

## Neubau eines Radweges an der L171

Von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+307,153 > Baulänge: 2.307,153 m

Von Gemeinde Neuenkirchen / OT Sprengel > Str.-km 0,326

bis Stadt Schneverdingen / OT Schülern > Str.-km 2,531

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Geschäftsbereich Verden

### Planfeststellung

**für den Neubau eines Radweges an der Landesstraße 171  
von Sprengel / Gemeinde Neuenkirchen bis  
Schülern / Stadt Schneverdingen**

### Erläuterungsbericht

<p>Aufgestellt: Schneverdingen, den <b>30.09.2014</b></p> <p>Stadt Schneverdingen - Die Bürgermeisterin - Schulstraße 3, 29640 Schneverdingen</p> <p>im Auftrage: <b>gez. Ehlermann</b></p>	
<p><b>Straßenbaubehördlich geprüft:</b> Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr -Geschäftsbereich Verden- Verden, den <b>04.11.2014</b></p> <p>im Auftrage: <b>gez. Zulauf</b></p>	

# Erläuterungsbericht

<b>1</b>	<b>Darstellung der Baumaßnahme .....</b>	<b>1</b>
1.1	Planerische Beschreibung .....	1
1.1.1	Art und Umfang der Baumaßnahme.....	1
1.1.2	Lage im Straßennetz.....	1
1.2	Straßenbauliche Beschreibung.....	1
1.2.1	Vorhandene Situation.....	1
1.2.2	Geplanter Ausbau .....	1
<b>2</b>	<b>Notwendigkeit der Baumaßnahme .....</b>	<b>2</b>
2.1	Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorangegangene Untersuchungen und Verfahren.....	2
2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen .....	2
2.3	Raumordnerische Entwicklungsziele .....	2
<b>3</b>	<b>Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme im Vergleich der Varianten und Wahl der Linie.....</b>	<b>3</b>
3.1	Trassenbeschreibung der Varianten.....	3
3.2	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum.....	3
3.3	Beurteilung der einzelnen Varianten.....	3
3.4	Wirtschaftlichkeit der Varianten .....	3
3.5	Gewählte Linie .....	3
<b>4</b>	<b>Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....</b>	<b>4</b>
4.1	Trassierung.....	4
4.1.1	Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente .....	4
4.1.2	Trassierung und Grundriss.....	4
4.1.3	Aufriss.....	4
4.1.4	Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt .....	4
4.2	Querschnitt .....	5
4.3	Kreuzungen und Einmündungen .....	6
4.4	Baugrund und Erdarbeiten.....	6
4.5	Entwässerung .....	7

4.6	Ingenieurbauwerke .....	8
4.7	Straßenausstattung.....	8
4.8	Besondere Anlagen .....	9
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	9
4.10	Leitungen .....	9
<b>5</b>	<b>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen .....</b>	<b>9</b>
5.1	Lärmschutzmaßnahmen .....	9
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten .....	9
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme zum Schutz von Natur und Landschaft..	9
5.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen.....	9
5.5	Schutzmaßnahmen.....	9
<b>6</b>	<b>Erläuterung der Kostenberechnung.....</b>	<b>10</b>
6.1	Kosten.....	10
6.2	Kostenträger .....	10
6.3	Beteiligung Dritter .....	10
<b>7</b>	<b>Verfahren.....</b>	<b>10</b>
<b>8</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme.....</b>	<b>10</b>

# **1 Darstellung der Baumaßnahme**

## **1.1 Planerische Beschreibung**

### **1.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahme**

Der vorliegende Entwurf umfasst den Neubau eines Radweges im Landkreis Heidekreis (ehemals Landkreis Soltau-Fallingb.ostel) an der L171.

Dieser Abschnitt der L171 beginnt im Südwesten in Neuenkirchen und endet im Nordosten in Schneverdingen.

An der Landesstraße 171 ist ein nordwestlich der L171 verlaufender Radweg von Neuenkirchen bis Sprengel und von Schülern bis Schneverdingen vorhanden.

Die Anlage des geplanten neuen Radweges ist als Lückenschluss des vorhandenen Radweges vorgesehen und beginnt ab Str.-km 0,326 am Ortsausgang von Sprengel und endet am Ortseingang von Schülern bei Str.-km 2,531.

