

Umgestaltung der Landesstraße

Von L 872-50-226 bis L 872-60-52

Nächster Ort: Hatten

Baulänge: L 872 - 0,200 km

Länge der Anschlüsse: entfällt

Straßenbauverwaltung
des Landes
Niedersachsen

Planfeststellung

für

Landesstraße 872

**Umgestaltung
der Ortsdurchfahrt Kirchhatten
2. Bauabschnitt**

**Teilabschnitt 2.1, Verbindungsstrecke 2
Teilabschnitt 2.2, Marktplatz**

Erläuterungsbericht

<p>aufgestellt:</p> <p>Gemeinde Hatten Hauptstraße 21 26209 Hatten</p> <p>Der Bürgermeister Dr. Pundt</p> <p>Hatten, den 18.12.2020</p>	
<p>aufgestellt:</p> <p>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Oldenburg Kaiserstraße 27 26122 Oldenburg</p> <p>gez. i.A. Behrens</p> <p>Oldenburg, den 29.12.2020</p>	

Planfeststellung

**Umgestaltung
der Ortsdurchfahrt Kirchhatten (L872)**

2. Bauabschnitt

Teilabschnitt 2.1: Verbindungsstrecke 2

Teilabschnitt 2.2: Marktplatz

Gemeinde Hatten, Landkreis Oldenburg

Erläuterungsbericht

Impressum

Auftraggeber: Gemeinde Hatten, Landkreis Oldenburg

Auftragnehmer: **Sweco GmbH**

Postfach 34 70 17
28339 Bremen

Karl-Ferdinand-Braun-Straße 9
28359 Bremen

Bearbeitung: B.Eng. Markus Ernst

Dipl.-Ing. Volker Wolfgardt

Bearbeitungszeitraum: April 2017 – Oktober 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Darstellung des Vorhabens	1
1.1	Planerische Beschreibung	1
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	2
1.3	Streckengestaltung	2
2	Begründung des Vorhabens	3
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	3
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	3
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	4
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	4
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	4
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	4
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	4
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	5
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	5
3	Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	6
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	6
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	6
3.2.1	Variantenübersicht	6
3.3	Beurteilung der Varianten	6
3.4	Gewählte Linie	7
3.4.1	Durchgehende Strecke	7
3.4.2	Verkehrliche Beurteilung	7
3.4.2.1	Durchgehende Strecke	7
3.4.2.2	Einmündende Straße	8
3.4.3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	8
3.4.3.1	Durchgehende Strecke	8
4	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	9
4.1	Ausbaustandard	9
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale	9

	Seite	
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität	9
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit	10
4.2	Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes	10
4.3	Linienführung	10
4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	10
4.3.2	Zwangspunkte	11
4.3.3	Linienführung im Lageplan	11
4.3.4	Linienführung im Höhenplan	11
4.3.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten	11
4.4	Querschnittsgestaltung	11
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	11
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	13
4.4.3	Böschungsgestaltung	14
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	14
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	14
4.5.1	Anordnung von Knotenpunkten	14
4.5.2	Anordnung von Wege- bzw. Straßenanschlüssen	14
4.5.3	Zufahrten und Eingänge	14
4.6	Ingenieurbauwerke	15
4.7	Lärmschutzanlagen	15
4.8	Öffentliche Verkehrsanlagen	15
4.9	Leitungen	15
4.10	Baugrund/Erdarbeiten	15
4.11	Entwässerung	16
4.12	Straßenausstattung	16
5	Angaben zu den Umweltauswirkungen	17
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	17
5.1.1	Bestand	17
5.1.2	Umweltauswirkungen	17
5.2	Naturhaushalt	18
5.2.1	Bestand	18
5.2.2	Umweltauswirkungen	18
5.3	Landschaftsbild	18

	Seite	
5.3.1	Bestand	18
5.3.2	Umweltauswirkungen	18
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	18
5.4.1	Bestand	18
5.4.2	Umweltauswirkungen	18
5.5	Artenschutz	18
5.6	Natura 2000-Gebiete	18
5.7	Weitere Schutzgebiete	19
6	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen	20
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	20
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	20
6.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	20
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	20
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	20
7	Kosten	21
8	Verfahren	22
9	Durchführung der Baumaßnahme	23
 Abbildungsverzeichnis		
Abbildung 1:	Schnitt A-A	12
Abbildung 2:	Schnitt B-B	12
Abbildung 3:	Schnitt C-C	13
Abbildung 4:	Bestandssituation	17

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die Gemeinde Hatten und das Land Niedersachsen beabsichtigen gemeinsam als Vorhabenträger die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Kirchhatten entlang der L 872 durchzuführen, wobei das Land Niedersachsen Vorhabenträger für die Fahrbahn und die Gemeinde Hatten Vorhabenträger für die Nebenanlagen ist.

Das gesamte Plangebiet umfasst die Ortsdurchfahrt Kirchhatten (Wildeshäuser Straße / Marktplatz / Hauptstraße (L 872)) von der Dingsteder Straße (L 888) bis zur Munderloher Straße (L 871) auf einer Länge von rd. 850,00 m und einer Fläche von rd. 26.450,00 m². Träger der Straßenbaulast ist das Land Niedersachsen.

Die Ortschaft Kirchhatten wird großräumig von den Autobahnen A 1, A 28 und A 29 umschlossen, die hier ein Dreieck um die Ortschaft bilden. Der Ort selbst wird von mehreren Landesstraßen (L 871, L 872 und L 888) durchkreuzt, die sternförmig auf den Ortskern zulaufen. Größere Städte im Umkreis sind Delmenhorst und Oldenburg, die etwa 16 bis 18 km entfernt liegen.

Die L 872 und die L 871 erfüllen überregionale Verbindungsfunktionen gemäß den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) und sind von wesentlicher Bedeutung für die räumlichen Erschließungen. Sie sind somit der Kategorie HS IV zuzuordnen.

Die Umgestaltung der gesamten Ortsdurchfahrt soll in mehreren Bauabschnitten erfolgen.

Im Zuge des 1. Bauabschnittes wurde im Jahre 2014 der Teilabschnitt 1.1, der Knotenpunkt Wildeshäuser Straße L 872 - Dingsteder Straße (L 888) als Kreisverkehrsplatz (Minikreisel) ausgebaut.

In der Zwischenzeit wurden auch die Teilabschnitte 1.2 Verbindungsstrecke 1 und 1.3 Werkstattplatz fertig gestellt.

Der 2. Bauabschnitt wird in diesem aktuellen Vorentwurf behandelt. Er besteht aus den Teilabschnitten 2.1 Verbindungsstrecke 2 und 2.2 Gestaltungsfläche Marktplatz.

Der 3. und letzte Bauabschnitt besteht aus den Teilabschnitten 3.1 Verbindungsstrecke 3, 3.2 Gestaltungsfläche Rathausplatz und 3.3 Knotenpunkt Munderloher Straße.

Der Teilabschnitt 3.1 wurde am 07.08.2018 plangenehmigt und bereits fertiggestellt.

Der Teilabschnitt 3.2 befindet sich z. Z. im Plangenehmigungsverfahren, um Baurecht zu erhalten.

Der Teilabschnitt 3.3. wird zurückgestellt in Abhängigkeit der Planungen für den Busbahnhof.

Somit ist der Teilabschnitt 2.1 und 2.2 der letzte Teilabschnitt für einen Lückenschluss.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Baustrecke der geplanten Maßnahme beginnt auf der Wildeshauser Straße L 872 mit der Verbindungsstrecke 2 im Anschluss an den Teilabschnitt 1.3 Werkstattplatz bei Station L 872-50-226 und endet auf der Hauptstraße L 872 bei Station L 872-60-52 und der Sandhatter Straße L 871 bei Station L 871-100-5250.

Im Bereich der Ausbaustrecke variieren die vorhandenen Fahrbahnbreiten der L 872 von 6,00 m bis 8,70 m. Die Fahrbahnbreite der Sandhatter Straße L 871 liegt bei 6,00 m.

