung.....	3
1.2 Straßenbauliche Beschreibung.....	4
1.3 Streckengestaltung.....	6
2 Begründung des Vorhabens.....	6
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren.....	6
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.....	6
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan).....	6
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens.....	7
2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung.....	7
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse.....	7
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	7
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigung.....	7
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.....	7
3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linien.....	8
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....	8
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten.....	8
3.3 Variantenvergleich.....	8
3.4 Gewählte Linie.....	8
4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	8
4.1 Ausbaustandard.....	8
4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale.....	8
4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität.....	9
4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit.....	9
4.2 Linienführung.....	9
4.2.1 Beschreibung des Trassenverlaufes.....	9
4.2.2 Zwangspunkte.....	9
4.2.3 Linienführung im Höhenplan.....	9
4.3 Querschnittsgestaltung.....	10
4.3.1 Querschnittelemente und Querschnittsbemessung.....	10
4.3.2 Fahrbahnbefestigung.....	10
4.3.3 Böschungsgestaltung.....	11
4.3.4 Hindernisse im Seitenraum.....	11
4.4 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten.....	11
4.4.1 Anordnung von Knotenpunkten.....	11
4.4.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte.....	11
4.4.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten Querungsstellen, Zufahrten ...	11
4.5 Besondere Anlagen.....	12
4.6 Ingenieurbauwerke.....	12
4.7 Lärmschutzanlagen.....	12
4.8 Öffentliche Verkehrsanlagen.....	12
4.9 Leitungen.....	12
4.10 Baugrund/ Erdarbeiten.....	12
4.11 Entwässerung.....	13
4.12 Straßenausstattung.....	14
5 Angaben zu den Umweltauswirkungen.....	14
5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	14
5.2 Naturhaushalt.....	14
5.3 Schutzgut Landschaft.....	18
5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	18
5.5 Artenschutzrechtliche Betrachtung.....	18
5.6 Natura 2000- Gebiete.....	19
5.7 Weitere Schutzgebiete.....	19

5.8	Konfliktanalyse - Darstellung der erheblichen Beeinträchtigungen/ Konflikte (K)	19
6	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen.....	20
6.1	Lärmschutzmaßnahmen.....	20
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	21
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz	21
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	21
6.4.1	Vermeidungsmaßnahmen	21
6.4.2	Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen	21
6.4.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	22
6.4.4	Gestaltungsmaßnahmen	23
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete.....	23
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht.....	23
7	Kosten.....	23
8	Verfahren	23
9	Durchführung der Baumaßnahme	23

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Der Landkreis Ammerland beabsichtigt als Vorhaben- und Baulastträger den Ersatzbau eines verkehrswichtigen Radweges an der Westseite der K 131 -Oldenburger Straße- ab Ortseingang Wahnbek km 8,037 Abschnitt 10 (Überführung BAB 29) bis km 11,161 Abschnitt 30 Ortseingang Rastede (Fahrradladen Stückemann, KVP K131/K134).

Der geplante Bauabschnitt liegt in der Gemeinde Rastede im Landkreis Ammerland. Die K 131 beginnt mit Ende des Stadtgebietes Oldenburg und verläuft dann in nördlicher Richtung weiter über die Ortschaften Wahnbek, Rastede und Hahn - Lehmden zur Anschlussstelle 11 Hahn - Lehmden der BAB 29 sowie weiter in nördliche Richtung in die Stadt Varel, Landkreis Friesland.

Die Kreisstraße dient den angrenzenden Ortschaften zum verkehrlichen Anschluss an die Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen sowie schulischen Einrichtungen der Ortschaft Rastede und neben der parallel verlaufenden Bundesautobahn 29 als Hauptverbindung zwischen der Stadt Oldenburg und Stadt Varel (LK FRI).

Der Radweg wird vorrangig für den Alltagsradverkehr vom Wohnort zur Arbeitsstätte, hauptsächlich von in Rastede Wohnenden als Radvorrangroute zur Arbeitsstätte in die Stadt Oldenburg genutzt.

Im Übrigen stellt die K 131 eine verkehrliche Anbindung für den Freizeit- und Erholungsverkehr, z. B. zu Freizeit- und Sportanlagen sowie zu den Naherholungsgebieten rund um die Ortschaft Rastede her.

In Bezug auf den öffentlichen Personennahverkehr sowie der Schülerbeförderung stellt der Abschnitt zwischen der Stadt Oldenburg und der Ortschaft Rastede eine wesentliche Verbindung dar.

Es befinden sich 4 Haltestellen (beidseitig) an der Ausbaustrecke, die mit einem 30 min. Takt der Linie 340 von täglich angefahren werden.

Die zwei Haltestellen „Wahnbek Abzweig“ km 8,300 sind als Randhaltestellen barrierefrei ausgebaut. Die zwei Haltestellen „Wahnbek Brombeerweg“ km 8,905 werden derzeit als Randhaltestelle genutzt, die noch nicht barrierefrei ausgebaut sind.

Die zwei Haltestellen „Neusüdende Oldenburger Straße“ km 9,130 sind als Busbucht ausgebildet, hier ist noch kein barrierefreier Ausbau durchgeführt worden.

Die zwei Haltestellen „Hankhausen Buchenstraße“ km 10,880 sind als Busbucht ausgebildet und wurden vor wenigen Jahren barrierefrei ausgebaut.

Aufgrund der starken Verkehrsmengen auf diesem Radwegabschnitt, ist die Verkehrssituation aufgrund unterschiedlicher Nutzungs- und Funktionsansprüche im jetzigen Zustand sehr unbefriedigend.

Es ist geplant, an der K 131 zwischen den Ortschaften Wahnbek und Rastede unter Ausnutzung des gesamten Straßenquerschnittes ein Radwegausbau innerorts auf eine Breite von 2,30 m bis 2,50 m in Asphalt zuzüglich 0,30 m Sicherheitsstreifen mit Verbreiterung bzw. Verlegung des Radweges herzustellen. Die Abgrenzung der Nebenanlagen zur Fahrbahn erfolgt hierfür auf einer Hochbordanlage.

Für den außerorts belegenen Radweg soll eine Breite von 2,25 bis 2,50 m in Asphaltbauweise erfolgen sowie ein 1,50 m breiter Trennstreifen zur Fahrbahn hergestellt werden. Hierzu ist es jedoch erforderlich, die Fahrbahn in Teilabschnitten um ca. 0,50 m bis 1,00 m zu verlegen bzw. die Fahrbahnbreite geringfügig (bis zu 12cm) zu reduzieren.

Der auszubauende Abschnitt ist geprägt von einem starken Baumbestand, der sehr dicht

am Rand des Radweges steht. Grundsätzlich kann mit umfangreichen Straßen- und Tiefbauarbeiten unter Verlegung und Nutzung der Fahrbahn der Oldenburger Straße der Radweg verbreitert werden, sodass der Baumbestand grundsätzlich erhalten werden kann.

Um eine innerörtliche Durchgängigkeit von 2,50 m Breite des Radweges ab km 8,037 bis km 8,126 sicherzustellen, ist es erforderlich auf einem ca. 50 m langen „Engstellenabschnitt“ mit einer aktuellen Radwegbreite von 2,00 m beginnend ab Ortseingang Wahnbek bei km 8,037 vier mittelgroße Eichen mit einem mittleren Kronendurchmesser von ca. 12,00 m bis ca. 16,75 m zu entnehmen. Im weiteren Verlauf kann auf weitere Baumentnahmen verzichtet werden.

Aufgrund der in Teilabschnitten geringfügig geplanten Fahrbahnverlegung werden keine zu verrohrende Grabenabschnitte notwendig, was zu keiner weiteren Beeinträchtigung von Flora und Fauna führt.

Der vorliegende Entwurf für den Radwegebau umfasst folgende Einzelmaßnahmen:

- Ersatzbau eines Radweges innerorts in 2,30 m bis 2,50 m Breite mit Verlegung der Fahrbahn ohne Einbußen der Fahrbahnbreite
- Ersatzbau eines Radweges außerorts in 2,25 m sowie ein Abschnitt von 500 m bis 2,50 m Breite mit Verlegung der Fahrbahn mit geringfügigen Einbußen der Fahrbahnbreite von ca. 12cm auf dann 6,50m Fahrbahnbreite
- Landschaftspflegerische Maßnahmen

Der geplante Radweg, die Zufahrten sowie Entwässerungseinrichtungen sind, wie in den Entwurfsunterlagen dargestellt, auszuführen.

Hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahmen wird auf die Anlage verwiesen.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der vorliegende Entwurfsabschnitt an der K131 ist im ersten Bereich beginnend ab der Baustrecke Höhe Str.-km 8,050 bis Str.-km 8,654 auf rd. 604 m Länge in Wahnbek im verkehrsrechtlichen Sinne eine „festgesetzte Ortsdurchfahrt“ und daher besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h. Im weiteren Bereich handelt es sich bis zur Ortschaft Rastede auf rd. 2.190 m Länge im verkehrsrechtlichen Sinne um eine freie Strecke. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 60 km/h bis 80 km/h, wird jedoch im Zuge des Radwegeneubaus auf 70 km/h begrenzt.

Die Fahrbahn der K131 hat in den Bereichen der gerade verlaufenden Abschnitte eine Breite von rd. 6,54 m, während in Bereichen von Kurvenaufweitungen sowie Abbiegespuren und Ästen des Kreisverkehrs K131/K135 entsprechende Mehrbreiten festzustellen sind.

Die Fahrbahn der Kreisstraße 131 befindet sich aufgrund ihres Alters in einem schlechten Zustand. Die vorhandene Fahrbahndecke zeigt auf gesamter Länge Schadstellen, Verdrückungen und Unebenheiten auf. Teilweise sind Spurrinnen festzustellen.

Außerorts soll eine Radwegverbreiterung wie folgt umgesetzt werden.

Beidseitig neben der Fahrbahn verlaufen Randstabilisierungsplatten aus Beton in einer Breite von 50 cm. Diese sollen zu Gunsten einer Radwegverbreiterung entfernt werden, um die Achse der Fahrbahn leicht in Richtung Osten zu verschieben.

Auf der Westseite zwischen Fahrbahnrand und Radweg ist geplant die Randstabilisierungsplatten aufzunehmen und mit Schotterbodengemisch

(Bankettmaterial) zu verfüllen, damit der Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn von derzeit rd. 1,00 m auf 1,50 m verbreitet werden kann. Hierzu wird die derzeit bestehende Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf dann 70 km/h herabgesetzt.

Damit gelingt eine Radwegverbreiterung von derzeit rd. 1,60 m auf 2,25 m, was zu einer deutlichen Verbesserung in Bezug auf die Nutzung sowie Sicherheit der Radfahrenden darstellt.

Die Breite der Fahrbahn soll jedoch nicht verändert werden, sie soll mit rd. 6,50 m gleichbleiben.

Innerorts soll eine Radwegverbreiterung wie folgt umgesetzt werden.

Auch hier verlaufen neben der Fahrbahn beidseitig Radstabilisierungsplatten aus Beton. Diese sollen zu Gunsten einer Radwegverbreiterung entfernt werden, um die Achse der Fahrbahn leicht in Richtung Osten zu verschieben.

Die Breite der Fahrbahn soll jedoch nicht verändert werden, sie soll mit rd. 6,50 m gleichbleiben. Auf der Westseite sollen die Betonplatten sowie ein Streifen der Fahrbahn entnommen werden, um eine 0,33 m breite Betonsteinrinne für die Regenwasserführung herzustellen. Somit kann der neue Radweg in einer Breite von 2,30 m zuzüglich Sicherheitsstreifen von 0,30 m als Nebenanlage auf Hochbord geführten geführt werden.

Damit gelingt eine Radwegverbreiterung von derzeit rd. 1,70 m auf 2,30 m zuzüglich Sicherheitsstreifen von 0,30 m, was zu einer deutlichen Verbesserung in Bezug auf die Nutzung sowie Sicherheit darstellt.

Im Ausbaubereich außerorts der K131 befindet sich ein 1,50 m bis 1,97 m breiter fahrbahnbegleitender Radweg in bitum. Bauweise, der durch einen unbefestigten Trennstreifen von rd. 0,80 m Breite parallel zur Kreisstraße direkt vor einer Eichenallee verläuft. Der vorh. Radweg wurde zuletzt in den 1980 Jahren umfänglicher saniert, da aufgrund der schmalen Breite von teilweise nur 1,50 m sowie einer Vielzahl von Wurzelauftwölbungen Sanierungsarbeiten nur in einer unzureichenden Qualität umzusetzen gewesen wären.

Der Radweg muss aufgrund von Wurzelauftwölbungen, Ausmagerungen, Flick- und Fehstellen dringend erneuert werden, was jedoch nur mit einer entsprechenden Verbreiterung fachgerecht durchgeführt werden kann.

Aufgrund von erhaltenswerten Eichen mit Alleecharakter, die direkt am Radwegrand stehen, kommt es teilweise zu Einengungen im Verkehrsraum, so dass Begegnungsverkehr auf dem Radweg nur stark eingeschränkt möglich ist. Aufgrund des sehr geringen Trennstreifens zwischen Radweg und Fahrbahn und durch eine Einengung des Lichtraumprofils kommt es häufig zu Gefahrensituationen zwischen dem Kfz-Verkehr und den schwächeren Verkehrsteilnehmern.

Entsprechend den vorgenannten Ausführungen werden die Anforderungen und Voraussetzungen nach den Kriterien der Verwaltungsvorschrift zur StVO für diesen vorhandenen Radweg nicht erfüllt.

In den außerörtlichen Bereichen erfolgt die Oberflächenentwässerung der Fahrbahn, des Radweges und der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen über ausreichend breite Straßenseitengräben mit Vorflut über entsprechende Quergräben zu den vorhandenen öffentlichen Wasserzügen. Eine Grabenverrohrung ist für den Radwegausbau nicht notwendig.

Ziel ist es, einen in beide Richtungen befahrbaren, mind. 2,25 m breiten regelkonformen

Radweg als Ersatzbau auf der westlichen Fahrbahnseite vor der Eichenallee und vor den Gräben neu herzustellen.

1.3 Streckengestaltung

Eine Änderung der Linienführung der Fahrbahn ist abschnittsweise im geringen Ausmaß vorgesehen.