Die gesamte Baustrecke ist 2.307,153 m lang.

Der geplante Radweg wird auf der Nordwestseite der L171, parallel zum Fahrbahnrand, geführt.

### **1.1.2 Lage im Straßennetz**

Der Abschnitt der L171 führt von Neuenkirchen über die Ortsteile Sprengel und Schülern nach Schneverdingen. Außerhalb der Ortsdurchfahrten hat die L171 eine regionale Verkehrsbedeutung.

Im Südwesten beginnt der neue Radweg als Verlängerung des vorhandenen Radwegs in Sprengel und endet an der OD-Grenze in Schülern.

## **1.2 Straßenbauliche Beschreibung**

### **1.2.1 Vorhandene Situation**

Die L171 dient neben dem Kraftfahrzeugverkehr auch vielen Radfahrern in beiden Richtungen als Verbindung der Ortschaft Neuenkirchen und der Stadt Schneverdingen.

Auf der L171 werden in Folge der geradlinigen Führung zwischen Sprengel und Schülern vom Kraftfahrzeugverkehr auf der im Mittel 6,00 m breiten Fahrbahn hohe Geschwindigkeiten gefahren, die den Radfahrer stark gefährden.

Der in Rede stehende Radweg ist im vordringlichen Bedarf des Radwegekonzeptes 2012 des Landes Niedersachsen gelistet.

### **1.2.2 Geplanter Ausbau**

Der geplante Radweg verläuft auf gesamter Länge im Bereich des Landkreises Heidekreis und soll abgesetzt von der Fahrbahn überwiegend hinter der vorhandenen Baumreihe hergestellt werden.

## **2 Notwendigkeit der Baumaßnahme**

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

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat ein Radwegekonzept 2012 für Landesstraßen aufgestellt und Ende 2012 verabschiedet.

Für die NLStbV - Geschäftsbereich Verden befinden sich zehn Radwege im vordringlichen Bedarf.

Die Stadt Schneverdingen hat bereits zur Vorbereitung der Maßnahme an der Nordwestseite der L171 Flächen im Bereich von Str.-km 1,565 (Gemarkungsgrenze Sprengel / Schülern - Station 1+233,500) bis Str.-km 2,531 (Ortseingang Schülern - Station 2+307,153) für den Radweg erworben und stellt diese (rd. 46 % der Radweglänge) für den Radwegebau zur Verfügung.

Es fanden Ortsbegehungen mit den beteiligten Fachbehörden, Verbänden, den Vertretern des Heidekreises, der Stadt Schneverdingen, der Gemeinde Neuenkirchen und den jeweiligen Anliegern statt. Bei der Begehung wurden die planerischen Details für den geplanten Radweg anhand des Vorentwurfs erörtert und zum überwiegenden Teil abgestimmt.

Die Anlieger im Bereich der Gemeinde Neuenkirchen haben der Planung zugestimmt. Es liegen von den einzelnen Anliegern entsprechende "Bauerlaubniserklärungen" vor.

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

Die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, entlang der L171, auf der freien Strecke mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h entspricht in ihrer derzeitigen Form nicht den Anforderungen aus dem allgemeinen Radverkehrsaufkommen und den ganzheitlichen Anforderungen an die Infrastruktur für den Radverkehr.

Durch das hohe Geschwindigkeitsniveau auf der L171, und die lediglich 6,00 m breite Fahrbahn, sind die Radfahrer zwischen Sprengel und Schülern derzeit stark gefährdet.

### **2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele**

Die Radwegeplanung entspricht den Zielen der Raumordnung.

### **3 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme im Vergleich der Varianten und Wahl der Linie**

#### **3.1 Trassenbeschreibung der Varianten**

Im Vorfeld der Planung wurden zwei Varianten diskutiert.

Zum einen die Führung auf der Nordwestseite der L171, zum anderen die Führung auf der Südostseite der L171.

Wesentliches Unterscheidungsmerkmal ist der Anschluss am Bauanfang und am Bauende an die dort jeweils auf der Straßenseite vorhandenen und für Radfahrer frei gegebenen Gehwege.