Die bestehenden Gehwegbreiten variieren stark von 1,50 m bis zu Platzflächen mit ca. 7,50 m Tiefe.

Auf der Basis der vorangegangenen wissenschaftlichen Begleitung und der Workshops des Arbeitsteams und unter Einbeziehung von Fachbehörden und Verbänden (siehe Bericht der wissenschaftlichen Begleitung von Prof. Dr. Müller von der Hochschule Bremen vom Mai 2015) wurde ein Masterplan erstellt, auf dem die folgende Planung aufbaut.

Die geplante Querschnittsgestaltung sieht durchgängig eine 7,00 m breite Fahrbahn für die gesamte Ortsdurchfahrt L 872 vor. Dies gewährleistet den Begegnungsfall Bus/Bus gemäß der RAS 06 sowie die Anordnung eines beidseitig abmarkierten Schutzstreifens für Radfahrer in einer Breite von 1,25 m. Es sind beidseitig Nebenanlagen vorgesehen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Mindestbreite der Nebenanlagen von 2,50 m auf der gesamten Strecke beidseitig der Fahrbahn nicht umsetzbar.

Im Bereich der Wildeshauser Straße wird beidseitig eine Nebenanlage von 2,50 m Breite geplant. Lediglich im Bereich Haus Nr. 1 wird aufgrund der Gebäudeecke die Nebenanlage auf 1,50 m eingeengt. Auf der gegenüber liegenden Seite wird die Nebenanlage ebenfalls durch eine Gebäudeecke auf 1,80 m eingeengt.

Im Bereich der Hauptstraße kann nur auf der westlichen Seite eine Nebenanlage von 2,50 m Breite realisiert werden. Dies entspricht dem Anschluss des Teilabschnittes 3.1. Auf der östlichen Seite auf einer Länge von ca. 40 m wird es in Teilbereichen im Wechsel Pflasterstreifen und Beete in geringen Breiten geben. Vor dem Hotel Haus Nr. 2 wird der Bereich vor dem Eingang auf einer Länge von ca. 15,00 m in 2,80 m Breite befestigt.

Der Knotenpunktbereich Wildeshauser Straße und Hauptstraße (L 872), mit der Sandhatter Straße (L 871) soll verkehrsgünstig umgestaltet werden. Für eine sichere Querung der Wildeshauser Straße soll eine Querungshilfe baulich hergestellt werden.

In der Sandhatter Straße und der Hauptstraße werden lediglich Querungsmöglichkeiten geschaffen. Der aus der Wildeshauser Straße Links abbiegende Verkehr erhält eine Abbiegehilfe in Fahrtrichtung unmittelbar hinter der Querungshilfe.

1.3 Streckengestaltung

entfällt

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Belastungen in der Ortsdurchfahrt Kirchhatten durch den Verkehr und die Folgen für das Leben und die Entwicklung des Grundzentrums waren in der Vergangenheit Gegenstand zahlreicher Diskussionen in der Gemeinde Hatten. In dem 2007 bis 2008 erarbeiteten „Leitbild Kirchhatten“¹ wurde der Verkehr thematisiert und Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit gefordert. Die Hauptstraße (Ortsdurchfahrt) wird als trennendes Element zwischen den beiden Siedlungsteilen gesehen. Durch den zunehmenden Verkehr, der aufgrund der zentralen Lage im Landkreis Oldenburg verursacht wird, könnte sich die Situation noch weiter verschärfen.

Ziel der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt und der angrenzenden Räume – Platzbereiche - ist die Rückgewinnung von Lebensqualität im Ortskern Kirchhattens. Die Ortsdurchfahrt soll wieder ein belebter Teil des Grundzentrums Kirchhatten werden, in dem öffentliche, kirchliche und soziale Einrichtungen sowie Geschäfte ein vielfältiges Angebot bieten. Die Straße soll Treffpunkt im Dorf sein. Die vorhandene Verkehrsproblematik (z. B. nicht angepasste Geschwindigkeiten, kaum Räume für Fahrradfahrer und Fußgänger, mangelhafte Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn, Stellplatzsituation im öffentlichen Raum) soll deutlich verbessert werden.

Mit Aufnahme Kirchhattens in das Dorferneuerungsprogramm wurde seit November 2009 mit der Erarbeitung eines Ideenkonzeptes für die Ortsdurchfahrt als notwendige Ergänzungsplanung der Dorferneuerung begonnen. Die bauliche Gestaltung der Straßen und Plätze soll die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern verbessern und gegenseitige Rücksichtnahme bewirken.

Zur Realisierung dieser Maßnahme wurde es erforderlich, im Vorwege eine wissenschaftliche Begleitung mit Workshops des Arbeitsteams und unter Einbeziehung von Fachbehörden und Verbänden durchzuführen (siehe Bericht der wissenschaftlichen Begleitung von Prof. Dr. Müller von der Hochschule Bremen vom Mai 2015). Dies war eine grundsätzliche Forderung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Arbeit in Hannover, um zu prüfen, ob eine Möglichkeit besteht, den Shared Space Gedanken für die Ortsdurchfahrt anzuwenden.

Bereits im Jahre 2014 wurde der Teilabschnitt 1.1 des 1. Bauabschnittes, der Knotenpunkt Wildeshäuser Straße L 872 - Dingstedter Straße (L 888) als Kreisverkehrsplatz (Minikreisel) umgebaut.

Derzeit befindet sich der Abschnitt 3.2 Rathausplatz Teil 2 im Plangenehmigungsverfahren. Alle anderen Abschnitte wurden bereits fertig gestellt.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) § 3 (1) fallen unter dieses Gesetz die in der Anlage 1 aufgeführten Vorhaben.

Die geplante Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Kirchhatten gehört nicht zu den in der Anlage 1 UVPG aufgeführten Vorhaben. Eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht daher nicht.

¹ Leitbild Kirchhatten: Prof. Carola Becker, Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven, September 2007

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag ist im vorliegenden Fall nicht notwendig.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Durch die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt sollen folgende Ziele verwirklicht werden:

- Geschwindigkeitsreduzierung im Ortskern
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fahrradfahrer und Fußgänger)
- Aufwertung des städtebaulichen Erscheinungsbildes

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Auf Grund der geplanten Umgestaltung der Ortsdurchfahrt wurde 2011 in Abstimmung mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg, eine Verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt. Im Zuge der wissenschaftlichen Begleitung erfolgte eine Verkehrserhebung im Juli 2014.

Durchgeführt wurden die beiden Untersuchungen vom Büro Zacharias Verkehrsplanungen aus Hannover².

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

In der gesamten Ortsdurchfahrt ist die Trassierung der Fahrbahn geprägt durch lange, geradlinige Elemente mit Fahrbahnbreiten bis zu 7,60 m, die die motorisierten Verkehrsteilnehmer zum schnellen Fahren verleitet.

Im Bereich der Ausbaustrecke variieren die vorhandenen Fahrbahnbreiten der L 872 von 6,00 m bis 8,70 m. Die Fahrbahnbreite der Sandhatter Straße L 871 liegt bei 6,00 m.

Die bestehenden Gehwegbreiten variieren stark von 1,50 m bis zu Platzflächen mit ca. 7,50 m Tiefe.

Die bereits erfolgte Umgestaltung des Knotenpunktes der beiden Landesstraßen Wildeshauser Straße L 872 und Dingsteder Straße L 888 als Minikreisverkehrsplatz (Teilabschnitt 1.1) kennzeichnet den Beginn der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt und hat bereits eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung und Entschärfung des Knotenpunktes herbeigeführt.

Die geplante Querschnittsgestaltung sieht durchgängig eine 7,00 m breite Fahrbahn für die gesamte Ortsdurchfahrt L 872 vor. Dies gewährleistet den Begegnungsfall Bus/Bus gemäß der RAS 06 sowie die Anordnung eines beidseitigen abmarkierten Schutzstreifens für Radfahrer in einer Breite von 1,25 m. Die Abmarkierung der Schutzstreifen erfolgt auf gesamter Strecke nach Abschluss der Bauarbeiten in allen Teilbereichen. Eine Abmarkierung einzelner Teilbereiche ist nicht vorgesehen.

