

L 871 – Abschnitt 120 von Station 0.000 bis Station 0.280

Straßenbauverwaltung des

L 872 – Abschnitt 60 von Station 0.325 bis Station 0.372

Landes Niedersachsen

Abschnitt 70 von Station 0.000 bis Station 0.210

Nächster Ort: Kirchhatten

Baulänge: 537 m

Länge der Anschlüsse: --

## PLANFESTSTELLUNG

### Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße 872

#### 1. ERLÄUTERUNGSBERICHT

SEITEN 1 – 36

<p><u>Aufgestellt:</u> Gemeinde Hatten Hauptstraße 21 26209 Hatten</p> <p><b>Kirchhatten, den 15.12.2022</b> gez. Heinisch</p>	
<p><u>Aufgestellt:</u> Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Oldenburg - Kaiserstraße 27 26122 Oldenburg</p> <p><b>Oldenburg, den 12.01.2023</b> gez. Peuker</p>	



**Thalen  
Consult**

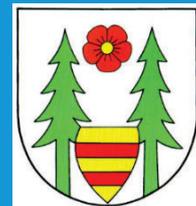
Thalen Consult GmbH  
Urwaldstraße 39 | 26340 Neuenburg  
T 04452 916-0 | F 04452 916-101  
E-Mail info@thalen.de | www.thalen.de

INGENIEURE - ARCHITEKTEN - STADTPLANER

# ERRICHTUNG EINES BUSKNOTENPUNKTES IN KIRCHHATTEN MIT VERLEGUNG DER LANDESSTRASSE 871 UND VERKNÜPFUNG ÜBER EINEN KREISVERKEHRSPLATZ MIT DER LANDESSTRASSE 872

## Erläuterungsbericht

### GEMEINDE HATTEN



PROJ.NR. 11030 | 18.01.2022

**Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871  
und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872****INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1.</b>	<b>Darstellung des Vorhabens .....</b>	<b>4</b>
1.1.	Planerische Beschreibung .....	4
1.2.	Straßenbauliche Beschreibung.....	5
1.3.	Streckengestaltung .....	7
<b>2.</b>	<b>Begründung des Vorhabens .....</b>	<b>8</b>
2.1.	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren .....	8
2.2.	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung .....	8
2.3.	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan).....	9
2.4.	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens .....	9
2.4.1.	Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung .....	9
2.4.2.	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....	9
2.4.3.	Verbesserung der Verkehrssicherheit .....	10
2.5.	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen .....	11
2.6.	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.....	12
<b>3.</b>	<b>Vergleich der Varianten und Wahl der Linie .....</b>	<b>12</b>
3.1.	Beschreibung des Untersuchungsgebietes .....	12
3.2.	Beschreibung der untersuchten Varianten .....	12
3.2.1.	Variantenübersicht.....	12
3.2.1.1.	Durchgehende Strecke der Landesstraße L 872 .....	12
3.2.1.2.	Knotenpunkt L 871 / L 872 (Kreisverkehrsplatz).....	13
3.2.1.3.	Durchgehende Strecke der Munderloher Straße - L 871 .....	13
3.2.1.4.	Busknotenpunkt mit Park-and-Ride - Parkplatz.....	14
3.2.2.	Variantenvergleich .....	15
3.2.3.	Raumstrukturelle Wirkungen .....	15
3.2.4.	Verkehrliche Beurteilung .....	15
3.2.5.	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung.....	15
3.2.6.	Umweltverträglichkeit.....	15
3.2.7.	Wirtschaftlichkeit .....	15
3.3.	Gewählte Linie.....	15

**Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871  
und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

<b>4.</b>	<b>Technische Gestaltung der Baumaßnahme .....</b>	<b>15</b>
4.1.	Ausbaustandard .....	15
4.1.1.	Entwurfs- und Betriebsmerkmale .....	15
4.1.2.	Vorgesehene Verkehrsqualität .....	16
4.1.3.	Gewährleistung der Verkehrssicherheit .....	16
4.2.	Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung .....	17
4.3.	Linienführung .....	17
4.3.1.	Beschreibung des Trassenverlaufs .....	17
4.3.2.	Zwangspunkte .....	18
4.3.3.	Linienführung im Lageplan .....	18
4.3.4.	Linienführung im Höhenplan .....	18
4.3.5.	Räumliche Linienführung und Sichtweiten .....	19
4.4.	Querschnittsgestaltung .....	19
4.4.1.	Querschnittelemente und Querschnittsbemessung .....	19
4.4.2.	Fahrbahnbefestigung .....	21
4.4.3.	Böschungsgestaltung .....	23
4.4.4.	Hindernisse in Seitenräumen .....	24
4.5.	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten .....	24
4.5.1.	Anordnung von Knotenpunkten .....	24
4.5.2.	Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte .....	24
4.5.3.	Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten .....	25
4.6.	Besondere Anlagen .....	25
4.7.	Ingenieurbauwerke .....	25
4.8.	Lärmschutzanlagen .....	25
4.9.	Öffentliche Verkehrsanlagen .....	26
4.10.	Leitungen .....	27
4.11.	Baugrund / Erdarbeiten .....	27
4.12.	Entwässerung .....	28
4.13.	Straßenausstattung .....	29
<b>5.</b>	<b>Angaben zu den Umweltauswirkungen .....</b>	<b>29</b>
5.1.	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit .....	29

**Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871  
und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

5.2.	Landschaftsbild .....	31
5.3.	Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....	31
5.4.	Artenschutz .....	32
5.5.	Natura 2000 – Gebiete.....	32
5.6.	Weitere Schutzgebiete .....	33
<b>6.</b>	<b>Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen .....</b>	<b>33</b>
6.1.	Lärmschutzmaßnahmen .....	33
6.2.	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen .....	33
6.3.	Maßnahmen zum Gewässerschutz .....	33
6.4.	Landschaftspflegerische Maßnahmen .....	33
6.5.	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht .....	34
<b>7.</b>	<b>Kosten .....</b>	<b>34</b>
<b>8.</b>	<b>Verfahren.....</b>	<b>34</b>
<b>9.</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme.....</b>	<b>35</b>

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

### **1. Darstellung des Vorhabens**

#### **1.1. Planerische Beschreibung**

Die Gemeinde Hatten als Vorhabenträger beabsichtigt den Neubau eines Busknotenpunktes in Kirchhatten als zentralem Ein- und Umsteigepunkt für eine große Anzahl der Fahrgäste und Schüler/-innen, die täglich im Landkreis Oldenburg mit den Linienbussen des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) unterwegs sind.

Derzeit fungiert der Marktplatz im Ortszentrum als Hauptumsteigepunkt aus allen Fahrrichtungen. Als Verknüpfungsanlage und Standort für wartende Busse ist der Marktplatz aber zu klein und damit ungeeignet, denn zu Spitzenzeiten stehen hier derzeit bis zu sechs Linienbusse auch teilweise nebeneinander. In Kombination mit den unzureichend ausgebauten Wartebereichen ergibt sich insgesamt eine unübersichtliche Situation mit geringem Sicherheitsempfinden und einem unregelmäßigen Fahrgastwechsel.

Außerdem soll in Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) - Geschäftsbereich Oldenburg, die Landesstraße L 871 - Munderloher Straße umgelegt und über einen Kreisverkehrsplatz am neuen Knotenpunkt mit der Landesstraße L 872 - Hauptstraße verknüpft werden.

Diese beiden Landesstraßen bilden dabei die Einfallstraßen in den Ort Kirchhatten aus Richtung Norden. Die Landesstraße L 872 beginnt am Stadtrand von Oldenburg und verläuft in südlicher Richtung über Kirchhatten weiter bis zum Ortsrand von Wildeshausen, wo sie an der Straßenkreuzung mit der L 873 und der L 338 endet. An der Landesstraße L 871 befindet sich unmittelbar nördlich von Kirchhatten die Anschlussstelle „Hatten“ der Bundesautobahn A 28. In südwestlicher Richtung verläuft die L 871 durch Kirchhatten und weiter über Huntlosen sowie Großenkneten bis zum Ortszentrum von Garrel.

Das Planungsgebiet befindet sich am nördlichen Ortseingang der Ortschaft Kirchhatten in der Gemeinde Hatten und erstreckt sich über ca. 10.000 m<sup>2</sup>. Der geplante Busknotenpunkt wird dabei an der südlichen Grenze einer Freifläche zwischen den beiden Landesstraßen angeordnet. Der neue Verlauf der Landesstraße L 871 führt ebenfalls mittig über diese Freifläche und wird im westlichen Bereich über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872 verknüpft.

Die beiden Bereiche für die neuen Bussteige am geplanten Busknotenpunkt werden parallel zum neuen Verlauf der Landesstraße L 871 angelegt und können über eine gesonderte Zufahrt aus dem Kreisverkehrsplatz im Verlauf der L 872 angefahren werden. Die Ausfahrt erfolgt dann über einen abgestuften Teilabschnitt der Landesstraße L 871 in Richtung der geplanten Fahrbahn der L 871. Der verbleibende Teil der abgehängten Munderloher Straße fungiert als gemeindliche Erschließungsstraße.

Die Straßenquerschnitte sollen dahingehend ausgebaut werden, dass sie einerseits der Bedeutung und dem auftretenden Verkehrsaufkommen der Straßen gerecht werden, andererseits aber auch die Verkehrssicherheit und -qualität insbesondere für die Radfahrer und Fußgänger verbessert wird.

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

Das Ingenieurbüro Thalen Consult GmbH wurde von der Gemeinde Hatten mit dem Planungsauftrag und der Erstellung der Unterlagen für ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 38 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) sowie der landschaftspflegerischen Begleitplanung beauftragt.

### **1.2. Straßenbauliche Beschreibung**

Die Ortschaft Kirchhatten liegt zentral zwischen den Bundesautobahnen A 28, A 29 und A 1 sowie mittig auf dem Streckenverlauf zwischen der kreisfreien Stadt Oldenburg und der Kreisstadt Wildeshausen. Sie wird von mehreren Landesstraßen (L 871, L 872, L 888) durchkreuzt, die im Ortskern zusammen treffen. Der Siedlungsbereich von Kirchhatten wird überwiegend durch Wohnbebauung und teilweise auch durch Gewerbenutzung geprägt.

Den Landesstraßen L 871 und L 872 kommt gemäß den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) regionale Verbindungsfunktionen eine wesentliche Bedeutung in der räumlichen Erschließung der näheren Umgebung zu. Sie sind als wichtige Hauptverkehrsstraßen der Straßenkategorie HS III zuzuordnen.

Weitere Merkmale der Strecken- und Verkehrscharakteristik sind die entsprechend breiten Fahrbahnflächen und die dagegen relativ schmalen Nebenanlagen. Das Straßenareal ist in den bebauten Bereichen vorwiegend durch Mauern, Zäune und Hecken sowie in den übrigen Bereichen durch größere Grünflächen und teilweise bestehende Entwässerungsgräben eingefasst. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt im gesamten Streckenabschnitt der Ortsdurchfahrt derzeit bei  $V = 50$  km/h.

Die geplante Baumaßnahme beginnt im Zuge der Hauptstraße - L 872 bei Station 325 vom Abschnitt 60 und endet im weiteren Verlauf bei Station 210 vom Abschnitt 70, bei Station 160 vom Abschnitt 70 wird zudem ein Kreisverkehrsplatz als Verknüpfung mit dem neuen Verlauf der L 871 hergestellt. Das Bauende im Streckenverlauf der Munderloher Straße - L 871 liegt bei Station 280 vom Abschnitt 120.

Die vorhandenen Fahrbahnflächen der Landesstraßen sind derzeit im Bestand jeweils mit einer Fahrbahndecke aus Asphalt befestigt und besitzen Fahrbahnbreiten von ca. 6,75 m bis ca. 7,50 m. Entlang der L 871 - Munderloher Straße verlaufen parallel zur Fahrbahn kombinierte Rad- und Gehwege mit einer bestehenden Breite von ca. 2,75 m, die durch eine Hochbordanlage von der Fahrbahn abgesetzt sind. An der L 872 - Hauptstraße befindet sich ab dem Knotenpunkt der beiden Landesstraßen in nördlicher Richtung nur an der Westseite ein kombinierter Rad- und Gehweg in ca. 2,00 m Breite, der durch eine Hochbordanlage bzw. im weiteren Verlauf durch Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt ist.

Die vorliegende Ausbauplanung ist Teil vom Masterplan für die Erneuerung der Ortsdurchfahrt in Kirchhatten und basiert zu großen Teilen auf den Ideen aus der damals gebildeten „Arbeitsgruppe Dorferneuerung“.

Für die Ortsdurchfahrt waren ursprünglich für die Führung des Radverkehrs Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorgesehen. Aufgrund der zwischenzeitlich erhöhten Anforderungen an die benötigten Breiten für den Fahrzeugverkehr und die Schutzstreifen selbst ist eine Umsetzung wegen der fehlenden Verfügbarkeit der dafür notwendigen Verkehrsflächen nicht mehr möglich.

**Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

Die geplante Querschnittsgestaltung sieht für den neuen Streckenverlauf der Munderloher Straße - L 871 eine 7,50 m breite Fahrbahn vor, die im Kurvenbereich auf 8,50 m verbreitert wird. Nördlich bzw. westlich davon werden getrennte Geh- und Radwege hergestellt. Im Bereich des Friedhofes ist zudem ein Fahrbahnteiler in 3,00 m Breite als Querungshilfe im Zuge der L 871 vorgesehen.

Für die Hauptstraße - L 872 wurde gemäß der Ausbauplanung für die Ortsdurchfahrt Kirchhatten eine 7,00 m breite Fahrbahn gewählt.

Am 30. September 2022 wurde in einem Ortstermin unter Beteiligung des Straßenbaulastträgers (Land Niedersachsen) mit seinen Fachabteilungen einschließlich der Straßenmeisterei Oldenburg, der Polizei, der Gemeinde Hatten und dem Planungsbüro Thalen Consult sowie in einer ergänzenden Videokonferenz am 13. Oktober 2022 unter Beteiligung der Verkehrsbehörde des Landkreises Oldenburg und dem Straßenbaulastträger (Land Niedersachsen) die Führung der Radfahrer intensiv besprochen.

Die Abstimmung ist erforderlich geworden, weil die in den übrigen Bauabschnitten der Ortsdurchfahrt beabsichtigte Führung der Radfahrer auf markierten Schutzstreifen in einer Breite von 1,25 m nicht mehr umsetzbar ist. Durch die bestehende Bebauung in der Ortsdurchfahrt stehen Flächen für ausreichend breite Nebenanlagen nicht zur Verfügung. Aus Sicht des Straßenbaulastträgers und der Polizei wäre ein Benutzungsrecht des Gehweges mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ zum Schutz von Kindern und unsicheren Radfahrern wünschenswert. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Tabelle 8 und Bild 7) wird bei einer Verkehrsstärke von mehr als 800 Kfz/h im Belastungsbereich II alternativ zum Schutzstreifen eine Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ empfohlen. Nach der Verkehrserhebung aus dem Mai 2014 liegt die Verkehrsstärke in der Spitzenstunde (ca. 10 % des DTV von 9550 Kfz/24 h, vgl. ERA Kap 2.3) bei ca. 950 Kfz/h (siehe 2.4.2).

Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Oldenburg steht dem entgegen, dass es u.A. im Verlauf der Ortsdurchfahrt L 872 im Zuge des Gehweges Engstellen und unübersichtliche Bereiche gibt, die nicht für den Radverkehr geeignet sind. Für das Führen der Radfahrer auf einem Gehweg mit der Beschilderung „Radfahrer frei“ sind die zur Verfügung stehenden Wegbreiten einschließlich Sicherheitstrennstreifen nicht ausreichend. (siehe Anhang 1 zu diesem Erläuterungsbericht)

Im Ergebnis wird festgestellt, dass danach eine Führung der Radfahrer auf der Nebenanlage zusammen mit den Fußgängern zusätzlich zum Mischverkehr auf der Fahrbahn nicht umsetzbar ist. Dementsprechend wird die Führung des Radverkehrs in der Ortsdurchfahrt ab dem geplanten Kreisverkehrsplatz im Mischverkehr auf der Fahrbahn vorgesehen.

Die Verknüpfung der Munderloher Straße - L 871 und der Hauptstraße - L 872 soll über einen kleinen Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 36 m erfolgen, die Breite der Kreisfahrbahn beträgt dabei 5,50 m zuzüglich einem 2,00 m breiten Innenring aus Betonfertigteilen. Die Kreisinsel wird begrünt und dementspre-

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

chend nicht überfahrbar ausgebildet. In den Anschlüssen des Kreisverkehrs sind zudem nicht überfahrbare Fahrbahnteiler als Überquerungsstellen mit Fußgängerüberwegen und Radfahrerfurten vorgesehen.

Um den geplanten Kreisverkehrsplatz werden die Nebenanlagen ebenfalls als getrennte Geh- und Radwege ausgeführt. Die Breiten für den Gehweg variieren dabei zwischen 2,00 m bis 3,00 m inkl. einem Taktilem Leitstreifen und die Radwege erhalten eine Breite von mindestens 2,00 m.

Östlich vom geplanten Busknotenpunkt ist eine, in beide Richtungen befahrbare, Radfahrverbindung teilweise über den Restabschnitt der Munderloher Straße und teilweise über eine 4,00 m Breite Anlage für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. Im Zuge der Baumaßnahme wird außerdem der bestehende Einmündungsbereich der Munderloher Straße verkehrsgerecht zurück gebaut und rechtwinklig wieder an den Verlauf der Hauptstraße - L 872 angebunden.

Die Busfahrspuren und Warteflächen vom geplanten Busknotenpunkt werden an der südlichen Grenze der Freifläche zwischen den Landesstraßen und parallel zum neuen Verlauf der Landesstraße L 871 - Munderloher Straße errichtet. Dazwischen wird ein Park-and-Ride – Parkplatz für die Pendler und die Fahrgäste des ÖPNV mit einer direkten Zuwegung zu den Bushaltestellen hergestellt.

Durch die Anordnung des Busknotenpunktes am nördlichen Ortseingang ist auch eine gute verkehrliche Anbindung in Richtung Oldenburg und der Bundesautobahn A 28 gegeben. Insbesondere als verkehrswichtiger Knotenpunkt für den ÖPNV im unmittelbaren Einzugsgebiet der Metropolregion Oldenburg wird der Park-and-Ride - Parkplatz beim Busknotenpunkt in Kirchhatten für eine Reduzierung des motorisierten Pendlerverkehrs sorgen. Vor allem wenn in Zukunft die Taktfrequenz in Richtung Oldenburg bzw. Wildeshausen erhöht wird und der ÖPNV im direkten Umfeld von Kirchhatten weiter verdichtet wird.

### **1.3. Streckengestaltung**

Die geplante Linienführung der Verkehrsanlagen wird durch die vorhandene Wohnbebauung und die bestehenden Straßenraumbreiten überwiegend vorgegeben, nur im Bereich der Freifläche wurden der neue Verlauf der Landesstraße L 871 und die Fahrspuren vom Busknotenpunkt frei trassiert.

Für die Landesstraßen sind Fahrbahnbreiten von mindestens 6,75 m Breite vorgesehen. Dieser Querschnitt entspricht grundsätzlich dem Begegnungsfall von zwei Fahrzeugen des Schwerlastverkehrs bzw. zwei Linienbussen. Außerdem sind im Streckenverlauf der Landesstraßen überwiegend beidseitige Nebenanlagen geplant. Der Höhenverlauf passt sich dabei größtenteils den bestehenden Gegebenheiten und den örtlichen Zwangspunkten an.

Die vorhandenen Bäume am Fahrbahnrand werden, soweit möglich, in die Ausbauplanung integriert. Mehrere Bäume im Straßenseitenraum können allerdings nicht erhalten bleiben und müssen vor Beginn der Bauarbeiten gefällt werden.

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

### **2. Begründung des Vorhabens**

#### **2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren**

Nach der 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 sollen die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern verbessern und gegenseitige Rücksichtnahme bewirken.

Bereits im Jahr 2014 wurde der 1. Teilabschnitt vom 1. Bauabschnitt, der Knotenpunkt Wildeshäuser Straße - L 872 / Dingsteder Straße - L 888 als Kreisverkehrsplatz (Minikreisel) umgebaut. Die weiteren Teilabschnitte vom 1. Bauabschnitt, „Verbindungsstrecke“ und „Werkstattplatz“, folgten dann im Jahr 2019.

In diesem Zusammenhang entwickelte der gebildete „Arbeitskreis Dorferneuerung“ im Jahr 2014 eine Idee, wonach die Landesstraße L 871 – Munderloher Straße über die bestehende Freifläche verlegt und durch einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872 – Hauptstraße verknüpft werden könnte. Diese Idee wurde in dem vorliegenden Planungsentwurf aufgegriffen und anschließend weiter ausgearbeitet.

Ebenfalls im Jahr 2014 wurde eine Verkehrserhebung für die Ortsdurchfahrt Kirchhatten von der Gemeinde Hatten in Auftrag gegeben und durch das Ingenieurbüro Zacharias Verkehrsplanungen durchgeführt. Diese Zahlen bilden die Grundlage für die Konzeption des vorliegenden Planungsentwurfes und für die Gestaltung der Verkehrsanlagen an beiden Landesstraßen.

Außerdem wurde im August 2020 ein Förderantrag auf Landeszuwendungen für die Verbesserung der Infrastruktur von Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und beim Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (ZVBN) als Aufgabenträger des ÖPNV für den Landkreis Oldenburg gestellt.

Nach der positiven Rückmeldung seitens der Förderstellen soll nun in Zusammenarbeit mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Oldenburg, ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 38 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) zum Erlangen des Baurechts für diese Gesamtbaumaßnahme durchgeführt werden.

#### **2.2. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) § 3 (1) besteht für die in der Anlage 1 dieses Gesetzes aufgeführten Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Der geplante Neubau des Busknotenpunktes in Kirchhatten mit der Verlegung der Landesstraße L 871 gehört generell nicht zu den in der Anlage 1 UVPG aufgeführten Vorhaben. Eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht daher grundsätzlich nicht. Dennoch wurde eine UVP-Vorprüfung durchgeführt. Weitere Angaben können der vorliegenden UVP-Vorprüfung (Unterlage 19.4) entnommen werden.

## Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872

### 2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

- entfällt -

### 2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

#### 2.4.1. Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Nach dem Landesraumordnungsprogramm und den Regionalen Raumordnungsprogrammen sollen die Lebensbedingungen und Wohnverhältnisse der Bevölkerung sowie die Verkehrs- und Versorgungseinrichtungen verbessert werden.

Ziel ist es, das Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrssysteme zu fördern, um das bestmögliche Gesamtsystem für den Personen- und Güterverkehr zu bilden und dadurch die Lebensbedingungen in allen anderen Bereichen zu verbessern.

In diesem Zusammenhang sollen dabei folgende Ziele erreicht werden:

- Geschwindigkeitsreduzierung im nördlichen Ortseinfahrtsbereich
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs
- Aufwertung des örtlichen Erscheinungsbildes
- leistungsstarke Verkehrsanlagen im Hinblick auf die zukünftige Auslastung
- die Erweiterung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)  
durch die Herstellung eines verkehrsgerechten Verknüpfungspunktes

#### 2.4.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Verschiedene Hauptverkehrsstraßen (Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen) fungieren in der Gemeinde Hatten als wichtige Verbindungs- und Zubringerachsen. Die Siedlungsbereiche in Kirchhatten sind durch den Verlauf dieser Straßen geprägt.

Die Hauptstraße – L 872 und die Munderloher Straße – L 871 zählen zu diesen Hauptverkehrsstraßen und für den Querschnitt ergaben sich gemäß der Verkehrserhebung vom Mai 2014 durch das Ingenieurbüro Zacharias Verkehrsplanungen folgende Belastungen:

- Munderloher Straße - L 871:  
6.050 Kfz / Normalwerktag (Schwerverkehrsanteil 7,4 %)
- Hauptstraße - L 872 / Nördlicher Abschnitt:  
6.800 Kfz / Normalwerktag (Schwerverkehrsanteil 6,2 %)
- Hauptstraße - L 872 / Südlicher Abschnitt:  
9.550 Kfz / Normalwerktag (Schwerverkehrsanteil 6,0 %)

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

Im Ortszentrum ergeben sich zudem Verkehrsmengen von bis zu 9.000 Kfz / 24 h (2014). Diese verteilen sich in Richtung Süden auf die einmündenden oder weiterführenden Straßenzüge L 871 - Sandhatter Straße (ca. 3.050 Kfz / 24 h), L 888 - Dingsteder Straße (ca. 3.650 Kfz / 24 h) und L 872 - Wildeshauser Straße in Fahrtrichtung Wildeshausen (ca. 5.200 Kfz / 24 h).

Der Anteil des Schwerverkehrs (Fahrzeuge > 3,5 t) ist dabei aber insgesamt sehr gering und liegt auf dem Straßennetz der Ortsdurchfahrt Kirchhatten zwischen 6 % und 7 %. Diese Werte sind unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion der Hauptstraßen grundsätzlich nicht unüblich.

Im Zuge der teilweise erfolgten Umgestaltung der Landesstraße L 872 wurde die Ortsdurchfahrt von Kirchhatten bereits größtenteils verkehrsgerecht ausgebaut.

