



SHP Ingenieure

Landkreis Lüchow-Dannenberg Landkreis Lüneburg

Ausbau B 216/B 248a/B 248

Band 2:
Maßnahmenentwicklung

1 Problemstellung und Zielsetzung

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg beabsichtigt, die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit auf einigen Bundesstraßen zu verbessern. Ziel ist die Verbesserung der Erreichbarkeit und der Ausgleich der strukturellen Defizite dieser ländlichen Region.

Durch den geplanten Neubau der A 39, der A 14 und der B 190n wird generell die Erreichbarkeit des Raumes verbessert, die genannten Bundesfernstraßen verlaufen jedoch nicht über das Kreisgebiet von Lüchow-Dannenberg. Die Anbindung an das nächst benachbarte Oberzentrum Lüneburg, die Metropole Hamburg und das Autobahnnetz erfüllen im Wesentlichen die Bundesstraßen B 216 und B 248.

In einer ersten Stufe wurde eine Analyse der heutigen Verkehrssituation durchgeführt. Bestandteile waren Erhebungen der Verkehrsstärken auf den Strecken und an den Knotenpunkten, Verkehrsbefragungen und die Ermittlung von Geschwindigkeitsprofilen. Auf dieser Basis wurde die zukünftige Verkehrssituation für das Jahr 2025 abgeschätzt. Die Verkehrsqualitäten wurden für den heutigen und für den zukünftigen Zustand ermittelt. Die Untersuchung hat gezeigt, dass hinsichtlich der raumordnerisch anzustrebenden Reisegeschwindigkeit Defizite bestehen und auch in Zukunft trotz des Baus von A 39/A 14/B 190n und der demografischen Entwicklung bestehen bleiben werden. Zudem wurden in einigen Streckenabschnitten erhebliche Sicherheitsdefizite festgestellt.

Ursache für die Defizite sind im Wesentlichen fehlende Überholmöglichkeiten. Hierdurch bilden sich Pulks hinter langsam fahrenden Fahrzeugen, die sich kaum auflösen können. Diese Situation führt zu riskanten Überholmanövern, insbesondere auch im Bereich von Knotenpunkten.



Abb. 1 Skizze der untersuchten Bundesstraßen

In der vorliegenden zweiten Stufe der Untersuchung wurden Maßnahmen zur Beseitigung der ermittelten Defizite entwickelt. Zur Verbesserung der Erreichbarkeiten wurde an der B 216 der Ausbau mit Zusatzfahrstreifen untersucht, wobei die vom Landkreis Lüneburg verfolgten Ortsumgehungen zu berücksichtigen waren. Ferner sind im Landkreis Lüchow-Dannenberg Ortsumgehungen mit in die Überlegungen einbezogen worden. An der B 248 sind der bereichsweise Einsatz von Überholfahrstreifen und die Möglichkeiten zur Anlagen von Ortsumgehungen geprüft worden.

2 Lage und Funktion im Netz

Der Streckenzug der Bundesstraßen B 216, B 248a und B 248 führt durch die Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg von Lüneburg über Dahlenburg, Dannenberg und Lüchow nach Salzwedel in Sachsen-Anhalt. Von dort führt er weiter in Richtung Süden bis nach Weyhausen bei Wolfsburg und bindet dort an den bereits bestehenden Bauabschnitt der A 39 an. Im Landkreis Lüchow-Dannenberg dient der Streckenzug der Anbindung der Mittelzentren Lüchow und Salzwedel an das Oberzentrum Lüneburg. Zudem dient er der (teilweise indirekten) Anbindung von Grundzentren im Landkreis an die jeweiligen Mittelzentren und an das Oberzentrum Lüneburg.

Der Streckenzug verläuft im Landkreis Lüchow-Dannenberg durch eine Reihe von Ortsdurchfahrten, darunter Göhrde, Metzingen, Prisser, Schaafhausen, Tramm, Jameln, Platenlaase, Grabow, Lüchow, Saaße und Lübbow. Ortsumgehungen sind entlang des Streckenzugs –abgesehen von der im Bau befindlichen Ortsumgehung Lüchow- keine vorhanden.

Bei dem Streckenzug handelt es sich nach den RAS-N¹ um eine überregionale bzw. regionale Straßenverbindung und damit um die Verbindungsfunktionsstufe II (vgl. RAS-N Ziffer 2.5 sowie dortige Bilder 2 und 4). Der Zeitaufwand zum Erreichen des nächsten Oberzentrums soll maximal 60 Minuten betragen (vgl. RAS-N Bild 7). Der Standardentfernungsbereich liegt zwischen 50 und 100 km. Die Entfernung vom Mittelzentrum Salzwedel zum nächstgelegenen Oberzentrum Lüneburg beträgt 78 km und vom Mittelzentrum Lüchow zum Oberzentrum Lüneburg 68 km. Die Verbindungen liegen damit im Standardentfernungsbereich.

Die Nachfolgerichtlinien RIN² führen zur gleichen Verbindungsfunktionsstufe. Der Streckenzug ist als LS II (Überregionalstraße) einzustufen (vgl. RIN Ziffer 3.3 und 3.4 sowie Tabelle 5).

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):
Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS)
Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N)
Ausgabe 1988

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):
Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)
Ausgabe 2008

3 Methodische Grundlagen

Aus der Einstufung des Streckenzuges mit A II nach der RAS-N bzw. LS II nach den RIN lässt sich aus den künftigen Entwurfsrichtlinien RAL³ ableiten, dass der Streckenzug in die Entwurfsklasse EKL 2 fällt. Die RAL sind sowohl für den Neubau, als auch den Umbau und Ausbau anzuwenden und gelten damit auch für bestehende Landstraßen. Ziel der RAL ist es, bei allen Landstraßen innerhalb einer Entwurfsklasse einen einheitlichen Charakter zu erreichen. Hierdurch kann beim Verkehrsteilnehmer ein Wiedererkennungseffekt erreicht werden, so dass er seine Fahrweise entsprechend anpassen kann.

Anforderungen der RAL für EKL 2

Für die Entwurfsklasse EKL 2 sehen die RAL die bevorzugte Verwendung folgender Parameter vor:

- Planerisch angemessene Geschwindigkeit: 100 km/h
- Betriebsform: Kraftfahrstraße ist anzustreben, im Bestandsnetz i.d.R. allgemeiner Verkehr, d. h. landwirtschaftlicher Verkehr ist zugelassen
- