



## **Samtgemeinde Kirchdorf**

Rathausstraße 12

27245 Kirchdorf

**Neubau der Gemeindever-  
bindungsstraße (GVS)  
von der Bundesstraße B 61  
bis zur Landes-  
straße L 349 in der Gemeinde  
Kirchdorf**

Erläuterungsbericht

Projekt-Nr.: 25123

Stand: 12.07.2021

 **BOCKERMANN  
FRITZE**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Darstellung der Baumaßnahme</b>	<b>4</b>
1.1	Allgemeines	4
1.2	Planerische Beschreibung der Maßnahme	4
1.3	Notwendigkeit der Maßnahme	4
1.4	Straßenbauliche Beschreibung	5
1.5	Streckengestaltung	7
<b>2</b>	<b>Begründung des Vorhabens</b>	<b>8</b>
2.1	Untersuchungsraum und Ortslage Kirchdorf	8
2.2	Veranlassung der Planung	9
2.3	Bestehende Verkehrsverhältnisse	11
2.4	Verbesserung der Verkehrssicherheit	11
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	12
<b>3</b>	<b>Straßenbauliche Beschreibung der Baumaßnahme</b>	<b>12</b>
3.1	Linienführung	12
3.2	Ausbaustandard	12
3.2.1	Entwurfsmerkmale	12
3.3	Linienführung	13
3.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	13
3.3.2	Zwangspunkte	13
3.3.3	Böschungsgestaltung	13
3.3.4	Hindernisse in Seitenräumen	14
3.4	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	14
3.4.1	Trassierung	14
3.4.2	Querschnittsgestaltung	15
3.5	Entwässerung	18
3.6	Baugrund, Erdarbeiten	18
3.7	Beleuchtung	18
3.8	Grunderwerb	18
3.9	Bau- und Planungsrecht	18
3.10	Aussagen Dritter zu der Planung	18
3.11	Wirtschaftlichkeit der Planung	19
3.11.1	Gewährleistung der Verkehrssicherheit	19
3.12	Lärmschutzanlagen	19
3.13	Öffentliche Verkehrsanlagen	19
3.14	Straßenausstattung	19
3.15	Umweltauswirkungen	19

<b>4</b>	<b>Berücksichtigung der Belange von Behinderten und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen</b>	<b>20</b>
<b>5</b>	<b>Erläuterung zur Kostenberechnung</b>	<b>20</b>
	5.1 Kosten	20
	5.2 Kostenträger	20
<b>6</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme</b>	<b>21</b>

# 1 Darstellung der Baumaßnahme

## 1.1 Allgemeines

Kirchdorf liegt im Kreuzungsbereich der Bundesstraße B 61 „Barenburger Straße“ (Bremen - Minden) und der Landesstraße L 349 „Steyerberger Straße“ (Ströhen - Steyerberg). Scharinghausen liegt an der Kreisstraße K 20 „Varreler Straße“ (Kirchdorf - Varrel). Kuppendorf liegt an der Kreisstraße K 36 Steyerberger Straße /Kirchdorfer Straße“ (Bahrenborstel - Woltringhausen) und Heerde im Kreuzungsbereich der Bundesstraße B 61 (Bremen - Minden) und der Kreisstraße K 36 (Bahrenborstel - Woltringhausen).

## 1.2 Planerische Beschreibung der Maßnahme

Die vorliegende Planung umfasst den Neubau einer Gemeindeverbindungsstraße (GVS), inkl. Ausbau der Anschlussknoten an die B 61 und L349 mit einer Linksabbiegerspur und höhenmäßigen Anbindung der vorhandenen Straßen im Verlauf der geplanten Trasse nördlich von Kirchdorf. Ferner werden bei der Neutrassierung zwei Gewässer 2. Ordnung mit Rahmendurchlässen und weitere Entwässerungsgräben gequert, die mit ausreichend dimensionierten Rohrdurchlässen mit DN 400 bis 600 B verrohrt werden. Die Oberflächenentwässerung der Fahrbahn wird über einen parallel neu herzustellenden Entwässerungsgraben mit Staustufen jeweils auf der Innenseite der Fahrbahn geführt und an die vorhandenen Vorfluter angeschlossen.

Vorhaben- und Baulastträger ist die Samtgemeinde Kirchdorf. Die Baumaßnahme befindet sich im Südosten des Landkreises Diepholz nördlich von Kirchdorf. Weitere Details können der Übersichtskarte entnommen werden.

## 1.3 Notwendigkeit der Maßnahme

Die Gemeinde Kirchdorf verfügt über ein östlich der Bundesstraße B 61 „Barenburger Straße“ 12,7 ha großes Gewerbegebiet „Im Nordfelde“ (Handwerkerpark). Diese Gewerbebetriebe sind bislang von Richtung Osten und Westen über die bestehende Gemeindestraße „Brinkstraße“ nur unzureichend angebunden. Zur Verbesserung der Erschließungssituation ist daher der Neubau der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) von der Bundesstraße B 61 „Barenburger Straße“ bis zur Landesstraße L 349 „Steyerberger Straße“ als Gemeindeverbindungsstraße im Außenbereich der Ortslage von Kirchdorf geplant.

Hierdurch können die bestehenden Gemeindestraßen und die Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr erheblich entlastet werden. Als Zweckmäßig für die durchzuführende Baumaßnahme wird der Neubau der Gemeindeverbindungsstraßen (GVS) angesehen, da sie dem nachbarlichen Verkehr zwischen Gemeinden bzw. deren Anschluss an das weiterführende

Straßennetz dienen oder zu dienen bestimmt sind. Soweit diese Straßen durch den Außenbereich führen. Durch den Bau der Gemeindeverbindungsstraße, die auch den landwirtschaftlichen Verkehr aufnimmt, wird auch die Verkehrssicherheit erhöht.

Die Gemeinde Kirchdorf sieht dringenden Bedarf, die Verkehrssituation insbesondere zur besseren Erschließung des Gewerbegebietes „Im Nordfelde“ in Kirchdorf zu verbessern.

Zur Überprüfung der Wirksamkeit der geplanten Gemeindeverbindungsstraße für den Ortskern hat die Gemeinde Kirchdorf 2015 eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, die auch eine Verkehrszählung beinhaltete. Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung dient die geplante „Gemeindeverbindungsstraße“ überwiegend dem Gemeindestraßenverkehr. Insgesamt konnte die Verkehrsuntersuchung herausstellen, dass durch den Ausbau der Gemeindestraße die Gewerbebetriebe besser an das überörtliche Straßennetz angebunden werden. Insbesondere der Quell- / Zielverkehr des Schwerverkehrs würde die neue Verbindung nutzen und nicht mehr durch den Ortskern fahren.

Die Verkehrsuntersuchung kommt daher abschließend zu dem Ergebnis, dass es sich bei dem Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße um eine Gemeindestraße im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 3 NStrG. handelt.

Entsprechend den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) ist der Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße der Verbindungsfunktionsstufe IV („nahräumig“) und damit der Kategoriengruppe LS IV (Landstraßen) zuzuordnen. Es handelt sich um eine anbaufreie, zweistreifige Straße außerhalb bebauter Gebiete, welche im Wesentlichen eine örtliche Erschließungs- und Zubringerfunktion übernimmt und dem Gemeindestraßenverkehr dient.

Eine Beschränkung des Gemeingebrauchs ist nicht vorgesehen.

Der Neubau der Gemeindeverbindungsstraße wird als Gemeindestraße gewidmet.

#### **1.4 Straßenbauliche Beschreibung**

Die Gesamtlänge der Neubaustrecke beträgt ca. 2.690 m. Anschlussbereiche sind in Form von zwei Einmündungen auf übergeordnete Straßen sowie von fünf Anbindungen von vorhandenen Straßen an die neue Trassenführung herzustellen. Für die Kreuzung von zwei Gewässern 2. Ordnung („Kirchdorfer Mühlenbach“ und „Logermoorgraben“) werden Rahmendurchlässe nach Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde sowie weitere Grabenverrohrungen erforderlich. Aus der Straßenkategorie LS IV „Nahbereichsstraße“ leitet sich nach den RAL Tabelle 7 die Entwurfsklasse EKL 3 ab. Aufgrund der Verkehrszählung von 2015 mit ca. 7.300 Fz/24 h mit einem Schwerlastanteil von ca. 15 % wird gemäß Tabelle 8 „Anhaltswerte für Abweichungen von der in Tabelle 7 ausgewiesenen Entwurfsklasse“ der RAL die nächsthöhere Entwurfsklasse (EKL 3) „Regionalstraße“ gewählt. Bei dieser Entwurfsklasse ist der Regelquerschnitt nach der RAL der RQ 11 als einbahnig zweistreifiger

Querschnitt mit 8,0 m Fahrbahnbefestigung und 11,0 m Kronenbreite vorgesehen. Die Fahrstreifen werden durch eine einfache Leitlinie in Fahrbahnmitte getrennt, wo das Überholen unter Mitbenutzung des Gegenverkehrsfahrstreifens bei entsprechenden geometrischen und verkehrlichen Voraussetzungen zugelassen ist. Die Fahrstreifen werden durch eine einfache Fahrstreifenbegrenzung in Fahrbahnmitte getrennt, wo das Überholen unter Mitbenutzung des Gegenverkehrsfahrstreifens aufgrund nicht ausreichender Sichtweiten oder anderer Gefährdungen untersagt werden soll.

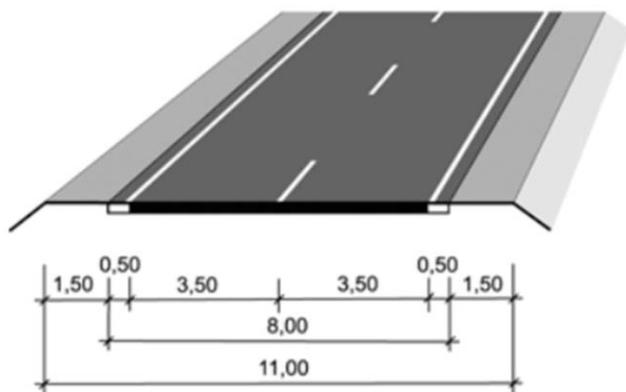


Bild 7: Regelquerschnitt RQ 11

Gemäß der RAL kann in begründeten Ausnahmefällen die Fahrstreifenbreite reduziert werden, wenn die Schwerverkehrsstärke max. 300 Kfz/24h beträgt. Die Voraussetzung für die Abminderung der Fahrstreifenbreite des RQ 11 ist vorliegend mit einer prognostizierten Schwerverkehrsstärke von ca. 150 Fz/24 erfüllt. Die Begründung für die Abweichung bei der Wahl der Entwurfsklasse von der RAL ist die Forderung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in einem Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau zur RAL 2012 (ARS 8/2013 vom 16.05.2013). Dort heißt es unter Punkt 5, dass der jeweils behandelte einzelne Netzabschnitt in Zusammenhang mit dem gesamten betroffenen Streckenzug zu beurteilen ist, da die RAL das Prinzip der Standardisierung von Entwurfs- und Betriebsmerkmalen von Landstraßen fördern, welches mittels Wiedererkennung zu einer angemessenen Fahrweise und damit zu einer hohen Verkehrssicherheit führen soll.

Der schon bestehende Anschluss an die Landesstraße L 349 am Ausbauende der Gemeindeverbindungsstraße weist eine Fahrbahnbreite von 6,00 m (3,00 m Fahrstreifen) und Mittelmarkierung auf. Um den Verkehrsteilnehmern zu suggerieren, dass im hier behandelten Netzabschnitt keine andere Fahrweise vorgesehen ist, wird der reduzierte Querschnitt der EKL 3 auch für die nördlich von Kirchdorf verlaufende Gemeindeverbindungsstraße gewählt.

Es wird ein reduzierter Querschnitt der EKL 3 für den Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße gewählt. Es ergibt sich dann eine Fahrstreifenbreite von 3,00 m zuzüglich 0,50 m Randstreifen (dieser ist gem. RAL nicht reduzierbar) pro Fahrspur und damit eine Fahrbahnbreite von 7,00 m.

Am Ausbaubeginn und -ende bindet die Gemeindeverbindungsstraße an den Knotenpunkt der B 61 und der L 349 an. Die Anschlüsse der B 61 und die L 349 sind baulich mit Abbiegestreifen auszubauen und die vorhandene einseitige Radwegführung parallel mitzuführen. Zur Trennung der ein- und ausbiegenden Fahrzeuge und sicheren Querung der Radfahrer und Fußgänger wird zusätzlich eine Querunginsel mit mindestens 2,50 Breite angeordnet. Darüber hinaus werden in den nördlichen Zufahrten zur Gewerbeparkerweiterung weitere Linksabbiegerspuren in den Knotenpunkten mit den Straßenzügen „Vor dem Hollenberg“ und Nordfeld geplant.