² Verkehrstechnische Untersuchung: Verkehrssimulation des geplanten Umbaus der Ortsdurchfahrt Kirchhatten in der Gemeinde Hatten, Zacharias Verkehrsplanungen, Hannover, 2011
Verkehrserhebung, Zacharias Verkehrsplanungen, Hannover, 2014

Im Knotenpunktsbereich wird in der Wildeshauser Straße ein Fahrbahnteiler als Querungshilfe hergestellt.

Die Querungen der Sandhatter Straße und der Hauptstraße werden über abgesenkte Bordsteine und barrierefreie Leiteinrichtungen ermöglicht.

Für den in die Sandhatter Straße links abbiegenden Verkehr wird eine Abbiegehilfe markiert.

Im Bereich der Wildeshauser Straße wird beidseitig eine Nebenanlage von 2,50 m Breite geplant. Lediglich im Bereich Haus Nr. 1 wird aufgrund der Gebäudeecke die Nebenanlage auf 1,50 m eingeengt. Auf der gegenüberliegenden Seite wird die Nebenanlage ebenfalls durch eine Gebäudeecke auf 1,80 m eingeengt. Die beschriebene Einengung ist aufgrund der Gebäudelagen auch nicht durch Grunderwerb zu vermeiden.

Im Bereich der Hauptstraße kann nur auf der westlichen Seite eine Nebenanlage von 2,50 m Breite realisiert werden. Dies entspricht dem Anschluss des Teilabschnittes 3.1. Auf der östlichen Seite auf einer Länge von ca. 40 m wird es in Teilbereichen im Wechsel Pflasterstreifen und Beete in geringen Breiten geben. Vor dem Hotel Haus Nr. 2 wird der Bereich vor dem Eingang auf einer Länge von ca. 15,00 m in 2,80 m Breite befestigt.

Radfahrer sollen in der gesamten Ortsdurchfahrt einheitlich die Fahrbahn und später die auf der Fahrbahn abmarkierten Schutzstreifen benutzen. Das Fahren auf der Fahrbahn ermöglicht den Radfahrern ein zügiges, direktes, weitgehend hindernisfreies Fahren und einen übersichtlichen Verkehrsablauf. Zudem müssen motorisierte Verkehrsteilnehmer jederzeit mit Radfahrern auf der Fahrbahn rechnen und entsprechend vorsichtig fahren.

Die Anbindung erfolgt im Osten (Baubeginn) am Bauende des Teilabschnittes, 1.3 Werkstattplatz, der bereits fertig hergestellt ist. Im Norden (Bauende) erfolgt die Anbindung des Straßenquerschnittes an den Querschnitt des Teilabschnittes 3.1 der ebenfalls bereits fertig gestellt ist.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

entfällt

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Aufgrund der zurzeit bestehenden Beeinträchtigungen - vorwiegend der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer - besteht ein erhebliches öffentliches Interesse diese Situation im Zuge der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt zu verbessern. Dies soll durch eine Verbesserung der Aufenthaltssituation, z. B. in den Platzbereichen durch die Ausweisung eines Schutzstreifens für Radfahrer, im Rahmen der Dorferneuerung erfolgen.

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Im Rahmen der Dorferneuerung wurde die gesamte Ortsdurchfahrt betrachtet. Der Teilabschnitt 1.1 des 1. Bauabschnittes wurde bereits im Jahre 2014 realisiert. Die jetzige Maßnahme des 2. Bauabschnittes umfasst den Teilabschnitt 2.1, Verbindungsstrecke 2 und den Teilabschnitt 2.2, Knotenpunkt.

Die Teilabschnitte 1.2 bis 1.3 des 1. Bauabschnittes wurden fertig gestellt. Der Teilabschnitt 3.1 des 3. Bauabschnittes wurde ebenfalls fertig gestellt.

Die Ausbaustrecken der geplanten Teilabschnitte:

Wildeshauser Straße L 872/Marktplatz L872/Hauptstraße L 872 Bau km: 0+240,85 (Str.-Km L 872-50-226) – 0+441,173 (Str.-Km L 872-60-52) = 200,32 m

Sandhatter Straße L 871 Bau km: 0+000,00 (Str.-Km L 871-100-5312) – 0+062,33 (Str.-Km L 871-100-5250)

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Variantenübersicht

In einem vorangegangenen Verfahren wurde an dieser Stelle ein Minikreisverkehrsplatz geplant. Wegen zu großer Widerstände in der Bevölkerung wurde die Planung zu einem Knotenpunkt geändert.

Für diesen Teilabschnitt wurde im Hinblick auf eine durchgängige Ortsdurchfahrt keine Variantenuntersuchung durchgeführt.

Da in der Örtlichkeit in der Wildeshauser Straße eine Engstelle der Nebenanlagen auf der nördlichen und südlichen Fahrbahnseite auf einer Länge von rd. 11,00 bzw. 15,00 m vorhanden ist, und Grunderwerb nicht möglich ist, wurde an dieser Stelle auf eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m verzichtet.

Im Bereich der Hauptstraße kann nur auf der westlichen Seite eine Nebenanlage von 2,50 m Breite realisiert werden. Dies entspricht dem Anschluss des Teilabschnittes 3.1. Auf der östlichen Seite auf einer Länge von ca. 40 m wird es in Teilbereichen im Wechsel Pflasterstreifen und Beete in geringen Breiten geben. Vor dem Hotel Haus Nr. 2 wird der Bereich vor dem Eingang auf einer Länge von ca. 15,00 m in 2,80 m Breite befestigt.

3.3 Beurteilung der Varianten

- entfällt -

3.4 Gewählte Linie

3.4.1 Durchgehende Strecke

Im Zuge der wissenschaftlichen Begleitung und der Durchführung der Workshops des Arbeitskreises wurden zwei Varianten der durchgehenden Fahrbahn der L 872 untersucht und diskutiert. Die Variante 1 sieht vor, dass eine möglichst schmale Fahrbahn mit einer Breite von 6,50 m geplant wird, und dass Fußgänger und Radfahrer gemeinsam die Nebenanlagen nutzen. Die Variante 2 sieht vor, dass die Radfahrer auf einem ausgewiesenen Schutzstreifen von 1,25 m Breite auf der Fahrbahn geführt werden.

Es wurde der Querschnitt $B = 7,00$ m mit den vorgesehenen beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrer $B = 1,25$ m gewählt. Dieser Querschnitt wurde sowohl von den Bürgern, der NLStBV, der Verkehrsbehörde und der Polizei, sowie von den Verbänden favorisiert.

Bei einer Realisierung der Schutzstreifen für Radfahrer, nach Fertigstellung der gesamten Ortsdurchfahrt, gilt ein Halte- und Parkverbot im Bereich der Schutzstreifen.

Der Knotenpunkt Wildeshauser Straße / Hauptstraße mit der Sandhatter Straße wird umgestaltet.

Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt der Teilabschnitte 2.1 und 2.2 des 2. Bauabschnittes mit den abmarkierten Schutzstreifen für die Radfahrer wird zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs führen. Im Bereich der Sandhatter Straße sind keine Schutzstreifen vorgesehen.

3.4.2 Verkehrliche Beurteilung

3.4.2.1 Durchgehende Strecke

Durch die Querschnittsgestaltung der Fahrbahn mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m und beidseitig vorgesehenen Schutzstreifen für Radfahrer, erhöht sich die Sicherheit für Radfahrer deutlich.

Die beidseitigen Nebenanlagen mit ihrer fast durchgängigen Breite von 2,50 m erhöhen ebenfalls die Sicherheit des fußläufigen Verkehrs.

