



**Niedersächsische  
Landgesellschaft mbH**

**Herstellung Kreisverkehr L221  
B-Gebiet  
Barskamper Weg / Sportplatz**

**- Erläuterungsbericht -**

## Inhaltverzeichnis

<b>1.</b>	<b><u>Darstellung der Baumaßnahme</u></b> .....	<b>2</b>
1.1	Planerische Beschreibung.....	2
1.2	Straßenbauliche Beschreibung.....	2
<b>2.</b>	<b><u>Notwendigkeit der Baumaßnahme</u></b> .....	<b>3</b>
2.1	Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren.....	3
2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen .....	3
2.3	Raumordnerische Entwicklungsziele.....	3
2.4	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur .....	3
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen .....	3
<b>3.</b>	<b><u>Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme</u></b> .....	<b>3</b>
<b>4.</b>	<b><u>Technische Gestaltung der Baumaßnahme</u></b> .....	<b>4</b>
4.1	Ausbaustandart .....	4
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale.....	4
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität.....	4
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit.....	4
4.2	Trassierung .....	4
4.2.1	Beschreibung des Trassenverlauf.....	4
4.2.2	Zwangspunkte .....	4
4.2.3	Linienführung im Lageplan .....	4
4.2.4	Linienführung im Höhenplan.....	4
4.2.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten.....	4
4.3	Querschnitt:.....	4
4.3.1	Querschnittselemente .....	4
4.3.2	Fahrbahnbefestigung .....	5
4.3.3	Böschungsgestaltung.....	6
4.3.4	Hindernisse in Seitenräumen.....	6
4.4	Knotenpunkte , Wegeanschlüsse.....	6
4.5	Ingenieurbauwerke .....	6
4.6	öffentliche Verkehrsanlagen .....	6
4.7	Leitungen .....	6
4.8	Baugrund.....	7
4.9	Entwässerung.....	7
4.10	Straßenausstattung.....	7
<b>5.</b>	<b><u>Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen</u></b> .....	<b>7</b>
5.1	Lärmschutzmaßnahmen.....	7
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten.....	7
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen .....	7
5.4	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete .....	7
<b>6.</b>	<b><u>Erläuterungen zu den Baukosten</u></b> .....	<b>7</b>
6.1	Kosten.....	7
6.2	Kostenträger.....	7
<b>7.</b>	<b><u>Verfahren</u></b> .....	<b>8</b>
<b>8.</b>	<b><u>Durchführung der Baumaßnahme</u></b> .....	<b>8</b>

## 1. Darstellung der Baumaßnahme

### 1.1 Planerische Beschreibung

Die Gemeinde Neetze ist dabei, den Bebauungsplan „Barskamper Weg“ aufzustellen.

Die neu zu bebauende Fläche liegt östlich der Ortslage, südlich der „Bleckeder Landstrasse“ (L 221)

Der vorliegende Entwurf umfasst den Bau eines Kreisverkehrsplatzes an der L 221 zur Anbindung der Baulandflächen an das übergeordnete Straßennetz.

Die Landesstrasse 221 verläuft von der B 216 mit dem Anbindungspunkt östlich von Lüneburg bis Bleckede und besitzt daher eine wichtige Verbindungsfunktion als Nebenstrecke zur B 216 (Lüneburg-Dannenberg) für Fahrzeuge Richtung Bleckede und zur Elbetaläue mit Fähranbindung zum Amt Neuhaus.

Im Zusammenhang mit der Erschließung der südlichen Flächen sollen nun die planerischen Grundlagen für die Herstellung des Knotens mit der Anbindung der nördlich gelegenen Sportplatzflächen geschaffen werden.

Im Planungsabschnitt sind folgende Maßnahmen geplant:

- Herstellung des Kreisverkehrsplatz
- Verlegung des vorhandenen Rad- und Gehweges
- Anlage von Rad- und Gehweg  
Neuregelung der Oberflächenentwässerung im KVP
- Anlage von Bushaltestellen auf der Fahrbahn der L 221

### 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Bei der L 213 handelt es sich um einen Straßenzug mit regionaler Verbindungsfunktionsstufe der Kategoriestufe III nach RIN. Auf der freien Strecke bedeutet ist sie in die Gruppenkategorienstufe LS III einzugliedern.

Für die Straßenkategorie LS III wird in diesem Fall ein Regelquerschnitt RQ 11 zu Grunde gelegt. Im Bestand ist allerdings lediglich ein RQ 9 vorhanden.

Die Verkehrsbelastungen sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst (Zählung 2000, Lkw Anteil ca. 4,8%):

Abschnitt		DTV	LKW-Anteil > 3,5 t	LKW-Anteil > 3,5 t
		KFz/24h	%	KFz/24h
Be- stand	L 221 - West	6700	3,7	250
	L 221 - Ost			
Prog- nose	L 221 - West	7720	3,7	286
	L 221 - Ost	7250	3,7	268

Die erforderlichen Flächen für den Bau des Kreisverkehrsplatzes werden über das Bebauungsplanverfahren zur Verfügung gestellt.

Die Linienführung ist aus den örtlichen Verhältnissen und den Vorgaben aus der angrenzenden Bauleitplanung vorgegeben.

Auf der Nordseite der L 221 ist ein benutzungspflichtiger Radweg vorhanden. Er wird im Bereich des neuen KVP verlegt, nach Norden Richtung Sportplatzgelände auf die vorhandene Wegefläche geführt und nach Süden in das Plangebiet verlängert.

## **2. Notwendigkeit der Baumaßnahme**

### **2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren**

Die Planungsstudie empfiehlt den Bau eines KVP. Mit dieser Lösung werden sowohl verkehrliche als auch städtebauliche Belange berücksichtigt.

### **2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen**

Folgende Bestandskonflikte wurden im Rahmen der Planungsstudie festgestellt:

- Nach Aussagen der Vertreter der Gemeinde Neetze war auf Grund der gefahrenen Geschwindigkeiten bei Führung der Landesstraße aus Richtung Bleckede in Einschnittlage und bei dichtem Bewuchs der Böschungen ein Gefährdungspotential für Fußgänger und Radfahrer am Ortseingang vorhanden.
- Der Kreisverkehrsplatz wird entsprechend RAL 2012 geplant.

Die Planungsstudie empfiehlt den Bau eines KVP. Mit dieser Lösung werden sowohl verkehrliche als auch städtebauliche Belange berücksichtigt.

### **2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele**

Mit der Herstellung des KVP können keine neuen raumordnerischen Entwicklungsziele erreicht werden. Aber die geplante Maßnahme dient zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Damit entspricht sie den allgemeinen Zielen der Raumordnung.

### **2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur**

Die Maßnahme dient in diesem Abschnitt der Anpassung des Straßenzustandes an die regelmäßigen Verkehrsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer. Der verfügbare Straßenraum wird so aufgeteilt, dass

- der Kreisverkehrsplatz das derzeitige und absehbare Verkehrsaufkommen erfüllen kann,
- die Radfahrer eigene richtungstrennte Radverkehrsanlagen erhalten, die den Anforderungen der StVO und VwV - StVO genügen,
- der Fußgängerverkehr in Längsrichtung und beim Überqueren der Fahrbahn angemessen berücksichtigt und sicher geführt wird.

### **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Durch den Bau des Kreisverkehrsplatzes werden die Verkehre aus dem B-Plan Gebiet und aus dem Bereich der Sportanlagen zügig in die L 221 ablaufen können. Lärm- und Schadstoffimmissionen werden gegenüber anderen Knotenpunktlösungen reduzierter auftreten.

## **3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme**

Trassierungsvarianten für den KVP wurden in den Voruntersuchungen behandelt. Hierbei ging es im Wesentlichen um die Führung in das Plangebiet „Barskamper Weg“

## **4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **4.1 Ausbaustandart**

#### **4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale**

Bei der Planung des Bauabschnittes sind die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen Ausgabe 2012 zugrunde gelegt.

Die L221 ist auf der freien Strecke der Straßenkategoriegruppe LS III (RAL 2012) zuzuordnen

Die Fahrbahnaufteilung wurde an die gültige Richtlinie angepasst und als Fortsetzung des Regelquerschnittes (RQ 11) auf der freien Strecke betrachtet.

Die einzelnen Maßnahmen und Änderungen an den kreuzenden Straßen und Wegen sowie die einzelnen Trassierungselemente sind dem Lageplan (siehe Unterlage 5) zu entnehmen.

#### **4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität**

Mit dem Bau des Kreisverkehrsplatzes ist eine ausreichende Verkehrsqualität sowohl für das neue Wohngebiet als auch für die vorhandenen Sportplatzanlagen sicher gestellt.

#### **4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit**

Im Bereich der Einmündung Spotplatz alt“ ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Grund der heutigen Lage der Ortstafeln 50 km/h begrenzt. Auch nach der Fertigstellung des KVP wird die Begrenzung erhalten.

### **4.2 Trassierung**

#### **4.2.1 Beschreibung des Trassenverlauf**

Der Planungsbereich beschränkt sich auf den Kreisverkehrsplatz und die Anbindungen an das neue Wohngebiet und die Sportplatzflächen.

Die Länge der Baumaßnahme beträgt ca. 200 m.

Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 50 km/h festgelegt. Dies entspricht dem straßenräumlichen Eindruck des betroffenen Abschnitts im Einmündungsbereich. Auf eine fahrdynamische Trassierung konnte verzichtet werden. Der Verlauf der Trasse ist durch die Anbindung einer Erschließungsstraße sowie der Anbindung der Sportstätten weitgehend festgelegt.