Straßenbegleitender Baumbestand, die ortsbildprägende Eichenallee bleibt erhalten. Eine Radwegverbreiterung findet entlang von Baumbestand in Richtung Fahrbahn statt, diese muss aufgrund des Baumschutzes in Teilen auch leicht Richtung Osten verlegt werden.

Alle Um- und Erneuerungsarbeiten finden auf Flächen in Eigentum des Landkreises Ammerland statt, somit ist kein Grunderwerb notwendig.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Aufgrund der äußerst unbefriedigenden verkehrlichen Situation für die Radfahrenden aus o. a. Gründen, hat der Kreistag des Landkreises Ammerland am 03. Dezember 2020 beschlossen, einen Planungsauftrag für den modifizierten Ausbau des Radweges zwischen Rastede und Wahnbek an die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) zu erteilen. Bereits im Zuge der Vermessungsarbeiten wurde deutlich, dass eine Verbreiterung des vorhandenen Radweges auf die angestrebte Regelbreite von 2,50 m aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich sein wird.

Daher wurde der Planungsauftrag mit Kreistagsbeschluss vom 09. Dezember 2021 dahingehend erweitert, die Verbreiterung des Radweges an der K 131 ggf. unter Einbeziehung der befestigten Randstreifen oder unter Inkaufnahme einer geringen Reduzierung der vorhandenen Fahrbahnbreiten auf der gesamten Strecke von 3.124 m zu ermöglichen.

Die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) teilte nach Auftragserteilung mit, dass sich die weitere Bearbeitung des Planungsauftrages aufgrund erheblicher Personalengpässe massiv verzögern wird.

Nach einer Abfrage qualifizierter Ingenieurbüros wurde im Juni 2022 das Ingenieurbüro Huck aus Hatten mit den Planungsleistungen für einen modifizierten Radwegausbau an der K 131 unter den oben genannten Anforderungen beauftragt.

Die Details dieser Planung hat das Ingenieurbüro Huck in der öffentlichen Straßenbauausschusssitzung am 07. September 2023 vorgestellt.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben wurde eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG durchgeführt. Aus Sicht des Straßenbaulastträgers werden aufgrund der Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens keine nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich machen. Detaillierte Angaben zu den Umweltwirkungen sind Kap. 5 zu entnehmen.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Es besteht kein besonderer Planungsauftrag nach Bedarfsplan.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Das vorhandene Radwegenetz wird durch die geplante Baumaßnahme nicht verändert.

Nach dem Landesraumordnungsprogramm und dem regionalen Raumordnungsprogramm sollen die Lebensbedingungen der Bevölkerung verbessert werden. Bei der räumlichen Entwicklung sind die Bedürfnisse der Fußgänger und Radfahrer durch den Bau bzw. Ausbau eigener, zusammenhängender Fuß- und Radwegnetze zu berücksichtigen. Vorhandene Radwegnetze sind weiter auszubauen und miteinander zu verknüpfen. Der Neubau trägt zu diesem erklärten Raumordnungsziel bei.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Nach der im Jahre 2024 durchgeführten Verkehrszählung weist die K 131 an der Zählstelle K131, Oldenburger Straße, Hausnr. 54 am Str.-km 9,943 eine Verkehrsbelastung von 10.841 Kfz/24h auf. Der SV- Anteil beträgt bei 496 Kfz/24h 4,57%.

Die Kreisstraße kann aufgrund der ausreichenden Fahrbahnbreite und der geraden Linienführung von PKW schnell befahren werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt zurzeit auf dem beplanten Streckenabschnitt 80 km/h (außerorts) und 50 km/h (innerorts).

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Der Neubau des Radweges in ausreichender Regelbreite von mind. 2,25 m in diesem Planungsbereich entlang der Kreisstraße 131 sorgt für eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmern und des Verkehrsflusses. Die Vorgaben der straßenbaulichen Infrastruktur werden durch den Radwegneubau nicht verändert.

Das künftige Netz der Radverkehrsanlagen wird durch die geplante Maßnahme nicht verändert.

Der geplante Radwegneubau und damit die deutliche Abgrenzung von der Fahrbahn K131 zwischen Radfahrverkehr und Kfz-Verkehr wirken sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus und führen zu einer deutlichen Verbesserung. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt zurzeit auf dem beplanten Streckenabschnitt 80 km/h (außerorts) und 50 km/h (innerorts), diese soll nach der Radwegerneuerung außerorts auf 70 km/h begrenzt werden.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigung

Die bestehenden Verhältnisse werden durch den Radwegneubau nicht nachteilig verändert.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

- entfällt -

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linien

Für diese Radwegplanung wurden keine Varianten untersucht, da die gewählte Radwegseite bereits durch den vorh. Radweg vorgegeben ist.

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Baustrecke liegt im Naturraum der Oldenburgischen Geest im nordöstlichen Teil des Landkreises Ammerland. Die Kreisstraße wird auf weiten Strecken beidseitig von Baumreihen und Straßenseitengräben begleitet. Die Flächennutzung beidseitig der Straße setzt sich aus Acker- und Grünlandflächen, Gehölzbeständen, bebauten Grundstücken sowie kleinen bis mittleren Gewerbegebieten zusammen.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

- entfällt -

3.3 Variantenvergleich

- entfällt -

3.4 Gewählte Linie

Da der vorh. Radweg bereits in diesem Streckenabschnitt der K131 auf der Westseite vor der vorh. Eichenallee und den Straßenseitengräben verläuft und beidseitig dieses Streckenabschnittes Radwege anschließen, ist die Straßenseite für den Neubau des Radweges vorgegeben.

Der Radweg wird einseitig parallel innerorts mit 0,30 m und außerorts mit 1,50 m Abstand zum westlichen Fahrbahnrand vor der vorhandenen Baumreihe und Straßenseitenentwässerung angelegt. Der Verlauf der gewählten Linie ist den beigefügten Unterlagen zu entnehmen.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Der Neubau des Ersatzradweges wurde gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und den Richtlinien zur Anlage von Landstraßen (RAL 2012) geplant.

Es wurden folgende Parameter angewandt:

Abstand vorh. westl. Fahrbahnrand K131 bis VK Radweg	mind. 1,50 m
Regelbreite Radweg	2,25 - 2,50 m
Regelbreite Bankett zwischen vorh. Graben u. Radweg	1,00 - 1,50 m
Regelbreite Bankett HK Radweg, geländeseitig = neue GE-Grenze	1,00 - 2,00 m
Regelquerneigung Radweg /Gefälle zum Graben	2,5 %
Regelneigung der geländeseitigen Böschung des vorh. Grabens	1:1,5

Die Radweganlage verläuft überwiegend gerade, in den Verschwenkungsbereichen wurden regelkonforme Radien von mind. 25 m angestrebt. Die neue Linienführung orientiert sich an der vorh. Radwegtrasse. Aufgrund bestehender Zwangspunkte

(Kreisverkehrsplätze, Einbauten, Grundstücksbegrenzungen) werden die Radien in punktuellen Bereichen geringfügig unterschritten.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Bislang verläuft der vorh. ~1,60 m breite Radweg in ~1,00 m Trennstreifenbreite zum vorhandenen westlichen Fahrbahnrand der Kreisstraße und stellt aufgrund der engen Abmessungen einen Konflikt zwischen Rad- und Kraftfahrzeugverkehr dar.

Durch die Herstellung einer mind. 1,50 m abgesetzten fahrbahnbegleitenden Radweganlage werden die Radfahrer und Fußgänger in einem ausreichenden Abstand getrennt von der Straße vor der Eichenallee und dem Graben geführt und können sich entsprechend sicherer fortbewegen. Dies verbessert die Verkehrsqualität für die schwächeren Verkehrsteilnehmer enorm.

Aufgrund der vorgenannten Punkte ist eine große Akzeptanz der Radweganlage zu erwarten.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Die Entwurfselemente des Radweges folgen im Grundriss weitestgehend dem Fahrbahnverlauf der K 131 und genügen daher den Anforderungen des Radverkehrs zwangsläufig. Die Regelbreiten von 2,25 m bis 2,50 m außerorts sowie 2,30 m bis 2,50 m Innerorts ermöglichen einen leicht eingeschränkten Begegnungsverkehr.

Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Das Straßennetz wird durch den Neubau des Radweges nicht verändert.

4.2 Linienführung

4.2.1 Beschreibung des Trassenverlaufes

Die Lage des Radweges im Querschnitt wird im Wesentlichen durch die vorhandene Eichenallee und der vorh. Straßenseitenentwässerung bestimmt, wobei die neue Radweganlage in einem Abstand innerorts mit 0,30 m und außerorts mit mind. 1,50 m vom vorh. westlichen Fahrbahnrand der Kreisstraße angelegt wird.

4.2.2 Zwangspunkte

Aus der Ortschaft Wahnbek kommend, in Richtung Rastede fahrend, stehen mehrere voll ausgewachsene Eichen direkt hinter dem Radwegrand auf westlicher Seite.

Zum Ende der Ortsdurchfahrt Wahnbek, ab der Einmündung in die Havelstraße bis Oldenburger Straße Haus Nr. 42, sowie ab der Wohnbebauung Oldenburger Straße Haus Nr. 45 bis Haus Nr. 62 stehen eine Vielzahl ältere, erhaltenswerte und ortsbildprägende Eichen mit einem Stammdurchmesser von 0,70 m bis 1,20 m direkt am Radwegrand.

Zum Erhalt und Schutz dieser Bäume soll die Radwegführung Richtung Fahrbahn unter Einhaltung der empfohlenen Richtlinien verschoben werden.

4.2.3 Linienführung im Höhenplan

Die Topographie des Geländes im gesamten Streckenverlauf der K 131 ist ruhig. Die Höhenlage zum Bestandsradweg wird kaum geändert, da Zwangshöhen wie Zufahrten und die Bestandshöhe zur Kreisstraße bestehen. Weiter ist geplant, den Radweg mit 2,5 %

Quergefälle Richtung Graben anzulegen.

4.3 Querschnittsgestaltung

4.3.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die vorhandene Fahrbahn der K131 ist bereits im Jahre 1990 verkehrsgerecht auf mind. 6,50 m Breite ausgebaut worden und bleibt auf freier Strecke unverändert bestehen. Der Radweg erhält durchgängig eine Breite innerorts von 2,30 m und außerorts von 2,25 m sowie ein Abschnitt auf 500 m von 2,50 m mit einer Querneigung von 2,50 % zum vorhandenen Straßenseitengraben.

Auf freier Strecke werden die Bankette des Radweges in 1,00-1,50 m zum Graben und 1,00 m Breite geländeseitig ausgeführt und mit 12,00 % / 6,00 % geneigt. Zum Teil notwendige Böschungen erhalten eine Neigung von 1:1,5. Die vorh. Straßenseitengräben werden entsprechend aufgereinigt und geländeseitig neu mit einer Böschungsneigung von 1:1,5 profiliert.

Die Bankette und die Böschungen werden mit Oberboden in mind. 0,20 m Dicke angeeckt und mit Gras angesät.

4.3.2 Fahrbahnbefestigung

Im Endausbau ist eine Radweglage rd. 0,20 m oberhalb des anstehenden Geländes vorgesehen. Für die Herstellung des Oberbaues werden ca. 0,20 m des vorhandenen Oberbodens abgetragen seitlich gelagert und möglichst wiederverwendet. Anstehender Boden wird ausgekoffert und falls nicht wiederverwendbar, wird dieser abtransportiert.

Der Oberbau des Radweges ist wie folgt vorgesehen:

- 3,0 cm Asphaltdeckschicht
- 8,0 cm Asphalttragschicht
- 15,0 cm Schottertragschicht
- ≥34,5 cm frostunempfindliches Material
- ≥60,5 cm Gesamtaufbau

Im Bereich von Zufahrten wird der Oberbau für den Radweg und für die Zufahrten verstärkt hergestellt.

Der Oberbau der Zufahrten ist wie folgt vorgesehen:

- 3,0 cm Asphaltdeckschicht
- 8,0 cm Asphalttragschicht
- 20,0 cm Schottertragschicht
- ≥34,5 cm frostunempfindliches Material
- ≥65,5 cm Gesamtaufbau

Rechtmäßig erstellte Zufahrten werden beim Radwegneubau dem vorhandenen Bauzustand entsprechend wiederhergestellt bzw. in erforderlichem Umfang geändert. Die zurzeit unbefestigten Grundstücks- und Ackerzufahrten werden in bituminöser Bauweise bis 1,00 m hinter der Radwegaußenkante bzw. bis zur neuen Grundstücksgrenze in 3,00 m Breite hergestellt. Der Einmündungstrichter wird mit einer Länge von 1,50 m am Fahrbahnrand und mit einer Neigung von 1:1 (45°) aufgeweitet.

In Bereichen bei denen die Standsicherheit dieses Aufbaues aufgrund eines geringen oder nicht tragfähigen Baugrundes, nicht gewährleistet werden kann, ist ein entsprechender zusätzlicher Bodenaustausch vorzunehmen.

Der ausgekofferte Oberboden kann, soweit verwendbar, zwischengelagert und später wieder auf den Banketten und Böschungen angedeckt werden. Überschüssiger Boden wird beseitigt.

4.3.3 Böschungsgestaltung

Zum Teil notwendige Böschungen erhalten eine Neigung von 1:1,5 und werden mit Oberboden angedeckt.

4.3.4 Hindernisse im Seitenraum

Der notwendige Seitenraum von 0,50 m neben der Radweganlage wird gewährleistet. In diesem Bereich sind keine Hindernisse vorgesehen. Beschilderung und Schutzeinrichtungen werden in ausreichendem Abstand hergestellt.

Der westliche Seitenraum der Kreisstraße wird dahingehend verändert, dass der vorh. ~1,60m breite, bit. Radweg in rd. 0,10-0,15m Dicke (Asphaltbeton u. Tragschicht) aufgenommen und wiederverwendet wird.

4.4 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.4.1 Anordnung von Knotenpunkten

- entfällt -

4.4.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

- entfällt -

4.4.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten Querungsstellen, Zufahrten

Ein Knotenpunkt im Abschnitt des Streckenverlaufes besteht aus Richtung Neusüdende kommend, in Richtung Himmel, B211 im Zuge der K135.