Im Bereich der Ortschaft Sprengel kommt der Radweg aus Neuenkirchen kommend auf der Nordwestseite an.

Bei der Weiterführung des Radweges an der Nordwestseite der L171 wären keine zwei Querungen des Radweges notwendig (in Sprengel von der Nordwest- auf die Südost-seite; in Schülern von der Südost- auf die Nordwestseite).

Die Vorzüge einer Trassenführung auf nordwestlicher Seite sind in jeder Beziehung derart offensichtlich, dass für den Entwurf nur noch diese Variante näher zu untersuchen war.

#### **3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum**

Die Charakterisierung von Natur und Landschaft im Vorhabengebiet ist detailliert im landschaftspflegerischen Begleitplan (Landschaftspflegerische Unterlagen) dargestellt.

#### **3.3 Beurteilung der einzelnen Varianten**

Neben den bereits unter 3.1 ausgeführten technischen Vorteilen der gewählten Trassenvariante auf der nordwestlichen Seite hat diese Variante auch erhebliche ökologische Vorteile.

#### **3.4 Wirtschaftlichkeit der Varianten**

Innerhalb der Strecke sind keine wesentlichen Unterschiede einer Trassenführung auf nordwestlicher oder südöstlicher Seite erkennbar.

Es entstehen lediglich zusätzliche Kosten bei einer Radwegführung auf der südöstlichen Seite durch die dann herzustellenen zwei Radwegquerungen.

Dementsprechend ist der nordwestlichen Trassenführung der Vorzug zu geben.

#### **3.5 Gewählte Linie**

Es wurde die nordwestliche Radwegführung gewählt.

## **4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **4.1 Trassierung**

#### **4.1.1 Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente**

Die in der Planung vorgesehenen Trassierungselemente orientieren sich weitestgehend an der Linienführung der L171 und passen sich an die vorhandene Gelände- und Grabenführung sowie den zu schützenden Baumbestand an.

#### **4.1.2 Trassierung und Grundriss**

Bestimmend für die Linienführung sowie den Grundriss für den Bau des Radweges entlang der L171 sind folgende Zwangspunkte:

- Straßenverlauf der L171
- einmündende Gemeindestraßen, Wald- und Wirtschaftswege sowie Zufahrten
- Entwässerungseinrichtungen, wie Vorfluter, Gräben usw.
- zu schützender Bewuchs / Baumbestand

#### **4.1.3 Aufriss**

Die Höhenlage des Radweges wird durch folgende Zwangspunkte bestimmt:

- die jeweiligen Anschlusshöhen im Bereich der vorhandenen Straßen und Wirtschaftswege
- vorhandene Höhenlage der Rohrdurchlässe im Bereich der kreuzenden Gewässer
- vorhandene Höhenlage der angrenzenden Felder
- Zufahrtshöhen zu den Acker-, Grünland- und Forstflächen
- Zufahrtshöhen der Zufahrten im Bereich der bebauten Grundstücke

Dementsprechend wurden die geplanten Längsneigungen der Gradienten gestaltet und an das vorhandene Gelände angepasst. Alle Tangentensteigungen und -halbmesser sind den Lageplänen sowie den Längsschnitten in der Unterlage 6 zu entnehmen.

#### **4.1.4 Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt**

Die Höhenlage des geplanten Radweges entspricht weitestgehend dem vorhandenen Gelände und liegt i.d.R. 15 bis 20 cm über dem vorhandenen Gelände.

Es wird davon ausgegangen, dass der größte Teil des Oberflächenwassers wegen des geringen Gefälles auf den Ackerflächen in den Mulden versickert und damit eine Verschmutzung des höherliegenden Radweges als sehr unwahrscheinlich angesehen werden kann.

Die Straßenbäume entlang der L171 bleiben, soweit möglich, bestehen und werden von der Baumaßnahme nur gering berührt.

Die vorhandenen, im Bereich der Radwegtrasse stehenden Bäume sind zu fällen.

Es ist geplant, hierfür einen Ausgleich zu schaffen.

## 4.2 Querschnitt

Der Radwegaufbau erfolgt im Tiefeinbau.