Da in der Örtlichkeit in der Wildeshauser Straße eine Engstelle der Nebenanlagen auf der nördlichen und südlichen Fahrbahnseite auf einer Länge von rd. 11,00 bzw. 15,00 m vorhanden ist, und Grunderwerb nicht möglich ist, wurde an dieser Stelle auf eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m verzichtet.

Im Bereich der Hauptstraße kann nur auf der westlichen Seite eine Nebenanlage von 2,50 m Breite realisiert werden. Dies entspricht dem Anschluss des Teilabschnittes 3.1. Auf der östlichen Seite, auf einer Länge von ca. 40 m, wird es in Teilbereichen im Wechsel Pflasterstreifen und Beete in geringen Breiten geben. Vor dem Hotel Haus Nr. 2 wird der Bereich vor dem Eingang auf einer Länge von ca. 15,00 m in 2,80 m Breite befestigt.

Der Knotenpunktbereich Wildeshauser Straße und Hauptstraße (L 872), mit der Sandhatter Straße (L 871) soll umgestaltet werden. Der links abbiegende Verkehr in die Sandhatter Straße erhält eine Abbiegehilfe in der Wildeshauser Straße. Zu Beginn dieser Abbiegehilfe wird ein Fahrbahnteiler als Querungshilfe für die Fußgänger baulich hergestellt. Für die Querung der Hauptstraße und der Sandhatter Straße wird jeweils eine Querungsmöglichkeit mit abgesenktem Bordstein geschaffen.

3.4.2.2 Einmündende Straße

Im Bereich des Marktplatzes mündet die L 871, Sandhatter Straße, in die L 872 ein.

Die Kirchgasse, eine Umfahrung des Marktplatzes, beginnt an der Straße „Wildeshauser Straße“ auf Höhe Str.-Km L 872-50-334 und mündet im Knotenpunkt auf Höhe Str.-Km L 872-50-390/L 872-60-0/L 871-100-5312 wieder in die Straße „Hauptstraße“. Die Kirchgasse dient zum einen als Zufahrt zu den Stellplätzen und zum andern als Busumfahrung und Haltestelle.

3.4.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

3.4.3.1 Durchgehende Strecke

Durch die Querschnittsgestaltung der Fahrbahn mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m und beidseitig abmarkierten Schutzstreifen für Radfahrer, erhöht sich die Sicherheit für Radfahrer deutlich. Im Stationsbereich von 0+252,540 bis 0+310,381 wird der Querschnitt um 1,25 m zur Kurveninnenseite aufgeweitet. Dies gewährleistet einen Begegnungsverkehr Lkw/Lkw gemäß RAS 06.

Auch für den Zeitraum bis zur Fertigstellung der Gesamtmaßnahme, in dem die Abmarkierung wegen der Durchgängigkeit noch nicht erfolgen kann, ist ein sicheres Nebeneinanderfahren und Begegnen aller Verkehrsteilnehmer möglich.

Die beidseitigen Nebenanlagen mit ihrer fast durchgängigen Breite von 2,50 m erhöhen ebenfalls die Sicherheit des fußläufigen Verkehrs.

Der Knotenpunktbereich Wildeshauser Straße und Hauptstraße (L 872), mit der Sandhatter Straße (L 871) soll umgestaltet werden. In der Wildeshauser Straße wird der Fahrbahnteiler als Überquerungsstelle ausgebildet. In der Fahrbeziehung Hauptstraße – Sandhatter Straße wird eine Abbiegehilfe markiert.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) wird die Ortsdurchfahrt in die Kategorien-Gruppe HS IV (angebaute Hauptverkehrsstraßen) eingestuft. Die Trassierung erfolgt für die zulässige Geschwindigkeit $V_{zul} = 50$ km/h.

Maßgebend für die Trassierung und die Gestaltung sind nachfolgende Grenz- und Richtwerte nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 12).

Die geplante Querschnittsgestaltung sieht durchgängig eine 7,00 m breite Fahrbahn für die gesamte Ortsdurchfahrt L 872 vor. Dies gewährleistet den Begegnungsfall Bus/Bus gemäß der RASt 06 sowie die Anordnung eines beidseitigen abmarkierten Schutzstreifens für Radfahrer in einer Breite von 1,25 m. Im Stationsbereich von 0+252,540 bis 0+310,381 wird der Querschnitt um 1,25 m aufgeweitet. An der gesamten Ortsdurchfahrt L 872 sind überwiegend beidseitig Nebenanlagen mit einer Mindestbreite von 2,50 m vorgesehen. Im Bereich der Hauptstraße zwischen den Gebäuden Haus. Nr. 4 und 12 gibt es auf der östlichen Seite auf einer Länge von ca. 70 m lediglich einen 0,60 m bis 1,30 m breiten befestigten Pflasterstreifen. Die letzten 10 m fallen in diesen Teilabschnitt und werden als unbefestigte Grünfläche hergestellt. Die beschriebene Einengung ist aufgrund der Gebäudelagen auch nicht durch Grunderwerb zu vermeiden.

Die Anbindung erfolgt im Osten (Baubeginn) am Bauende des Teilabschnittes, 1.3 Werkstattplatz, der bereits fertig hergestellt ist. Im Norden (Bauende) erfolgt die Anbindung des Straßenquerschnittes an den Querschnitt des Teilabschnittes 3.1, der ebenfalls fertig gestellt ist.

Der Knotenpunktbereich Wildeshäuser Straße und Hauptstraße (L 872), mit der Sandhatter Straße (L 871) soll umgestaltet werden. In der Knotenpunktzufahrt der Wildeshäuser Straße wird ein Fahrbahnleiter als Überquerungsstelle ausgebildet. In der Sandhatter Straße und der Hauptstraße wird eine Querungsmöglichkeit mit abgesenkter Bordanlage und Blindenleitsystem geschaffen. In der Fahrbeziehung Hauptstraße – Sandhatter Straße wird eine Abbiegehilfe markiert.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Kirchhatten ist durch mehrere Buslinien des Verkehrsverbundes Bremen Niedersachsen (VBN) sowohl an das Oberzentrum Oldenburg als auch das Mittelzentrum Wildeshausen mit dem Verwaltungssitz des Landkreises Oldenburg angebunden.

Für die 7,00 m breite Fahrbahn sind beidseitige 1,25 m breite abmarkierte Schutzstreifen für Radfahrer vorgesehen. Im Stationsbereich von 0+252,540 bis 0+310,381 wird der Querschnitt um 1,25 m aufgeweitet.

Die Nebenanlagen werden mit einer Mindestbreite von 2,50 m ausgebaut und beschildert. Der Knotenpunktbereich Wildeshäuser Straße und Hauptstraße (L 872), mit der Sandhatter Straße (L 871) soll umgestaltet werden. In der Knotenpunktzufahrt der Wildeshäuser Straße wird ein Fahrbahnleiter als Überquerungsstelle ausgebildet. In der Sandhatter Straße und der Hauptstraße wird eine Querungsmöglichkeit mit abgesenkter Bordanlage und Blindenleitsystem geschaffen. In der Fahrbeziehung Hauptstraße – Sandhatter Straße wird eine Abbiegehilfe markiert.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Die Geschwindigkeit ist gemäß der RAS 06 mit 50 km/h vorgesehen. Durch die Gestaltung der Gesamtanlage soll der Verkehr verlangsamt werden. Momentan ist die Geschwindigkeit für LKW über 7,5 t temporär auf 30 km/h begrenzt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist mit dem erhöhten Aufkommen des Schwerlastverkehrs aus dem Sand- und Kiesabbau begründet, der die Ortsdurchfahrt nutzt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung kann aber auch jederzeit wieder aufgehoben werden.

Der unfallträchtige Knotenpunkt Wildeshäuser Straße / Dingsteder Straße Bauabschnitt 1.1 wurde bereits als konfliktarmer Kreisverkehrsplatz (Minikreisel) mit überfahrbarem Innenkreis ausgebaut.

Die Teilabschnitte 1.2 und 1.3 des 1. Bauabschnittes, Verbindungsstrecke 1 und Werkstattplatz, wurden bereits fertig gestellt.