Hier wird der Knoten K131/K135 mit Hilfe eines Kreisverkehrs geregelt. Begleitend zur K135 wird ein rd. 2,25 m breiter Radweg geführt und um den KVP mit Anschluss an den Radweg zur K131 eingebunden.

Auf der Radwegseite werden im weiteren Verlauf das Gewerbegebiet in Wahnbek „Am Nordkreuz“ durch direkte Zufahrten zu Gewerbebetrieben sowie auch Sammelstraßen in Wohnquartieren angebunden. Auch in direkter Nähe zum Knoten K131/K135 befindet sich ein kleines Gewerbegebiet mit Anbindung an die K131, welche den Radweg queren. Des Weiteren schließt die Gemeindestraße Klostermoorweg an die K131 an sowie eine Vielzahl von Privatzufahrten, aufgrund von Wohnbebauung an der K131 Oldenburger Straße.

Rechtmäßig erstellte Zufahrten werden beim Bau im Einvernehmen mit den Eigentümern wiederhergestellt und der neuen Höhenlage angepasst. Die Zufahrten werden zur Sicherung der Radwegkanten bis zur neuen Grenze in Asphaltbauweise befestigt.

Damit der Radweg von der gegenüberliegenden Straßenseite/Ostseite angefahren werden kann, wird im Bereich der Grundstückszufahrt ein Anschluss in bituminöser Bauweise zwischen Radweg und Fahrbahnrand hergestellt.

Änderungen im Wegenetz sind nicht vorgesehen.

4.5 Besondere Anlagen

- entfällt -

4.6 Ingenieurbauwerke

- entfällt -

4.7 Lärmschutzanlagen

Der Neubau des Radweges verursacht keine Veränderung im Sinne der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16 BImSchV) gegenüber dem derzeitigen Stand. Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich und nicht vorgesehen.

4.8 Öffentliche Verkehrsanlagen

In Bezug auf den öffentlichen Personennahverkehr sowie der Schülerbeförderung stellt der Abschnitt zwischen der Stadt Oldenburg und der Ortschaft Rastede eine wesentliche Verbindung dar.

Im Planungsabschnitt befinden sich 4 Haltestellen (beidseitig) an der Ausbaustrecke, die in einem 30 min. Takt von der Linie 340 täglich angefahren werden.

Die zwei Haltestellen „Wahnbek Abzweig“ km 8,300 sind als Randhaltestellen barrierefrei ausgebaut. Die zwei Haltestellen „Wahnbek Brombeerweg“ km 8,905 werden derzeit als Randhaltestelle genutzt, die noch nicht barrierefrei ausgebaut sind.

Die zwei Haltestellen „Neusüdende Oldenburger Straße“ km 9,130 sind als Busbucht ausgebildet, hier ist noch kein barrierefreier Ausbau durchgeführt worden.

Die zwei Haltestellen „Hankhausen Buchenstraße“ km 10,880 sind als Busbucht ausgebildet und wurden vor wenigen Jahren barrierefrei ausgebaut.

4.9 Leitungen

Folgende Leitungen der öffentlichen bzw. privaten Ver- und Entsorgung liegen im geplanten Ausbauabschnitt, müssen jedoch nicht verlegt werden.

- Stromversorgung (EWE)
- Gasversorgung (EWE)
- Fernmeldeleitungen (EWE)
- Trinkwasserversorgung (OOWV)
- Fernmeldeleitungen (Telekom)

Die genaue Lage ist den ausführenden Bauunternehmen vor Baubeginn von den Ver- und Entsorgungsunternehmen anzeigen zu lassen.

Sollten die vorhandenen Versorgungsleitungen, soweit sie dem Bauvorhaben hinderlich sind, verlegt, versetzt oder der neuen Höhenlage angepasst werden, sind die Kosten nach den bestehenden Rahmenverträgen geregelt und somit folgepflichtig.

Der Straßenbaulastträger wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit den einzelnen Versorgungsunternehmen in Verbindung setzen, damit aktuelle Planunterlagen der vorh. Versorgungsleitungen übergeben und Leitungssicherungen ggfs. Umlegungsarbeiten detailliert mit den Betriebsstellen im Zuge der Erstellung der Ausführungsplanung und der Ausschreibungsunterlagen abgestimmt werden können

4.10 Baugrund/ Erdarbeiten

Der geplante Radwegausbau befindet sich im Naturraum der Oldenburgischen Geest im nordöstlichen Teil des Landkreises Ammerland. Nach einer unterschiedlichen dicken

Oberbodenschicht und nicht tragfähigen Boden (30 – 60 cm i. M. – je nach Nutzung) stehen bindige Böden (Sandboden) an. Besondere Probleme hinsichtlich schlechter Untergrundverhältnisse beim Bau des Radweges sind somit nicht zu erwarten.

Da die Radwegtrasse im Bereich des Straßenquerschnitts nur leicht angepasst und verbreitert werden soll, muss kein umfangreicher Bodenaustausch erfolgen.

4.11 Entwässerung

Das vorhandene Entwässerungssystem entlang der K 131 wird durch den Radwegbau grundsätzlich nicht verändert. Das anfallende Oberflächenwasser wird wie bisher, über die vorhandenen westlichen und östlichen Straßenseitengräben zugeleitet und über vorh. Quergräben in westliche und nördliche Richtung zu den öffentlichen Verbandsgewässern abgeführt.

Weitere Einzelheiten wie örtliche Lage der neuen Verrohrungen, Höhenlage der vorh. Grabensohlen nach Aufreinigung und Fließrichtungen und dergleichen sind im Lageplan aufgeführt.

4.12 Straßenausstattung

Verkehrszeichen und -einrichtungen sowie Leiteinrichtungen werden den Vorschriften und Richtlinien entsprechend aufgestellt bzw. markiert.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Die geplante Baustrecke am südlichen Rand der Ortschaft Rastede ist mit Einzelhausbebauung und Gewerbeansiedlungen besiedelt.

Umweltauswirkungen

Störungen wie Schadstoffimmissionen, Lärm und visuelle Beeinträchtigungen durch die Bautätigkeit bleiben auf die Bauphase und das direkte Umfeld der Baustrecke beschränkt und sind nicht erheblich.

Betriebsbedingt sind keine negativen Veränderungen z.B. in Form von zusätzlichen Schall- oder anderen Immissionen zu erwarten.

5.2 Naturhaushalt

5.2.1 Naturräumliche Gegebenheiten

Das Niedersächsische Landschaftsprogramm von 1989 ordnet das Plangebiet in die naturräumliche Region Ostfriesisch-Oldenburgische Geest ein. In dieser Region hat u.a. der Schutz der letzten naturnahen Wälder, Hochmoore und der landschaftstypischen Wallhecken vorrangige Bedeutung. Prägnant sind insbesondere die alten Eichen entlang der K 131.

Im Plangebiet herrscht landwirtschaftliche Nutzung mit Ackerbau und Grünlandbewirtschaftung sowie Ansiedlung von Wohn- und Einzelhausbebauung sowie Gewerbeansiedlungen.

5.2.2 Schutzgut Pflanzen/ Biologische Vielfalt

Von der Radwegausbaumaßnahme werden keine Biotoptypen im unmittelbaren Baufeld betroffen sein, da keine Änderung der Trasse geplant ist.

Scherrasen (GR), Wertstufe I

Die Straßenbermen werden regelmäßig gemäht, so dass sich je nach Standort Scherrasen unterschiedlicher Ausprägung entwickelt haben.

Zwischen Radweg und Graben sind zum Teil Ruderalfluren mit Stickstoffzeigern wie Giersch, Weißklee, Löwenzahn, Wiesenkerbel vorzufinden.

Verkehrsfläche (OVS, OVW), Wertstufe I

Hierzu zählen sämtliche versiegelte Flächen der Fahrbahn der K 131 und des vorhandenen Radweges.

Ausgleichsmaßnahmen sind erforderlich, um eine innerörtliche Durchgängigkeit von 2,50 m Breite des Radweges ab km 8,037 bis km 8,126 sicherzustellen. Hierzu hat am 21.11.2023 eine örtliche Überprüfung stattgefunden. Dabei wurden die zu beseitigenden Bäumen in Augenschein genommen und nach dem Modell des Niedersächsischen Städtetages bewertet.

Es handelt sich um 4 alte Stieleichen, die dem Biotoptyp Einzelbaum/Baumbestand (HB) zugeordnet sind. Alle 4 Bäume weisen im Mittel einen Kronendurchmesser von über 10 m auf. Dabei sind Vitale Bäume über 10m Kronendurchmesser in der Regel dem Wertfaktor 4 und geschädigte Bäume dem Wertfaktor 2 zuzuordnen. Bei Einzahlung in die Naturschutzstiftung des Landkreises beträgt der Preis für eine Werteinheit 2,65 €.

Die Bäume wurden wie folgt eingestuft:

Baum 1: Kronendurchmesser im Mittel 12m, die Krone ist einseitig überragend, der Baum weist im Kronenansatz eine Zwillie auf. Die Einseitige Überlastung der Krone und Zwillie wurden als Beeinträchtigung eingestuft. Aus diesem Grund ist dieser Baum mit Wertfaktor 2 einzustufen. Die Kronentrauffläche beträgt ca. 134 m² sodass bei einem Wertfaktor 2 von 268 Werteinheiten x 2,65 € = 710,20 € Ersatzgeld zu zahlen sind.

Baum 2: Kronendurchmesser im Mittel 13m, der Baum weist am Stammfuss eine kleine Faulstelle auf, ist aber insgesamt als vital einzustufen. Ein Astabbruch ist überwält. Bei einer Kronentrauffläche von 119 m². Bei einem Wertfaktor von 4 von sind 476 WE x 2,65= 1261,40 € Ersatzgeld auszugehen ist.

Baum 3: Kronendurchmesser im Mittel 16,75 m. Der Baum ist nach Inaugenscheinahme als vital mit Wertfaktor 4 einzustufen. Bei einer Kronentrauffläche von 170 m² ergeben sich 680 WE x 2,65 = 1.802 € Ersatzgeld.

Baum 4: Kronendurchmesser im Mittel 13,75 m. Der Baum wurde als vital mit Wertfaktor 4 eingestuft. Bei einer Kronentrauffläche von 200 m² ergeben sich 800 WE x 2,65= 2.120 € Ersatzgeld.

Code	Biotoptyp	Re	Wertstufe/ Hinweise
HFM	Strauch-Baumhecke	**	III
HBA	Baumreihe/ Allee (Eiche)	**/*	- 1
FGR	Nährstoffreicher Graben	*	II
UHB	Artenarme Brennesselflur	(*)	II
A	Acker		II
PHG	Hausgarten mit Großbäumen	**	II
OD/HSN	Landwirtschaftliche Gebäude, Gehölz des Siedlungsbereiches		II
GR	Scherrasen		I
OVS	Straße		I

Code	Biotoptyp	Re	Wertstufe/ Hinweise
OVV	Weg		I

1 Verzicht auf Wertstufen. Für beseitigte Einzelbäume/ Baumgruppen/ Baumreihen/ Alleen ist in entsprechender Art, Zahl bzw. Länge Ersatz zu schaffen (Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen, 1/2012)

Re = Regenerationsfähigkeit

*** nach Zerstörung kaum oder nicht regenerierbar (> 150 Jahre Regenerationszeit)

- ** nach Zerstörung schwer regenerierbar (bis 150 Jahre Regenerationszeit)
- * bedingt regenerierbar: bei günstigen Rahmenbedingungen in relativ kurzer Zeit regenerierbar (in bis zu 25 Jahren)
- () meist oder häufig kein Entwicklungsziel des Naturschutzes (da Degenerationsstadium oder anthropogen stark verändert).
- keine Angabe (insbesondere Biotoptypen der Wertstufen I und II)

Umweltauswirkungen

Umweltwirkungen sind nur durch eine größere Versiegelung der Radwegfläche und die Aufreinigung der Gräben zu erwarten.

Von der Baumaßnahme sind keine Biotoptypen betroffen.

5.2.3 Schutzgut Tiere

- entfällt -

5.2.4 Schutzgut Boden

Die Baustrecke liegt im vorh. Straßenquerschnitt, auch mehrere Versorgungsleitungen liegen unter dem vorh. Radweg, so dass der ursprünglich vorhandene Bodenaufbau bereits stark verändert wurde. Dem Boden wird daher eine allgemeine Wertigkeit zugeordnet.

Umweltauswirkungen

Versiegelung von Boden K 1

Für den Radwegbau werden rd. 1.979 m² neu versiegelt. Für den Rückbau des alten Radweges fallen rd. 5.241 m² an, um dann einen neuen Radweg mit einer Fläche von insgesamt 7.220 m² herzustellen.

In Bereichen der Fahrbahnverlegung in Richtung Osten werden ca. 184 m² weniger versiegelt sein. Die Bestandfläche der Fahrbahn hat ca. 21.317 m², die im Zuge der Radwegverbreiterung leicht verlegte Fahrbahn hat dann voraussichtlich eine Fläche von ca. 21.133 m².

Die zusätzliche Versiegelung stellt keine erhebliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes dar.

5.2.5 Schutzgut Wasser

Grundwasser

Gemäß den Darstellungen des LBEG ist die Grundwassererneuerungsbildungsrate mit 201- 250 mm/a angegeben. Das Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung wird als „hoch“ eingestuft.

Die Baustrecke liegt nicht in einem Vorranggebiet für die Wassergewinnung.

Umweltauswirkungen

Grundwasserstände werden nicht verändert. Es werden keine Beeinträchtigungen des Grundwassers erwartet.

Oberflächengewässer

An Oberflächengewässern sind Straßenseitengräben vorhanden. Der Graben weist aufgrund seiner Lage im Nahbereich der Straße und der temporären Wasserführung nur eine geringe Bedeutung für den Wasserhaushalt auf. Weitere Gräben dienen als Gewässer III. Ordnung der Entwässerung der landwirtschaftlichen Flächen

Umweltauswirkungen

Die Gräben müssen mit dem Radweg nur an schon vorh. verrohten Bereichen überquert werden, was zu keinen zusätzlichen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt führt.

5.2.6 Schutzgut Klima / Luft

Bestand

Großklimatisch gesehen gehört der Untersuchungsraum zum maritim geprägten nordwestdeutschen Flachland mit milden Wintern und nur mäßig warmen Sommern und ist vorwiegend durch atlantische, feuchte Luftmassen gekennzeichnet.