Folgende Aufteilung des Straßenraumes der L171 ist vorgesehen:

L171 Fahrbahnbreite	6,00 m
vorhandene Breite zwischen dem Fahrbahnrand / Radweg	variiert
Böschungen und Angleichungen des Seitenraumes	mind. 0,50 m
Bankett nordwestlich des Radweges	mind. 0,50 m
Radweg	2,00 m
Bankett südöstlich des Radweges	0,50 m
Böschungen und Angleichungen des Seitenraumes	mind. 0,50 m
Mulden	1,00 bis 2,00 m
Abstand von der Mulde zum angrenzenden Acker	mind. 0,70 m (mind. 0,50 m vor Schülern)

Grundsätzlich ist auf dem Planum ein Mindesttragfähigkeitswert von  $EV_2 > 45 \text{ MPa}$  einzuhalten.

Gemäß RSTO 12 (5.2 Rad- und Gehwege) genügt bei Radwegen für Böden der Frostempfindlichkeitsklassen F2 und F3 eine Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus von 30 cm. Aufgrund der ungünstigen Wasserverhältnisse (+ 5 cm) und der Frosteinwirkungszone II (+ 5 cm) wird die Dicke des frostsicheren Oberbaus in Anlehnung an die Tabelle 7 der RSTO um 10 cm auf eine Gesamtdicke von 40 cm erhöht. Gemäß Tafel 6 der RStO, Zeile 1 wird aufgrund der Zusatzziffer 20) eine Druckfestigkeit von  $EV_2 \geq 100 \text{ MPa}$  für die Schottertragschicht für Wartungsarbeiten gefordert. Zur Erreichung dieser Druckfestigkeit wird gemäß Tabelle 8 der RStO 12 der nachfolgende Aufbau gewählt:

Radweg in Asphaltbauweise, gemäß RStO, Tafel 6, wenn ein vorhandener Mindestwert von  $EV_2 = 45 \text{ MPa}$  erreicht wird (Klammerwerte im Bereich von Zufahrten und Wegen in Anlehnung an die RStO, Tafel 1, Zeile 3, Bk0,3):

Asphaltdeckschicht AC 5 D L	2 cm	(4 cm)
Asphalttragschicht AC 22 T L	8 cm	(8 cm)
Schottertragschicht $EV_2 = 100 \text{ MPa}$ ( $EV_2 = 120 \text{ MPa}$ )	15 cm	(20 cm)
Frostschuttschicht $EV_2 = 80 \text{ MPa}$ ( $EV_2 = 100 \text{ MPa}$ )	<u>20 cm</u>	<u>(23 cm)</u>
Gesamtaufbau	<u>45 cm</u>	<u>(55 cm)</u>

Radweg in Pflasterbauweise, gemäß RStO, Tafel 6, wenn ein vorhandener Mindestwert von  $EV_2 = 45 \text{ MPa}$  erreicht wird (Klammerwerte im Bereich von Zufahrten und Wegen in Anlehnung an die RStO, Tafel 3, Zeile 1, Bk0,3):

Betonsteinpflaster	8 cm	(8 cm)
Pflasterbettung Brechsand-Splitt-Gemisch	4 cm	(4 cm)
Schottertragschicht $EV_2 = 100 \text{ MPa}$ ( $EV_2 = 120 \text{ MPa}$ )	15 cm	(20 cm)
Frostschuttschicht $EV_2 = 80 \text{ MPa}$ ( $EV_2 = 100 \text{ MPa}$ )	<u>20 cm</u>	<u>(23 cm)</u>
Gesamtaufbau	<u>47 cm</u>	<u>(55 cm)</u>



Einmündungen, Zufahrten und Radweg in Asphaltbauweise, in Anlehnung an die RStO Tafel 1, Zeile 3, Bk0,3, wenn ein vorhandener Mindestwert von  $EV_2 = 45 \text{ MPa}$  erreicht wird:

Asphaltdeckschicht AC 8 D N	4 cm
Asphalttragschicht AC 22 T L	8 cm
Schottertragschicht $EV_2 = 120 \text{ MPa}$	20 cm
Frostschuttschicht $EV_2 = 100 \text{ MPa}$	<u>23 cm</u>
Gesamtaufbau	<u>55 cm</u>

Das Bankett wird aus Schotterrasen sowie die Böschungen bzw. die Angleichungen des Seitenraumes werden mit Oberboden und Rasenansaat hergestellt.

#### 4.3 Kreuzungen und Einmündungen

Im Zuge des geplanten Radweges entlang der L171 befindet sich bei Station 0+770 die Einmündung der Gemeindestraße nach "Königshof".

In dem Bereich wird die Radwegführung der Einmündung angepasst.

Des Weiteren kreuzt der Radweg diverse Zufahrten zu den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Ackerflächen.

Sowohl die Wirtschaftswege als auch die Zufahrten zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen werden höhenmäßig angeglichen und in Asphalt mit entsprechendem Unterbau wieder hergestellt.

#### 4.4 Baugrund und Erdarbeiten

In dem Großteil der Kleinrammbohrungen wurde ab Geländeoberfläche (GOF) ein rd. 0,25 m bis 0,55 m mächtiger Mutterbodenhorizont erkundet.

In den Kleinrammbohrungen BS 6 (Bereich eines vorhandenen Durchlassbauwerkes), BS 8 (Einmündungsbereich des Straßenzuges „Am Königshof“) sowie der Kleinrammbohrung BS 23 (angelegte Blumenrabatte neben einer Parkfläche) wurden ab Geländeoberfläche zunächst ca. 0,55 m bis 0,7 m dicke Auffüllungen angetroffen.

Organoleptische (Beurteilung des Bohrgutes nach Aussehen und Geruch) Auffälligkeiten wurden in den Auffüllungen während der Felduntersuchungen nicht angetroffen.

Unterhalb des Mutterbodens bzw. der Auffüllungen stehen in einem Großteil der Kleinrammbohrungen zunächst Schmelzwassersande in unterschiedlicher Schichtmächtigkeit an. Diese werden bis zur jeweiligen Bohrendtiefe überwiegend von Geschiebelehm und -mergel unterlagert.

Die Konsistenz der Geschiebeböden ist hauptsächlich weich und weich bis steif, untergeordnet steif sowie steif bis halbfest, vereinzelt breiig bis weich sowie halbfest. Am Bauanfang (BS 1 und BS 2) wurde zudem Beckenton von steifer sowie steifer bis halbfester Konsistenz erbohrt.

Der Beckenton ist den Schmelzwassersanden in der Tiefe von rd. 2 m bis 3 m u. GOF (BS 1) sowie 1,7 m bis 2,1 m u. GOF zwischengeschaltet. In den Kleinrammbohrungen BS 3, BS 19 und BS 23 wird der Schmelzwassersand bis zur jeweiligen Bohrendtiefe nicht durchfahren.

In den Kleinrammbohrungen BS 6, BS 15 und BS 22 stehen unterhalb des Mutterbodens bzw. der Auffüllung bis zur Bohrendtiefe durchgehend bindige Lockergesteine in Form von Geschiebeböden an.

Der Radweg soll oberhalb des vorhandenen Geländes erstellt werden. Aufgrund der vorgenannten Bodenerkundungen ist in Teilbereichen erhöhter Bodenaustausch durchzuführen. In Bereichen mit weicher bis breiiger Konsistenz wird Bodenaustausch mit zusätzlichem Einbau von Geogittern vorgesehen.

#### 4.5 Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung des geplanten Radweges an der L171, und die durch den Bau des Radwegs notwendigen entwässerungstechnischen Maßnahmen, wurden mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Heidekreis abgestimmt.

Es wurden u.a. die Querschnitte der Durchlässe mit den vorhandenen Rohr- und Grabensohlen usw. berücksichtigt.

Des Weiteren wurden folgende Entwässerungsanlagen neu geplant bzw. Änderungen berücksichtigt:

Station	Station	Beschreibung
0+000	0+140	Entwässerung des Radwegs und der nordwestlichen Fahrspur der L171 in die neu herzustellende Versickerungs- / Entwässerungsmulde zwischen dem Fahrbahnrand und dem Radweg.
0+140	0+240	Entwässerung des Radwegs in die angrenzenden Grünflächen
0+240	0+532	Entwässerung des Radwegs und der nordwestlichen Fahrspur der L171 erfolgt auf die tieferliegenden, nordwestlichen Ackerflächen. Der Grundstückseigentümer hat der Übernahme des Oberflächenwassers zugestimmt.
0+530	0+530	Herstellung eines Grabeneinlaufs mit Anschluss an den geplanten Regenwasserkanal zur Entwässerung des Geländetiefpunktes in dem Bereich
0+532	0+597	Der vorhandene, nordwestliche Straßenseitengraben wird aufgehoben, mit dem neuen Radweg überplant und durch eine 65 m lange Verrohrung mit einem Teilsickerrohr DN 300 sowie einem Gefälle von 0,90 % ersetzt.
0+597	0+597	Der vorhandene Rohrdurchlass DN 600 unter der L171 wird mit einem Rohr DN 600 mit einem Gefälle von 1,80 % um 4,00 m und 3,00 m verlängert. Im Bereich der Verlängerung wird die v.g. Verrohrung DN 300 über den geplanten Kontrollschacht angeschlossen.
0+597	0+765	Entwässerung des Radwegs und der nordwestlichen Fahrspur der L171 erfolgt auf den tieferliegenden, nordwestlich angrenzenden Baum- / Gebüschstreifen. Der Grundstückseigentümer hat der Übernahme des Oberflächenwassers zugestimmt.
0+772	0+940	Entwässerung des Radwegs und der nordwestlichen Fahrspur der L171 erfolgt auf die tieferliegenden, nordwestlichen Ackerflächen. Der Grundstückseigentümer hat der Übernahme des Oberflächenwassers zugestimmt.
0+945	1+138	Die östliche Fahrspur der L171 und der geplante Radweg entwässern über die geplante 1,50 m breite Versickerungsmulde zwischen der Fahrbahn und dem geplanten Radweg.
1+138	1+157	Durchlass DN 400 von der Versickerungsmulde unter dem Radweg zur tieferliegenden, angrenzenden Ackerfläche auf der Nordwestseite mit einer Länge von 20 m und mit einem Gefälle von 0,50 % herstellen

1+150	1+185	Entwässerung des Radwegs und der nordwestlichen Fahrspur der L171 auf die tieferliegenden, nordwestlichen Ackerflächen. Der Grundstückseigentümer hat der Übernahme des Oberflächenwassers zugestimmt.
1+185	1+233,5	Die östliche Fahrspur der L171 und der geplante Radweg entwässern über die geplante 1,50 m breite Versickerungsmulde zwischen der Fahrbahn und dem geplanten Radweg. Die Versickerungsmulde erhält einen Anschluss an den bei Station 1+233,500 vorhandenen Graben.
1+233,5	1+233,5	Der vorhandene Graben wird im Bereich des Radwegs mit einem Rohr DN 600 auf einer Länge von 7,00 m und einem Gefälle von 1,00 % verrohrt.
1+233,5	1+300	Die östliche Fahrspur der L171 und der geplante Radweg entwässern über die geplante 1,20 m breite Versickerungsmulde zwischen der Fahrbahn und dem geplanten Radweg. Die Versickerungsmulde erhält einen Anschluss an den vorhandenen Graben bei Station 1+233,500.
1+300	1+356	Durchlass DN 400 von der Versickerungsmulde zwischen dem Radweg und den angrenzenden Ackerflächen (1+356) unter dem Radweg zur tieferliegenden Versickerungsmulde zwischen der L171 und dem Radweg (1+300) mit einer Länge von 57 m und einem Gefälle von 2,70 % herstellen
1+356	1+643	Die östliche Fahrspur der L171 und der geplante Radweg entwässern über die geplante 1,50 m breite Versickerungsmulde zwischen dem geplanten Radweg und der angrenzenden Ackerfläche in Richtung Südwesten.
1+643	1+845	Die östliche Fahrspur der L171 und der geplante Radweg entwässern über die geplante 1,50 m breite Versickerungsmulde zwischen dem geplanten Radweg und der angrenzenden Ackerfläche in Richtung Nordosten.
1+845	1+895	Die östliche Fahrspur der L171 und der geplante Radweg entwässern in das angrenzende, tieferliegende nordwestliche Wäldchen.
1+879,6	1+879,6	Der vorhandene Rohrdurchlass DN 600 unter der L171 wird mit einem Rohr DN 600 um 4,00 m und mit einem Gefälle von 0,60 % verlängert.
1+890	1+900	Durchlass DN 400 von der Versickerungsmulde zwischen dem Radweg und den angrenzenden Ackerflächen (1+900) unter dem Wirtschaftsweg in die tieferliegende Versickerungsfläche in dem Wäldchen (1+890) mit einer Länge von 10 m und einem Gefälle von 0,50 % herstellen
1+900	2+240	Die östliche Fahrspur der L171 und der geplante Radweg entwässern über die geplante 1,50 m breite Versickerungsmulde zwischen dem geplanten Radweg und der angrenzenden Ackerfläche in Richtung Südwesten.
1+915	1+924	Durchlass DN 400 von der Versickerungsmulde zwischen dem Radweg und der L171 (1+924) unter dem Radweg in die tieferliegende Versickerungsmulde (1+915) mit einer Länge von 11 m und einem Gefälle von 0,50 % herstellen
1+924	1+934	Versickerungsmulde zwischen der L171 und dem Radweg in einer Breite von 1,50 m herstellen.
2+240	2+305	Der Radweg entwässert in dem Bereich in das angrenzende, tieferliegende Wäldchen.