## **1.5 Streckengestaltung**

Die Trassierung der Gemeindeverbindungsstraße wird in der Höhe möglichst geländenah geplant, um eine gute Einpassung des Straßenkörpers an das vorhandene Landschaftsbild zu erreichen. Gleichzeitig müssen infolge der Entwurfsgeschwindigkeit aber auch die Randbedingungen der RAL berücksichtigt werden.

## 2 Begründung des Vorhabens

### 2.1 Untersuchungsraum und Ortslage Kirchdorf

Der Planbereich der vorliegenden Maßnahmenplanung liegt in der naturräumlichen Region 4 „Ems-Hunte-Geest und Dümmer Geestniederung“ im Bereich der Nienburg-Syker Geest. Es liegt außerhalb des Auengebietes vom Gewässer „Große Aue“. Das Gebiet nördlich der Ortslage Kirchdorf zwischen der B 61 und der L 349 ist stark landwirtschaftlich geprägt. Die Flächen werden in erster Linie intensiv ackerbaulich genutzt. Angebaut wird Spargel, Getreide, Mais, Ölsaaten, Kohl. Geringe Flächenanteile bestehen aus Intensivgrünland. Die Gewässer sind gleichförmig mit tiefen Trapezprofilen ausgebaut. Über die Wasserqualität liegen keine Erkenntnisse vor. Gewässer und Wege begleitende Baumreihen und Gehölzbestände (meist ein- bis zweireihige Hecken ausheimischen, überwiegend standortgerechten Laubgehölzen) bilden weiterhin sichtbare, lineare Landschaftselemente. Einzelne sehr kleine Gehölzflächen liegen zerstreut innerhalb der landwirtschaftlichen Nutzflächen. An den wenigen Hoflagen stehen oftmals einzelne größere Bäume. Größere Waldflächen existieren im Maßnahmenbereich nicht. Diese sind überwiegend südlich von Kirchdorf zu finden („Kirchdorfer Heide“).

Gemäß Informationssystem vom Landkreis Diepholz befinden sich im Planbereich keine ausgewiesenen Schutzgebiete. FFH-, Vogelschutz- und Naturschutzgebiete befinden sich im weiteren Umfeld. Sie werden durch die geplante Maßnahme nicht berührt. Das landwirtschaftliche Gebiet nördlich des Elsternweges weist Vorkommen von Vogelarten und sonstigen Tierarten der Feldflur auf. Geschützte Arten oder Arten der Roten Liste wurden im Rahmen der Geländebegehung nicht aufgefunden. Potenziell natürliche Vegetation ist hauptsächlich der Stieleichen-Birkenwald. Daneben sind Buchen Traubeneichenwald und ggf. Erlen-Birkenbruchwald zu finden. Der Boden besteht vermutlich aus frischen sandig-lehmigen Bestandteilen und mäßig trockenen Sandböden in höher gelegenen Bereichen. In Teilbereichen ist mit Moorböden zu rechnen, die voraussichtlich entwässert und umgebrochen sind. Vom Vorhandensein von (ehemaligen) Moorböden und Nässe zeugen noch alte Flurbezeichnungen wie „Im Heidmoor“ und „In der Riede“. Torfige (anmoorige) Bestandteile in der Ackerkurve wurden insbesondere auf dem an die L 349 angrenzenden Acker aufgefunden. Für die Maßnahme sind Baugrunduntersuchungen erforderlich, aus denen Aussagen zur Schichtenfolge, zum Grundwasserstand und Empfehlungen zum Bau einschl. Versickerungsfähigkeit des Bodens entnommen werden können. Wasserschutzgebiete, Trinkwasserschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete sind von der geplanten Maßnahme nicht betroffen.

Die Ortslage von Kirchdorf besteht im älteren Bereich aus Mischgebiet (Dorfgebiet). In den neueren Bereichen sind allgemeine Wohngebiete (z.B. Wohngebiet Steyerberger Straße) und Gewerbegebiete ausgewiesen. Für die verschiedenen Nutzungsarten sind die entsprechenden Lärmschutzbedingungen zu ermitteln.

Das Gelände ist von der L 349 bis zum Elsternweg relativ eben. Die Geländehöhe liegt bei 33 – 33,5 m N.N. Danach steigt das Gelände bis zu Straße „Zum Melkeberg“ auf ca. 40 m N.N. an. Zum Weg „Vor dem Höllenberg“ fällt das Gelände um etwa 2,5 m und steigt auf dem letzten rund 320 m langen Teilstück bis zur B 61 auf rund 44 m N.N. an.

Durch den Planbereich verlaufen Hochspannungsfreileitungen mit 380 bzw. 110 KV. Diese wurden bei der lage- und höhenmäßigen Planung berücksichtigt. Weiterhin sind in den kreuzenden Straßenzügen vorhandenen Versorgungsleitungen vorhanden, die je nach Höhenlage der Trasse um- bzw. neu verlegt werden müssen. Die detaillierte höhenmäßige Planung wird unter Berücksichtigung der Baugrundverhältnisse und der genauen Lage der Versorgungsleitungen im Rahmen der Entwurfsplanung ausgearbeitet. Zu höhen- und lagemäßigen Lokalisierung der Versorgungsleitungen werden Anfang August 2021 dazu Suchschachtungen von der Gemeinde durchgeführt.

## 2.2 Veranlassung der Planung

Die Gemeinde Kirchdorf verfügt über ein großes Gewerbegebiet im Norden der Gemeinde. Dieses Gewerbegebiet ist bislang über die bestehende Gemeindestraße „Brinkstraße“ nur unzureichend an die Bundesstraße B 61 und Landesstraße L 349 und damit das übergeordnete Straßennetz angebunden. Insbesondere der überwiegend in/aus Richtung Norden/Süden (B 61) orientierte Ziel- und Quellverkehr muss weiterhin die Straße in der Randlage des Ortskerns passieren. Die ansässigen Gewerbebetriebe östlich der Bundesstraße B 61 „Barenburger Straße“ spielen eine große wirtschaftliche Rolle für die Gemeinde Kirchdorf. Die im Bereich der Gemeinde Barenburg bestehende Ortsumgehung wurde im Jahr 2019 nördlich der geplanten Trasse der Gemeindeverbindungsstraße Kirchdorf auf die bestehende Trasse der B 61 fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben. Über diese Straße werden inzwischen die wichtigsten Gewerbebetriebe in der Gemeinde Kirchdorf erschlossen (z.B. Fa. Diesel Technic SE, WestWind Energy, Lackierfachbetrieb Grimpo und viele andere mehr). So hat z.B. die Firma Diesel Technic SE mit ca. 500 Mitarbeitern die Zentrale der international agierenden Diesel Technic Group in Kirchdorf. Das Haupttätigkeitsgebiet von Diesel Technic ist die Entwicklung, die Produktion, der Handel und die Logistik von Fahrzeugteilen und Zubehör. Für die Diesel Technic SE ist eine neue Betriebszufahrt mit Anbindung an den „Wehrmannsdamm“ geschaffen, so dass über die vorhandene „Brinkstraße“ zwar eine Anbindung an die B 61 besteht, jedoch nicht mit direkter Anbindung an die B 61. Für die Anbindung des Gewerbegebietes im südöstlichen Bereich der Gemeinde Kirchdorf sieht die Samtgemeinde Kirchdorf jedoch dringenden Handlungsbedarf. Hierbei werden auch die Bestrebungen der Gemeinde Kirchdorf, die Gewerbegebiete zu erweitern, berücksichtigt, wodurch zusätzlicher Ziel und Quellverkehr zu erwarten ist. Die Erweiterungsplanungen sollen Kirchdorf als Grundzentrum stärken.

Die Verkehrsbelastung auf der L 349 ist insbesondere im Ortskern von Kirchdorf hoch. Auch hier ist ein hoher Schwerlastanteil zu verzeichnen, der durch landwirtschaftliche Fahrzeuge im ländlichen Raum noch erhöht werden. Die Fahrbahn der Ortsdurchfahrt ist stellenweise

sehr eng und kurvig und damit auch unübersichtlich. Sie kann den auftretenden Verkehr nicht jederzeit aufnehmen. Dieses birgt ein hohes Gefährdungspotential insbesondere für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger). Das Erreichen von öffentlichen Einrichtungen, Sportstätten, Schulen etc. kann vor allem in den Wintermonaten für die Anlieger zur Gefahr werden.

Zur Verbesserung der Erschließungssituation plant die Gemeinde Kirchdorf daher den Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße von der B 61 bis zur L 349 in der Gemeinde Kirchdorf. Die geplante Maßnahme zum Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße beinhaltet sinnvoll und zweckmäßig ergänzend, die Anbindung an das überörtliche Straßennetz zu verbessern. Auf diese Weise trägt der Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße zu einer deutlichen Steigerung der Attraktivität der Gewerbeflächen und zur Sicherung der Standorte sowohl für vorhandene Betriebe als auch für Neuansiedlungen bei. Die geplante Straße leistet damit auch einen erheblichen Beitrag zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen im Gebiet der Samtgemeinde Kirchdorf.

Insgesamt soll durch den Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße das Gewerbegebiet im südlichen Anschluss an die Gemeindeverbindungsstraße besser an das überörtliche Straßennetz angebunden werden. Insbesondere der Quell- / Zielverkehr des Schwerverkehrs würde die neue Verbindung nutzen und nicht mehr durch den Ortskern fahren. Eine Einstufung als Landesstraße scheidet aufgrund des minimalen Verkehrsanteils aus. Es verbleibt damit nur eine Einstufung als Kreisstraße oder als Gemeindestraße. Beide Möglichkeiten wären aufgrund der Netzbildung grundsätzlich denkbar, wobei eine Einstufung des Abschnittes der „Gemeindeverbindungsstraße“ als Kreisstraße sich aus dem Bestandsnetz nicht erschließt, sondern ein isoliertes Stück Kreisstraße ergäbe. Der überwiegende Verkehrsanteil ist Gemeindestraßenverkehr und auch die Einfügung in das Netz der gemeindlichen Straßen ist schlüssig. Die Gemeindeverbindungsstraße dient überwiegend dem Gemeindestraßenverkehr. Die Straße soll die bereits erschlossenen Gewerbegebiete besser an das überörtliche Verkehrsnetz anbinden (Verbesserung der Erschließung). Die Gemeindestraßen nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 NStrG werden in § 47 NStrG in 3 verschiedene Kategorien wie folgt unterteilt:

1. die Ortsstraßen; das sind Straßen in Baugebieten und, soweit solche nicht ausgewiesen sind, in Ortsteilen, die im Zusammenhang bebaut sind, mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes und Kreisstraßen;
2. die Gemeindeverbindungsstraßen; das sind Straßen im Außenbereich, die vorwiegend dem nachbarlichen Verkehr der Gemeinden und der Ortsteile untereinander oder den Verkehr mit anderen öffentlichen Verkehrswegen vermitteln;
3. alle anderen Straßen im Außenbereich, die eine Gemeinde für den öffentlichen Verkehr gewidmet hat.

Bei der Gemeindeverbindungsstraße handelt es sich nicht um eine Ortsstraße im Sinne der Nr. 1. Die Straße verläuft im Außenbereich der Gemeinde Kirchdorf. Es handelt sich auch nicht um eine sonstige Straße im Außenbereich im Sinne der Nr. 3. Die Gemeindeverbindungsstraße verläuft zwar im Außenbereich, sie vermittelt jedoch vorwiegend den Verkehr mit anderen öffentlichen Verkehrswegen, so dass es sich um eine Gemeindeverbindungsstraße nach § 47 Nr. 2 NStrG handelt. Nach § 48 NStrG sind die Gemeinden Träger der Straßenbaulast. Die Gemeinde Kirchdorf ist eine Mitgliedsgemeinde der Samtgemeinde Kirchdorf. Nach § 98 Abs. 1 Nr. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes sind die Samtgemeinden zuständig für den Bau und die Unterhaltung der Gemeindeverbindungsstraßen. Folglich ist die Samtgemeinde Kirchdorf zuständiger Straßenbaulastträger für die Gemeindeverbindungsstraße in der Gemeinde Kirchdorf.