Bestehende Belastungen gibt es insbesondere durch die überbauten und versiegelten Flächen, die aufgrund einer höheren Wärmeentwicklung und Wärmespeicherung eine negative klimatische Wirkung aufweisen und den Straßenverkehr, der sich negativ auf die Luftqualität auswirkt.

Umweltauswirkungen

Vom Radwegbau sind keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft zu erwarten.

5.2.7 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern des Naturhaushaltes

Die zu betrachtenden Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Insgesamt steht also hinter den betrachteten Teilsegmenten des Naturhaushaltes - den Schutzgütern - ein vernetztes komplexes Wirkungsgefüge - ein Ökosystem.

Die Eingriffswirkungen des rd. 3.124 m langen Radweges sind insgesamt als gering anzusehen. Eine UPV-Pflicht für die Maßnahme besteht nicht, so dass sich die Betrachtung von Wechselwirkungen erübrigt.

5.3 Schutzgut Landschaft

Das im Untersuchungsraum vorherrschende Landschaftsbild weist durch die vorhandenen Siedlungsstrukturen und die Straßen bereits eine starke Vorprägung aus. Ferner wird der Freiraum durch die landwirtschaftliche Nutzung und die linearen Gehölzstrukturen geprägt.

Umweltauswirkungen

Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind nur geringe Beeinträchtigungen zu erwarten. Die vier Stieleichen mittleren Alters, werden nach dem Modell des Niedersächsischen Städtetages bewertet und ausgeglichen.

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Ein Vorkommen von kulturhistorisch bedeutsamen Elementen wie z.B. Bodendenkmale sind derzeit weder im Bereich der Baustrecke noch angrenzend bekannt. Daher sind keine erheblichen Beeinträchtigungen dieses Schutzgutes zu erwarten.

5.5 Artenschutzrechtliche Betrachtung

Die Anforderungen zum speziellen Artenschutz gemäß § 44 BNatSchG gelten allgemein und sind bei der Realisierung von Vorhaben zu beachten. Im Rahmen einer landschaftspflegerischen Begleitplanung wird in der Regel geprüft, ob artenschutzrechtliche Belange der Realisierung der Planung entgegenstehen können und ob Vermeidungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen sind.

Im Rahmen einer Potenzialabschätzung auf Grundlage der Biotopkartierung wird zunächst geprüft, ob im Plangebiet bzw. im funktionalen Zusammenhang mit dem Plangebiet streng oder besonders geschützte Tier- oder Pflanzenarten vorkommen (können).

Die relevanten speziellen artenschutzrechtlichen Verbote (Zugriffsverbote) sind in § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) dargestellt (ausführliche Formulierung s. § 44 Abs. 1 BNatSchG):

1. Tötung von Tieren der besonders geschützten Arten.
2. Erhebliche Störung streng geschützter Arten bzw. europäischer Vogelarten.
3. Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Tieren besonders geschützter Arten.
4. Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Wuchsorten besonders geschützter Pflanzenarten.

Nach § 44 (5) BNatSchG gelten für nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft Einschränkungen der Verbote für in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind (ausführliche Formulierung s. Gesetzestext).

Ein Verstoß gegen das Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und damit verbundene Tötungen liegt nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der betroffenen Tierarten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

Bestandsbeschreibung

Es sind keine Habitatqualitäten betroffen, die eine Bedeutung als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte von streng geschützten Arten, z.B. Vögel und Fledermäuse, erwarten lassen.

Aufgrund der angetroffenen Biotopstrukturen im Nahbereich der K 131 sind geschützte Pflanzenarten auf den vom Bau betroffenen Flächen ebenfalls nicht zu erwarten.

Auswirkungen der Planung

Aus artenschutzrechtlicher Sicht sind keine Verbotstatbestände zu erwarten.

5.6 Natura 2000- Gebiete

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sowie im näheren und weiteren Umfeld sind keine Gebiete des europäischen Schutzsystems Natura 2000 wie FFH-Gebiete oder EU-Vogelschutzgebiete vorhanden und somit auch nicht von der Baumaßnahme betroffen.

5.7 Weitere Schutzgebiete

Naturschutzrechtlich geschützte Gebiete oder Naturdenkmäler sind im Bereich der Baustrecke nicht vorhanden.

5.8 Konfliktanalyse - Darstellung der erheblichen Beeinträchtigungen/ Konflikte (K)

5.8.1 Anlagebedingte Wirkfaktoren

Anlagebedingte Wirkungen sind die Versiegelung und Überbauung von Flächen für den bituminös befestigten Radweg, die Bermen und die aufzureinigenden Gräben.

Versiegelung

Für den Radwegbau werden rd. 1.979 m² zusätzlich versiegelt, bei der Fahrbahnverlegung ist mit ca. 184 m² weniger zu rechnen, so dass es eine zusätzliche Versiegelung von ca. **1.795 m²** geben wird.

Für die zusätzliche Versiegelung ist bei einer Aufwertung einer Fläche um mindestens 2 Werteinheiten eine Kompensation im Verhältnis 1:2 erforderlich.

Kompensationsbedarf: **3590 m²**

Gehölzverluste, Wertstufe III

Für die Herstellung des Lichtraumprofils, Sichtbeziehungen zwischen Fahrbahn und Radweg und die Neuprofilierung des Grabens werden keine erheblichen Beeinträchtigungen notwendig, wodurch keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich werden.

Überbauung von Biotopen der Wertstufen I und II

Die Überbauung der Biotope mit den Wertstufen I oder II, u.a. Graben, intensiv gemähter Straßenseitenraum werden nicht als erhebliche Beeinträchtigung gewertet. Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

5.8.2 Baubedingte Wirkfaktoren

Baubedingte Auswirkungen sind die während der Bauzeit zu erwartenden Beeinträchtigungen wie z. B., die Emissionen der Baumaschinen und Bodenverdichtungen durch die Lagerung von Baumaterialien und das Überfahren von Flächen mit Maschinen. Die trassenbegleitende Vegetation wird in Teilbereichen beseitigt. Potentiell gefährdet sind zudem alle Bäume in unmittelbarem Randbereich der Baumaßnahme. Bei der Bauausführung werden entsprechende Schutzmaßnahmen getroffen werden.

5.8.3 Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen, wie z. B. Belastungen durch Lärm und Schadstoffe, visuelle Störungen und Zerschneidungen durch den Verkehr auf der K 131, bestehen bereits jetzt. Durch die Maßnahme werden keine zusätzlichen Beeinträchtigungen verursacht.

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

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Der Ausbau des Radweges verursacht keine negativen Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Stand. Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

- entfällt -

6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz

- entfällt -

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

6.4.1 Vermeidungsmaßnahmen

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen sind folgende Vermeidungsmaßnahmen (V) vorgesehen:

Nr.	Kurz-Beschreibung der Maßnahme
Vermeidungsmaßnahmen:	
1 VCEF	Bauzeitenregelung (Fällarbeiten vom 01.10. bis 28./29.03.)
2 V	Einzelbaumschutz

Tab. 1: Vermeidungsmaßnahmen

Mit den folgenden Vermeidungsmaßnahmen während der Baudurchführung wird der Eingriff in den Naturhaushalt auf ein Minimum beschränkt (§ 15 (1) BNatSchG):

- Bei den geplanten Bauarbeiten ist eine Beseitigung der vorhandenen Vegetation (Kraut-, Strauch- und Baumbestand) nur in unbedingt benötigten Bereichen erlaubt. Die Randvegetation ist grundsätzlich zu erhalten und so schonend wie möglich zu behandeln.
- Entsprechend der Gesetze, Richtlinien und DIN-Normen ist Boden innerhalb des Baugeschehens pfleglich zu behandeln. Bodenlagerungen sind ausschließlich in Bereichen mit geringer bzw. keiner Bedeutung bzw. außerhalb von Wurzelbereichen vorhandener Gehölze zulässig.
- Bei Arbeiten im Wurzelbereich von Bäumen sind die DIN 18920 und die RAS-LP 4 zu beachten. Bäume im unmittelbaren Randbereich der Bauarbeiten sind mit einer Stammschutzmanschette zu versehen (siehe Unterlage 9.2). Es sind zudem die Vorgaben zum Wurzelschutz bei Abgrabungen zu beachten.

6.4.2 Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen

Nach Nutzung möglicher Vermeidungsmaßnahmen sind nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen gem. § 15 BNatSchG durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Die maßgeblichen zu erwartenden Konflikte durch die Baumaßnahme sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Tab. 2: Erheblich beeinträchtigte Werte und Funktionen allgemeiner Bedeutung

Abk.x	Maßgebliche Konflikte	Eingriffsumfang	Kompensationsbedarf
	Anlagebedingte Beeinträchtigung von Böden		
K 1 Bo	Netto-Neuversiegelung von Böden allg. Bedeutung	1.795 m ²	3.590 m ²

x Abkürzung gem. BMVBS (2011), Tab. 1
 n.q. nicht quantifizierbar
 ** Nach Zerstörung kaum oder nicht mehr regenerierbar (> 150 Jahre Regenerationszeit)
 * Nach Zerstörung schwer regenerierbar (bis 150 Jahre Regenerationszeit)
 (*) schwer regenerierbar, aber i.d.R. kein Entwicklungsziel des Naturschutzes (da Degenerationsstadium oder anthropogen stark verändert)

Legende		V _{CEF}	Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen
B	- Schutzgut Pflanzen / Biotopfunktion		
H	- Habitatfunktion planungsrelevanter Tier- und Pflanzenarten	GW	- Grundwasserfunktion
Bo	- Bodenfunktionen: Biotische Standortfunktion, Speicher- und Reglerfunktion, Ertragsfunktion natur- oder kulturhistorisch bedeutsame Böden,	RW	- Regulationsfunktionen im Landschaftswasserhaushalt

6.4.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Zur Kompensation des Eingriffs sind Ausgleichsmaßnahmen entlang der Baustrecke vorgesehen.

Art Lage der Maßnahmen sind den Unterlagen zu entnehmen.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

A 3 - Entsiegelung

Der jetzt bestehende Radweg wird gemäß Ausbauplanung verbreitert. Dadurch ergibt sich eine Netto-Neuversiegelung von 1.795 m².

A 4 - Pflanzung von Hochstämmen

In die Lücken der bestehenden Eichenreihe zwischen dem Radweg und Straßengraben werden 20 Eichen-Hochstämmen, StU 16-18 cm neu gepflanzt. Pro Baum wird eine Flächengröße von 10 m² (= 200 m²) angenommen, so dass die zusätzliche Flächenversiegelung teilweise ausgeglichen werden kann.

E 5 - Neugründung eines Laubmischwaldes (WQ)

Die Kompensation für die Versiegelung ist im Bereich der Baustrecke nicht vollständig umsetzbar. Daher ist die Kompensation der durch die Versiegelung beeinträchtigten Werte und Funktionen durch eine Ersatzaufforstung auf folgender Ersatzfläche vorgesehen:

Gem. Westerstede, Flur 79, Flst.177/22, Größe: 13.891 m²,

Gem. Westerstede, Flur 79, Flst.1/5, Größe: 1.358 m²,

Flächenbedarf für Kompensationsfläche für den Radweg an der K 131: **3.590 m²**

Hiervon werden 200 m² Ersatzpflanzung an der Ausbaustrecke ausgeglichen und **3.390 m²** an anderer Stelle ersetzt.

6.4.4 Gestaltungsmaßnahmen

Zur Sicherung vor Erosion und Einbindung in die Landschaft werden die entsiegelten Flächen und die Straßen- und Radwegbermen im Zuge der Baudurchführung mit einer stand- ortgerechten Rasenmischung angesät.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

- entfällt -

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

- entfällt -

7 Kosten

Kostenträger für den Radwegneubau im Zuge der Kreisstraße 131 einschließlich der Folgekosten für Sicherungs- und ggfs. Änderungsmaßnahmen an den vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen ist der Landkreis Ammerland.

Kosten Dritter entfallen.

Die erforderlichen Haushaltsmittel zur Umsetzung der Maßnahme werden nach Erlangung der Baureife durch den Landkreis bereitgestellt.

8 Verfahren

Das Bauvorhaben wird im Zuge des Planverzichtsverfahren detailliert mit den Trägern öffentlicher Belange und Versorgungsunternehmen abgestimmt und einvernehmlich hergestellt.

Einzelheiten wie Flächengröße und örtliche Lage/ Abgrenzungen sind im Übersichtslageplan M. 1:5000 der Unterlage 3 dargestellt.

Somit ist vorgesehen, für diesen Radwegneubau im Zuge der K131 für den Abschnitt von Str.-km 8,037 bis Str.-km 11,161 auf 3.124 m Ausbaulänge einen Verzicht auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gem. § 74(7) VwVfG zur Erlangung der Baureife beim Landkreis Ammerland zu beantragen.

9 Durchführung der Baumaßnahme

Seitens des Landkreises Ammerland ist vorgesehen, diese Radwegneubaumaßnahme in das Jahresbauprogramm 2026 aufzunehmen und zu realisieren.