Der Teilschnitt 3.1, Verbindungsstrecke 3, des 3. Bauabschnittes, wurde ebenfalls fertig gestellt.

Die Fahrbahn ist in einer Breite von 7,00 m für die gesamte Ortsdurchfahrt geplant. Dies gewährleistet einen Begegnungsverkehr Bus/Bus gemäß RAS 06. Im Stationsbereich von 0+252,540 bis 0+310,381 wird der Querschnitt um 1,25 m zur Innenkurve verbreitert.

Die Nebenanlagen werden überwiegend in 2,50 m Breite ausgebaut.

Da in der Örtlichkeit in der Wildeshäuser Straße eine Engstelle der Nebenanlagen auf der nördlichen und südlichen Fahrbahnseite auf einer Länge von rd. 11,00 bzw. 15,00 m vorhanden ist, und Grunderwerb nicht möglich ist, wurde an dieser Stelle auf eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m verzichtet.

Im Bereich der Hauptstraße kann nur auf der westlichen Seite eine Nebenanlage von 2,50 m Breite realisiert werden. Dies entspricht dem Anschluss des Teilabschnittes 3.1. Auf der östlichen Seite, auf einer Länge von ca. 40 m wird es in Teilbereichen im Wechsel Pflasterstreifen und Beete in geringen Breiten geben. Vor dem Hotel Haus Nr. 2 wird der Bereich vor dem Eingang auf einer Länge von ca. 15,00 m in 2,80 m Breite befestigt.

Die Führung der Radfahrer wird bis zur Fertigstellung der gesamten Ortsdurchfahrt nicht geändert. Im Zuge der Fertigstellung der Ortsdurchfahrt sollen beidseitig Radfahrerschutzstreifen auf der Fahrbahn aufgebracht werden, um die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen und das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs zu reduzieren.

4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes

Es sind keine Änderungen im umliegenden Straßen- und Wegenetz geplant.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Die geplante Fahrbahntrasse entspricht im Wesentlichen der bestehenden Trasse.

4.3.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte sind für die Linienführung in Grund- und Aufriss die lage- und höhenmäßige Anpassung der Anlage an die vorhandenen Einmündungen der Landesstraßen, des Marktplatzes, Grundstückszufahrten und Eingänge der bestehenden Bebauung.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Die Linienführung der umgestalteten Ortsdurchfahrt orientiert sich im Wesentlichen an der Querschnittsgestaltung zur Realisierung der Breiten der Nebenanlagen von $\geq 2,50$ m und der Durchgängigkeit der vorgesehenen Sicherheitsstreifen für die Radfahrer.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Linienführung ist an die örtlichen Gegebenheiten angepasst, so dass sich Längsneigungen von ca. 1,3 – 5,0 % ergeben. Für die Sandhatter Straße ergeben sich Längsneigungen von ca. 0,3 – 3,3 %.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die gewählten Elemente in der Lage und Höhe entsprechen durchgängig den geforderten Mindestwerten der Richtlinien. Die Trassierung und die Abstimmung zwischen der Lage- und Höhentrasse sowie der gewählte Querschnitt sind aufeinander abgestimmt, so dass Defizite hinsichtlich der räumlichen Linienführung ausgeschlossen werden können.

Die Sichtweiten werden gemäß RAS 06 eingehalten.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die Querschnittsgestaltung sieht durchgängig eine 7,00 m breite Fahrbahn für die gesamte Ortsdurchfahrt vor. Dies gewährleistet einen Begegnungsverkehr Linienbus/Linienbus gemäß RAS 06. Im Stationsbereich von 0+252,540 bis 0+310,381 wird der Querschnitt um 1,25 m aufgeweitet.

Die Regelquerneigung der Fahrstreifen beträgt 2,5 %. Nebenanlagen sind an beiden Fahrbahnseiten vorgesehen mit einer Mindestbreite von 2,50 m und mit einer Regelquerneigung von 2,5 %. Die geringfügigen Ausnahmen der Mindestbreiten sind unter Ziff. 4.1.3 aufgeführt.

Die Hochbordanlage wird aus Granitbordsteinen A 5 12-15/30 mit 8 cm Ansicht hergestellt.

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenanlagen wird durch beidseitig angeordnete 2-reihige 34 cm breite Rinnen aus Granitgroßpflaster mit gesägter Oberfläche und einem Fugenmaterial aus einem für die Belastungsklasse 3.2 geeigneten Zweikomponenten Kunstharzmörtel gewährleistet.

Die Nebenanlagen mit 2,50 m Breite werden aus farbigem Betonsteinpflaster hergestellt. Aus gestalterischen Gründen wird der Schutzstreifen am Bordstein in einem anderen Verband gepflastert. Der Notstreifen wird in einem grauen Betonsteinpflaster hergestellt.