### **2.3 Bestehende Verkehrsverhältnisse**

Die Landesstraße L 349 „Steyerberger Straße“ ist innerhalb der Ortslage von Kirchdorf als Ortsdurchfahrt ausgebaut. Sie weist jedoch in Teilbereichen enge Kurven und weitere engstellen auf, so dass der Begegnungsverkehr von Lkw und größeren landwirtschaftlichen Fahrzeugen limitiert ist. Im Außenbereich der geplanten Gemeindeverbindungsstraße ist die zweistreifige Fahrbahn ca. 6,00 m breit. An der nördlichen Seite verläuft ein ca. 2,00 m breiter abgesetzter Radweg in Asphaltbauweise, der teilweise hinter einem Wegeseitengraben verläuft.

Auf der östlichen Seite der Bundesstraße B 61 „Barenburger Straße“ verläuft ein ca. 2,10 m breiter von der Fahrbahn abgesetzter Radweg. Die Fahrbahn der zweistreifigen Bundesstraße ist im Anschlussbereich der geplanten Gemeindeverbindungsstraße ca. 8,50 m breit. Innerhalb der Ortslage sind die Gemeindestraßen überwiegend in einem dörflichen Ausbaustandard hergestellt, als Asphaltfahrbahnen in verschiedenen Breiten und ohne Gehwege. In der Umgebung von Kirchdorf führen viele landwirtschaftliche Wege, die überwiegend als ca. 3,0 m breite oder geringfügig breite Asphaltfahrbahnen bestehen. Zwischen der Bundesstraße B 61 „Barenburger Straße“ und der Landesstraße L 349 „Steyerberger Straße“ existiert keine direkte Verbindung über landwirtschaftliche Wege. Die vorliegenden Straßenabschnitte der B 61 bzw. der L 349 sind im Maßnahmenbereich im straßenrechtlichen Bereich als „freie Strecke“ festgelegt.

### **2.4 Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Die Gewerbebetriebe im Nordosten der Gemeinde Kirchdorf sind bislang über die bestehenden Gemeindestraßen nur unzureichend an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Insbesondere der überwiegende in/aus Richtung Norden und Süden (B 61) orientierte Ziel- und Quellverkehr muss weiterhin den Ortskern passieren. Die Ziel- und Quellverkehre tragen auf diese Weise zu einer erheblichen verkehrlichen Belastung des Ortskernes bei, verbunden mit verkehrlichen Risiken insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer (wie Fußgänger, Radfahrer, Schülerverkehr). Besonders kritisch ist nach Einschätzung der Gemeinde

Kirchdorf in diesem Zusammenhang der Schwerlastverkehr von und zu den im Nordosten der Gemeinde angesiedelten Gewerbebetrieben zu sehen. Die nun geplante Gemeindeverbindungsstraße übernimmt insbesondere eine örtliche Erschließungs- und Zubringerfunktion für die vorgenannten Gewerbebetriebe. Gleichzeitig wird der Ortskern zu einem erheblichen Teil vom Ziel- und Quellverkehr des Gewerbegebietes entlastet. Die Maßnahme trägt auf diese Weise auch zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zu einer deutlichen Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse im Ortskern bei.

## **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Durch die Verlagerung des Ziel- und Quellverkehrs aus/zum Gewerbegebiet aus dem Ortskern der Gemeinde Kirchdorf auf die geplante Gemeindeverbindungsstraße verringert sich im Ortskern sowohl die Lärm- als auch die luftschadstoffliche Belastung, zum einen unmittelbar durch die verkehrlichen Entlastungen und darüber hinaus durch die damit verbundene Verstetigung der Verkehrsabläufe und die Reduzierung der Brems- und Beschleunigungsvorgänge an den Knotenpunkten im Ort. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Verlagerung des Schwerverkehrs aus dem Ortskern.

# **3 Straßenbauliche Beschreibung der Baumaßnahme**

## **3.1 Linienführung**

Die gewählte Führung bescheinigt dem Ortskern besonders in der Anbindung zwischen der Bundesstraße B 61 und der Landesstraße L 349 eine Verkehrsreduzierung von bis zu 1.500 Fahrzeugen pro Tag. Insgesamt geht die Verkehrsuntersuchung von einer Gesamtbelastung von rund 2.000 Kfz pro Werktag aus. Ausschlaggebend für die Wahl der Linienführung sind schließlich die verkehrlichen Belange. Die besondere Gewichtung dieses Belanges in der Abwägung ist gerechtfertigt, da die verkehrlichen Ziele den Anlass der Planung bzw. des hier geplanten Straßenbauvorhabens beschreiben. Bei den verkehrlichen Belangen wird diese Linienführung am günstigsten eingestuft, ausschlaggebend hierfür sind die höchste Bewertung hinsichtlich Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und Verkehrseffekten. Die Linienführung entspricht dem Ziel und Zweck des Bauvorhabens in vollem Umfang. Hinsichtlich der sonstigen Belange ist zu Gunsten der gewählten Linienführung schließlich die Kosten-Nutzen-Relation zu nennen.

## **3.2 Ausbaustandard**

### **3.2.1 Entwurfsmerkmale**

Die Entwurfs- und Betriebsmerkmale werden nach den RAL entsprechend der gewählten Entwurfsklasse 3 vorgesehen. Es ist ein Betrieb ohne Beschränkung des Gemeingebrauchs und ohne Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgesehen. In Anlehnung an

den Regelquerschnitt der bestehenden Straße L 349 „Steyerberger Straße“ kommt ein reduzierter RQ 11 zur Anwendung bestehend aus:

- 1,50 m Bankett
- 0,50 m Randstreifen
- 3,00 m Fahrstreifen
- 3,00 m Fahrstreifen
- 0,50 m Randstreifen
- 1,50 m Bankett

Grundsatz der Linienführung ist die Einhaltung der in den RAL geforderten Parameter mit einer den Baumbestand schonenden Trassierung in Einklang zu bringen. Dazu werden Elemente der Geraden mit Radien kombiniert. Die Übergänge zwischen den Elementen werden mit Klothoiden trassiert.

Die Trasse beginnt und endet jeweils in einem Knotenpunkt an den übergeordneten Straßen (L 349 und B 61) Die zwei Knotenpunkte werden als plangleiche Kreuzungen bzw. Einmündungen ausgeführt. Die Radverkehrswege werden an beiden Knotenpunkten entsprechend dem neuen baulichen Zustand angepasst und richtlinienkonform hergestellt.