Das Bauvorhaben wird begonnen, wenn die rechtliche Baureife vorliegt und ausreichende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

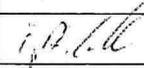
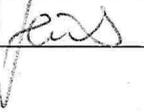
Die Durchführung der Baumaßnahme kann in einer Baustufe erfolgen. Die geschätzte Bauzeit beträgt ca. 3 Monate. Die Baustelle ist durch das vorhandene Straßennetz aus-

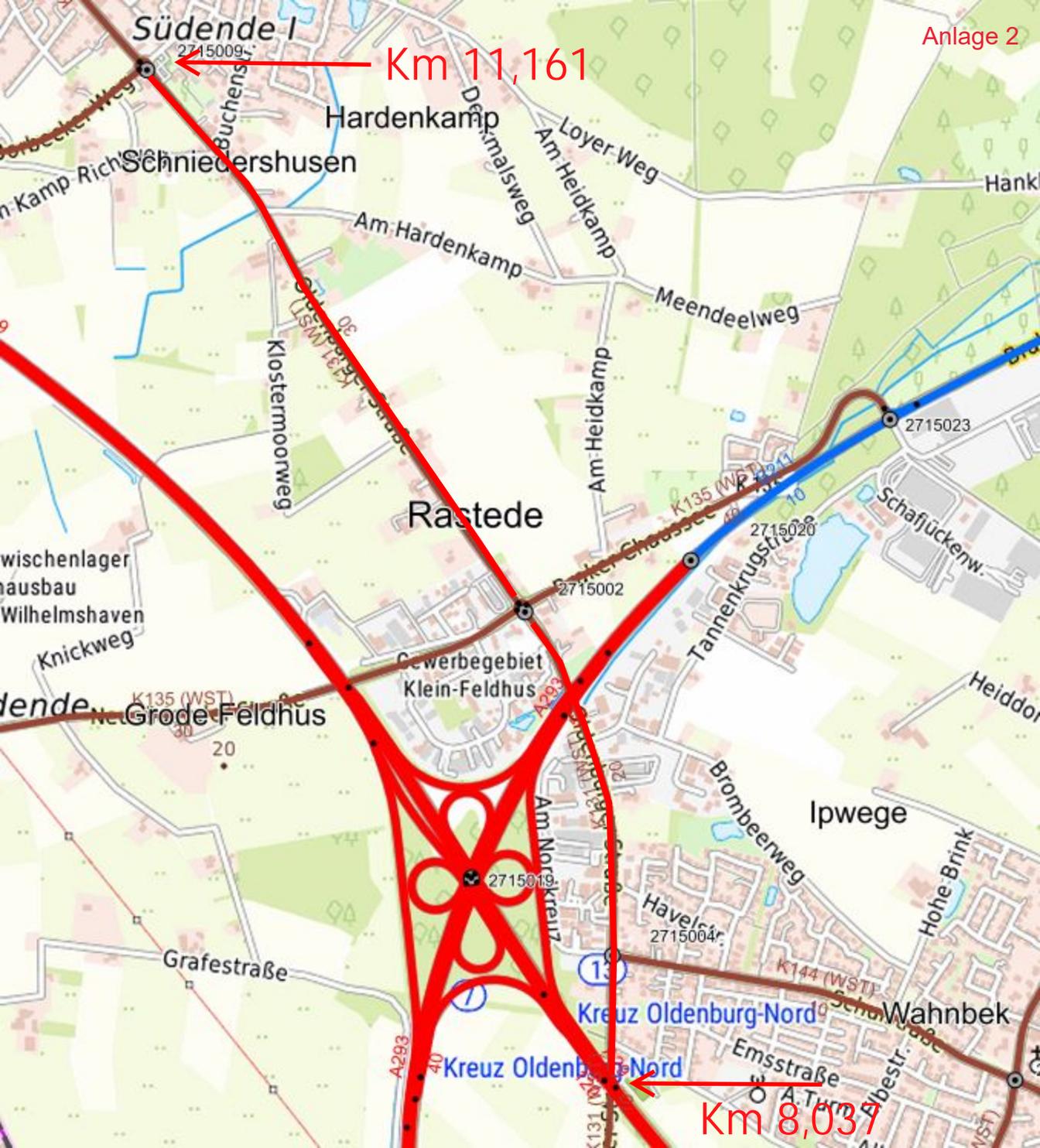
reichend erschlossen.

Der Verkehr auf der K 131 wird während des Baus des Radweges beeinträchtigt und für die Zeit der Radwegarbeiten durch eine mobile Lichtsignalanlage geregelt und abschnittsweise einspurig geführt. In den notwendigen Abschnitten der Fahrbahnverlegung muss voll gesperrt werden, hierfür wird der Verkehr entsprechend auf Klassifizierte Straßen umgeleitet.

Detailabstimmungen bzgl. der Bau- und Verkehrsführung sowie Umleitungsmöglichkeiten während der Bauzeit werden rechtzeitig vor Baubeginn mit allen Beteiligten Landkreis Ammerland, der Gemeinde Rastede, Polizei, NLStBV-Geschäftsbereich Oldenburg und der Straßenmeisterei Oldenburg geführt.

Besondere Schwierigkeiten sind für die Baumaßnahme nicht zu erwarten.

LK Ammerland Amt 36 Straßenverkehrsamt	Datum	Zeichen	Unterschrift
Bearbeitet:	12/2024	Hollmann	
Geprüft:	12/2024	Hinrichs	



Basisdaten

Beginn der Verkehrserhebung*	18.12.2024
Ende der Verkehrserhebung*	20.12.2024

Örtlichkeit

Gemeinde*	Rastede
Klassifizierung*	K (Kreisstraße)
Straßenname*	Oldenburger Str.
Aufstellungsort*	Nr. 54
Ortslage*	außerhalb geschlossener Ortschaft
Anlass der Verkehrserhebung*	Standard
Erhebung durchgeführt von*	Kommunale Verkehrsüberwachung
Besonderheiten	

Fahrtrichtung 1

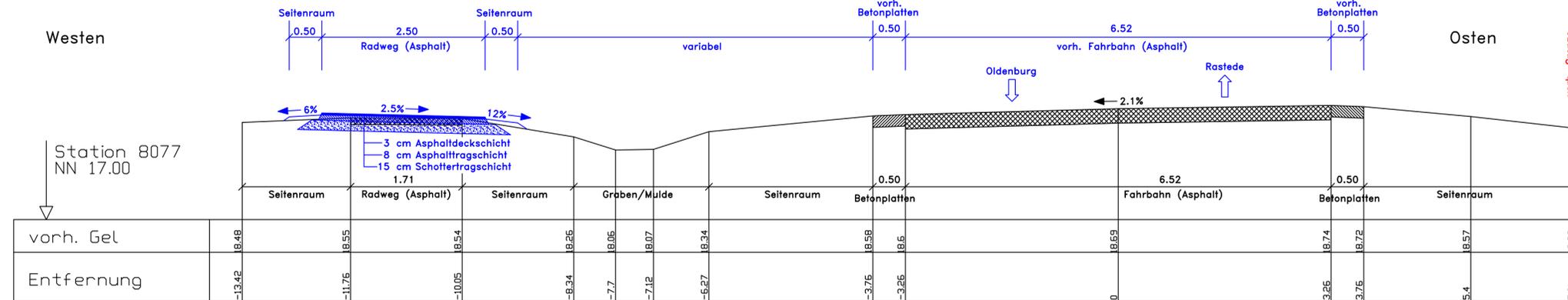
Messrichtung*	Wahnbek		
Tempolimit*	80 km/h	Ø-Geschwindigkeit*	74 km/h
DTV (Fahrzeuge)*	5.260	Vmax*	139 km/h
Schwerlastanteil (%)*	4,52	V 85-Wert*	83 km/h

Fahrtrichtung 2

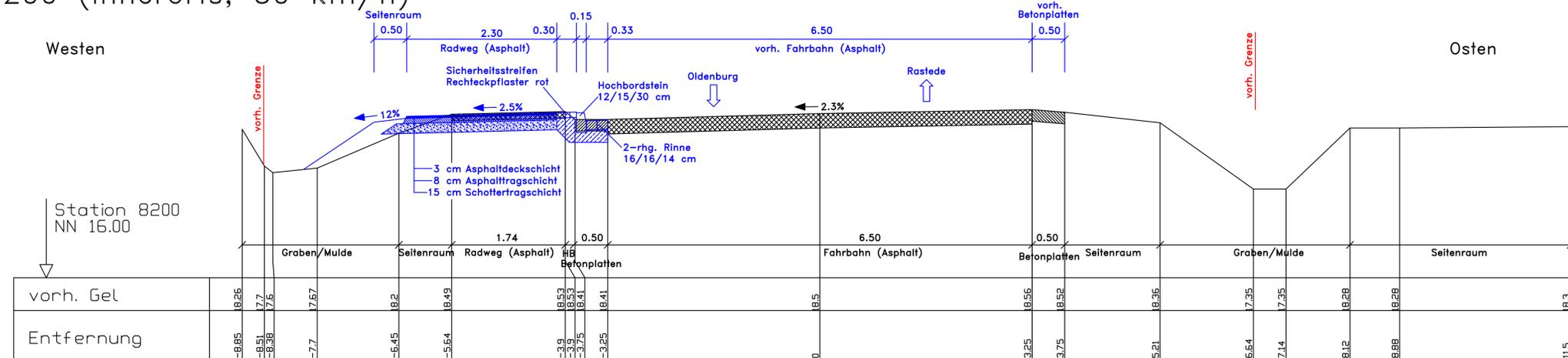
Messrichtung*	Rastede		
Tempolimit*	80 km/h	Ø-Geschwindigkeit*	73 km/h
DTV (Fahrzeuge)*	5.581	Vmax*	136 km/h
Schwerlastanteil (%)*	4,61	V 85-Wert*	83 km/h

Gesamt DTV:	<u>10.841</u>
-------------	----------------------

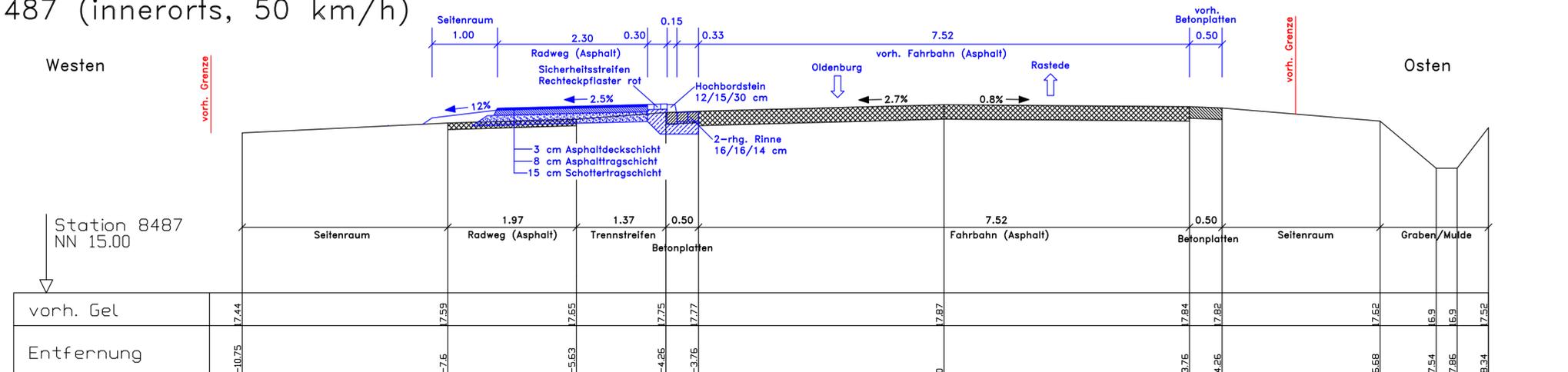
Schnitt A-A
km 8,077 (innerorts, 50 km/h)



Schnitt B-B
km 8,200 (innerorts, 50 km/h)



Schnitt C-C
km 8,487 (innerorts, 50 km/h)



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
Sommerweg 43, 26209 Hatten - Sandkrug

VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
HUCK

Tel.: 04481-9099247
Fax: 04481-9099249
kontakt@ingbuero-huck.de

	Datum	Zeichen
bearbeitet	Jan 25	KI
gezeichnet	30.01.25	Bu
geprüft:	16.02.25	KI

Entwurfsunterlagen

Landkreis Ammerland
Amt 36 - Straßenverkehrsamt - Ammerlandallee 12, 26655 Westerstede

Unterlage Nr.:
Blatt Nr.: 1
Reg. Nr.:
Datum
Zeichen

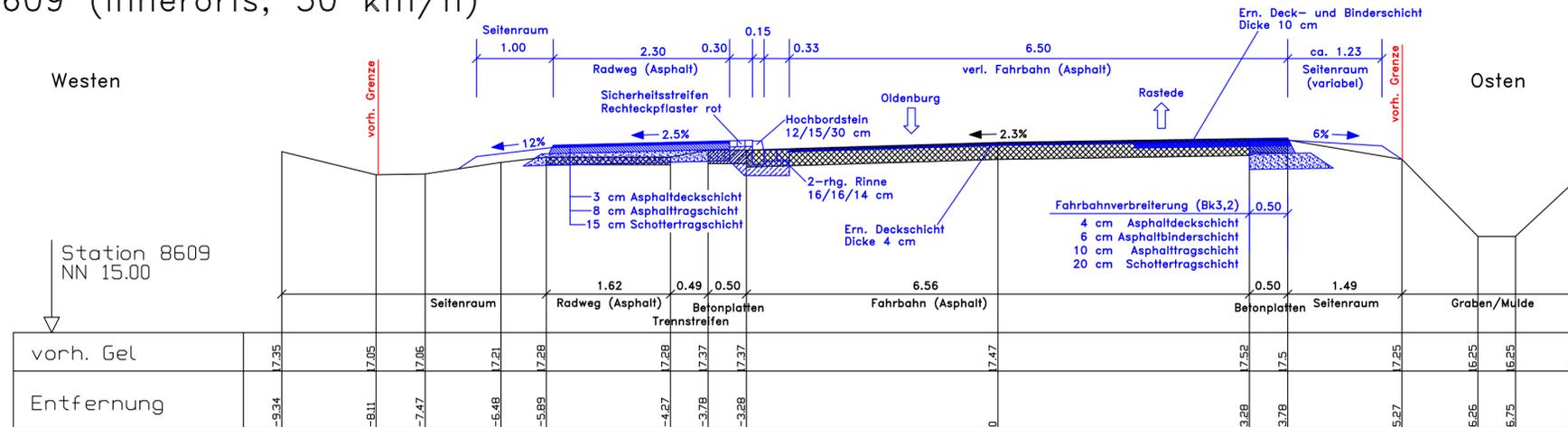
Radweg K 131
von Wahnbek nach Rastede
km 8,037 bis km 11,161