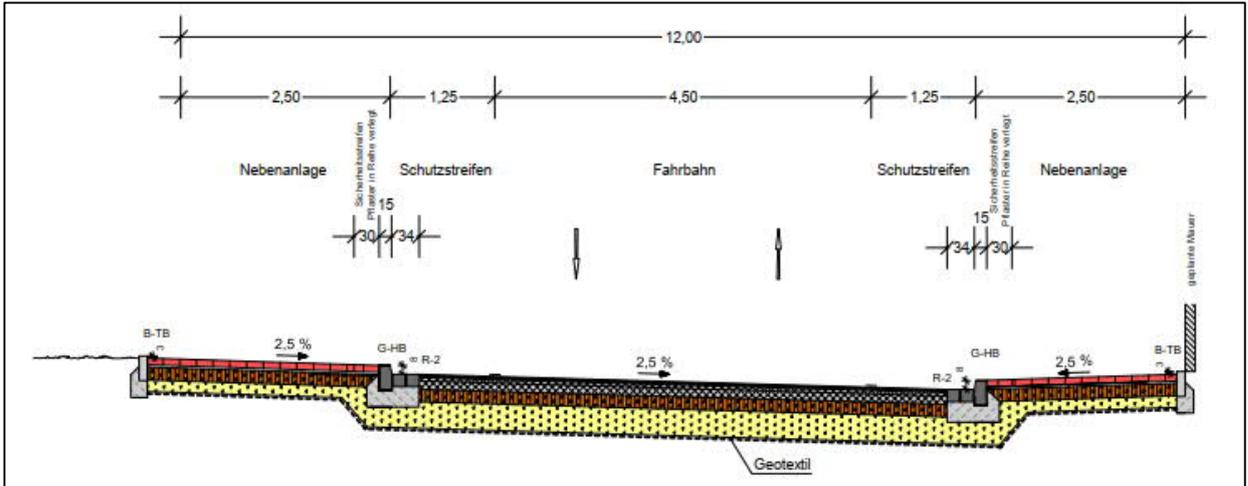


Abbildung 1: Schnitt A-A

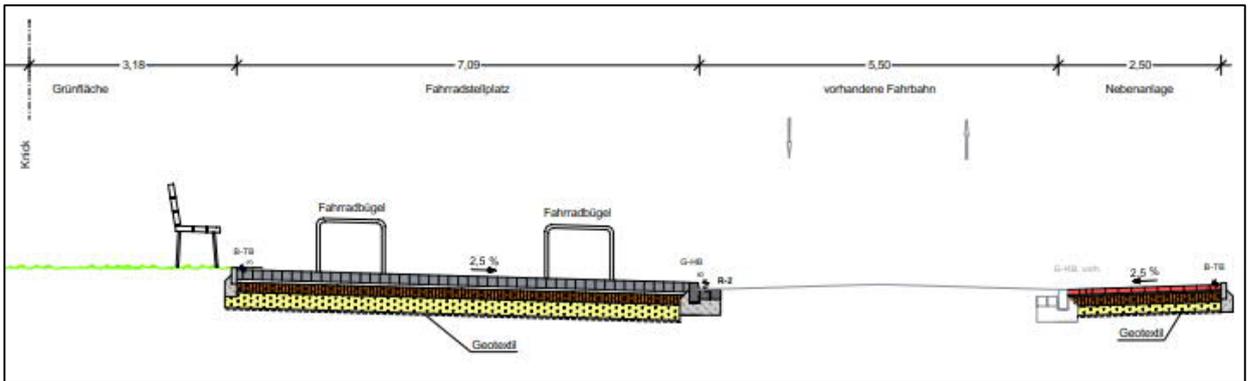
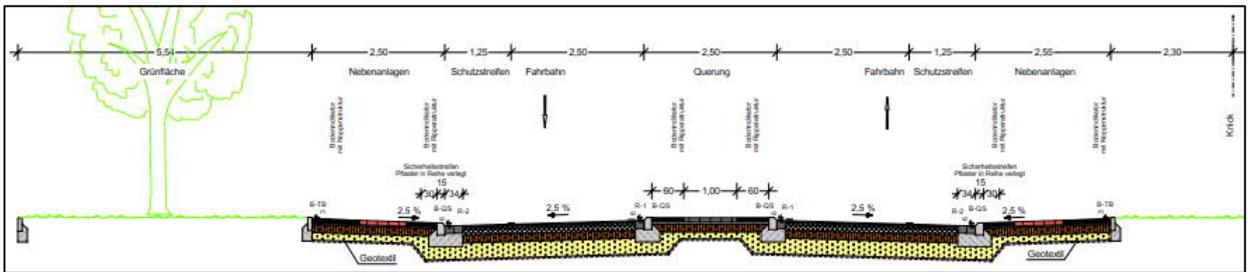


Abbildung 2: Schnitt B-B

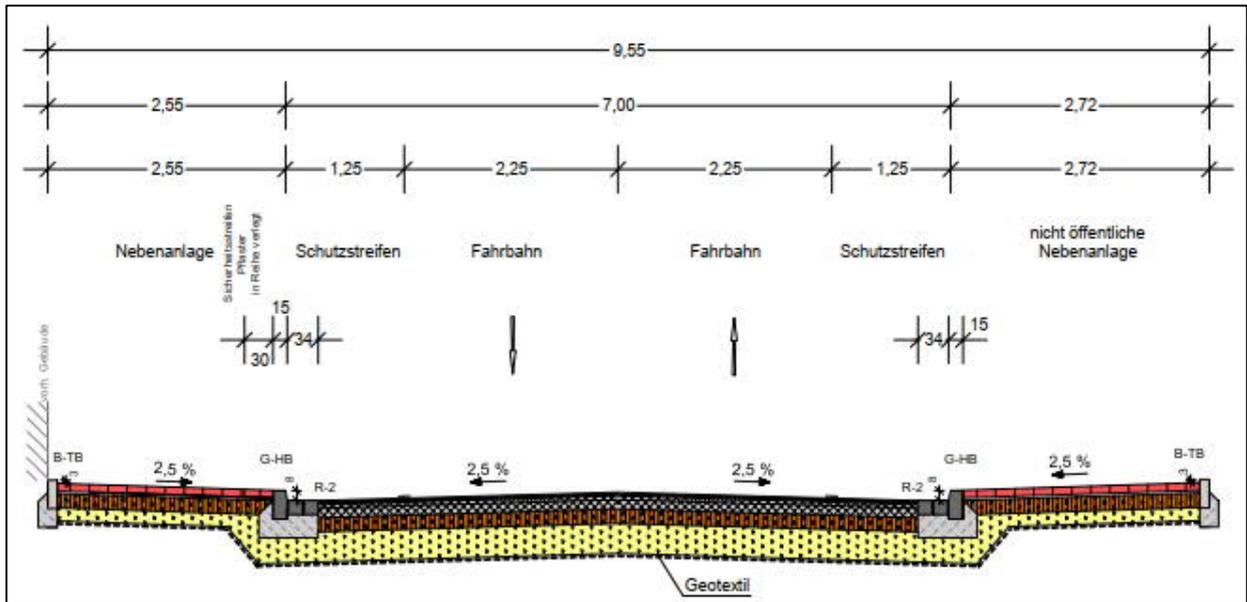


Abbildung 3: Schnitt C-C

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO), Ausgabe 2012 wird für die Ortsdurchfahrt Kirchhatten eine Belastungsklasse Bk 3,2 ermittelt (s. Unterlage 14.1).

Nachfolgend ist der Aufbau der Fahrbahnen und Nebenanlagen aufgeführt.

Hinweis aus dem geotechnischen Bericht:

Unter den vorhandenen Verkehrsflächenbefestigungen stehen überwiegend aufgefüllte Sande und Schotter an. Die Auffüllböden sind gem. ZTVE-StB09 der Frostempfindlichkeitsklasse F1 zuzuordnen.

Fahrbahn

gemäß RStO 12, Belastungsklasse 3,2, Tafel 1, Zeile 3, Regelquerneigung 2,5 %

4	cm	Asphaltbeton AC 11 DS gem. ZTV Asphalt-StB 07
6	cm	Binderschicht AC 16 BS gem. ZTV Asphalt-StB 07
10	cm	Asphalttragschicht AC 32 TS gem. ZTV Asphalt-StB 07
15	cm	Schottertragschicht 0/32 mm gem. ZTV SoB-StB 04/07
30	cm	Frostschutzschicht gem. ZTV SoB-StB 04/07
65	cm	Gesamtaufbau zzgl. Auffüllung

Nebenanlage

gemäß RStO 12, Belastungsklasse 0,3, Tafel 3, Zeile 1, Regelquerneigung 2,5 %

8	cm	Betonsteinpflaster, 10/20/8
4	cm	Pflasterbett aus Baustoffgemisch
15	cm	Schottertragschicht 0/32 mm gem. ZTV SoB-StB 04/07
28	cm	Frostschutzschicht gem. ZTV SoB-StB 04/07
<hr/>		
55	cm	Gesamtaufbau zzgl. Auffüllung

4.4.3 Böschungsgestaltung

entfällt

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Pfosten für die Beschilderung werden mit einem Mindestabstand von 0,50 m vom Fahrbahnrand aufgestellt.

Die Masten für die Straßenbeleuchtung werden am äußeren Rand der Nebenanlage zur Grundstücksgrenze aufgestellt. Die genauen Standpunkte werden über eine lichttechnische Berechnung ermittelt.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

entfällt

4.5.2 Anordnung von Wege- bzw. Straßenanschlüssen

Im Knotenpunktbereich L 872 / L 871 mündet die Sandhatter Straße L 871 sowie die Gemeindestraße „Kirchgasse“ in die L 872 ein.

Die zweite Einmündung der Gemeindestraße „Kirchgasse“ in die L 872 Wildeshäuser Straße wird in den Randbereichen mit Rundbordsteinen eingefasst und erhält beidseitig eine Rinnenanlage. Die Fahrbahn-ränder werden im Einmündungsbereich mit Radien von 7,00 m und 8,00 m ausgerundet. Der Anschluss erfolgt höhengleich an den Gehweg, welcher in diesem Bereich eine Bordabsenkung zur Fahrbahn aufweist. Die Einmündung ist so geplant, dass die Wildeshäuser Straße vorfahrtsberechtigt bleibt.

4.5.3 Zufahrten und Eingänge

Die vorhandenen Grundstückszufahrten und Eingänge werden wieder hergestellt und den Erfordernissen entsprechend auch auf den privaten Flächen höhenmäßig angeglichen.

4.6 Ingenieurbauwerke

entfällt

4.7 Lärmschutzanlagen

entfällt

4.8 Öffentliche Verkehrsanlagen

Kirchhatten ist durch mehrere Buslinien des Verkehrsverbundes Bremen Niedersachsen (VBN) sowohl an das Oberzentrum Oldenburg als auch das Mittelzentrum Wildeshausen mit dem Verwaltungssitz des Landkreises Oldenburgs angebunden. In den Teilabschnitten 2.1 und 2.2 des 2. Bauabschnittes sind keine Haltestellen vorhanden. Die Haltestelle befindet sich in der Kirchgasse.