### **3.3 Linienführung**

#### **3.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs**

Die Trasse beginnt im Knotenpunkt B 61 Barenburger Straße und endet am Knotenpunkt L 349 Steyerberger Straße. Die Knotenpunkte werden durch zusätzliche Abbiegespur aufgeweitet. Darüber hinaus werden in den nördlichen Zufahrten zur Gewerbeparkerweiterung weitere Linksabbiegerspuren in den Knotenpunkten mit den Straßenzügen „Vor dem Hollenberg“ und Nordfeld geplant.

#### **3.3.2 Zwangspunkte**

Als Zwangspunkte in Lage und Höhe der Trasse sind die Anschlüsse an die bestehenden Knotenpunkte der anzuschließenden Straßen im Bereich des Trassenverlaufs zu nennen. Weitere Zwangspunkt sind die Gewässeranbindungen „Kirchdorfer Mühlenbach“ und den „Loggemoorgraben“.

#### **3.3.3 Böschungsgestaltung**

Die Damm- und Einschnittsböschungen werden mit einer Regelböschungsneigung von 1 : 1,5 ausgebildet. Auf den Böschungen ist die Einsaat von Landschaftsrasen vorgesehen.

### **3.3.4 Hindernisse in Seitenräumen**

An den im Verlauf der Trassenführung befindlichen Wirtschaftswegen befinden sich diverse Beregnungsbrunnen die im Zuge der Baumaßnahme umgelegt werden müssen. Die genaue Anzahl wird im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt. In den Kreuzungsbereichen mit den querenden Straßenzügen befinden sich diverse Versorgungsleitungen für die ggfls. erforderliche Kreuzungs- und Umlegungsmaßnahmen notwendig werden.

## **3.4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

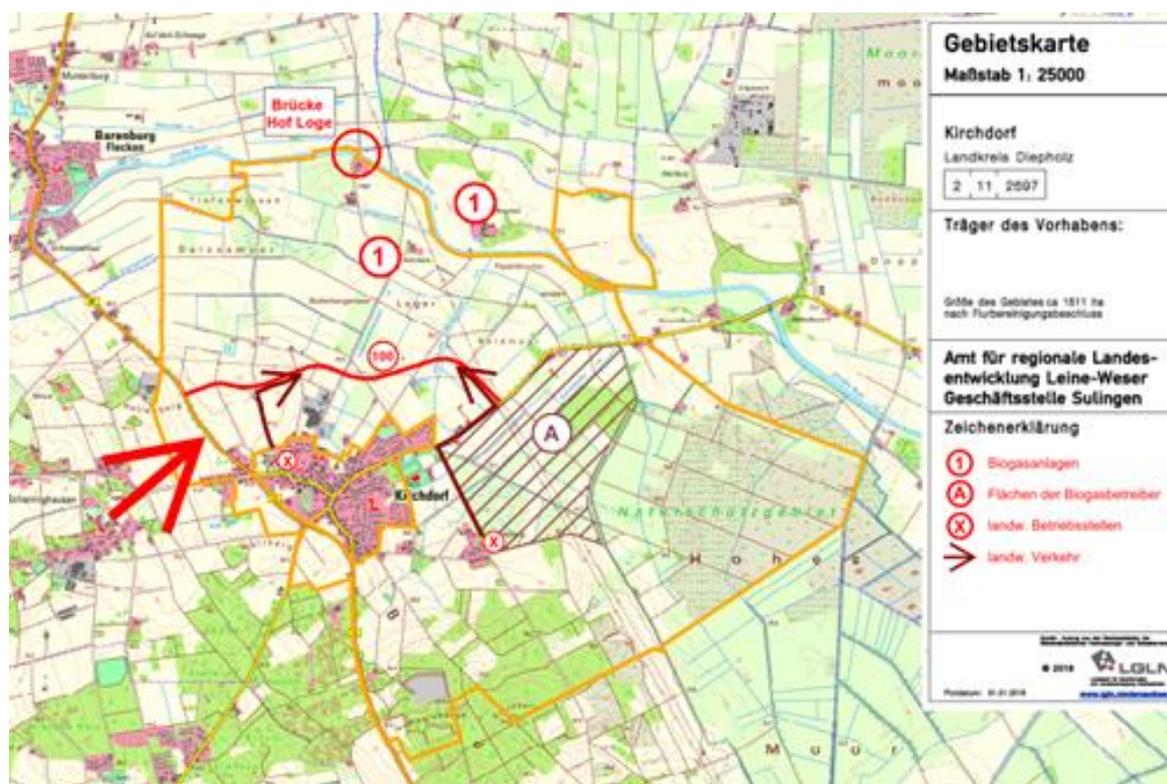
### **3.4.1 Trassierung**

Grundsätzlich erfolgt ein Ausbau nur, soweit dies für den landwirtschaftlichen Verkehr erforderlich ist, d.h. ein vorhandener Weg wegen seiner Befestigungsart, Befestigungsbreite oder Bauweise nicht den Anforderungen entspricht.

Das vorhandene Wirtschaftswegenetz nördlich von Kirchdorf ist sternförmig auf den Ortskern ausgerichtet. Ziel der Planung ist es, die landwirtschaftlichen Verkehre zu bündeln bzw. von den Verkehren auf den übergeordneten Straßen zu trennen und die Ortslage zu entlasten. Aus diesem Grund nimmt der neue Hauptwirtschaftsweg alle vorhandenen Wege, soweit sie nicht aufgehoben werden, auf und erhält Anschluss an die neue Brücke im Norden, die B 61 im Westen und L 349 im Osten.

Die derzeitige Lage der Hofstandorte im Ort erschwert eine Entwicklung der Betriebe bzw. lässt dies nicht zu. Die durch den neuen Weg erschlossenen Bereiche zwischen Hauptwirtschaftsweg und Große Aue schaffen sowohl baurechtliche als auch erschließungstechnisch optimale Bedingungen für Standortverlagerungen bzw. Betriebserweiterungen.

Die mit der Planung konzipierte neue landwirtschaftliche Erschließung ist in der folgenden Karte dargestellt.



Durch den Ausbau des Wegenetzes können folgende Verbesserungen erzielt werden.