Durch den Neubau des geplanten Busknotenpunktes werden sich die Fahrtzeiten der Linienbusse nur unwesentlich verändern. Vielmehr wird sich das Verkehrsaufkommen durch die Busse sowie die ca. 2.750 Fahrgäste pro Tag dann an den nördlichen Ortseingang verlagern und das Ortszentrum von Kirchhatten, insbesondere den Marktplatz, somit entlasten. Eine Einstiegsmöglichkeit für die Fahrgäste am Marktplatz wird es aber auch weiterhin geben.

Durch die Verlagerung der Munderloher Straße - L 871 in Richtung Norden wird das Verkehrsaufkommen zwischen dem geplanten Kreisverkehrsplatz und dem bestehenden Knotenpunkt mit der Hauptstraße - L 872 deutlich erhöht. Ansonsten bleiben die Verkehrsbeziehungen und somit auch die vorhandenen und die zu erwartenden Belastungen grundsätzlich gleich.

Aufgrund der sehr großen Verkehrsmengen auf diesen Straßenzügen und der tatsächlichen Schwerverkehrsbelastung durch die zahlreichen Linienbusse und LKW werden die Verkehrsflächen gemäß der Beanspruchung verkehrsgerecht ausgebaut.

Die Konzeption der Planung beruht auf den oben genannten Ergebnissen der Verkehrsuntersuchungen. Der gewählte Straßenquerschnitt ist in der Lage, auch die zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen mit der erforderlichen Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit zu bewältigen.

### **2.4.3. Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Das Plangebiet liegt innerhalb der Ortschaft Kirchhatten und hat somit besondere Anforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Gliederung des Straßenraumes in Bezug auf die vorhandenen Verkehrsmengen.

Durch die geplante Umgestaltung und Verlegung des Knotenpunktes der beiden Landesstraßen L 871 und L 872 und dem Neubau eines kleinen Kreisverkehrsplatzes am nördlichen Ortseingang von Kirchhatten wird der bestehende unglücklich angeordnete Einmündungsbereich der L 871 aufgelöst. Außerdem wird durch die neue Straßenführung und den Kreisverkehr eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesem Abschnitt erreicht.

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

Die geplante Querschnittsgestaltung der L 872 sieht eine mindestens 7,00 m breite Fahrbahn entsprechend der Ausbauplanung für die, teilweise bereits realisierte, Ortsdurchfahrt von Kirchhatten vor. Diese nimmt neben dem KFZ-Verkehr auch die Radfahrer auf.

Den Radfahrern wird dadurch ein zügiges und hindernisfreies Fahren auf einer übersichtlichen Mischverkehrsfläche ermöglicht. Außerdem wird die Verkehrssicherheit erhöht, da die Radfahrer sich jederzeit im Sichtfeld der motorisierten Verkehrsteilnehmer bewegen und diese somit entsprechend vorsichtig fahren. In diesem Zuge werden auch beidseitig der Landesstraßen Gehwege mit einer Mindestbreite von 2,20 m einschließlich der Sicherheitstrennstreifen angelegt.

Ab dem geplanten Kreisverkehrsplatz werden die Radfahrer und Fußgänger dann umlaufend auf getrennten Geh- und Radwegen in großzügigen Breiten geführt. Die Radwege erhalten hier eine Breite von mindestens 2,00 m und sind überwiegend als Einrichtungsradwege vorgesehen. Die Gehwege werden ebenfalls mindestens 2,00 m breit hergestellt und mit Taktilen Leiteinrichtungen gemäß der DIN 32 984 ausgeführt. Durch die Herstellung dieser breiten richtlinienkonformen Nebenanlagen wird die Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer nochmal erhöht.

Neben den Querungshilfen im Bereich des Kreisverkehrsplatzes wird zudem ein weiterer Fahrbahnteiler als Querungshilfe im Zuge der L 871 hergestellt, um den Radfahrern und Fußgängern aus den östlichen Wohngebieten und aus Richtung Ortzentrum das Überqueren der Fahrbahn zu erleichtern.

Im Bereich des geplanten Busknotenpunktes werden ausreichend breite Warteflächen hergestellt, um den zahlreichen Fahrgästen eine Aufenthaltsmöglichkeit an den Bushaltespositionen zu bieten. Die Umsteigewege und Gehwegbeziehungen sind dabei kurz gehalten worden und mit einer behindertengerechten Gestaltung sowie einer getrennten Führung vom Radfahrverkehr entsprechend übersichtlich und verkehrssicher geplant worden.

Durch die parallele Anordnung der beiden Bussteige und die separaten Zu- und Ausfahrten haben die Linienbusse gute Sichtbeziehungen untereinander und zu den Fahrgästen. Das Konfliktpotenzial ist dadurch gering und eine ausreichende Verkehrssicherheit wird gewährleistet.

### **2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Durch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und der damit verbundenen Anpassung an ein zukünftig erhöhtes Radverkehrsaufkommen wird die Bevölkerung zur Benutzung des eigenen Fahrrads angeregt.

Außerdem wird durch den Neubau eines ausreichend dimensionierten Busknotenpunktes in Verbindung mit einem Park-and-Ride - Parkplatz indirekt eine Entlastung des motorisierten Pendlerverkehrs erzielt, da ein deutlicher Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV und die Schnellbuslinie 270 in Richtung Oldenburg bzw. Wildeshausen geschaffen wird. Die bestehenden Umweltbeeinträchtigungen und insbesondere der CO<sub>2</sub>-Ausstoß werden dadurch in Zukunft deutlich verringert.

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

Die Erneuerung der Fahrbahnbeläge und die Reduzierung vom Geschwindigkeitsniveau tragen ebenfalls zur Verringerung der Lärmimmissionen des Kraftfahrzeugverkehrs bei.

### **2.6. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

Aufgrund der vorhandenen Beeinträchtigungen beim derzeitigen Umsteigepunkt am Marktplatz von Kirchhatten besteht dringendes öffentliches Interesse an der Realisierung dieses ausreichend dimensionierten und richtlinienkonformen Umsteigepunktes für den ÖPNV.

Denn die Unübersichtlichkeit bei der Haltestelle am Marktplatz sowie die unzureichend ausgebauten Wartebereiche sorgen für ein geringes Sicherheitsempfinden der Fahrgäste. Ebenso sind die Umsteigewege nicht eindeutig geregelt und der Fahrgastwechsel findet aufgrund des geringen Platzangebotes teilweise zwischen zwei wartenden Linienbussen statt.

Im Zuge der Verlegung der Landesstraße L 871 und der damit verbundenen Neuregelung der Verkehrsflächen in diesem Bereich wird zudem die Aufenthaltssituation sowie die Verkehrssicherheit für die Radfahrer und Fußgänger deutlich erhöht.

## **3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie**

### **3.1. Beschreibung des Untersuchungsgebietes**

Im Rahmen der Dorferneuerung wurde die gesamte Ortsdurchfahrt betrachtet. Die Teilabschnitte des 1. und 2. Bauabschnittes werden bzw. wurden bereits realisiert.

Die Ausbaustrecken der vorliegenden Baumaßnahme sind dabei folgende:

- Landesstraße L 871 - Munderloher Straße:  
Abschnitt 120 von Station 0.000 bis Station 0.280, Länge = 280 m
- Landesstraße L 872 - Hauptstraße:  
Abschnitt 60 von Station 0.325 bis Station 0.372, Länge = 47 m  
Abschnitt 70 von Station 0.000 bis Station 0.210, Länge = 210 m

### **3.2. Beschreibung der untersuchten Varianten**

#### **3.2.1. Variantenübersicht**

##### **3.2.1.1. Durchgehende Strecke der Landesstraße L 872**

Die Variante, die Radfahrer in einer „Mischverkehrsfläche“ auf der Fahrbahn zu führen, wurde seitens NLStBV, Polizei und Verkehrsbehörde favorisiert und dementsprechend in dem vorliegenden Planungsentwurf berücksichtigt.

Daneben werden beidseitig mindestens 2,20 m breite Nebenanlagen als Gehwege angelegt, um auch eine direkte fußläufige Verbindung vom Ortszentrum zum Busknotenpunkt zu schaffen.

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

Der bauliche Eingriff auf den Privatgrundstücken beschränkt sich insgesamt größtenteils nur auf das Angleichen der Grundstückszufahrten von den Straßenanliegern und auf das Profilieren von Geländeböschungen in den Seitenbereichen. Grunderwerb ist dabei nur in geringem Maße bei einigen wenigen Grundstücken notwendig.

### **3.2.1.2. Knotenpunkt L 871 / L 872 (Kreisverkehrsplatz)**

Im Masterplan für die Ortsdurchfahrt Kirchhatten aus dem Jahr 2014 ist die Verlegung der Landesstraße L 871 - Munderloher Straße über die Freifläche zwischen den beiden Landesstraßen und die Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz am neuen Knotenpunkt mit der Landesstraße L 872 - Hauptstraße bereits vorgesehen worden. Im Planungsprozess wurde diese Idee aufgegriffen und weiter ausgearbeitet.

Eine Umsetzung als signalgesteuerter Knotenpunkt oder wieder als vorfahrtsregelte Kreuzung wurde grundsätzlich nicht in Betracht gezogen, da dies dem Prinzip der Dorferneuerung und den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung entgegensprachen.

Da auch der Busknotenpunkt verkehrstechnisch an den Kreisverkehr angeschlossen werden sollte, wurden mehrere Positionen für den Kreismittelpunkt im Hinblick auf die Umweltbeeinträchtigungen, die Sicherheitsbedenken und die Verkehrsabläufe untersucht. Eine zunächst vorgesehene vorgelagerte Zufahrt von der L 872 zum Busknotenpunkt wurde aufgrund von sicherheitstechnischen Bedenken seitens der NLStBV, der Verkehrsbehörde und der Polizei aber wieder verworfen.

Die Anschlüsse an die vorhandenen Streckenverläufe der L 872 sowohl nördlich als auch südlich vom Kreisverkehr wurden verkehrstechnisch mit großzügigen Radien und entsprechend der Fahrkurven für den Schwerlastverkehr geplant.

Für den Kreisverkehrsplatz wurde auf der Basis der vorliegenden Verkehrsdaten aus dem Jahr 2014 eine Verkehrsuntersuchung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität aufgestellt. Daraus ergibt sich eine sehr gute Verkehrsqualität der Stufe A für alle Zufahrten des Kreisverkehrsplatzes (siehe Unterlage 21.1).

### **3.2.1.3. Durchgehende Strecke der Munderloher Straße - L 871**

Der neue Streckenverlauf der Landesstraße L 871 - Munderloher Straße wird mittig über die Freifläche zwischen den beiden Landesstraßen geführt und über einen Kurvenbereich an den bestehenden Verlauf der L 871 angeschlossen.

Ein Teilabschnitt der vorhandenen Fahrbahnfläche wird dabei zurück gebaut und als Fahrspur bzw. als Haltestelle vom Busknotenpunkt in Anspruch genommen. Der restliche Streckenabschnitt zwischen der Stichstraße „In den Dillen“ und der Einmündung in die L 872 – Hauptstraße bleibt in der vorhandenen Breite erhalten und wird als Gemeindestraße zurückgestuft.

Für den neuen Streckenverlauf der L 871 wurde eine 7,50 m breite Fahrbahnfläche einschließlich der beidseitigen Rinnenanlagen und entsprechend der bestehenden Querschnittsbreiten in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger vorgesehen. Aufgrund der Ausfahrt vom Busknotenpunkt in diesem Bereich und der, damit verbun-

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

denen, häufigen Begegnungsfälle zwischen den Linienbussen ist hier eine ausreichende Fahrbahnbreite notwendig, um einen reibungslosen Verkehrsablauf und sichere Fahrverläufe zu gewährleisten.

Der Anschluss an den Kreisverkehr wird verkehrstechnisch mit einem großzügigen Radius und entsprechend der Fahrkurven für den Schwerlastverkehr hergestellt.

Entlang der L 871 werden insgesamt 4,00 m breite Nebenanlagen für die Fußgänger und Radfahrer, teilweise als kombinierte und teilweise als getrennte Anlagen, zuzüglich einem 50 cm breiten Sicherheitstrennstreifen hergestellt.

Der geplante Ausbauquerschnitt mit der Fahrbahnfläche sowie den Rad- und Gehwegen wird auf dem vorhandenen öffentlichen Straßenareal bzw. auf der bereits erworbenen Freifläche umgesetzt. Zusätzlicher Grunderwerb ist nicht erforderlich.

### **3.2.1.4. Busknotenpunkt mit Park-and-Ride - Parkplatz**

Der Busknotenpunkt wird an der südlichen Grenze der Freifläche angeordnet. Die Linienbusse können den Busknotenpunkt dabei über eine gesonderte Zufahrt aus dem Kreisverkehrsplatz anfahren. Eine Positionierung an der nördlichen Grenze dieses Areals wurde zwar ebenfalls aufgezeigt, aber aufgrund der ungünstigen Anordnung im Straßennetz und der unzureichenden Anzahl an Bushaltestellen frühzeitig wieder verworfen.