#### 4.6 Ingenieurbauwerke

entfällt

#### 4.7 Straßenausstattung

Der Radweg erhält, in Absprache mit der zuständigen Verkehrsbehörde, eine Grundausstattung mit Beschilderung entsprechend den gültigen Richtlinien und Vorschriften.

#### **4.8 Besondere Anlagen**

entfällt

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Öffentliche Verkehrsanlagen sind von der Maßnahme nicht betroffen.

#### **4.10 Leitungen**

Alle Leitungsträger sind über die Planung informiert und haben Bestandsleitungspläne für die betroffenen Bereiche zur Verfügung gestellt.

Die vorhandenen Leitungen werden, sofern sie von der Maßnahme betroffen sind, nach den bestehenden Verträgen oder den gesetzlichen Regelungen verlegt oder gesichert.

### **5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

#### **5.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Die vorliegende Maßnahme stellt keine wesentliche Änderung gemäß §1 der 16 BImSchV dar.

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

Die Maßnahme liegt außerhalb von Wassergewinnungsgebieten.

#### **5.3 Maßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Die Maßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft sind im Einzelnen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Landschaftspflegerische Unterlagen) dargestellt.

#### **5.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen**

Die Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen sind im Einzelnen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Landschaftspflegerische Unterlagen) dargestellt.

#### **5.5 Schutzmaßnahmen**

entfällt

## **6 Erläuterung der Kostenberechnung**

### **6.1 Kosten**

Die Kosten für den Radwegebau entlang der L171 zwischen Sprengel und Schülern betragen einschließlich des Grunderwerbs rd. 655.000,00 € brutto.

### **6.2 Kostenträger**

Kostenträger der Baumaßnahme für den Radweg entlang der L171 ist das Land Niedersachsen.

### **6.3 Beteiligung Dritter**

- Gemeinde Neuenkirchen
- Stadt Schneverdingen

## **7 Verfahren**

Zur Erlangung der Baurechte wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

## **8 Durchführung der Baumaßnahme**

Es ist geplant, die Baumaßnahme in einem Zuge durchzuführen. Die Bauarbeiten könnten im Jahr 2015 / 2016 ausgeführt werden. Die Bauzeit beträgt ca. vier Monate. Die Zufahrten und Zugänge zu den anliegenden, zu bewirtschaftenden Ackerflächen werden dabei jederzeit aufrechterhalten. Der durchgehende Verkehr auf der L171 wird durch die Baumaßnahme nur geringfügig behindert. Die Baustelle ist an ihrem Standort ausreichend über das vorhandene Straßen- und Wegenetz erschlossen. Flächen zur Baustelleneinrichtung und Lagerflächen sind im Bereich der Baustelle im Grunderwerbsplan als Flächen für den vorübergehenden Bedarf gekennzeichnet.

Aufgestellt:

Hanstedt, den 30.09.2014

**gez. Feuerbach**  
Ingenieurbüro Feuerbach