Ausbauquerschnitte
Maßstab: 1:50

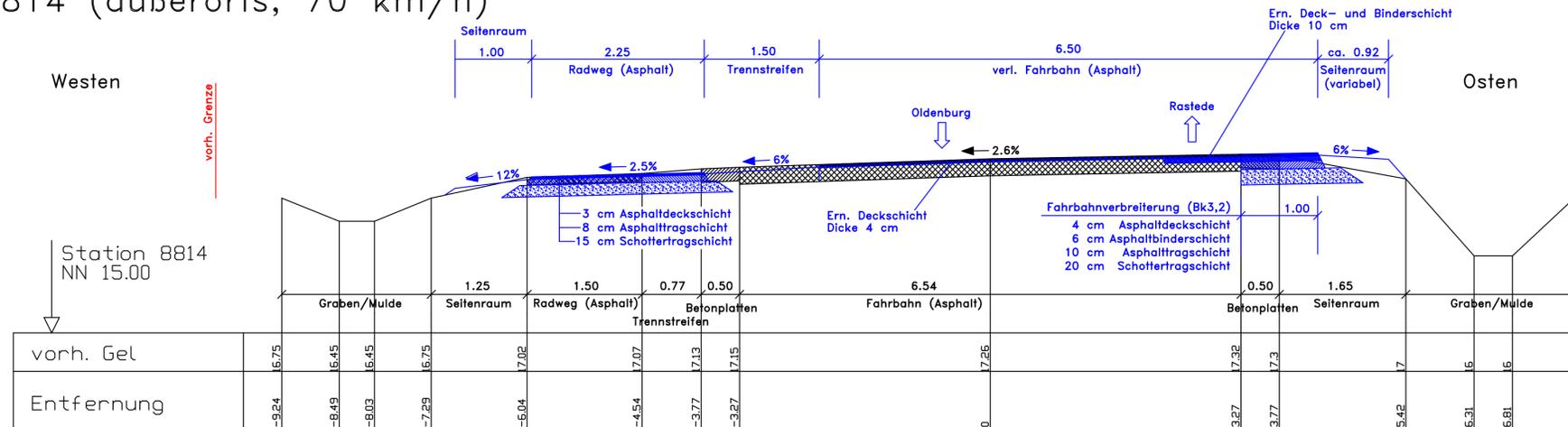
Aufgestellt:
Sandkrug, den
Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
Sommerweg 43
26209 Hatten - Sandkrug

im Auftrage:

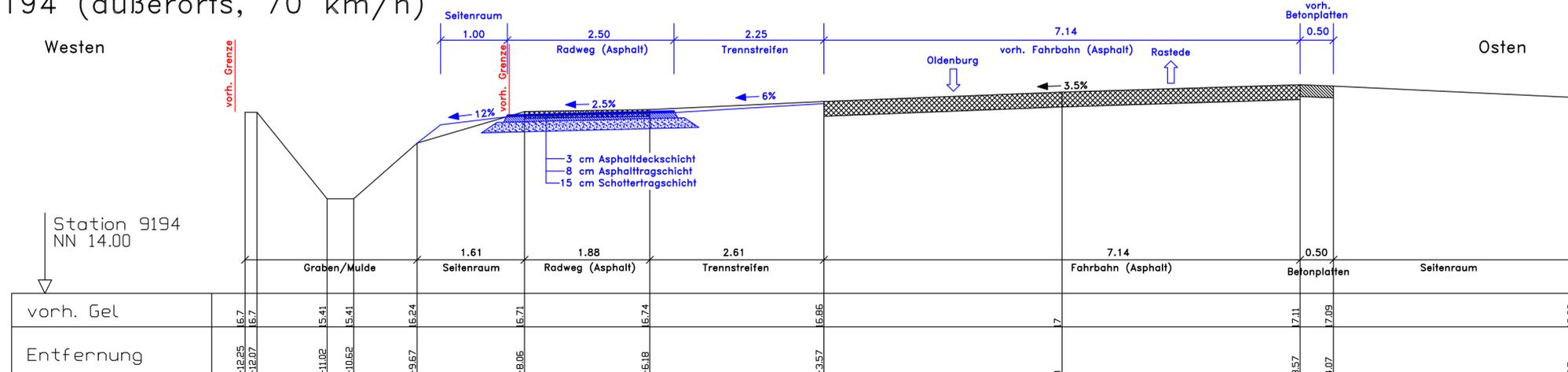
Schnitt D-D
km 8,609 (innerorts, 50 km/h)



Schnitt E-E
km 8,814 (außerorts, 70 km/h)



Schnitt F-F
km 9,194 (außerorts, 70 km/h)



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
Sommerweg 43, 26209 Hatten - Sandkrug

VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
HUCK

Tel.: 04481-9099247
Fax: 04481-9099249
kontakt@ingbuero-huck.de

	Datum	Zeichen
bearbeitet	Jan 25	KI
gezeichnet	30.01.25	Bu
geprüft:	16.02.25	KI

Entwurfsunterlagen

Landkreis **Ammerland**

Amt 36 - Straßenverkehrsamt - Ammerlandallee 12, 26655 Westerstedde

Unterlage Nr.:
Blatt Nr.: 2
Reg. Nr.:

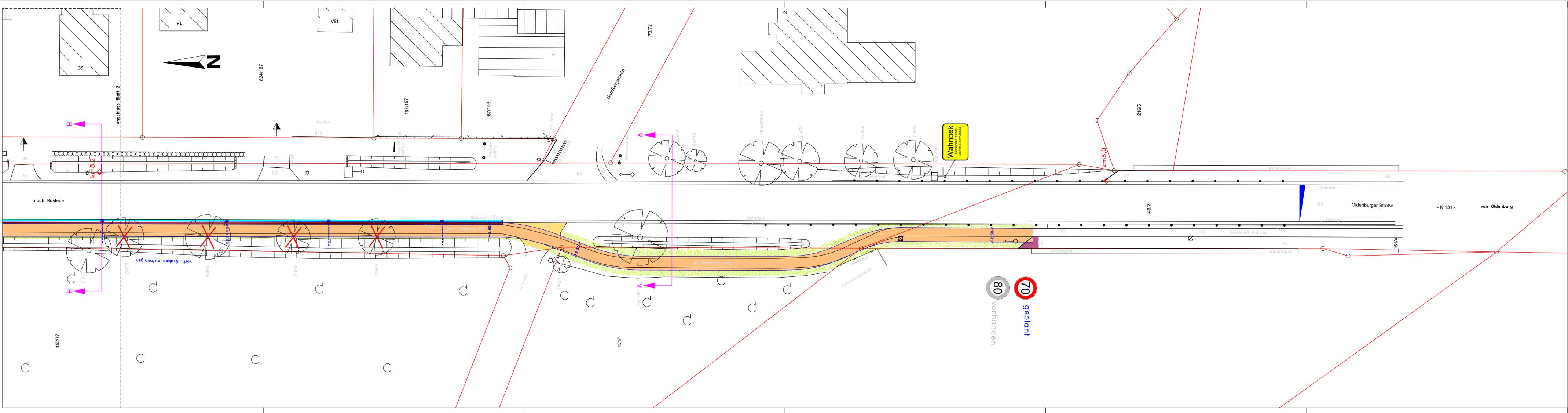
Datum: Zeichen:

Radweg K 131
von Wahnbek nach Rastede
km 8,037 bis km 11,161

nach-/geprüft: Ausbauquerschnitte
Maßstab: 1:50

Aufgestellt:
Sandkrug, den
Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
Sommerweg 43
26209 Hatten - Sandkrug

im Auftrage:



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43, 26209 Hatten - Sandkrug

HUCK VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
 Tel.: 04481-9099247
 Fax: 04481-9099249
 kontakt@ingbuero-huck.de

Datum	Zeichen
bearbeitet Jan 25	KI
gezeichnet 30.01.25	Bu
geprüft: 16.02.25	KI

Entwurfsunterlagen

Landkreis Ammerland
 Amt 36 - Straßenverkehrsamt - Ammerlandallee 12
 26655 Westerstede

Datum	Zeichen
Unterlage Nr.: 5	
Blatt Nr.: 1	
Reg. Nr.:	

Radweg K 131
 von Wahnbek nach Rastede
 km 8,037 bis km 11,161

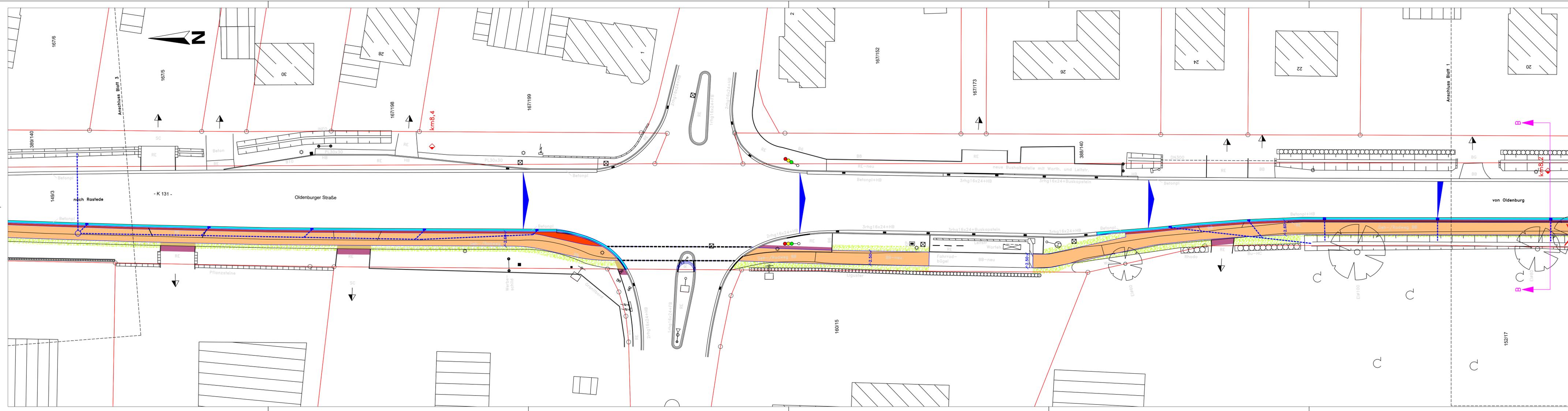
nach-/geprüft

Lageplan
 Maßstab: 1:250

Aufgestellt:
 Sandkrug, den
 Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43
 26209 Hatten - Sandkrug

im Auftrage:

80 vorhanden
 70 geplant



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43, 26209 Hatten – Sandkrug

 VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
 Tel.: 04481-9099247
 Fax: 04481-9099249
 kontakt@ingbuero-huck.de

Datum	Zeichen
bearbeitet Jan 25	KI
gezeichnet 30.01.25	Bu
geprüft: 16.02.25	KI

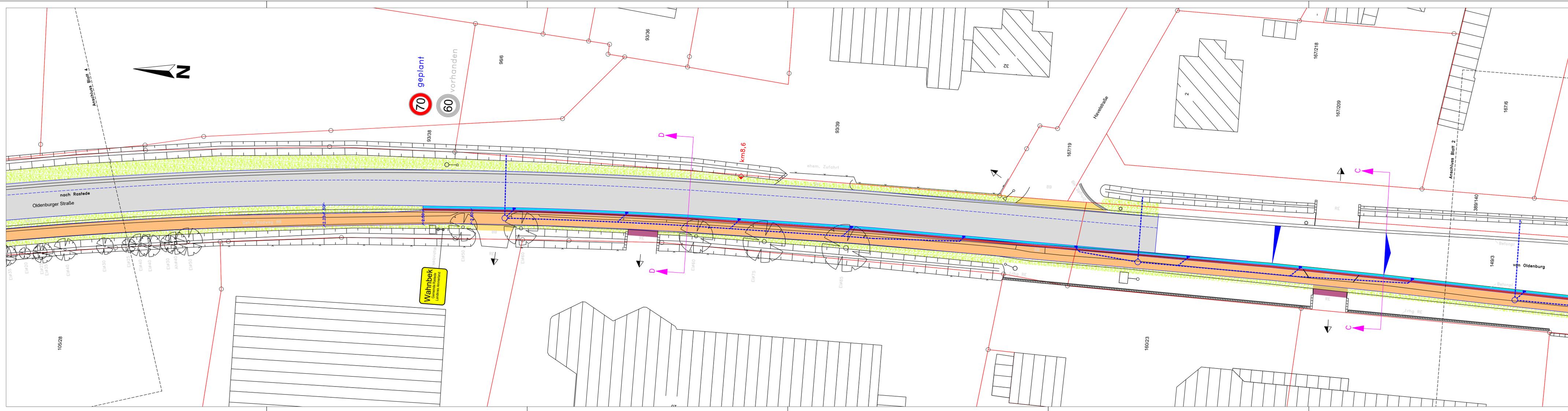
Entwurfsunterlagen


 Amt 36 – Straßenverkehrsamt – Ammerlandallee 12
 26655 Westerstede

Unterlage Nr.: 5	
Blatt Nr.: 2	
Reg. Nr.:	
Datum	Zeichen

Radweg K 131
 von Wahnbek nach Rastede
 km 8,037 bis km 11,161
 Lageplan
 Maßstab: 1:250

Aufgestellt:
 Sandkrug, den
 Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43
 26209 Hatten – Sandkrug
 im Auftrage:



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43, 26209 Hatten – Sandkrug
HUCK VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
 Tel.: 04481-9099247
 Fax: 04481-9099249
 kontakt@ingbuero-huck.de

Datum	Zeichen
bearbeitet Jan 25	KI
gezeichnet 30.01.25	Bu
geprüft: 16.02.25	KI

Entwurfsunterlagen

Landkreis Ammerland
 Amt 36 – Straßenverkehrsamt – Ammerlandallee 12
 26655 Westerstede

Datum	Zeichen
Unterlage Nr.: 5	
Blatt Nr.: 3	
Reg. Nr.:	