Die Anzahl von insgesamt acht Busstellplätzen wurde vorab mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (ZVBN), den betroffenen Verkehrsbetrieben und dem Schulamt vom Landkreis Oldenburg abgestimmt. Die Stellplätze verteilen sich dabei auf zwei parallel verlaufende Bussteige, die durch eine Sägezahnordnung sowie ausreichende Aufstelllängen ein unabhängiges Ein- und Ausfahren der Busse ermöglichen. Über den zurück gebauten Teilabschnitt der L 871 erfolgt die Ausfahrt auf das übergeordnete Straßennetz.

Für jeden Haltepunkt ist ein transparenter Fahrgastunterstand geplant und am südlichen Bussteig wird zudem eine überdachte Fahrradabstellanlage für insgesamt 40 Fahrräder sowie eine öffentliche WC-Anlage angeordnet.

Aufgrund der Fahrkurvenradien der Linienbusse entsteht zwischen dem neuen Verlauf der Landesstraße L 871 und dem Busknotenpunkt eine Restfläche. Auf dieser Fläche wird ein Park-and-Ride - Parkplatz mit insgesamt 24 Stellplätzen (darunter ein Behindertenparkplatz sowie drei Taxi-Stellplätze) und einer direkten verkehrlichen Anbindung an den geplanten Verlauf der L 871 - Munderloher Straße errichtet.

Die Radwege werden im Bereich des Kreisverkehrsplatzes und des Busknotenpunktes in Abstimmung mit allen Beteiligten getrennt von den Gehwegen bzw. von den Warteflächen zumeist für die Benutzung im Einrichtungsverkehr angelegt.

Für den Neubau des Busknotenpunktes und des Park-and-Ride - Parkplatzes muss kein Grunderwerb getätigt werden, da auch diese Anlagen überwiegend auf der bereits erworbenen Freifläche realisiert werden.

## Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872

### 3.2.2. Variantenvergleich

### 3.2.3. Raumstrukturelle Wirkungen

- entfällt -

### 3.2.4. Verkehrliche Beurteilung

- entfällt -

### 3.2.5. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

- entfällt –

### 3.2.6. Umweltverträglichkeit

- entfällt –

### 3.2.7. Wirtschaftlichkeit

- entfällt -

### 3.3. Gewählte Linie

Die gewählte Linienführung für die Landesstraßen ergibt sich größtenteils aufgrund der seitlichen Zwangspunkte und der bestehenden Wohnbebauung. Außerdem wurden die Ideen aus dem „Arbeitskreis Dorferneuerung“ und der vorliegenden Ausbauplanung für die Ortsdurchfahrt Kirchhatten zu Grunde gelegt.

Die Position und Anordnung der Anlagen vom Busknotenpunkt in Verbindung mit dem geplanten Verlauf der Munderloher Straße – L 871 und dem Kreisverkehrsplatz wurden unter Berücksichtigung einer optimalen Verkehrsanbindung und mit einem möglichst geringen Eingriff in die Natur und Landschaft festgelegt.

## 4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 4.1. Ausbaustandard

#### 4.1.1. Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Gemäß der „Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN)“ sind die beiden Landesstraßen in die Kategoriengruppe HS III (angebaute Hauptverkehrsstraßen) einzustufen. Die Trassierung erfolgte dabei für die zulässige Entwurfsgeschwindigkeit  $V_{zul} = 50$  km/h. Für LKW über 7,5 t ist momentan noch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet.

Da sich die auszubauenden Streckenabschnitte innerhalb der Ortschaft Kirchhatten befinden, sind für die Trassierung und die Gestaltung der Verkehrsanlagen die Grenz- und Richtwerte gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ und den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 12)“ anzuwenden.

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

Der Anschluss an den Bestandsquerschnitt erfolgt im Süden (Baubeginn) unmittelbar vor dem derzeitigen Einmündungsbereich der Munderloher Straße - L 871 in die Hauptstraße - L 872. Im Norden (Bauende) erfolgt der Anschluss an die bestehenden und weiterführenden Straßenverläufe der Landesstraßen, im Bereich der L 872 unmittelbar hinter dem geplanten Kreisverkehrsplatz und im Bereich der L 871 nach dem geplanten Fahrbahnteiler auf Höhe des Friedhofes.

### **4.1.2. Vorgesehene Verkehrsqualität**

Kirchhatten ist durch die Schnellbuslinie 270 des Verkehrsverbundes Bremen-Niedersachsen (VBN) sowohl an das Oberzentrum Oldenburg als auch das Mittelzentrum Wildeshausen mit dem Verwaltungssitz des Landkreises Oldenburg angebunden. Der Begegnungsfall zwischen zwei Linienbussen muss bei den geplanten Fahrbahnbreiten somit überall mit der entsprechenden Verkehrsqualität gewährleistet werden können.

Im Bereich des geplanten Kreisverkehrsplatzes sind Fahrbahnteiler in den Straßenanschlussbereichen vorgesehen, die als Querungsstellen mit Fußgängerüberweg (Zeichen 293 StVO „Zebrastreifen“) sowie Radfahrerfurt ausgebildet werden. Sie bieten somit eine sichere Möglichkeit zur Überquerung der Fahrbahn für die Fußgänger und Radfahrer. Im Zuge der Ausbauplanung wird zudem die fehlende Gehwegverbindung an der Ostseite der L 872 ergänzt.

Die überwiegend beidseitig geplanten Nebenanlagen wurden großzügig bemessen, um den auftretenden Radfahr- und Fußgängerverkehr aufnehmen zu können. Ausschließlich in einigen wenigen Teilbereichen ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Zwangspunkten die Ausführung unterhalb der Mindestbreiten unumgänglich. Insgesamt bieten die Nebenanlagen aber eine gute Verbindungs- und Erschließungsqualität zwischen dem Ortszentrum von Kirchhatten und den überörtlichen Radwanderwegen in Richtung Oldenburg, Sandkrug oder Wildeshausen.

Außerdem wurde auch auf eine barrierefreie Gestaltung u.a. mit Taktilen Leitelementen gemäß der DIN 32 984 geachtet und entsprechend mit der Behindertenbeauftragten sowie dem Behindertenbeirat vom Landkreis Oldenburg abgestimmt.

Der Park-and-Ride - Parkplatz und die Fahrradabstellflächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Busknotenpunkt, kurze Gehwegbeziehungen zu den Bussteigen sind damit ebenso gegeben wie eine sichere Verkehrsführung durch gute Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer untereinander.

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

Die Geschwindigkeit im Plangebiet ist gemäß der RAS 06 mit 50 km/h vorgesehen. Durch die Gestaltung der Verkehrsanlagen sowie dem Neubau eines Kreisverkehrsplatzes soll der einfahrende Verkehr verlangsamt und das insgesamt zu hohe Geschwindigkeitsniveau reduziert werden. Die überwiegend geradlinige Trassierung und eindeutige Einteilung der Verkehrsflächen führen unmittelbar zu einem übersichtlichen Straßenraum und sicheren Fahrverläufen.

Außerdem werden durch die Verlegung des konfliktreichen und unglücklich gestalteten Knotenpunktes der Munderloher Straße - L 871 mit der Hauptstraße – L 872 und

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

dem verkehrsgerechten Rückbau der Einmündung als Gemeindestraße die bestehenden Sicherheitsdefizite in diesem Bereich grundsätzlich gelöst.

Die Landesstraßen werden dabei weiterhin bevorrechtigt gegenüber den wenigen einmündenden Gemeindestraßen geführt, wobei diese untergeordnete Bedeutung zusätzlich noch durch die verkehrstechnische Gestaltung bzw. die durchgezogene Pflasterbefestigung der Gehwegfurten verdeutlicht wird. Diese Ausgestaltung wird in der Ausführungsplanung weiter detailliert ausgearbeitet und abgestimmt.

Für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer werden beidseitig ausreichend breite Nebenanlagen hergestellt und durch eine Hochbordanlage von der Fahrbahn getrennt.

Die Radfahrer fahren im Bereich der Ortsdurchfahrt mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn und somit verkehrssicher im unmittelbaren Sichtfeld. Ab dem geplanten Kreisverkehrsplatz werden auch die Radfahrer auf bordgestützten Radwegen in richtlinienkonformen Breiten weiter geführt.

Im Knotenpunktbereich der L 871 mit der L 872 werden durch den Neubau des Kreisverkehrs sichere Überquerungsmöglichkeiten mit Fußgängerüberwegen und Radfahrerfurten für den Fußgänger- und Radfahrverkehr geschaffen. Im Verlauf der Munderloher Straße - L 871 wird zudem zusätzlich ein 3,00 m breiter Fahrbahnteiler mit einer 4,00 m breiten Furt als Querungshilfe ausgebildet.

Die Planungen wurden in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden durchgeführt. Ein Sicherheitsaudit für diese Gesamtbaumaßnahme wurde ebenfalls durchgeführt und entsprechend in der Ausbauplanung berücksichtigt.

### **4.2. Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung**

Der bisherige Verlauf der Munderloher Straße - L 871 und die damit verbundene spitzwinklige Anbindung an die Hauptstraße - L 872 wird aufgegeben und der bestehende Einmündungsbereich entsprechend verkehrsgerecht zurück gebaut.

Stattdessen wird die Munderloher Straße - L 871 über eine Freifläche zwischen diesen beiden Landesstraßen geführt und verkehrstechnisch durch einen Kreisverkehrsplatz mit dem Streckenverlauf der Hauptstraße - L 872 verknüpft.

Der restliche Teilabschnitt der Landesstraße L 871 wird zu einer Gemeindestraße abgestuft und fungiert somit zukünftig nur noch als Erschließungsstraße (Stichstraße) für die Anlieger der „Munderloher Straße“ und der Straße „In den Dillen“.

### **4.3. Linienführung**

#### **4.3.1. Beschreibung des Trassenverlaufs**

Die geplante Fahrbahntrasse der Hauptstraße - L 872 entspricht größtenteils dem bestehenden Trassenverlauf. Wohingegen die Munderloher Straße - L 871 im Bereich der Freifläche zwischen den beiden Landesstraßen frei trassiert und parallel zum geplanten Busknotenpunkt und den Grenzverläufen angeordnet wurde.

Der Mittelpunkt des geplanten Kreisverkehrsplatzes wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der verkehrstechnischen Erfordernisse durch die

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

Anbindung des Busknotenpunktes sowie im Hinblick auf eine möglichst geringe Beeinträchtigung für Natur und Landschaft gewählt.

Die Fußgänger- und Radfahrerführung wurde im Zuge dieser Baumaßnahme und in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde vom Landkreis Oldenburg neu strukturiert. Die Geh- und Radwegeverläufe wurden entsprechend als beidseitige Nebenanlagen, zumeist für die Benutzung in Fahrtrichtung rechts freigegeben und parallel zu den Straßenverkehrsflächen bzw. umlaufend um den Kreisverkehrsplatz geplant.

### **4.3.2. Zwangspunkte**

Als Lage- und Höhenzwangspunkte für die Linienführung ergaben sich die vorhandenen Einfriedungen (Hecken, Mauern, Zäune) und die Zufahrten / Zuwegungen der Privatgrundstücke sowie die Einmündungen der Gemeindestraßen.

Außerdem wurde die vorliegende Ausbauplanung der Verkehrsanlagen entsprechend der bestehenden Querschnittsbreiten der Landesstraßen am Bauanfang und am Bauende trassiert.

### **4.3.3. Linienführung im Lageplan**

Die Linienführung der umgestalteten Ortsdurchfahrt orientiert sich im Wesentlichen an dem derzeitigen Verlauf der Landesstraße 872 und wurde mit Geraden und flachen Bögen trassiert. Die Straßenanschlüsse an den geplanten Kreisverkehr erfolgen dabei im nördlichen und südlichen Bereich jeweils mit dem Radius  $R=50\text{ m}$ .

Die Straßenachse der Munderloher Straße - L 871 wurde ebenfalls teilweise beibehalten und nur im Bereich der Freifläche mit einer Geraden parallel zum Verlauf der Flurstücksgrenzen neu trassiert. Der Anschluss an den Kreisverkehrsplatz wird ebenfalls mit einem Radius  $R=50\text{ m}$  hergestellt.

Der neue Kurvenbereich zwischen dem bestehenden Verlauf der Munderloher Straße - L 871 und dem geplanten Streckenverlauf über die Freifläche wurde mit einem Bogen  $R=40\text{ m}$  entsprechend der verkehrstechnischen Erfordernisse durch den Schwerlastverkehr konstruiert. Die Fahrbahn wird hier zur Kurveninnenseite um  $1,00\text{ m}$  auf insgesamt  $8,50\text{ m}$  gemäß der Fahrkurvennachweise verbreitert.

Außerdem wird im Verlauf der L 871 unmittelbar vor diesem Kurvenbereich ein Fahrbahnteiler als Querungshilfe angelegt und die Fahrbahn entsprechend aufgeweitet. Die Verziehungslängen in beide Richtungen betragen mindestens  $L_v = 25\text{ m}$ . Der vorhandene Baumbestand wurde teilweise in die Ausbauplanung integriert. Mehrere Bäume im Straßenseitenraum müssen jedoch gefällt und entfernt werden.

### **4.3.4. Linienführung im Höhenplan**

Die Höhenlage der Verkehrsflächen wird bedingt durch die vorhandene Bebauung sowie die örtliche Topographie größtenteils beibehalten und die Fahrbahnflächen werden somit teilweise mit einer geringen Längsneigung von  $0,5\%$  ausgebildet. Die

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

bestehenden Längsneigungen der beiden Landesstraßen bewegen sich dabei zwischen 0,5 und 1,9 %. In den Bereichen mit geringem Längsgefälle unter 0,5 % werden die seitlichen Rinnenanlagen als Pendelrinnen ausgebildet.

Die Linienführung im Bereich der Freifläche wird an das bestehende Geländeneiveau angepasst, sodass hier teilweise Längsneigungen bis zu 2,0 % entstehen. Dadurch ergibt sich im geplanten Verlauf der Landesstraße L 871 auch ein Tiefpunkt, welcher in der weiteren Ausführungsplanung entwässerungstechnisch berücksichtigt wird.

### **4.3.5. Räumliche Linienführung und Sichtweiten**

Die gewählten Elemente in der Lage und Höhe entsprechen durchgängig den geforderten Mindestwerten der geltenden Richtlinien. Die Trassierung der Fahrbahnachsen und die gewählten Querschnitte sind aufeinander abgestimmt, sodass auch die Sichtweiten gemäß RAST 06 eingehalten werden können.

Durch das optisch relativ breite Straßenareal bieten sich insgesamt gute Sichtverhältnisse, auch aus den einmündenden Gemeindestraßen auf die bevorrechtigten Radfahrer bzw. die bevorrechtigten Kraftfahrzeuge. Die geforderten Haltesichtweiten können im gesamten Plangebiet ebenfalls nachgewiesen werden.

## **4.4. Querschnittsgestaltung**

### **4.4.1. Querschnittselemente und Querschnittsbemessung**

Die Fahrbahn der Hauptstraße - L 872 erhält entsprechend der Ausbauplanung für die Ortsdurchfahrt durchgängig eine Breite von 7,00 m. Bei dieser Fahrbahnbreite ist der Begegnungsverkehr von zwei Linienbussen gemäß RAST 06 gewährleistet. Die Regelquerneigung der Fahrstreifen beträgt im Mittel 2,5 %.

Der vorhandene Linksabbiegestreifen zur Munderloher Straße - L 871 wird im Zuge dieser Baumaßnahme zurück gebaut und stattdessen werden hier an beiden Fahrbahnseiten mindestens 2,20 m breite Gehwege einschließlich einem Sicherheitstrennstreifen hergestellt. Im Kurvenbereich bei der bestehenden Einmündung der L 871 in die L 872 von Station 0+000 bis Station 0+090 wird der Fahrbahnquerschnitt um 0,60 m auf insgesamt 7,60 m gemäß der Fahrkurvennachweise verbreitert.

Der Außendurchmesser des geplanten Kreisverkehrsplatzes beträgt 36 m. Die Kreisfahrbahn erhält eine Breite von 5,50 m und daneben wird ein 2,00 m breiter Innenring aus Betonfertigteilen mit Pflasteroptik hergestellt. Der Anschluss an den nördlichen Teilabschnitt der L 872 erfolgt unmittelbar vor der Zufahrt zum dortigen Verbrauchermarkt auf die bestehende Fahrbahnbreite von ca. 6,75 m.

Ab dem geplanten Kreisverkehrsplatz werden die Radfahrer und Fußgänger umlaufend auf getrennten Geh- und Radwegen in richtlinienkonformen Breiten geführt. Die Radwege erhalten hier eine Breite von 2,00 m und sind überwiegend als Einrichtungsradwege vorgesehen. Die Gehwege werden in diesen Bereichen mindestens 2,00 m, überwiegend jedoch 3,00 m, breit hergestellt und mit Taktilem Leitelementen gemäß der DIN 32 984 ausgeführt.

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

Der vorhandene straßenbegleitende Geh- und Radweg an der Westseite der L 872 bleibt bis zur Überquerungsstelle am Kreisverkehr als kombinierte Anlage für beide Fahrrichtungen erhalten und wird in 3,00 m Breite einschließlich einem Sicherheitstrennstreifen ausgebaut. An der Ostseite der L 872 werden die getrennten Geh- und Radwege bis zum Findlingsweg weiter geführt und dort an die vorliegende externe Ausbauplanung der Straßeneinmündung angeschlossen. Der Gehweg erhält hier eine Breite von 2,00 m und der Radweg wird 1,60 m breit ausgeführt.

Die Munderloher Straße - L 871 erhält eine 7,50 m breite Fahrbahnfläche, die im Kurvenbereich auf 8,50 m entsprechend der verkehrlichen Erfordernisse zur Kurveninnenseite verbreitert wird. Die Regelquerneigung der Fahrstreifen beträgt auch in diesem Bereich im Mittel 2,5 %.

Unmittelbar vor dem Anschluss an den Bestand wird zudem ein 3,00 m breiter Fahrbahnteiler als Querungshilfe hergestellt. Hier wird die Fahrbahnbreite über Verziehungslängen von mindestens 25 m Länge in beide Richtungen aufgeweitet. Die Fahrstreifen neben diesem Fahrbahnteiler erhalten eine Breite von 3,75 m. Die Geh- und Radwege nördlich des geplanten Streckenverlaufs der L 871 werden bis zu dieser Querungshilfe als getrennte Anlagen geführt und unmittelbar dahinter dann an den straßenbegleitenden einseitigen Geh- und Radweg der Landesstraße L 871 angeschlossen.

An der Ostseite der L 871 und entlang des Busknotenpunktes wird eine kombinierte Anlage für Fußgänger und Radfahrer in 4,00 m Breite hergestellt, die in beide Fahrrichtungen befahrbar sein wird. Diese Anlage bildet zusammen mit dem abgestuften Teilabschnitt der Munderloher Straße eine neue Radwegeverbindung zwischen dem Ortszentrum von Kirchhatten und den Nebenanlagen in Richtung Munderloh.

Die Fahrbahnbreite der abgestuften Munderloher Straße bleibt mit ca. 6,85 m erhalten, hier werden Parkplätze in Längsaufstellung und in 2,00 m Breite markiert. Die Restfahrbahnbreite von ca. 4,85 m genügt den Anforderungen an den Begegnungsfall zwischen zwei PKW bzw. einem PKW und einem Müllfahrzeug. Auch in diesem Bereich werden beidseitige Gehwege in unterschiedlichen Breiten zwischen 1,30 m und 2,00 m zzgl. einem Sicherheitstrennstreifen (0,50 m bis 0,75 m) hergestellt.

Im Bereich des Busknotenpunktes werden die Bushaltestreifen in Sägezahnordnung und dementsprechend mit unterschiedlichen Breiten zwischen 2,50 m und 4,50 m ausgeführt. Die geplanten Busfahrstreifen daneben erhalten gemäß der Fahrkurrenennachweise eine Breite von 5,00 m. Der Zufahrtbereich aus dem Kreisverkehr wird in 5,00 m Breite und die Ausfahrt auf die L 871 in 6,00 m Breite ausgeführt. Die Warteflächen an beiden Bussteigen werden in unterschiedlichen Breiten bis zu 4,50 m hergestellt und erhalten ein Taktiles Blindenleitsystem gemäß der DIN 32 984. Hinter dem südlichen Bussteig wird zudem ein 2,00 m breiter Radweg als Verbindungsstrecke zwischen den weiterführenden Nebenanlagen angelegt.

Die Geh- / Radwege werden grundsätzlich aus farbigem Betonsteinpflaster hergestellt, wobei der Sicherheitstrennstreifen am Bordstein in einer anderen Farbe und mit einem anderen Verband gepflastert wird. Die Hochbordanlagen am Fahrbahn-

## Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872

rand erhalten eine Antrittshöhe von im Mittel 10 cm und werden im Bereich der Zufahrten auf 2 cm abgesenkt. An der Außenseite der Gehwege wird der dort vorgesehene Tiefbordstein jeweils mit 3 cm Antrittshöhe als taktil wahrnehmbare Kante ausgeführt. Die Busborde beim Busknotenpunkt erhalten eine Antrittshöhe von 18 cm.

Die Entwässerung der Fahrbahnflächen und der Nebenanlagen wird durch beidseitig angeordnete Rinnenanlagen (2-Stein-Rinnen) mit Abläufen und Anschluss an vorhandene bzw. neu zu verlegende Regenwasserkanäle gewährleistet. Das Querprofil der Fahrbahnflächen wird dementsprechend größtenteils mit einem Dachgefälle ausgeführt. Nur beim Busknotenpunkt und im Kurvenbereich der L 871 erhalten die Fahrstreifen jeweils unterschiedliche Querneigungen in eine bestimmte Richtung bzw. zur Kurveninnenseite.

Die Regelquerschnitte für die einzelnen Teilbereiche wurden unter Berücksichtigung der hauptsächlichen Nutzungsansprüche, der vorhandenen Verkehrszahlen und der verfügbaren Straßenraumbreiten festgelegt. Weitere Angaben können den vorliegenden Regelquerschnitten (Unterlage 14.2) entnommen werden.

### 4.4.2. Fahrbahnbefestigung

Für die Fahrbahnbefestigungen der Hauptstraße - L 872 und der Munderloher Straße - L 871 wurde unter besonderer Berücksichtigung der prognostizierten Schwerverkehrsbelastungen durch den Linienbus- oder LKW-Verkehr und gemäß den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12)“ die Belastungsklasse Bk 3.2 ermittelt. Für den Bereich des geplanten Kreisverkehrsplatzes wurde entsprechend die nächsthöhere Belastungsklasse Bk 10 gewählt.

Der Fahrbahnflächen am Busknotenpunkt wurden gemäß der Tabelle 3: „Belastung von Busverkehrsflächen“ mit der Belastungsklasse Bk 3.2 geplant und für den Park-and-Ride - Parkplatz wurde die Belastungsklasse Bk 1.0 gewählt.

Nachfolgend ist der Aufbau der Fahrbahnflächen und der Nebenanlagen aufgeführt:

#### Fahrbahn Munderloher Straße - L 871 und Hauptstraße - L 872:

Aufbau nach RStO 12, Tafel 1 „Bauweisen mit Asphaltdecke“, Belastungsklasse 3.2, Zeile 5:

- 10 cm Asphaltdecke bestehend aus
  - 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS
  - 6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS
- 10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS
- 30 cm Schottertragschicht 0/32 mm
- 20 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material
- 70 cm Gesamtaufbau

**Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**Fahrbahn Kreisverkehrsplatz L 871 / L 872 (Kreisfahrbahn):

Aufbau nach RStO 12, Tafel 1 „Bauweisen mit Asphaltdecke“,  
Belastungsklasse 10, Zeile 5:

- 12 cm Asphaltdecke bestehend aus
  - 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS
  - 8 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS
- 10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS
- 30 cm Schottertragschicht 0/32 mm
- > 18 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material
- > 70 cm Gesamtaufbau

Fahrbahn Kreisverkehrsplatz L 871 / L 872 (Innenring):

Aufbau nach RStO 12, Tafel 2 „Bauweisen mit Betondecke“,  
Belastungsklasse 10, Zeile 3.1:

- 25 cm Betonfertigteilsegment
- 4 cm Brechsand-Splittgemisch 0/5 mm
- 30 cm Schottertragschicht 0/32 mm
- > 16 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material
- > 75 cm Gesamtaufbau

Fahrbahn Busknotenpunkt (Busfahrstreifen):

Aufbau nach RStO 12, Tafel 1 „Bauweisen mit Asphaltdecke“,  
Belastungsklasse 3.2, Zeile 3:

- 10 cm Asphaltdecke bestehend aus
  - 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS
  - 6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS
- 10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS
- 35 cm Frostschuttschicht bestehend aus
  - 20 cm Frostschuttschicht 0/32 mm
  - 15 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material
- 70 cm Gesamtaufbau

Fahrbahn Busknotenpunkt (Bushaltestreifen):

Aufbau nach RStO 12, Tafel 3 „Bauweisen mit Pflasterdecke“,  
Belastungsklasse 3.2, Zeile 7:

- 12 cm Schwerlastpflaster
- 4 cm Brechsand-Splittgemisch 0/5 mm
- 20 cm Dränbetontragschicht
- 34 cm Frostschuttschicht bestehend aus
  - 20 cm Frostschuttschicht 0/32 mm
  - 14 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material
- 70 cm Gesamtaufbau

**Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**Park-and-Ride - Parkplatz:

Aufbau nach RStO 12, Tafel 3 „Bauweisen mit Pflasterdecke“, Belastungsklasse 1.0, Zeile 3:

8 cm Betonsteinpflaster 10/20/8 cm  
4 cm Brechsand-Splittgemisch 0/5 mm  
30 cm Schottertragschicht 0/32 mm  
28 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material  
70 cm Gesamtaufbau

Kombinierte Geh- und Radwege / Radwege / Gehwege:

Aufbau nach RStO 12, Tafel 6 „Bauweisen für Rad- und Gehwege“, Pflasterbauweise, Zeile 1:

8 cm Betonsteinpflaster 10/20/8 cm  
4 cm Brechsand-Splittgemisch 0/5 mm  
15 cm Schottertragschicht 0/32 mm  
23 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material  
50 cm Gesamtaufbau

Hinweise aus dem Geotechnischen Bericht (Unterlage 20):

- Nach den vorliegenden Ergebnissen sind die anstehenden Sande unterhalb der mäßig organischen Schichten der Frostempfindlichkeitsklasse F1 zuzuordnen, so dass die Unterkante der Schottertragschichten nach dem Nachverdichten des Planums auf die frostunempfindlichen Sande eingebaut werden können.
- Für das Erdplanum des Untergrundes muss die Forderung  $Ev2 > 45 \text{ MPa}$  erfüllt werden.
- Der  $Ev2$ -Wert von 45 MPa ist für die anstehenden Sandschichten des Untergrundes erfahrungsgemäß nach einer ausreichenden Nachverdichtung vorhanden. Die Nachverdichtungen sind über Fremdkontrollen zu überprüfen.