- Haupterwerbsbetriebe aus Scharringhausen (derzeit 3) bewirtschaften große Flächenanteile nördlich von Kirchdorf und erreichen diese über die neue Anbindung deutlich besser
- Die Betreiber der Biogasanlage südlich der Großen Aue bewirtschaften u. a. den Teilraum A und können über die neue Anbindung deutlich besser ihre Erzeugnisse zur Biogasanlage transportieren
- Landwirtschaftliche Betriebe aus Kirchdorf (2 sind in der Karte exemplarisch dargestellt) erreichen ihre Flächen über die neue Anbindung deutlich besser
- Die Bewirtschaftung und die Ernteabfuhr mit großen und schweren landwirtschaftlichen Geräten und Fahrzeugen sind über die neue Anbindung zu den überörtlichen Straßen und damit auch zu externen Absatzmärkten einfacher möglich. Konflikte auf den Straßen werden minimiert.

### 3.4.2 Querschnittsgestaltung

Die zweistreifige Fahrbahn der Gemeindeverbindungsstraße erhält eine reduzierte Regelbreite von 6,00 m zuzüglich eines beidseitigen Randstreifens von jeweils 50 cm und ein angrenzenden Bankettstreifen von 1,50 m. Die Fahrbahn wird einseitig über eine Regelquerneigung von 2,50 % (in Kurvenbereichen bis 7,00 %) in einen parallel verlaufenden Straßenseitengraben entwässert und an die Vorfluten des Loggemoorgrabens bzw. den Kirchdorfer Mühlenbach angeschlossen.

Die Befestigung der Fahrbahn erfolgt gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 2012).

Die folgenden Ausbauquerschnitte ergeben sich gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) im Bereich der Bahnhofstraße, im Zufahrtbereich der Parkpalette sowie im Bereich des ZOB:

#### Querschnitt B 61

0,50 m	Randstreifen
3,50 m	Fahrstreifen
3,25 m	Linksabbiegerstreifen
3,50 m	Fahrstreifen
0,50 m	Randstreifen
1,75 m	Grünstreifen
2,50 m	kombinierter Geh-/Radweg
1,50 m	Bankett

#### Querschnitt Gemeindeverbindungsstraße

1,50 m	Bankett
0,50 m	Randstreifen
3,00 m	Fahrstreifen
3,00 m	Fahrstreifen
0,50 m	Randstreifen
1,50 m	Bankett
3,00 m	Seitengraben

#### Querschnitt Gemeindeverbindungsstraße mit Linksabbiegerspur

1,50 m	Bankett
0,50 m	Randstreifen
3,00 m	Fahrstreifen
3,25 m	Linksabbiegerstreifen
3,00 m	Fahrstreifen
0,50 m	Randstreifen
1,50 m	Bankett
3,00 m	Seitengraben

#### Querschnitt L349

1,50 m	Bankett
2,50 m	kombinierter Geh-/Radweg

1,75 m	Grünstreifen
0,50 m	Randstreifen
3,00 m	Fahrstreifen
3,25 m	Linksabbiegerstreifen
3,00 m	Fahrstreifen
0,50 m	Randstreifen
1,50 m	Bankett

Für die Fahrbahnverbreiterung der B 61 und L349 ist folgender Aufbau vorgesehen:

Bauweise mit Asphaltdecke für Fahrbahnen gemäß RStO 2012, Tafel 1, Zeile 3, Bk10

4,0 cm	Asphaltdeckschicht AC 11 DS
8,0 cm	Asphaltbinderschicht AC 16 BS
10,0 cm	Asphalttragschicht AC 32 TN
15,0 cm	Schottertragschicht 0/45 mm
<u>33,0 cm</u>	<u>Frostschutzschicht 0/45 mm</u>
70,0 cm	Gesamtaufbau

Für die Fahrbahn der Gemeindeverbindungsstraße sowie die Zufahrt zu den übrigen landwirtschaftlichen Wegen ist folgender Aufbau vorgesehen:

Bauweise mit Asphaltdecke für Fahrbahnen gemäß RStO 2012, Tafel 1, Zeile 3, Bk3.2

4,0 cm	Asphaltdeckschicht AC 8 DS
6,0 cm	Asphaltbinderschicht AC 16 BS
10,0 cm	Asphalttragschicht AC 32 TN
15,0 cm	Schottertragschicht 0/45 mm
<u>35,0 cm</u>	<u>Frostschutzschicht 0/45 mm</u>
70,0 cm	Gesamtaufbau

Für den Radweg ist folgender Aufbau vorgesehen:

Bauweise mit Pflasterdecke für Rad- und Gehwege gemäß RStO 2012, Tafel 6, Zeile 2

2,5 cm	Asphaltdeckschicht AC 5 DN
8,0 cm	Asphalttragschicht AC 22 TN
<u>20,0 cm</u>	<u>Frostschutzschicht 0/45 mm</u>
30,5 cm	Gesamtaufbau

Die vorgenannten Bauweisen wurden unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsbelastungen und Frequenzen dimensioniert und lassen einen langfristig schadfreien Nutzungsverlauf der Verkehrsanlage erwarten.

### **3.5 Entwässerung**

Als Fahrbahntwässerung sind Graben- und Mulden entlang der Straßenparzelle geplant, die das anfallende Oberflächenwasser ableiten. Die Ableitgräben werden mit einer Sohlbreite von 1,0 m und einer Böschungsneigung von 1:1,5 hergestellt. Eine Verbindung der jeweiligen Graben- und Mulden wird über Durchlässe der Nennweiten von DN 400 bis DN 600 realisiert. Bei der Kreuzung der beiden Gewässer 2. Ordnung werden Rahmendurchlässe mit einseitiger Trockenwetterrinne ausgeführt.

### **3.6 Baugrund, Erdarbeiten**

Ein Baugrundgutachten ist seitens der Samtgemeinde Kirchdorf beauftragt und wird in den folgenden Wochen durchgeführt. Die Ergebnisse werden in der Entwurfsplanung entsprechend berücksichtigt.

### **3.7 Beleuchtung**

Entlang der Neubaustrecke werden keine Leuchtmasten aufgestellt.

### **3.8 Grunderwerb**

Grunderwerbkosten fallen nicht an. Regelungen zum Grunderwerb werden infolge des durchgeführten Flurbereinigungsverfahrens einvernehmlich mit allen beteiligten Eigentümern und Behörden im Vorfeld geklärt.

### **3.9 Bau- und Planungsrecht**

Der für den Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße vorgesehene Bereich soll durch ein Flurbereinigungsverfahren mit einer entsprechenden Flurneueordnung gesichert werden.