4.9 Leitungen

Vorbehaltlich den vorangegangenen Abschnitten ist davon auszugehen, dass die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Versorgungsträger Umlegungsmaßnahmen planen werden.

Übersicht der vorhandenen Leitungen	Träger
Trinkwasser	Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV)
Gasleitung	EWE
Strom	EWE
Fernmeldekabel	EWE
Fernmeldekabel	Kabel Deutschland
Fernmeldekabel	Telekom
Regenwasserkanal	Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV)
Schmutzwasserkanal	Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV)

4.10 Baugrund/Erdarbeiten

Die Fa. Rasteder Erdbaulabor wurde beauftragt ein Baugrundgutachten anzufertigen. Die Ergebnisse aus dem Geotechnischen Bericht sind unter der Ziff. 7 des Gutachtens zusammengefasst und entsprechend in der Planung berücksichtigt.

4.11 Entwässerung

Für die Schmutz- und Regenwasserentsorgung ist in der Gemeinde Hatten der Oldenburgisch-Ostfriesische Wasserverband (OOWV) zuständig.

Regen- und Schmutzwasserkanalisation sind nachgewiesenermaßen abgängig und müssen erneuert werden.

Die Planung für die Erneuerung erfolgt durch das Büro Kördel & Partner, Düsternortstraße 87, 27755 Delmenhorst.

Die vom Büro Kördel & Partner vorliegende Konzeptplanung ist in dem Lageplan dargestellt. Das Konzept sieht vor, das anfallende Straßenwasser über Straßeneinläufe dem neuen Regenwasserkanal zuzuführen. Der Abtransport des anfallenden Oberflächenwassers erfolgt über einen Betonkanal DN 500 unterhalb der Fahrbahn der „Hauptstraße“. Das aus der „Sandhatter Straße“ anfallende Oberflächenwasser wird in neue Kanäle DN 300 eingeleitet und dem DN 500 Kanal zugeführt.

Der Schmutzwasserkanal wird ebenfalls erneuert und in den öffentlichen Verkehrsanlagen untergebracht. Die Dimensionierung beträgt DN 200.

4.12 Straßenausstattung

Die Fahrbahn der Ortsdurchfahrt Kirchhatten erhält die Grundausrüstung mit Markierungen, Leiteinrichtungen, Beschilderungen gemäß den geltenden Richtlinien. Ein Ausstattungsplan wird in der Ausführungsplanung erarbeitet.

Im gesamten Bereich der Ortsdurchfahrt wird ab dem Knotenpunkt Wildeshauser Straße (L 872) und Dingsteder Straße (L 888) in westlicher Richtung auf eine Mittelmarkierung verzichtet.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand



Abbildung 4: Bestandssituation

Die Teilabschnitte 2.1 und 2.2, Verbindungsstrecke 2 und Marktplatz sind derzeit insbesondere für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer problematisch. Durch die Geradlinigkeit der Straße fahren Kraftfahrzeuge häufig mit hoher Geschwindigkeit durch den Ort. Es sind keine Fahrradwege vorhanden. Die Querungsmöglichkeiten für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, Fußgänger, Radfahrer und besonders auch für Verkehrsteilnehmer mit eingeschränkter Mobilität sind gefährlich und äußerst unbefriedigend, besonders im jetzigen Knotenpunktbereich. Die L 872 hat im Ortszentrum eine erhebliche trennende Wirkung und eine Aufenthaltsqualität ist nicht erkennbar.

5.1.2 Umweltauswirkungen

Durch die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt wird sich die Situation für die Menschen deutlich verbessern. Das Geschwindigkeitsniveau der Kraftfahrzeuge hat sich bereits durch die Realisierung des ersten Bauabschnitts (Kreisverkehr) deutlich reduziert. Eine weitere Reduzierung ist durch die Verringerung der Fahrbahnbreite von 7,50 m auf 7,00 m, sowie den vorgesehenen Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn zu erwarten.

Die Sicherheit und Nutzbarkeit für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer wird deutlich verbessert.

5.2 Naturhaushalt

5.2.1 Bestand

entfällt

5.2.2 Umweltauswirkungen

Im Zuge der Baumaßnahme werden ca. 2 kleinere Bäume und 2 mittelgroße Bäume gefällt. Weiter werden Beet- und Grünflächen versiegelt. (siehe Unterlage 19)

5.3 Landschaftsbild

5.3.1 Bestand

entfällt

5.3.2 Umweltauswirkungen

Bei dem Vorhabensbereich handelt sich um eine innerörtliche Verkehrsfläche mit vegetationsgeprägten Randbereichen. Die verwendeten Materialien haben v. a. funktionalen Charakter (Asphalt, Betonpflaster, neueres Klinkerpflaster). Die vorhandenen Laubbäume prägen durch ihren raumbildenden Charakter das Bild und sind von besonderer Bedeutung. Die Verkehrsflächen sind in gestalterischer Hinsicht ohne Bedeutung. (siehe Unterlage 19)

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

5.4.1 Bestand

entfällt

5.4.2 Umweltauswirkungen

entfällt

5.5 Artenschutz

Das Vorkommen von heimischen Vögeln störungsunempfindlicher Arten ist sicher anzunehmen. Besonders die älteren Laubbäume stellen potenzielle Bruthabitate dar. Rasen und Zierbeete weisen keine Eignung für die Vogelbrut auf. Ein Vorkommen von Arten der Roten Liste ist aufgrund des störungsintensiven und städtisch geprägten Umfeldes unwahrscheinlich.

5.6 Natura 2000-Gebiete

entfällt

5.7 Weitere Schutzgebiete

entfällt

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

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Aufgrund des vorliegenden Lärmgutachtens des Büros Lauterbach (s. Unterlage 17) sind Schallschutzmaßnahmen an einem Gebäude begründet, da eine „wesentliche Änderung“ im immissionsschutzrechtlichen Sinn durch die geplante Maßnahme ausgelöst wird.

Betroffenes Objekt:

Objekt Wildeshauser Straße 6, hier gibt es den Anspruch auf passiven Lärmschutz im Erdgeschossbereich und im 1. Obergeschoss.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung sind der Unterlage 17 zu entnehmen.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

entfällt

6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

entfällt

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Siehe Unterlage 19

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt berücksichtigt die Belange einer dörflichen Ortsdurchfahrt und des Dorferneuerungsplanes. Ebenso sind die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung sowie die Ergebnisse der Arbeitskreissitzungen der beteiligten Bürger berücksichtigt worden.

7 Kosten

Kostenträger für die Maßnahme ist die Gemeinde Hatten.

Das Land Niedersachsen als Straßenbaulastträger beteiligt sich entsprechend der OD-Richtlinie in Höhe der anzunehmenden Kosten einer Sanierung der vorhandenen Fahrbahnoberfläche (Standardbauweise).

siehe Unterlage 13

Gesamt (brutto) Annahme 199.400,00 €

Weiter beteiligt sich das Land Niedersachsen nach der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE) des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landentwicklung.

Die Kosten für die Erneuerung der Oberflächenentwässerung trägt der OOWV. Das Land Niedersachsen als Straßenbaulastträger beteiligt sich entsprechend der OD-Richtlinie an den Kosten.

Die Kostenberechnung des OOWV liegt derzeit noch nicht vor.

Kosten Teilabschnitt 3.1 – Verbindungsstrecke 3 – ohne Ingenieurleistungen

Verkehrsanlagen

Summe (brutto) (ohne RW-Kanal) 752.800,00 €

8 Verfahren

Die Erlangung des Baurechtes erfolgt durch ein Planfeststellungsverfahren.

Es ist eine Vereinbarung zwischen der Gemeinde Hatten und dem Land Niedersachsen, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg, abzuschließen.

9 Durchführung der Baumaßnahme

Die gesamte Baumaßnahme der Verbindungsstrecke 2 und dem Marktplatz wird, um den Verkehr aufrecht zu erhalten, in 6 Bauphasen eingeteilt. Zur Abwicklung der einzelnen Bauphasen sind teilweise vorbereitende Arbeiten notwendig.