Weitere Angaben können den vorliegenden Regelquerschnitten (Unterlage 14.2) entnommen werden.

**4.4.3. Böschungsgestaltung**

Im Ausbaubereich sind keine neuen Geländeböschungen vorgesehen. Die bestehenden Böschungsverläufe im Seitenbereich bleiben größtenteils bestehen bzw. werden nur in geringem Maße berührt. Dabei werden sie an die neue Linienführung der Verkehrsflächen angepasst und entsprechend mit einer Böschungsneigung von 1: 1,5 profiliert. Die Geländeböschungen und Seitenstreifen werden mit 20 cm Oberboden angedeckt.

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

### **4.4.4. Hindernisse in Seitenräumen**

Die erforderliche Beschilderung wird mit einem Mindestabstand von 0,50 m vom Fahrbahnrand bzw. von 0,25 m vom Gehwegrand aufgestellt. Bestehende Verkehrszeichen werden entsprechend umgesetzt, wenn diese in den Sicherheitsraum ragen.

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

Geplante Bäume werden so gepflanzt, dass sie keine Sichthindernisse darstellen.

### **4.5. Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten**

#### **4.5.1. Anordnung von Knotenpunkten**

Der bisherige Knotenpunkt der beiden Landesstraßen wird im Verlauf der Landesstraße L 872 um ca. 160 m in Richtung Norden verschoben, die Verknüpfung erfolgt über einen kleinen Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 36 m.

Der bestehende Einmündungsbereich der abgestuften Landesstraße L 871 bleibt erhalten und wird entsprechend verkehrsgerecht sowie rechtwinklig an die L 872 angebunden. Die Gemeindestraße „In den Dillen“ (Stichstraße) wird weiterhin über diesen abgestuften Teilabschnitt der „Munderloher Straße“ erschlossen.

Von Westen mündet zudem die Gemeindestraße „Späthenweg“ bei Station 0+120 in die Hauptstraße - L 872 ein. Auch diese Einmündung bleibt lagemäßig erhalten und wird in der bestehenden Breite an die Ausbauplanung angepasst.

#### **4.5.2. Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte**

Die einmündenden Gemeindestraßen werden entsprechend ihrer Bedeutung verkehrsgerecht ausgebaut. Die Einmündungsbereiche werden dabei entweder mit Kreisbögen oder gemäß der örtlichen Zwangspunkte wieder hergestellt.

Im Bereich der Gemeindestraßen „Späthenweg“ und „In den Dillen“ werden die Gehwege ohne seitliche Bordanlagen, niveaugleich jeweils mit einem Pflasterbelag über den Einmündungsbereich geführt. Die „Fahrbahnränder“ werden durch einen 2-reihigen Pflasterstreifen gekennzeichnet. Die angrenzenden privaten Grundstücke werden höhenmäßig angeglichen.

Die Einmündung der Gemeindestraße „Munderloher Straße“ in die L 872 wird in den Randbereichen mit Hochbordsteinen eingefasst und erhält beidseitig eine Rinnenanlage. Die Fahrbahnränder werden im Einmündungsbereich jeweils mit einem Korbogen-Hauptradius  $R=8,00$  m an den geplanten Fahrbahnrand der L 872 angebunden. Der Anschluss an die Gehwege erfolgt hier über einen abgesenkten Bordstein mit 2 cm Bordvorstand und einer barrierefreien Anrampung.

Der Knotenpunkt L 872 / L 871 wird zu einem Kreisverkehrsplatz (KVP) umgebaut. Der Außendurchmesser des Kreisverkehrs beträgt dabei 36 m, die Kreisfahrbahn wird 5,50 m breit und der überfahrbare Innenring 2,00 m breit hergestellt. Die Kreisinsel

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

mit einem Durchmesser von 21,00 m wird als nicht überfahrbare Grüninsel ausgebildet.

In den Anschlussbereichen des Kreisverkehrsplatzes sind nicht überfahrbare Fahrbahnteiler mit Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege (Zeichen 293 StVO, „Zebrastreifen“) und Radfahrerfurten vorgesehen. Die Kreiszufahrten werden dabei 3,75 m breit und die Kreisausfahrten 4,00 m gemäß dem „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ hergestellt.

### **4.5.3. Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten**

Entlang der Landesstraßen werden Radfahrer und Fußgänger in den Einmündungsbereichen der Gemeindestraßen und am Kreisverkehrsplatz bevorrechtigt geführt, dieses wird durch die Furtmarkierungen bzw. mit einer durchgezogenen Pflasterbefestigung in Kombination mit einem abgesenkten Bordstein signalisiert.

Die Nebenanlagen werden in den Einmündungsbereichen in einem erforderlichen Umfang durch Anrampungen auf das Fahrbahnniveau abgesenkt. Diese Bereiche erhalten eine Neigung von maximal 4 % und werden somit barrierefrei ausgebildet.

Im Zuge der Munderloher Straße – L 871 wird ein 3,00 m breiter Fahrbahnteiler als Querungshilfe hergestellt, um den Fußgängern aus den angrenzenden Wohngebieten bzw. aus dem Ortszentrum von Kirchhatten das Überqueren der Fahrbahn zu erleichtern. Dabei wird die Fahrbahn entsprechend mit Verziehungslängen von mindestens 25 m in beide Richtungen aufgeweitet, die Fahrstreifen neben diesem Fahrbahnteiler werden einschließlich der Rinnenanlagen in 3,75 m Breite hergestellt.

Die vorhandenen Grundstückszufahrten werden lage- und höhenmäßig sowie in der bestehenden Breite und in gleichwertiger Bauweise wieder an die Fahrbahnflächen angebunden. Die Hochbordanlagen werden in diesen Bereichen über Formsteine und einen Rundbord, der zur Wasserführung eine erforderliche Antrittshöhe von 2 cm erhält, abgesenkt. Die Anrampungen zu den Nebenanlagen erfolgt hier überwiegend im 50 cm breiten Sicherheitstrennstreifen.

Die Zuwegungen und Eingänge der Privatgrundstücke bleiben alle erhalten und werden wiederhergestellt. Sie werden dabei den Erfordernissen entsprechend auch auf den privaten Flächen höhenmäßig über mehrere Meter angeglichen.

### **4.6. Besondere Anlagen**

- entfällt -

### **4.7. Ingenieurbauwerke**

- entfällt -

### **4.8. Lärmschutzanlagen**

Aufgrund des vorliegenden Schalltechnischen Gutachtens der Firma „ZECH Ingenieurgesellschaft“ (Unterlage 17) sind Schallschutzmaßnahmen nicht begründet, da

## Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872

keine „wesentliche Änderung“ im immissionsschutzrechtlichen Sinn durch die geplante Maßnahme ausgelöst wird.

Somit sind auch keine Lärmschutzanlagen im gesamten Plangebiet vorgesehen.

### 4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Oldenburg wird getragen durch den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (ZVBN) und durchgeführt durch die Busunternehmen des Verkehrsverbundes Bremen-Niedersachsen (VBN). Kirchhatten ist dabei durch die Schnellbuslinie 270 sowohl an die Metropolregion Oldenburg als auch an Wildeshausen als Verwaltungssitz des Landkreises Oldenburg angebunden.

Daneben wird Kirchhatten auch von verschiedenen Buslinien aus und in Richtung Sandkrug oder Wardenburg angefahren. Die übrigen Buslinien des ÖPNV fahren in die umliegenden Ortschaften und bedienen vor allem die Schülerbeförderung. Im Plangebiet sind derzeit keine bestehenden Bushaltestellen vorhanden.

Neben der Linie 270 (Oldenburg – Kirchhatten – Wildeshausen) halten somit noch die folgenden Buslinien der Verkehrsbetriebe Oldenburg Land (VOL) in Kirchhatten:

- Linie 275 Kirchhatten – Munderloh – Kirchhatten
- Linie 276 Kirchhatten – Dingstede – Kirchhatten
- Linie 277 Kirchhatten – Sandkrug
- Linie 282 Kirchhatten – Streekermoor – Kirchhatten
- Linie 288 Kirchhatten – Sandkrug – Wardenburg
- Linie 291 Oldenburg – Kirchhatten – Wildeshausen

Die Anzahl von acht Bushaltepositionen am neuen Busknotenpunkt wurde vorab in mehreren Abstimmungsgesprächen mit dem ZVBN, dem VOL und dem Schulamt vom Landkreis Oldenburg, auch bereits mit Blick auf eine zukünftig steigende Auslastung des ÖPNV, besprochen und festgelegt.

Durch den Neubau des Busknotenpunktes werden auch Warteflächen und Haltestellenpositionen geschaffen. Die Warteflächen werden für eine gute Aufenthaltsqualität entsprechend breit angelegt und barrierefrei mit taktilen Leiteinrichtungen ausgestattet. Außerdem werden Busborde mit einer Antrittshöhe von 18 cm gesetzt, um auch einen barrierefreien Einstieg in die Linienbusse zu ermöglichen.

An jeder Bushalteposition wird ein transparenter Fahrgastunterstand auf Höhe des Einstiegsfeldes errichtet, um einen ausreichenden Witterungsschutz und gute Sichtbeziehungen zwischen den wartenden Fahrgästen bzw. den Schülern/-innen und den Busfahrern der Linienbusse zu gewährleisten.

Eine Fahrradabstellanlage wird im Bereich zwischen dem Busknotenpunkt und dem geplanten Kreisverkehrsplatz als verkehrswichtigem Knotenpunkt für den Radfahrverkehr positioniert und erhält insgesamt 20 Fahrradabstellplätze, die vornehmlich

## Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872

in einem abschließbaren Bereich angeordnet werden. Außerdem werden hier mehrere Ladestellenschränke für das Aufladen von E-Bikes installiert. Daneben wird auch eine öffentliche WC-Anlage mit einer barrierefreien Kabine für die Fahrgäste und die Angestellten der Verkehrsbetriebe in diesem Bereich errichtet.

Der geplante Park-and-Ride - Parkplatz wird nördlich vom Busknotenpunkt angeordnet und bietet den Berufspendlern sowie den Bürgern aus der Umgebung von Kirchhatten eine attraktive Möglichkeit für die Nutzung der Linienbusse des ÖPNV. Zudem werden mehrere E-Ladesäulen für das Aufladen von Elektroautos installiert.

Die derzeitige Umsteigehaltestelle am Marktplatz im Ortszentrum von Kirchhatten wird zukünftig nur noch von der Schnellbuslinie 270 in beiden Fahrtrichtungen angefahren. Die dortigen Bushaltestellen sollen entsprechend barrierefrei ausgebaut und die bestehende Warteposition zurückgebaut werden.

### 4.10. Leitungen

Im gesamten Plangebiet verlaufen Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgungsunternehmen zumeist parallel zu den Fahrbahnflächen bzw. kreuzen diese auch an mehreren Stationen. Die Lage der vorhandenen Leitungen wurde anhand der Bestandspläne der Versorgungsunternehmen übernommen und bei der vorliegenden Planung entsprechend berücksichtigt.

Soweit Leitungen der Ver- und Entsorgungsunternehmen hinderlich sind, werden diese in Abstimmung mit dem entsprechenden Leitungseigentümer und in dem notwendigen Umfang gesichert bzw. verlegt. Die Kostenregelung für die Sicherung bzw. die Verlegung dieser Leitungen richtet sich nach den bestehenden Verträgen oder Vereinbarungen zwischen der Gemeinde Hatten und den Versorgungsträgern bzw. nach den gesetzlichen Bestimmungen.

Im Bereich des geplanten Kreisverkehrsplatzes werden die Versorgungsleitungen weitestgehend erneuert bzw. umgelegt werden müssen.

Übersicht der vorhandenen Leitungen	Versorgungsträger
Trinkwasserleitung	OOWV
Gasleitung	EWE-Netz
Stromkabel	EWE-Netz
Fernmeldekabel	EWE-Netz
Fernmeldekabel	Vodafone
Fernmeldekabel	Telekom
Regenwasserkanal	OOWV
Schmutzwasserkanal	OOWV

Die derzeitige Lage und Einzelheiten zu den Versorgungsleitungen sind dem vorliegenden Bestandsleitungsplan (Unterlage 16.1) zu entnehmen.

### 4.11. Baugrund / Erdarbeiten

Die Ingenieurgesellschaft „Grundbaulabor Bremen“ wurde mit der Erstellung eines Baugrundgutachtens einschließlich einer Gründungsempfehlung für den Straßen-

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

und Kanalbau beauftragt. Die Ergebnisse sind in einem Geotechnischen Bericht (Unterlage 20) zusammengefasst und entsprechend in der Ausbauplanung berücksichtigt worden.

### **4.12. Entwässerung**

Im gesamten Plangebiet befinden sich vorhandene Entwässerungsanlagen zur Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers oder der Beseitigung des Schmutzwassers. Für die Schmutz- und Regenwasserentsorgung in der Gemeinde Hatten ist der Oldenburgisch-Ostfriesische Wasserverband (OOV) zuständig.

Die Entwässerung der Verkehrsflächen erfolgt dabei derzeit über Entwässerungsrinnen, Straßenabläufe und Ablaufleitungen mit Anschluss an die vorhandenen Regenwasserkanäle (Betonrohre zumeist mit einem Nenndurchmesser DN 300) bzw. teilweise auch durch direkte Ableitung in die Graben- und Gewässerstruktur.

Ein Schmutzwasserkanal mit dem Nenndurchmesser DN 200 befindet sich ebenfalls sowohl im Streckenverlauf der Hauptstraße - L 872 als auch parallel zur Fahrbahn der Munderloher Straße - L 871.

Im Bereich des geplanten Kreisverkehrsplatzes und teilweise auch des Busknotenpunktes wurden die Schmutz- und Regenwasserleitungen sowie die Straßenseitengräben weitestgehend überplant. Eine Erneuerung oder Erweiterung der Schmutz- und Regenwasserkanalisation wird in den weiteren Planungsphasen entsprechend mit dem OOV abgestimmt und ausgearbeitet.

In jedem Fall wird aber für die geplante öffentliche WC-Anlage eine neue Schmutzwasserleitung verlegt und ein neues Schachtbauwerk hergestellt werden müssen.

Außerdem ist für die Straßenentwässerung des Busknotenpunktes, des Park-and-Ride - Parkplatzes und des geplanten Streckenverlaufes der Munderloher Straße - L 871 eine neue Versickerungsanlage vorgesehen. Die vorliegende Konzeptplanung sieht vor, das anfallende Oberflächenwasser über die geplanten Straßenabläufe und die Ablaufleitungen DN 150 in ein Füllkörper-Rigolen-Versickerungssystem bzw. teilweise auch in den bestehenden Regenwasserkanal abzuleiten.

Durch das geringe Längsgefälle in einigen Teilbereichen aufgrund der örtlichen Zwangspunkte werden deutlich mehr Straßenabläufe als bisher notwendig werden. Die Lage und Anzahl der Straßenabläufe sowie die Ausbildung der Entwässerungsrinnen wird im Rahmen der Ausführungsplanung weiter untersucht und festgelegt.

Vorhandene Vorflutverhältnisse werden durch die Baumaßnahme aber grundsätzlich nicht verändert und Wasserschutzgebiete werden ebenfalls nicht berührt.

Die Planung für die Erweiterung der Regen- und Schmutzwasserkanalisationen bzw. für die Herstellung der neuen Versickerungsanlagen erfolgt durch das Ingenieurbüro Thalen Consult GmbH. Der derzeitige Planungsstand ist dem vorliegenden Entwässerungsplan als Konzeptplanung (Unterlage 8) zu entnehmen.

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

### **4.13. Straßenausstattung**

Die Verkehrszeichen und -einrichtungen sowie die Markierungen werden den Richtlinien entsprechend und nach einer Abstimmung mit der Verkehrsbehörde aufgestellt bzw. aufgebracht. Abweichende Maßnahmen oder Anlagen der Markierung, Beschilderung oder der Leiteinrichtungen sind nicht vorgesehen. Ein Markierungs- und Beschilderungsplan wird in der Ausführungsplanung erstellt und abgestimmt.

Die bestehende Straßenbeleuchtung im Plangebiet wird abgebaut und durch neue Beleuchtungsmaste ersetzt. Die genaue Position und Anzahl dieser Leuchten wird rechtzeitig vor Baubeginn durch ein entsprechendes Fachbüro über eine lichttechnische Berechnung ermittelt und festgelegt.

Außerdem sollen die neuen Beleuchtungsanlagen zum Schutz der Fledermäuse und der Insektenfauna nur mit Lampen ausgestattet werden, die eine warm-weiße Farbtemperatur bis maximal 3000 Kelvin aufweisen. Unnötige Lichtabstrahlungen sollen durch abgeschirmte Leuchten vermieden werden. Es wird kein Licht oberhalb der Horizontalen abgestrahlt und die Lampen ragen auch nicht unten aus dem Leuchengehäuse heraus.

## **5. Angaben zu den Umweltauswirkungen**

### **5.1. Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit**

#### Bestand

Im Umkreis des Plangebietes befinden sich Einzelhäuser, Einzelhandelsgeschäfte, ein Lebensmitteldiscounter, eine Tankstelle sowie ein Friedhof. Der zentrale Planbereich grenzt an einen Pferdehof und wird als Pferdeweide genutzt.

Der Planbereich befindet sich zwischen den Landesstraßen L 871 und L 872, die vor allem von Autofahrern hoch frequentiert sind.

#### Auswirkungen

Durch den Bau des Busknotenpunktes soll der zentrale Umsteigepunkt in Kirchhatten vom engen, unübersichtlichen Marktplatz verlegt und ausgebaut werden. Für Radfahrer und Fußgänger bietet der neue Busknotenpunkt mehr Sicherheit, Platz und Möglichkeiten eines geregelten Umsteigens.

Eine zusätzliche Lärm- und Immissionsbelastung im Plangebiet ist geringfügig zu erwarten, da die Landesstraße L 871 verlegt wird und über einen Kreisverkehr etwas weiter nördlich mit der Landesstraße L 872 verknüpft wird. Die Attraktivität der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs wird durch Stellplätze für Fahrräder und Autos, Ladesäulen und die Neugestaltung gesteigert.

Während der Baumaßnahmen wird die Lärm- und Schadstoffbelastung kurzfristig zunehmen, die gesetzlichen Vorgaben aber einhalten.

## Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872

### Naturhaushalt

#### Bestand Tier- und Pflanzenwelt

Im Plangebiet befindet sich eine große Grünlandfläche, die als Pferdeweide genutzt wird. Entlang der Landesstraßen und nördlich der Grünlandfläche befinden sich Gehölzreihen, die hauptsächlich von Eichen und Linden gebildet werden. Im Westen entlang der L 872 befinden sich nährstoffreiche Straßenseitengräben.

Es sind gehölbewohnende Vögel des Siedlungsbereiches im Plangebiet zu erwarten. Ein Vorkommen von Fledermäusen, insbesondere baum- und gebäudebewohnende Fledermäuse ist nicht auszuschließen.

Einzelne Höhlungen als Brut- und Quartiermöglichkeit können im Südosten an der L 871 in mächtigen Stieleichen vorkommen sowie vereinzelt im Nordosten in der Baumreihe aus Linden.

#### Auswirkungen

Durch den Bau des Busknotenpunktes werden großflächig Grünlandflächen versiegelt. Aufgrund der geplanten neuen Verknüpfung der Landesstraßen gehen Gehölze entlang der Straßen sowie Grabenabschnitte verloren. Für die neue Straßenführung werden die bestehenden Streckenabschnitte der Landesstraßen umverlegt und ein neuer Kreisverkehrsplatz errichtet. Insgesamt werden somit 19 Bäume für die Baumaßnahme gefällt.

#### Bestand Boden

Im Plangebiet hat sich auf den vorliegenden Sanden Mittlerer Podsol entwickelt.

#### Auswirkungen

Insgesamt werden bei Umsetzung der Maßnahme 6.892 m<sup>2</sup> neu versiegelt und 704 m<sup>2</sup> entsiegelt. In der Bilanz entspricht das einer Neuversiegelung von 6.188 m<sup>2</sup>.

#### Bestand Wasser

Im Plangebiet und der näheren Umgebung liegen keine Oberflächengewässer vor.

Die Lage der Grundwasseroberfläche liegt bei 20 bis 22,5 m über NN, d.h. ca. 2,25 bis 3,22 m unter der Geländeoberfläche.

Das Plangebiet liegt in dem Trinkwasserschutzgebiet Sandkrug. Es findet jedoch keine Trinkwassergewinnung statt.

#### Auswirkungen

Auswirkungen auf das Grundwasser können aufgrund der Feinstaubbelastung und des Reifenabriebs im Plangebiet möglich sein.

Das Oberflächenwasser wird unterirdisch zu den vorhandenen Entwässerungskanälen geleitet.

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

### Bestand Klima/Luft

Das Großklima ist maritim beeinflusst. Aufgrund der Verzahnung der besiedelten Bereiche mit nicht besiedelten Bereichen ist im Planbereich nicht mit typischen Anzeichen von städtischem Klima zu rechnen.

Der Gemeinde liegen keine Hinweise zu besonderen Luftimmissionsbelastungen vor. Aufgrund des Verkehrs ist mit einer geringen Schadstoffbelastung zu rechnen.

### Auswirkungen

Die zunehmende Versiegelung führt aufgrund der vorherrschenden klimatischen Verhältnisse zu keinen erheblichen Auswirkungen. Kleinklimatische Auswirkungen werden schnell verwirbelt und aufgelöst.

Im Plangebiet führt die Verlegung der Landesstraße L 871 nicht zu einer Erhöhung der Verkehrsmengen, sondern nur zu einer Verlagerung dieser Belastungen in den westlichen Bereich. Mit erhöhten Immissionsbelastungen ist somit nur auf dem Streckenabschnitt der Landesstraße L 872 zwischen dem geplanten Kreisverkehrsplatz und dem bestehenden Knotenpunkt der beiden Landesstraßen zu rechnen.

Bei der Durchführung der Baumaßnahme sind kurzfristig höhere Lärm- und Schadstoffbelastungen zu erwarten.

### Wechselwirkungen

Es werden keine Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Landschaftsfaktoren beeinträchtigt.

## **5.2. Landschaftsbild**

### Bestand

Das Landschaftsbild wird geprägt durch die Verzahnung von Siedlungsflächen, Einzelhandelsgeschäften, Gewerbebetrieben, ländlichen Hofstellen und freier Landschaft. Im Kern des Plangebietes liegt eine große Grünland- bzw. Weidefläche, die eine Freifläche zwischen den Landesstraßen und dem bebauten Umland bildet.

### Auswirkungen

Im Plangebiet werden Grünlandflächen zugunsten von Verkehrsflächen überplant. Die Freifläche zwischen den bebauten Bereichen wird in einen städtisch geprägten Bereich umgewandelt. Landschaftsbildprägende Baumstrukturen entlang der Landesstraßen gehen kleinflächig verloren, werden aber im Plangebiet und auf externen Kompensationsflächen durch Neupflanzungen ersetzt.

## **5.3. Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

### Bestand

Kulturgüter sind nicht vorhanden. Auch Sachgüter wie Gebäude sind von der Planung nicht betroffen.

**Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**Auswirkungen

Es bestehen keine Auswirkungen auf Kultur- oder Sachgüter.

**5.4. Artenschutz**

Es fand keine spezielle faunistische Kartierung statt.

Prüfungsrelevante Arten

Prüfungsrelevante Arten können gehölzbrütende Vogelarten der Siedlungen sein sowie gehölz- und gebäudebewohnende Fledermausarten.

Überprüfung möglicher artenschutzrechtlicher Verstöße:Tötungsverbot

Das Tötungsverbot wird eingehalten, wenn die Eingriffe in die Gehölze außerhalb der Brutzeit der Vögel sowie der Zeit der Wochenstuben der Fledermäuse durchgeführt wird, d.h. von November bis Februar.

Störungsverbot

Zur Einhaltung des Störungsverbotes ist die oben dargestellte zeitliche Eingrenzung der Maßnahmen an Gehölzen wichtig. Störungen durch die sonstigen Baumaßnahmen sind nicht geeignet, den Erhaltungszustand der lokalen Population zu gefährden, da die Maßnahmen an einem ohnehin durch den vorhandenen Verkehr gestörten Bereich befindet und die vorhandenen Biotopstrukturen auch außerhalb des Planbereichs verbreitet sind.

Beschädigungsverbot

Um eine Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu vermeiden, sind alle Bäume vor dem Fällen auf Höhlen zu untersuchen. Sind Quartier- oder Bruthöhlen vorhanden, ist das weitere Verfahren mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Für die Entfernung von Höhlen sind als Ersatz pro Höhle zwei Nistkästen oder Fledermauskästen aufzuhängen.

**5.5. Natura 2000 – Gebiete**

Das FFH-Gebiet 249 „Tannersand und Gierenberg“ liegt ca. 3,35 km vom Plangebiet entfernt und zeichnet sich durch ein welliges Dünengelände mit Moorschlatts und nährstoffarmen Weihern aus. Es kommen Wollgras-, Torfmoos-Schwingrasen, Strandlingsvegetation sowie Sandheiden vor.

Rund 3,7 km vom Plangebiet entfernt liegt das FFH-Gebiet 174 „Mittlere und Untere Hunte (mit Barneführer Holz und Schreensmoor)“. Das FFH-Gebiet schützt naturnahe Bereiche der Hunte sowie Eichen- und Buchenmischwälder im Barneführer Holz.

Prüfung der Verträglichkeit

Eine direkte Flächeninanspruchnahme der FFH-Gebiete findet nicht statt.

**Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

Geruchs-, Lärm- oder Luftimmissionen, die weiter entfernt liegende Flächen beeinträchtigen könnten, entstehen durch die Planung nicht. Auch sind keine Veränderungen des Wasserhaushaltes in den FFH-Gebieten zu befürchten.

Ebenfalls zu prüfen ist, ob durch die Eingriffe in die Pflanzen- und Tierwelt Auswirkungen auf die Schutzzwecke der NATURA 2000-Gebiete denkbar sind. Da bei dem Bau des Busknotenpunktes keine, über den engeren Eingriffsbereich hinausreichende, Beeinträchtigungen zu erkennen sind, ist auch nicht zu befürchten, dass Tiere oder Lebensräume in den FFH-Gebieten durch die Planung beeinträchtigt werden.

Eine Beeinträchtigung der FFH-Gebiete ist daher nicht zu befürchten.

**5.6. Weitere Schutzgebiete**

Es sind keine weiteren Schutzgebiete von der Planung betroffen.

**6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen****6.1. Lärmschutzmaßnahmen**

Es sind keine Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Plangebiet vorgesehen.

**6.2. Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen**

An einzelnen Fassaden der angrenzenden Wohnhäuser werden die zulässigen Grenzwerte überschritten, sodass für diese Gebäude ein grundsätzlicher Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Die Voraussetzungen für diesen weitergehenden passiven Schallschutz werden im weiteren Verfahren entsprechend überprüft.

**6.3. Maßnahmen zum Gewässerschutz**

Es sind keine Maßnahmen zum Gewässerschutz erforderlich.

**6.4. Landschaftspflegerische Maßnahmen**

Folgende landschaftspflegerische Maßnahmen sind vorgesehen:

- Baumschutzmaßnahmen an zwei Bäumen
- Anpflanzung von 44 Bäumen
- Anlegung eines Blühstreifens
- Pflanzung von Frühblühern (Geophyten)
- Verwendung von kräuterreichem Saatgut für die Anlegung von extensivem Landschaftsrasen
- Verwendung insektenfreundlicher Leuchten
- Entsiegelung von Flächen im Plangebiet

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

### **6.5. Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht**

Es sind keine sonstigen Maßnahmen nach Fachrecht im Plangebiet geplant. Es werden externe Kompensationsflächen und -maßnahmen bereitgestellt.

### **7. Kosten**

Kostenträger für die Gesamtbaumaßnahme ist grundsätzlich die Gemeinde Hatten.

Das Land Niedersachsen, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), beteiligt sich an den Baukosten zur Realisierung des straßenbegleitenden Radweges entlang der Landesstraße L 871 - Munderloher Straße zwischen der geplanten Überquerungshilfe und dem nordwestlichen Übergang am Kreisverkehrsplatz. Außerdem wird seitens der NLStBV auf einen Ablösebetrag für die Umgestaltung des Knotenpunktes L 871 / L 872 verzichtet.

Weiter beteiligt sich der Landkreis Oldenburg anteilig am Neubau des geplanten kleinen Kreisverkehrsplatzes gemäß dem Grundsatzbeschluss für die Anlage einer solchen Verkehrsanlage.

Der geplante Busknotenpunkt mit dem Park-and-Ride - Parkplatz und den Fahrradstellflächen wird teilweise mit Fördermitteln aus Landeszuwendungen realisiert. Ein entsprechender Förderantrag wurde bereits gestellt und durch die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) positiv beantwortet. An dieser ÖPNV-Förderung wird sich ebenfalls der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (ZVBN) als Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beteiligen.

Die Kosten für die eventuell vorgesehenen Baumaßnahmen an den Regen- und Schmutzwasserleitungen und für die Herstellung der notwendigen Versickerungsanlagen im Bereich des Busknotenpunkt zur Ableitung des Oberflächenwassers trägt der Oldenburgisch-Ostfriesische Wasserverband (OOWV).

### **8. Verfahren**

Das Baurecht für diese Gesamtbaumaßnahme soll nach Abstimmung mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Oldenburg, als Straßenbaulastträger durch ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 38 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) erlangt werden.

Die Bedingungen für ein solches Planfeststellungsverfahren wurden vorab mit dem Landkreis Oldenburg als Planfeststellungsbehörde und den weiteren zuständigen Fachbehörden abgestimmt.

Es ist außerdem eine Vereinbarung zwischen der Gemeinde Hatten und dem Land Niedersachsen, vertreten durch die NLStBV, in Verbindung mit einer Straßenbaubehördlichen Prüfung des Ausführungsentwurfes abzuschließen.

Der notwendige Grunderwerb für diese Baumaßnahme wurde größtenteils bereits getätigt. Einzig für den Ausbau der Nebenanlagen entlang der Landesstraßen muss durch die Gemeinde Hatten noch geringfügig Grunderwerb getätigt werden.

## **Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872**

Die Eigentumsübertragung der Straßengrundstücke zwischen dem Land Niedersachsen und der Gemeinde Hatten durch die Abstufung der Landesstraße L 871 zu einer Gemeindestraße bzw. der Verlegung eines Teilabschnittes der L 871 - Munderloher Straße erfolgt unentgeltlich gemäß § 12 vom Niedersächsischen Straßengesetz (NStrG).

### **9. Durchführung der Baumaßnahme**

Da der geplante Busknotenpunkt und der neue Verlauf der Landesstraße L 871 auf einer derzeit nicht bebauten Freifläche realisiert werden sollen, kann der fließende Kraftfahrzeugverkehr während der Bauphase größtenteils ohne Einschränkungen aufrecht erhalten werden.

Es ist jedoch nicht komplett auszuschließen, dass für bestimmte Arbeitsabläufe eine Vollsperrung in Verbindung mit einer großräumigen Umleitung erforderlich ist. Die Abwicklung der Busverkehre und der Einsatzfahrten von Polizei, Feuerwehr und den Rettungsdiensten sowie der Anliegerverkehre wird dabei aber überwiegend gewährleistet sein.

Aufgrund der sehr umfangreichen Bauarbeiten wird die Maßnahme in mehrere Bauabschnitte unterteilt und der Verkehr entsprechend teilweise über provisorische Baustraßen umgeleitet werden müssen. Außerdem sind zur Durchführung der einzelnen Bauabschnitte vorbereitende Maßnahmen notwendig.

Vorbehaltlich der notwendigen Genehmigung durch die Verkehrsbehörde des Landkreises Oldenburg ist derzeit folgender vorläufiger Bauablauf vorgesehen:

#### 1. Bauabschnitt

- Neubau der Landesstraße L 871 - Munderloher Straße auf der Freifläche
- Herstellen der Nebenanlagen nördlich bzw. westlich der L 871
- Neubau des geplanten Kreisverkehrsplatzes auf der Freifläche

Provisorische Baustraßen werden im Bereich der Landesstraße L 872 - Hauptstraße und der Landesstraße L 871 - Munderloher Straße zur Umleitung des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs und unter Berücksichtigung der Arbeits- und Sicherheitsräume gemäß der „Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR)“ hergestellt.

**Errichtung eines Busknotenpunktes in Kirchhatten mit Verlegung der Landesstraße L 871 und Verknüpfung über einen Kreisverkehrsplatz mit der Landesstraße L 872****2. Bauabschnitt**

- Umgestaltung der Fahrbahnfläche der L 872 – Hauptstraße
- Rückbau des Linksabbiegestreifens zur Munderloher Straße
- Herstellen der Nebenanlagen an beiden Fahrbahnseiten der L 872

Der fließende Kraftfahrzeugverkehr wird sowohl über den bestehenden als auch den bereits hergestellten Streckenverlauf der L 871 - Munderloher Straße umgeleitet.

**3. Bauabschnitt**

- Neubau des Busknotenpunktes auf der Freifläche
- Umbau des Teilabschnittes der L 871 als Ausfahrt vom Busknotenpunkt
- Neubau des Park-and-Ride - Parkplatzes auf der Freifläche
- Umgestaltung der „Munderloher Straße“ und Herstellen der Gehwege an beiden Fahrbahnseiten
- Umbau vom Einmündungsbereich der „Munderloher Straße“ in die L 872

Der fließende Kraftfahrzeugverkehr wird über den bereits umgebauten Streckenabschnitts der L 872 - Hauptstraße, den Kreisverkehrsplatz und den neuen Verlauf der L 871 - Munderloher Straße umgeleitet.

Mit den Bauarbeiten soll kurzfristig nach dem Erlangen des Baurechts durch das Planfeststellungsverfahren begonnen werden. Die Umsetzung der Baumaßnahme ist somit größtenteils in den Jahren 2023 und 2024 vorgesehen.

Aufgestellt:

**Gemeinde Hatten**

Kirchhatten, den .....15.12.2022

..gez. Heinisch.....

Bearbeitet:

**Thalen Consult GmbH**

Neuenburg, den 12.12.2022

..gez. K. Eiting.....  
i. A. Dipl.-Ing. Klaus Eiting



**Thalen**  
*Consult*

---

## ANHANG 1 – VERMERK VIDEOKONFERENZ

---

**Radverkehrsführung OD Kirchhatten**  
**hier: Videokonferenz am 13.10.2022 um 14.00 Uhr**

Teilnehmer

Andre Hauser	Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Christoph Alterbaum	Straßenmeisterei Oldenburg
Kathrin Schmidt	Landkreis Oldenburg
Ann-Christin Baumüller	Landkreis Oldenburg

Herr Hauser berichtete, dass in einem Ortstermin am 30.09.2022 die verschiedenen verbleibenden Möglichkeiten der Radfahrerführung dargestellt und diskutiert wurden und die Anregung kam, für eine Lösung der Führung im Mischverkehr die Gehwege an der L 872 in der OD Kirchhatten für den Radverkehr freizugeben.

Die Polizei sprach sich für den Mischverkehr nur in Verbindung mit dem Benutzungsrecht der Nebenanlagen für Radfahrer aus.

Frau Baumüller teilte mit, dass sie eine Freigabe der Gehwege für den Radverkehr (Benutzungsrecht) aus folgenden Gründen ablehne:

- im Verlauf der Straße gibt es Engstellen und unübersichtliche Bereiche wie den Werkstattplatz, die nicht für den Radverkehr geeignet sind
- die östliche Nebenanlage zwischen Marktplatz und VHS wurde aufgrund der schmalen Breite vollständig aufgehoben. In diesem Bereich müssen Fußgänger auf die westliche Nebenanlage wechseln. Würde man den Rundverkehr auf der Nebenanlage zulassen, würde man in diesem Bereich gegenläufigen Radverkehr generieren.

Ein mehrfacher Wechsel zwischen Gehweg und Gehweg / Radfahrer frei ist nicht geeignet, da jeder Wechsel von Radfahrern vom Gehweg auf die Fahrbahn oder von der Fahrbahn auf den Gehweg mit Gefahren verbunden ist. Innerhalb der OD Kirchhatten sollte eine konstante Regelung gelten.

Aus diesem Grund wird beabsichtigt, die Nebenanlagen als Gehwege zu kennzeichnen und somit reinen Mischverkehr (Radfahrer auf der Fahrbahn) erhalten. Zur Verdeutlichung sollen Piktogramme auf der Fahrbahn markiert werden.