Weiterhin wird bei der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Regionalniederlassung (RNL) Nienburg ein Sicherheitsaudit beantragt und durchgeführt. Die Anmerkungen aus dem Auditbericht werden bei der beigefügten Planung berücksichtigt.

### **3.10 Aussagen Dritter zu der Planung**

Zur ausgearbeiteten Planung sind Stellungnahmen Dritter angefordert. (Stellungnahme Behindertenbeauftragter, Sicherheitsaudit Landesbetrieb NLStBV). Die dort geäußerten Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen und in der weiteren Planung berücksichtigt.

### **3.11 Wirtschaftlichkeit der Planung**

Der vorliegende Entwurf wurde unter Berücksichtigung kostengünstiger Ausbaustandards sowie unter Vermeidung einer unnötigen Flächeninanspruchnahme ausgearbeitet und entspricht dem Handlungskonzept der Samtgemeinde Kirchdorf zum wirtschaftlichen Umgang mit Haushaltsmitteln.

#### **3.11.1 Gewährleistung der Verkehrssicherheit**

Durch die Realisierung der Gemeindeverbindungsstraße wird durch die entlastende Wirkung der Straße „Brinkstraße“ auf den Ortskern von Kirchdorf eine Steigerung der Verkehrssicherheit erzielt. Ein sicheres Begegnen der Verkehrsteilnehmer ist durch den gewählten Querschnitt an allen Stellen der Strecke möglich. Durch die Ausführung der Bankette als standfeste Bankette, befestigt mit Schotter, wird die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer erhöht, da ein Befahren der Seitenräume im Notfall möglich ist.

### **3.12 Lärmschutzanlagen**

Im Zuge der hier betrachteten Maßnahme sind keine Lärmschutzanlagen erforderlich und geplant.

### **3.13 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Durch die Planung sind keine Bahnanlagen betroffen. Eine Linie des ÖPNV über die Gemeindeverbindungsstraße ist vorerst nicht geplant. Die Möglichkeit der Nutzung der Straße durch den ÖPNV wird offen gehalten.

### **3.14 Straßenausstattung**

Die Gemeindeverbindungsstraße erhält die Grundausstattung mit Markierung, Beschilderung und Leiteinrichtungen. Die Beschilderung und Markierung der Gemeindeverbindungsstraße einschließlich der Knotenpunkte und der Anpassungen und Ergänzungen im nachgeordneten Straßennetz erfolgt entsprechend der StVO und geltender Regelwerke.

### **3.15 Umweltauswirkungen**

Im Plangebiet befinden sich vereinzelte Siedlungsstrukturen in Form von Hofstellen. Diese konzentrieren sich im Wesentlichen auf den nördlichsten Bereich des Plangebietes. Im Süden schließt sich bereits der Siedlungsrandbereich von Kirchdorf an. Das Gebiet besitzt darüber hinaus keine besondere Bedeutung für die Wohnnutzung. Das Gebiet besitzt aufgrund der strukturellen Ausprägung im Zusammenhang mit den bestehenden Vorbelastungen durch Straßen, Siedlungsbereiche und intensiver Landwirtschaft eine mittlere Bedeutung für die Erholungsnutzung. Vorrangig wird siedlungsnaher Erholung betrieben.

Aufgrund der Entfernung der Gemeindeverbindungsstraße zu den Siedlungsbereichen können erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit ausgeschlossen werden.

## **4 Berücksichtigung der Belange von Behinderten und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen**

Da es sich bei der Baumaßnahme um den Neubau einer Außerortsstraße handelt und nur im Bereich der Anschlüsse an die klassifizierte Straßen ein Radweg verläuft, sind die Anforderung an taktile Leiteinrichtungen gegenüber Maßnahme im Innenstadtbereich wesentlich geringer. Die Planunterlagen wurden dem zuständigen Behindertenbeauftragten zur Abgabe einer Stellungnahme zugesendet. Die Anmerkungen werden nachträglich in die Planunterlagen eingearbeitet und im weiteren Verfahren erneut an die Projektbeteiligten versendet.

## **5 Erläuterung zur Kostenberechnung**

### **5.1 Kosten**

Die Kostenschätzung wurde nach der aktuellen Auflage der „Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen“ (AKVS) erstellt.

Die AKVS erstreckt sich auf die projektbezogenen Kosten (Zweckausgaben) für den Neubau und die Erweiterung, den Um- und Ausbau sowie die Erhaltung und Erneuerung von Straßen, Ingenieurbauwerken und besonderen Anlagen. Sie regelt die Anforderungen an Inhalt, Form und Umfang der kostenbeschreibenden Unterlagen, um eine einheitliche Vorgehensweise gewährleisten zu können.

Der Kostenschätzung liegen die Aussagen des Erläuterungsberichtes, den Lage- und Höhenplänen und den Regelquerschnitten zu Grunde.

Die Gesamtbaukosten der Straßenbaumaßnahme belaufen sich nach aktueller Kostenschätzung von Juni 2021 auf ca. 3.800.000,00 € (brutto).

### **5.2 Kostenträger**

Kostenträger für die Baumaßnahme ist die Gemeinde Kirchdorf.

## 6 Durchführung der Baumaßnahme

Die Erschließung der Baumaßnahme erfolgt über das öffentliche Straßennetz. Temporäre Einschränkungen beim Bau der Anschlüsse an die B 61 und L 349 und die anbindenden Gemeindestraßen werden erforderlich.

Da es sich bei der Baumaßnahme um einen Neubau handelt, hat der Bau auf die Verkehrsführung keinen wesentlichen Einfluss. Untersuchungen zur Kampfmittelfreiheit wurden im April 2021 beantragt. Nach durchgeführter Luftbildauswertung wurde hierbei keine Kampfmittelbelastung vermutet. Regelungen zum Grunderwerb werden mit der Aufstellung der weiteren Unterlagen und dem Flurbereinigungsverfahren vorgesehen. Der für den Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße vorgesehene Bereich soll durch ein Flurbereinigungsverfahren mit einer entsprechenden Flurneuordnung gesichert werden.

Die Baumaßnahme wird nach VOB/A öffentlich ausgeschrieben.

Die Bauzeit für den Neubau der Gemeindeverbindungsstraße beträgt ca. 12 Monate.

Aufgestellt:

Enger, den 12. Juli 2021

**Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH**