

## Beschreibung der drei geplanten Straßenbaumaßnahmen in Stapelfeld

### Fahrbahnverschwenkung am westlich Ortsrand

Die Lageskizze zeigt ein Verschwenken der Fahrbahn nach Süden unter Nutzung des Flurstücks 53/43. In diesem Bereich sind die beiden Fahrstreifen durch eine ca. 1,50 m breite Verkehrsinsel voneinander getrennt. Die Verkehrsinsel sowie der südliche Fahrbahnrand werden mit Hochbordsteinen eingefasst. Der südliche Fahrstreifen hat eine Breite von 3,75 m, der nördliche Fahrstreifen eine Breite von 3,5 m zzgl. eines 0,5 m breiten Randstreifens. Der Bus in Fahrtrichtung Osten hält am Fahrbahnrand. Im Bereich der Bushaltestelle kann der Kantenvorstand des Hochbordsteins bis zu 16 cm betragen. Durch die Herstellung einer lang gezogenen Insel wird das Überholen des haltenden Busses baulich verhindert. Wenn der Bus anhält, müssen die anderen Verkehrsteilnehmer hinter dem Bus warten.

Die Insel wird aufgrund der geringen Breite nicht bepflanzt. Der Versatz im Fahrbahnverlauf sensibilisiert den Verkehrsteilnehmer auf die Geschwindigkeit zu achten und lässt die Ortslage erkennen.

Die Einzelheiten der Verziehung / des Versatzes können erst nach dem Vorliegen einer Bestandsvermessung endgültig konstruiert werden. Die Radien haben die Befahrbarkeit für Bus und LKW zu berücksichtigen.

Der nördliche Fahrbahnrand wird nicht mit Hochbordsteinen eingefasst, da das Oberflächenwasser über die Bankettflächen in Richtung des vorhandenen Grabens abfließen muss.

Bäume können wie dargestellt neu gepflanzt werden.

### Ortsmitte

Die Lageskizze stellt den Einmündungsbereich der Hauptstraße (K107) / Reinbeker Straße dar. Die vorhandenen Bushaltestellen sollen auch zukünftig erhalten bleiben. Die in Fahrtrichtung Westen (Hamburg) vorhandene Busbucht bleibt unverändert. Die Haltestelle in Richtung Osten wird hingegen als Buskap neu hergestellt. Es ist eine neue Mittelinsel in Höhe des Buskaps mit Hochbordsteinen herzustellen. Die Fahrstreifenbreite in Höhe der Mittelinsel beträgt je Richtung 3,75 m. Durch die Anordnung einer Mittelinsel mit der gleichzeitigen Lage in der Kurve, wird ein Überholen des haltenden Busses unterbunden.

Wie bei der Fahrbahnverschwenkung (siehe oben) ist die mittig angeordnete Verkehrsinsel grundsätzlich nicht als Querungshilfe vorgesehen. Die Querung der Fahrbahn erfolgt nach wie vor an der weiter im Westen vorhandenen Fußgänger-Lichtsignalanlage (FLSA). Eine zusätzliche FLSA oder gar eine Vollsignalisierung ist nicht geplant. Diese Erweiterung wäre aufgrund zahlreicher Grundstücksüberfahrten ohnehin nur schwer umsetzbar. Im Bereich der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Osten werden die Nebenflächen entsprechend der geltenden Regelwerke barrierefrei hergestellt. Im Bereich der Bushaltestelle kann der Kantenvorstand des Hochbordsteins bis zu 16 cm betragen.

Die Länge der Mittelinsel berücksichtigt die beiden auf der Nordwestseite vorhandenen Überfahrten zu den angrenzenden Grundstücken.

Die geplante Insel sowie die Linienführung der Bordsteine mit der notwendigen Aufstelllänge für die Busse ist im weiteren Planungsverlauf (wenn die Bestandsvermessung vorliegt) unter Beachtung der Schleppkurven entsprechend zu optimieren.

### Groot Redder

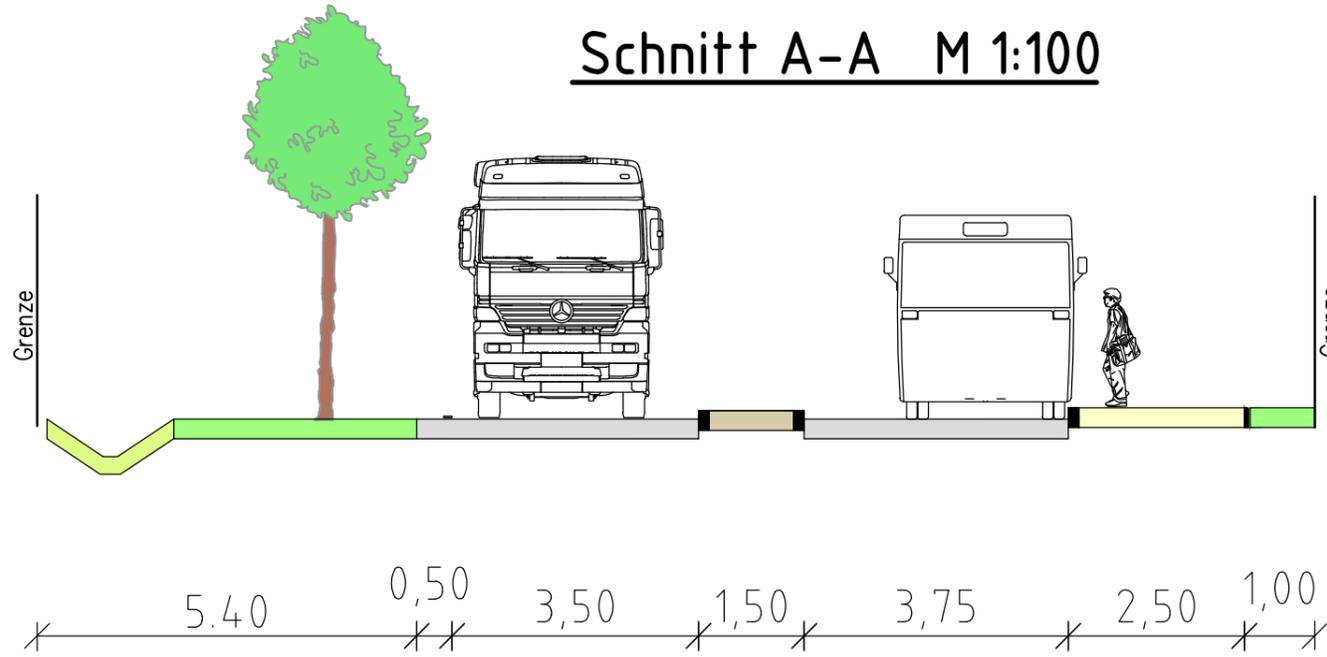
Die Lageskizze stellt die Verkehrsführung im Bereich der Einmündung Hauptstraße (K107)/ Groot Redder dar. Die neue Linienführung berücksichtigt einen möglichst (unter Beachtung der Schleppkurven) senkrechten Anschluss der Straße Groot Redder an die Hauptstraße (K107). Zukünftig soll die heute vorhandene Sperrfläche durch eine bauliche Insel (Breite der Insel bis zu ca. 2,5 m) ersetzt werden.

Die Kfz biegen aus dem jeweils vorhandenen Geradeausfahrstreifen der Hauptstraße (K107) in die Straße Groot Redder ab. Fahrbahnaufweitungen in Höhe der Einmündung sind nicht geplant.

Ein vorhandener Baum auf der nordöstlichen Seite der Einmündung muss gefällt werden.

Da es sich um eine Kreisstraße handelt, muss die Einmündung in allen Fahrbeziehungen grundsätzlich für LKW nach Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVO) befahrbar sein. Die geplante Insel ist im weiteren Planungsverlauf (wenn die Bestandsvermessung vorliegt) unter Beachtung der Schleppkurven entsprechend zu optimieren. Großzügige Ausrundungen nach der „Richtlinie für die Anlagen von Straßen – Teil: Knotenpunkte“ (RAS-K) werden in diesem Fall nicht berücksichtigt.

**Schnitt A-A M 1:100**

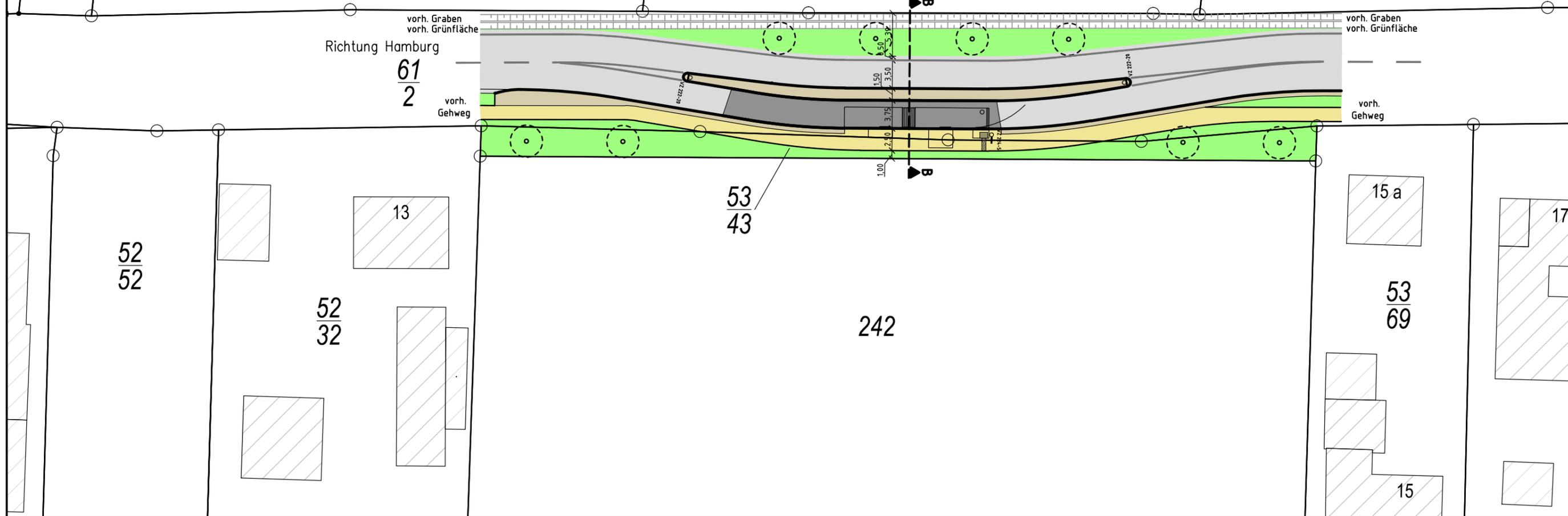


$\frac{167}{31}$

$\frac{127}{30}$



**Hauptstraße K 107**



**Schnitt B-B M 1:100**