#### **4.2.2 Zwangspunkte**

Die Trassierung der L 221 wird von folgenden Zwangspunkten bestimmt:

- Beginn und Ende Baustrecke
- Lage des Knotenpunktes

#### **4.2.3 Linienführung im Lageplan**

Im Knotenpunktbereich wurden die Vorgaben der RAL 2012 eingehalten.

#### **4.2.4 Linienführung im Höhenplan**

entfällt.

#### **4.2.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten**

entfällt

### **4.3 Querschnitt:**

#### **4.3.1 Querschnittselemente**

Wegen der Flächenverfügbarkeit, der vorhandenen Gliederung der Nebenflächen und gewünschten städtebaulichen Gesichtspunkte wurde nachstehender Querschnitt für den Kreisverkehrsplatz gewählt:

Kreisverkehrsplatz :

Gehweg	=	2,50 m
Trennstreifen	=	2,00 m
Kreisfahrbahn	=	7,50 m
Kreisinsel	=	20,00 m
Kreisfahrbahn	=	7,50 m
Trennstreifen	=	2,10 m
Gehweg	=	2,50 m

Die Richtungsneigung der Fahrbahn wurde an die Gegebenheiten angepasst und ist im Dachprofil bzw. einseitigen Profil ausgebildet. Das Quergefälle der Fahrbahn beträgt 2,5%. Die Ableitung des Oberflächenwassers erfolgt in Abschnitten mit Bordanlagen mit Hilfe von 0,35 m breiten Entwässerungsrinnen. In Abschnitten ohne Bordanlage wird das Oberflächenwasser über den freien Rand in die straßenbegleitenden Mulden bzw. Gräben abgeleitet.

Das Quergefälle der Fahrbahn beträgt > 2,5%.

#### 4.3.2 Fahrbahnbefestigung

Die Befestigungen werden nach RStO 12 und der erforderlichen Belastungsklasse (siehe Unterlage 14.1 zum E-Bericht; Ermittlung der Belastungsklasse) ausgeführt.

Aus den ermittelten Verkehrsbelastungszahlen unter Berücksichtigung der Frostepfindlichkeit (Frostepfindlichkeit 1 bzw. 2 gesamte Strecke) ergeben sich folgende Aufbauten:

Aus den ermittelten Verkehrsbelastungszahlen unter Berücksichtigung der Frostepfindlichkeit (Frostepfindlichkeit 1 bzw. 2 gesamte Strecke) ergeben sich folgende Aufbauten:

Die Fahrbahn der L 211 erhält einen Aufbau nach RSTO 12, Tafel 1, Zeile 1, Belastungsklasse 3.2 ./zum Beispiel

4,0 cm	Asphaltbeton		gem. ZTV Asphalt - StB 07/13
6,0 cm	Asphaltbinder		gem. ZTV Asphalt - StB 07/13
12,0 cm	Asphalttragschicht		gem. ZTV Asphalt - StB 07/13
20,0 cm	Schottertragschicht	0/32	gem. ZTV SOB - StB 04/07
23,0 cm	Frostschutzschicht	Sand (SE)	gem. ZTV SOB - StB 04/07
65,0 cm	Dicke des Gesamtaufbaues		

Die Fahrbahn des Kreisverkehrsplatzes erhält einen Aufbau nach RSTO 12, Tafel 1, Zeile 1, Belastungsklasse 10 ./zum Beispiel

4,0 cm	Asphaltdeckschicht		gem. ZTV Asphalt - StB 07/13
8,0 cm	Asphaltbinder		gem. ZTV Asphalt-StB 07/13
14,0 cm	Asphalttragschicht		gem. ZTV Asphalt - StB 07/13
20,0 cm	Frostschutzschicht	0/32	gem. ZTV SoB - StB 04/07
24,0 cm	Frostschutzschicht	Sand (SE)	gem. ZTV SoB - StB 04/07
70,0 cm	Dicke des Gesamtaufbaues		

Aufbau der Rad- und Gehwege nach RSTO 12, Tafel 6, Zeile 1

8,0 cm	Betonpflaster		gem. DIN EN 1338
4,0 cm	Brechsand-Splitt		
15,0 cm	Frostschutzschicht	0/32	gem. ZTV SoB - StB 04/07
10,0 cm	Frostschutzschicht	Sand (SE)	gem. ZTV SoB - StB 04/07
37,0 cm	Dicke des Gesamtaufbaues		

Aufbau Radweg bit. nach RStO 12, Tafel 6, Zeile 1 (Außerorts) / zum Beispiel

2,0 cm	Asphaltbeton		gem. ZTV Asphalt - StB 07/13
8,0 cm	Asphalttragschicht		gem. ZTV Asphalt - StB 07/13
15,0 cm	Schottertragschicht	0/32	gem. ZTV SOB - StB 04/07
10,0 cm	Frostschutzschicht	Sand (SE)	gem. ZTV SOB - StB 04/07
35,0 cm	Dicke des Gesamtaufbaues		

### 4.3.3 Böschungsgestaltung

Die Dammböschung erhält, bei einer Höhendifferenz bis zu ca. 3,00 m, eine einheitliche Neigung von 1:1,50.

### 4.3.4 Hindernisse in Seitenräumen

entfällt.

### 4.4 Knotenpunkte , Wegeanschlüsse

Im Planungsbereich befinden sich keine weiteren Anschlüsse.

### 4.5 Ingenieurbauwerke

entfällt

### 4.6 öffentliche Verkehrsanlagen

- Im Bereich des Bauvorhabens werden 2 Bushaltestellen auf der Fahrbahn plant (Buskaps) ge
- In Richtung Bleckede vor der Einmündung in das Wohngebiet
  - Länge ca. 20,0 m mit Anschluss an den Rad- und Gehweg
  - Aufstellfläche 3,0 m
- In Richtung Neetze vor der Einmündung zu den Sportanlagen
  - Länge ca. 20,0 m mit Anschlu an den Rad- und Gehweg
  - Aufstellfläche 3,0 m

### 4.7 Leitungen

Soweit erforderlich, werden die Leitungen den neuen Verhältnissen angepasst.

Sollten sich Leitungen im Bereich der Baumpflanzungen befinden, sind Schutzmaßnahmen gemäß dem „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“, der FGSV, Ausgabe 1989, zu ergreifen.

#### **4.8 Baugrund**

Im überplanten Bereich der L 221 sind Baugrunduntersuchungen noch nicht durchgeführt worden.

Neben der Bestimmung der Schichtdicken nach TP D-StB 89 Abschnitt 2.2 werden der qualitative Pechnachweis organoleptisch und durch das Lacksprühverfahren nach dem FGSV-Arbeitspapier Nr. 27/2 Ausgabe 2000 am aufgebrochenen Bohrkern durchgeführt. Des Weiteren sind für die Zuordnung in einen Verwertungsbereich bzw. eine Verwertungsquelle die polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) nach EPA und des Phenolindex an jeder Schicht des Bohrkerns zu bestimmen. Als Drittes ist der quantitative Nachweis von Asbest zu erkunden.

#### **4.9 Entwässerung**

Das Oberflächenwasser der Straße und der Rad- und Gehwege erfolgt über einen neu herzustellenden RW Kanal in Verlängerung eines vorhandenen Kanals auf der Nordseite der Landesstraße. Die Vorflut ist durch einen Versickerungsgraben gegeben. Die konstruktive Durchbildung der Straßenlängsentwässerung kann erst nach Vorlage der Ergebnisse der Versickerungsfähigkeit des anstehenden Bodens abschließend geklärt werden

#### **4.10 Straßenausstattung**

Neue Beschilderungen im Zusammenhang mit dem neuen Kreisverkehrsplatz sowie Fahrbahnmarkierungen für Radfahrstreifen und Angebotsstreifen sind nach geltenden Richtlinien auszuführen.

### **5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

#### **5.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich durch die Ausbildung eines neuen Knotenpunktes grundsätzlich um einen „ehelichen baulichen Eingriff“ gemäß §16 BImSchV und Verkehrslärmschutzrichtlinien-97.

Eine Prüfung erfolgt im Zusammenhang mit der Aufstellung es B-Planes

#### **5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten**

keine

#### **5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

siehe B-Plan

#### **5.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete**

entfällt

### **6. Erläuterungen zu den Baukosten**

#### **6.1 Kosten**

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen ca. .... €

#### **6.2 Kostenträger**

Kostenträger für den Neubau sind jeweils anteilig die Gemeinde Neetze und Niedersächsische Landesgesellschaft.



## **7. Verfahren**

Zur Erlangung des Baurechts für die bauliche und verkehrliche Erschließung der Wohnflächen wird ein Bebauungsplan aufgestellt. Der Bebauungsplan ist bezüglich der Planung des Kreisverkehrsplatzes somit planfeststellungsersetzend.

## **8. Durchführung der Baumaßnahme**

Die Baudurchführung ist unter Aufrechterhaltung des Verkehrs, zeitweise unter halbseitiger Sperrung mit Lichtsignalsteuerung, vorgesehen.

Die Führung der Linien- und Schülerbusse wird im Rahmen der bauvorbereitenden Maßnahmen geklärt.

Die Regelung der Verkehrsführung erfolgt in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde.

aufgestellt:

Seevetal, den 27.08.2018

IHS Ing. Ges. H.Stüvel