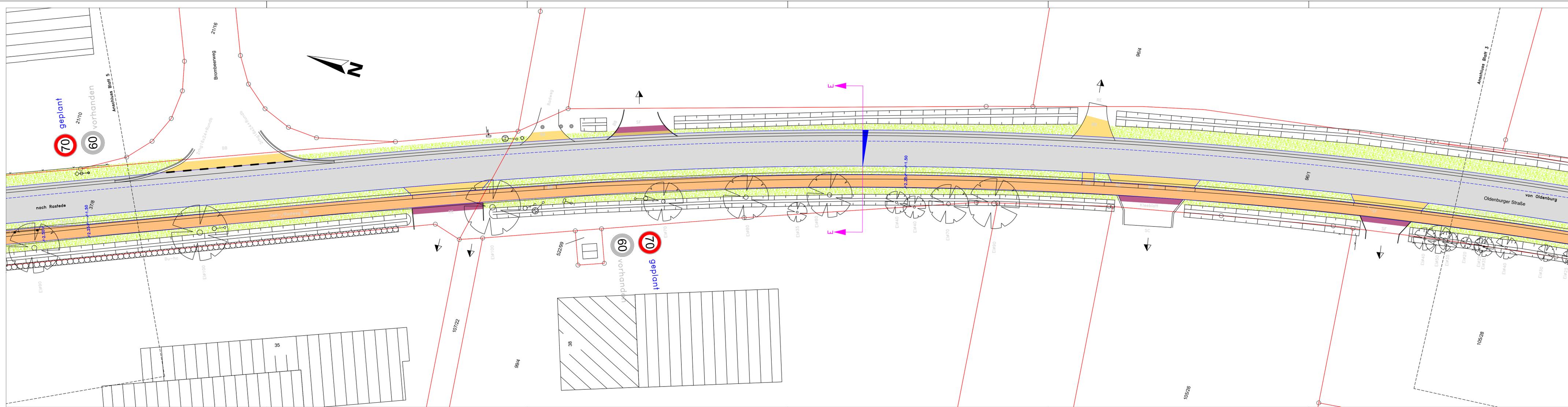
Radweg K 131
 von Wahnbek nach Rastede
 km 8,037 bis km 11,161

nach-/geprüft

Lageplan
 Maßstab: 1:250

Aufgestellt:
 Sandkrug, den
 Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43
 26209 Hatten – Sandkrug

im Auftrage:



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43, 26209 Hatten – Sandkrug

 VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
 Tel.: 04481-9099247
 Fax: 04481-9099249
 kontakt@ingbuero-huck.de

Datum	Zeichen
bearbeitet Jan 25	KI
gezeichnet 30.01.25	Bu
geprüft: 16.02.25	KI

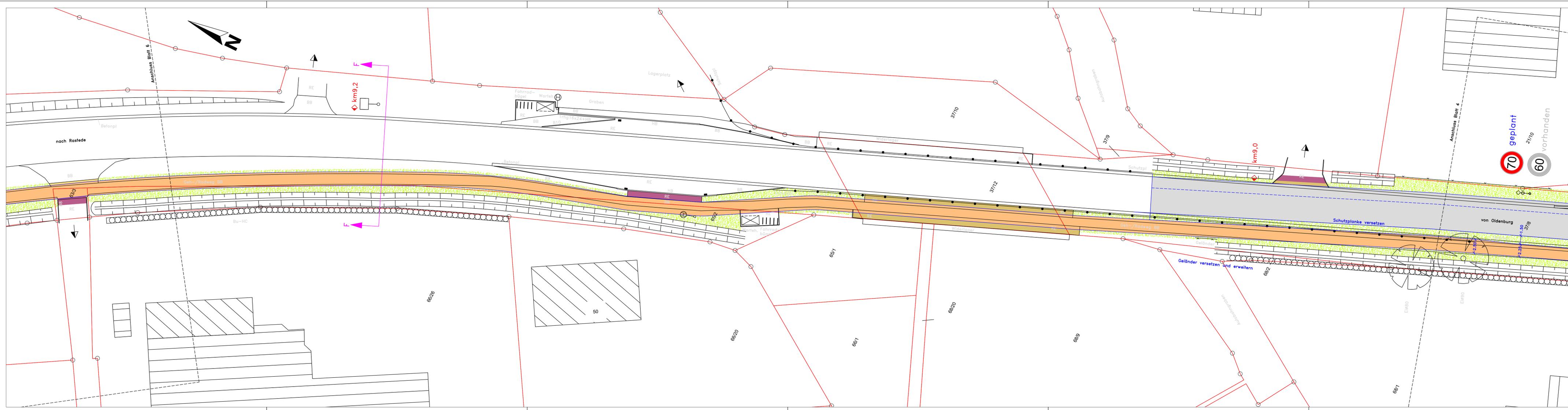
Entwurfsunterlagen

 Amt 36 – Straßenverkehrsamt – Ammerlandallee 12
 26655 Westerstede

Unterlage Nr.: 5	
Blatt Nr.: 4	
Reg. Nr.:	
Datum	Zeichen

Radweg K 131
 von Wahnbek nach Rastede
 km 8,037 bis km 11,161
 Lageplan
 Maßstab: 1:250

Aufgestellt:
 Sandkrug, den
 Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43
 26209 Hatten – Sandkrug
 im Auftrage:



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43, 26209 Hatten - Sandkrug
HUCK VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
 Tel.: 04481-9099247
 Fax: 04481-9099249
 kontakt@ingbuero-huck.de

bearbeitet	Jan 25	KI
gezeichnet	30.01.25	Bu
geprüft:	16.02.25	KI

Entwurfsunterlagen

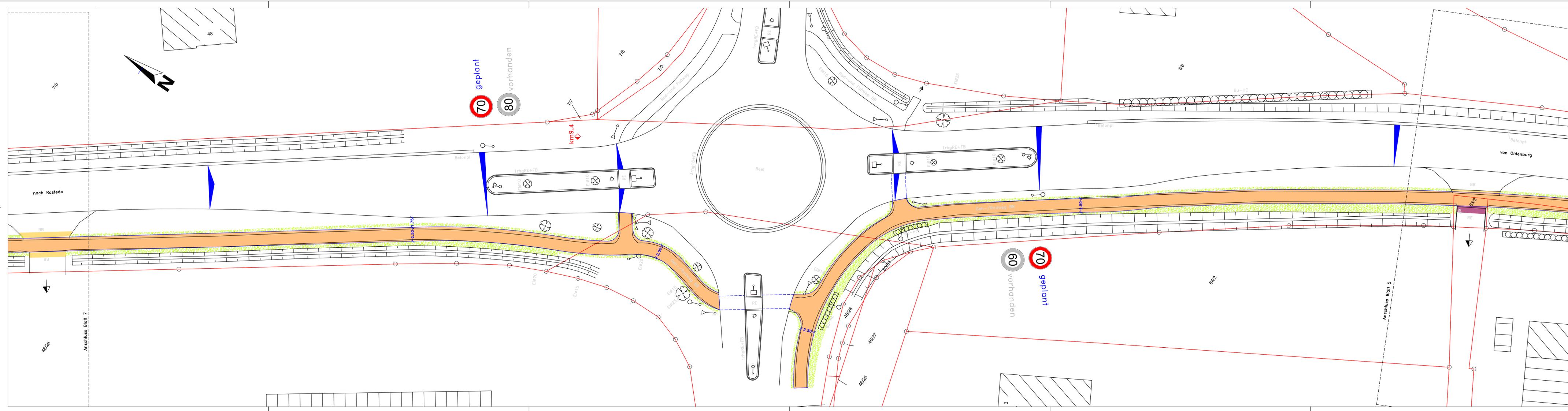
 Amt 36 - Straßenverkehrsamt - Ammerlandallee 12
 26655 Westerstede

Unterlage Nr.:	5
Blatt Nr.:	5
Reg. Nr.:	
Datum	Zeichen

Radweg K 131
 von Wahnbek nach Rastede
 km 8,037 bis km 11,161
 Lageplan
 Maßstab: 1:250

Aufgestellt:
 Sandkrug, den
 Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43
 26209 Hatten - Sandkrug

im Auftrage:



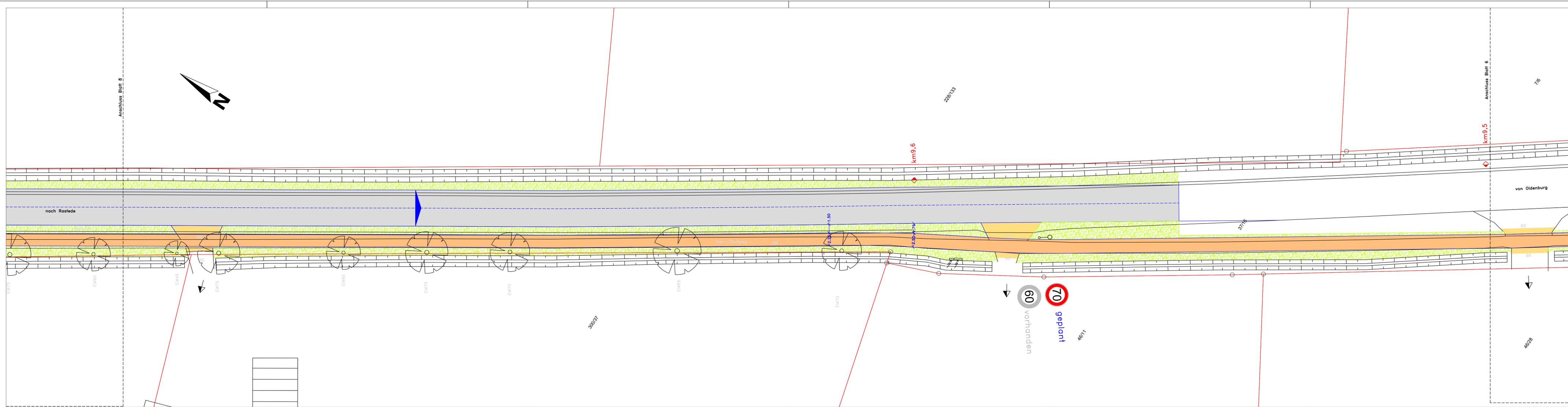
5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck Sommerweg 43, 26209 Hatten - Sandkrug  VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO Tel.: 04481-9099247 Fax: 04481-9099249 kontakt@ingbuero-huck.de		Datum Zeichen
bearbeitet	Jan 25	KI
gezeichnet	30.01.25	Bu
geprüft:	16.02.25	KI

Entwurfsunterlagen

 Amt 36 - Straßenverkehrsamt - Ammerlandallee 12 26655 Westerstede	Unterlage Nr.: 5 Blatt Nr.: 6 Reg. Nr.:
Radweg K 131 von Wahnbek nach Rastede km 8,037 bis km 11,161	Datum Zeichen

Aufgestellt: Sandkrug, den Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck Sommerweg 43 26209 Hatten - Sandkrug	nach-/geprüft
im Auftrage:	Lageplan Maßstab: 1:250



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43, 26209 Hatten - Sandkrug

HUCK VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
 Tel.: 04481-9099247
 Fax: 04481-9099249
 kontakt@ingbuero-huck.de

Datum	Zeichen
bearbeitet Jan 25	KI
gezeichnet 30.01.25	Bu
geprüft: 16.02.25	KI

Entwurfsunterlagen

Landkreis Ammerland
 Amt 36 - Straßenverkehrsamt - Ammerlandallee 12
 26655 Westerstede

Unterlage Nr.: 5	
Blatt Nr.: 7	
Reg. Nr.:	
Datum	Zeichen

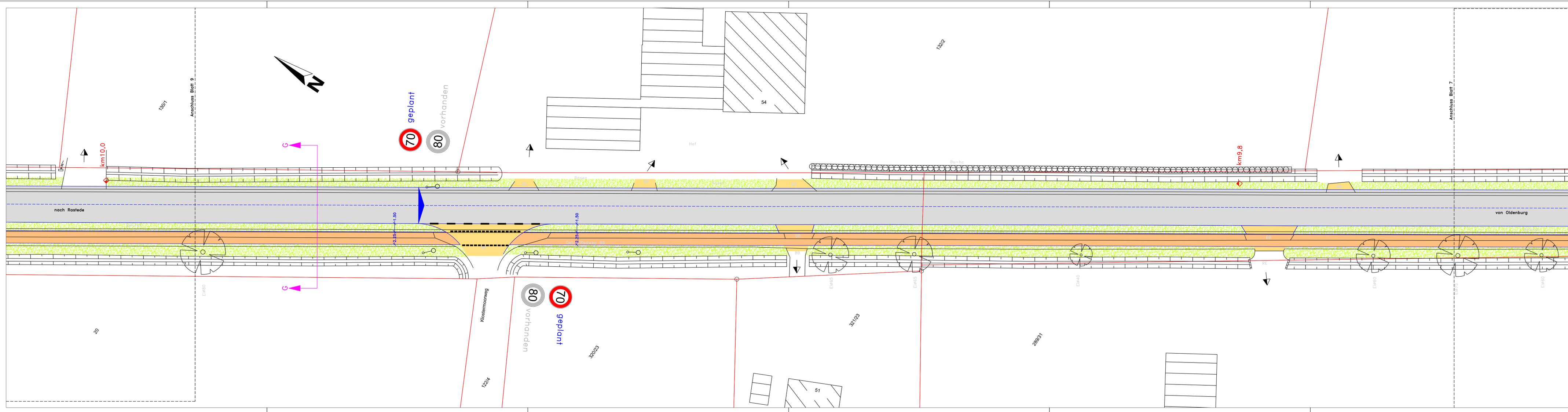
Radweg K 131
 von Wahnbek nach Rastede
 km 8,037 bis km 11,161

nach-/geprüft

Lageplan
 Maßstab: 1:250

Aufgestellt:
 Sandkrug, den
 Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43
 26209 Hatten - Sandkrug

im Auftrage:



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43, 26209 Hatten – Sandkrug

HUCK VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
 Tel.: 04481-9099247
 Fax: 04481-9099249
 kontakt@ingbuero-huck.de

Datum	Zeichen
bearbeitet Jan 25	KI
gezeichnet 30.01.25	Bu
geprüft: 16.02.25	KI

Entwurfsunterlagen

Landkreis Ammerland
 Amt 36 – Straßenverkehrsamt – Ammerlandallee 12
 26655 Westerstede