Es ist derzeit nicht auszuschließen, dass für bestimmte Arbeitsabläufe eine Vollsperrung erforderlich wird.

Vorbehaltlich der Genehmigung der unteren Verkehrsbehörde des LK Oldenburg ist folgender Ablauf vorgesehen. Die Leistungen werden nachfolgend im Einzelnen beschrieben.

Bauphase 1:

- Ausbau des nördlichen Fahrstreifens der Wildeshauser Straße (L 872) in der Verbindungsstrecke 2 inklusive dem Fahrbahnteiler und der Abbiegehilfe bis zur Einmündung Kirchgasse
- Herstellen der nördlichen Entwässerungsrinnen, Bordanlagen und Gehweganlage der Wildeshauser Straße (L 872) in der Verbindungsstrecke 2

Geschätzte Bauzeit ca. 6 Wochen.

Absperrung und Beschilderung zum Ausbau der vorgenannten Bereiche.

Einspurige Verkehrsführung an der Wildeshauser Straße (L 872) mit den entsprechenden Lichtzeichenanlagen.

Die Zufahrten zu den Hausnummern 1,7 und 5 werden über Baustellenzufahrten an der Wildeshauser Straße (L 872) gewährleistet. Im Zuge der Maßnahme erfolgt dann eine direkte Abstimmung mit den jeweils betroffenen Anliegern.

Die Zufahrt zur Kirchgasse gegenüber Haus Nr. 8 der Wildeshauser Straße wird gesperrt.

Es wird eine provisorische Linienbushaltestelle an der Hauptstraße eingerichtet.

Der vorhandene Gehweg auf der südlichen Seite der Wildeshauser Straße (L 872) bleibt für den fußläufigen Verkehr erhalten. Der fußläufige Verkehr auf der Nordseite wird voraussichtlich vor und hinter der Absperrung die Fahrbahnseite wechseln.

Bis auf die abschließende Asphaltdeckschicht der Fahrbahn wird die Maßnahme komplett hergestellt.

Die einzelnen Verkehrssicherungsmaßnahmen werden rechtzeitig mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Danach folgt Bauphase 2.

Bauphase 2:

- Ausbau des südlichen Fahrstreifens der Wildeshauser Straße (L 872) in der Verbindungsstrecke 2 bis zur Außenkante des Fahrbahnteilers
- Herstellen der südlichen Entwässerungsrinnen, Bordanlagen und Gehweganlage der Wildeshauser Straße (L 872) in der Verbindungsstrecke 2 bis zur Einmündung Sandhatter Straße
- Der Wirtschaftsweg wird im Anschluss hergestellt
Begonnen wird mit den Bord- und Rinnenanlagen gefolgt vom Straßenausbau. Im Anschluss wird dann die westliche Nebenanlage hergestellt

Geschätzte Bauzeit ca. 7 Wochen.

Absperrung und Beschilderung zum Ausbau der vorgenannten Bereiche.

Einspurige Verkehrsführung an der Wildeshauser Straße (L 872) mit den entsprechenden Lichtzeichenanlagen.

Die Zufahrt zu den Hausnummern 6,8,6, der Sparkasse und dem Wirtschaftsweg wird über eine Baustellenzufahrt an der Wildeshauser Straße (L 872) gewährleistet. Im Zuge der Maßnahme erfolgt dann eine direkte Abstimmung mit den jeweils betroffenen Anliegern.

Die Zufahrt zum Marktplatz wird wieder geöffnet.

Der fußläufige Verkehr auf der Südseite wird voraussichtlich vor und hinter der Absperrung die Fahrbahnseite wechseln.

Bis auf die abschließende Asphaltdeckschicht der Fahrbahn wird die Maßnahme komplett hergestellt.

Die einzelnen Verkehrssicherungsmaßnahmen werden rechtzeitig mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Danach folgt Bauphase 3.

Bauphase 3:

- Ausbau der westlichen Nebenanlage bis Bauende und in der Sandhatter Straße, Rückbau Fahrbahnrand
- Herstellen der westlichen Entwässerungsrinnen

Geschätzte Bauzeit ca. 4 Wochen.

Absperrung und Beschilderung zum Ausbau der vorgenannten Bereiche.

Einspurige Verkehrsführung an der Straße „Marktplatz“ mit den entsprechenden Lichtzeichenanlagen.

Die Zufahrt zur Kirchgasse am Knotenpunktbereich wird gesperrt.

Der vorhandene Gehweg auf der südlichen Seite der Hauptstraße bleibt für den fußläufigen Verkehr erhalten. Der fußläufige Verkehr auf der Nordseite wird voraussichtlich vor und hinter der Absperrung die Fahrbahnseite wechseln.

Bis auf die abschließende Asphaltdeckschicht der Fahrbahn wird die Maßnahme komplett hergestellt.

Die einzelnen Verkehrssicherungsmaßnahmen werden rechtzeitig mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Danach folgt Bauphase 4.

Bauphase 4:

- Ausbau der nördlichen Fahrbahn bis zum Bauende
- Herstellen der nördlichen Entwässerungsrinnen, Bordanlagen und Gehweganlage

Geschätzte Bauzeit ca. 6 Wochen.

Absperrung und Beschilderung zum Ausbau der vorgenannten Bereiche.

Einspurige Verkehrsführung an der Hauptstraße mit den entsprechenden Lichtzeichenanlagen.

Die Zufahrt zur Kirchgasse am Knotenpunktbereich wird wieder geöffnet.

Der Verkehr in Richtung Sandhatten wird großräumig über Neuhatten umgeleitet. Anlieger können die Straße „Feldweg“ und „Bernhard-Havighorst-Weg“ zur Umfahrung nutzen.

Im Zuge der Maßnahme erfolgt dann eine direkte Abstimmung mit den jeweils betroffenen Anliegern.

Der fußläufige Verkehr auf der Südseite wird voraussichtlich vor und hinter der Absperrung die Fahrbahnseite wechseln.

Bis auf die abschließende Asphaltdeckschicht der Fahrbahn wird die Maßnahme komplett hergestellt.

Die einzelnen Verkehrssicherungsmaßnahmen und Umleitungsstrecken werden rechtzeitig mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Danach folgt Bauphase 5.

Bauphase 5:

- Ausbau der Sandhatter Straße und der südlichen Fahrbahn

Geschätzte Bauzeit ca. 10 Wochen.

Absperrung und Beschilderung zum Ausbau der vorgenannten Bereiche.

Einspurige Verkehrsführung an der Hauptstraße (L 872) mit den entsprechenden Lichtzeichenanlagen.

Der vorhandene Gehweg auf der südlichen Seite der Hauptstraße (L 872) bleibt für den fußläufigen Verkehr erhalten. Der fußläufige Verkehr auf der Nordseite wird voraussichtlich vor und hinter der Absperrung die Fahrbahnseite wechseln.

Bis auf die abschließende Asphaltdeckschicht der Fahrbahn wird die Maßnahme komplett hergestellt.

Die einzelnen Verkehrssicherungsmaßnahmen werden rechtzeitig mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Danach folgt Bauphase 6.

Bauphase 6:

- Ausbau der Nebenanlagen Marktplatz
- Herstellen der Fahrradstellplätze und Grünanlagen im Marktplatz

Geschätzte Bauzeit ca. 4 Wochen.

Absperrung und Beschilderung zum Ausbau der vorgenannten Bereiche.

Einspurige Verkehrsführung an der Hauptstraße (L 872) mit den entsprechenden Lichtzeichenanlagen.

Der fußläufige Verkehr auf der Südseite wird voraussichtlich vor und hinter der Absperrung die Fahrbahnseite wechseln.

Bis auf die abschließende Asphaltdeckschicht der Fahrbahn wird die Maßnahme komplett hergestellt.

Die einzelnen Verkehrssicherungsmaßnahmen werden rechtzeitig mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.