Unterlage Nr.: 5	
Blatt Nr.: 8	
Reg. Nr.:	
Datum	Zeichen

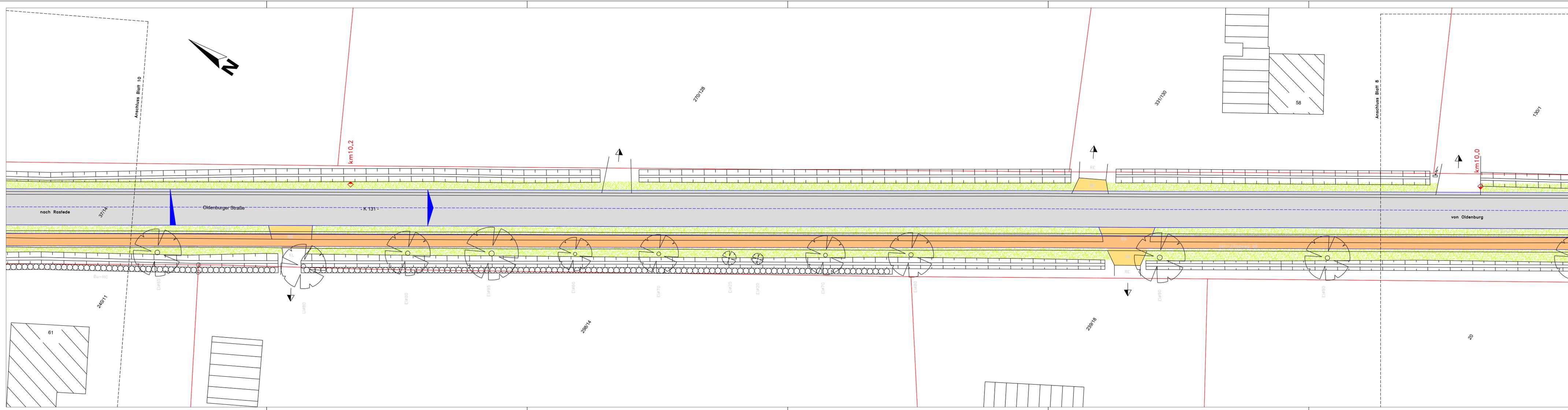
Radweg K 131
 von Wahnbek nach Rastede
 km 8,037 bis km 11,161

nach-/geprüft

Lageplan
 Maßstab: 1:250

Aufgestellt:
 Sandkrug, den
 Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43
 26209 Hatten – Sandkrug

im Auftrage:



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43, 26209 Hatten - Sandkrug

HUCK VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
 Tel.: 04481-9099247
 Fax: 04481-9099249
 kontakt@ingbuero-huck.de

bearbeitet	Jan 25	KI
gezeichnet	30.01.25	Bu
geprüft:	16.02.25	KI

Entwurfsunterlagen

Landkreis Ammerland
 Amt 36 - Straßenverkehrsamt - Ammerlandallee 12, 26655 Westerstede

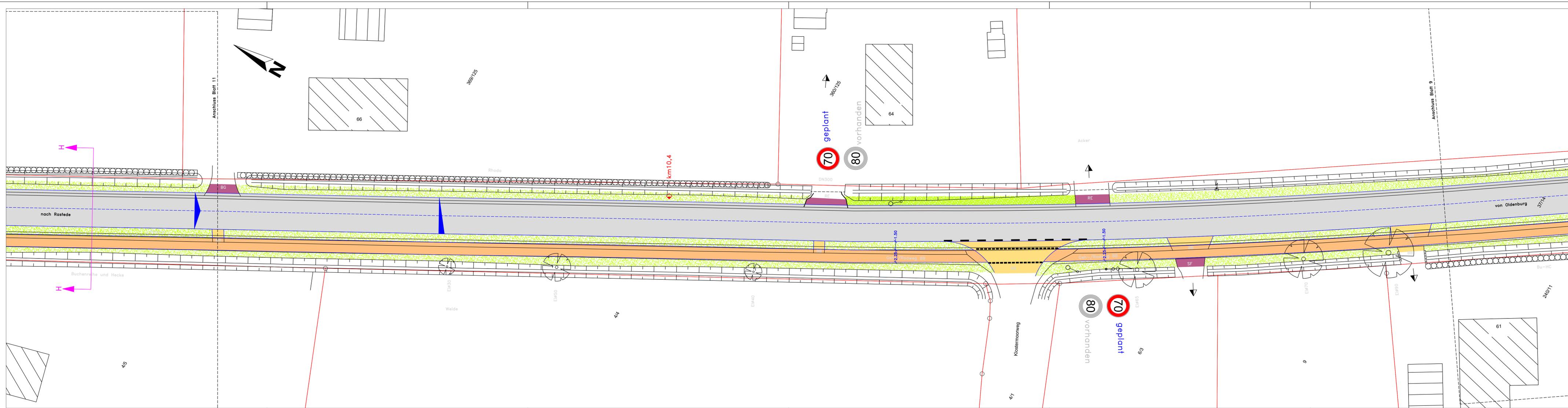
Unterlage Nr.:	5		
Blatt Nr.:	9		
Reg. Nr.:			
Datum		Zeichen	

Radweg K 131
 von Wahnbek nach Rastede
 km 8,037 bis km 11,161

Lageplan
 Maßstab: 1:250

Aufgestellt:
 Sandkrug, den
 Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43
 26209 Hatten - Sandkrug

im Auftrage:



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43, 26209 Hatten - Sandkrug
HUCK VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
 Tel.: 04481-9099247
 Fax: 04481-9099249
 kontakt@ingbuero-huck.de

Datum	Zeichen
bearbeitet Jan 25	KI
gezeichnet 30.01.25	Bu
geprüft: 16.02.25	KI

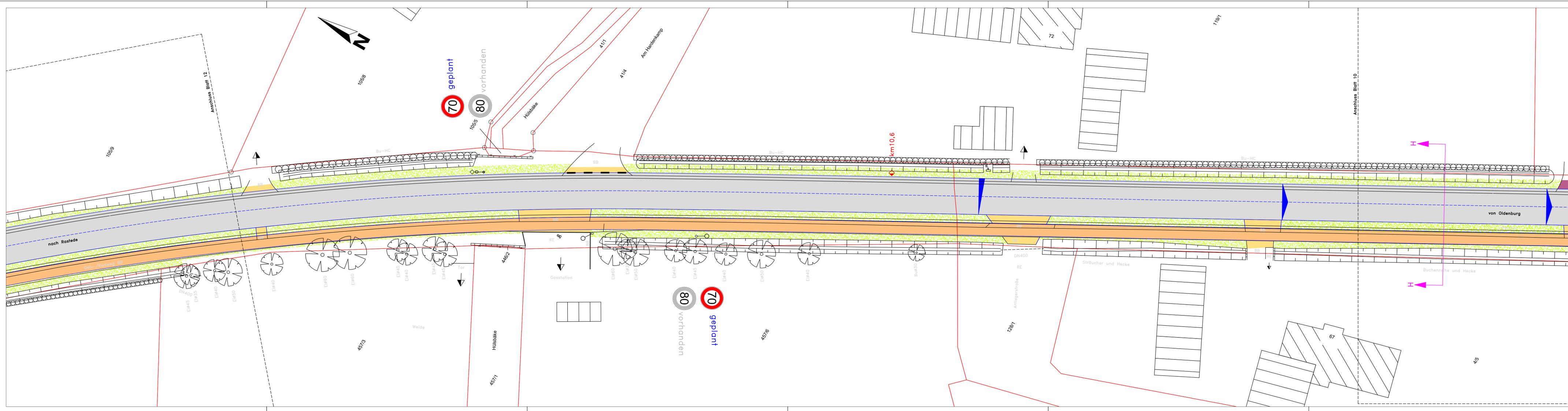
Entwurfsunterlagen

Landkreis Ammerland
 Amt 36 - Straßenverkehrsamt - Ammerlandallee 12
 26655 Westerstede

Datum	Zeichen
Unterlage Nr.: 5	
Blatt Nr.: 10	
Reg. Nr.:	

Radweg K 131
 von Wahnbek nach Rastede
 km 8,037 bis km 11,161
 Lageplan
 Maßstab: 1:250

Aufgestellt:
 Sandkrug, den
 Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43
 26209 Hatten - Sandkrug
 im Auftrage:



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43, 26209 Hatten - Sandkrug

HUCK VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
 Tel.: 04481-9099247
 Fax: 04481-9099249
 kontakt@ingbuero-huck.de

bearbeitet	Jan 25	KI
gezeichnet	29.05.24	Bu
geprüft:	16.02.25	KI

Landkreis Ammerland
 Amt 36 - Straßenverkehrsamt - Ammerlandallee 12
 26655 Westerstede

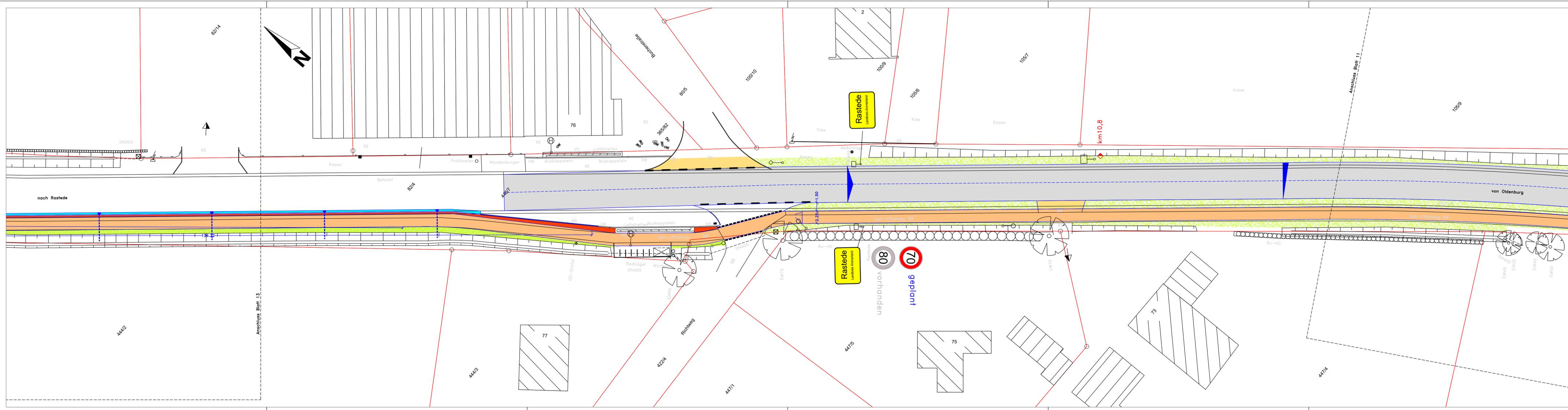
Unterlage Nr.: 5
 Blatt Nr.: 11
 Reg. Nr.:
 Datum
 Zeichen

Radweg K 131
 von Wahnbek nach Rastede
 km 8,037 bis km 11,161

nach-/geprüft
 Lageplan
 Maßstab: 1:250

Aufgestellt:
 Sandkrug, den
 Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43
 26209 Hatten - Sandkrug

im Auftrage:



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43, 26209 Hatten – Sandkrug

HUCK VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
 Tel.: 04481-9099247
 Fax: 04481-9099249
 kontakt@ingbuero-huck.de

bearbeitet	Jan 25	KI
gezeichnet	30.01.25	Bu
geprüft:	16.02.25	KI

Entwurfsunterlagen

Landkreis Ammerland
 Amt 36 – Straßenverkehrsamt – Ammerlandallee 12
 26655 Westerstede

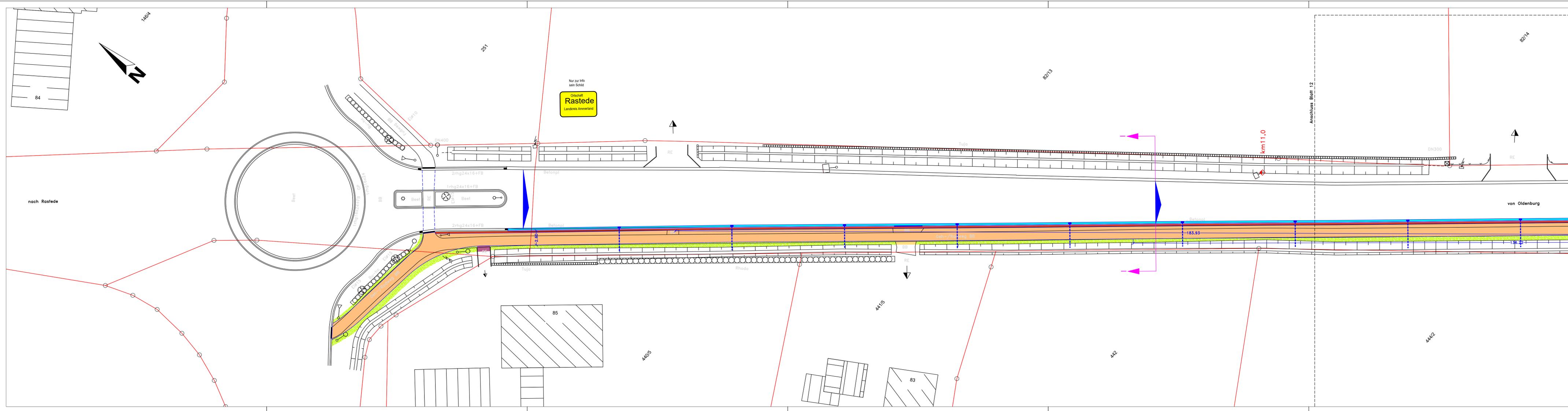
Unterlage Nr.:	5		
Blatt Nr.:	12		
Reg. Nr.:			
Datum		Zeichen	

Radweg K 131
 von Wahnbek nach Rastede
 km 8,037 bis km 11,161

Lageplan
 Maßstab: 1:250

Aufgestellt:
 Sandkrug, den
 Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43
 26209 Hatten – Sandkrug

im Auftrage:



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43, 26209 Hatten - Sandkrug
 VERMESSUNGS- & INGENIEURBÜRO
HUCK Tel.: 04481-9099247
 Fax: 04481-9099249
 kontakt@ingbuero-huck.de

bearbeitet	Jan 25	KI
gezeichnet	30.01.25	Bu
geprüft	16.02.25	KI

Entwurfsunterlagen

Landkreis Ammerland
 Amt 36 - Straßenverkehrsamt - Ammerlandallee 12
 26655 Westerstede

Unterlage Nr.:	5		
Blatt Nr.:	13		
Reg. Nr.:			
Datum		Zeichen	

Radweg K 131
 von Wahnbek nach Rastede
 km 8,037 bis km 11,161

nach-/geprüft

Lageplan
 Maßstab: 1:250

Aufgestellt:
 Sandkrug, den
 Vermessungs- und Ingenieurbüro Huck
 Sommerweg 43
 26209 Hatten - Sandkrug

im Auftrage: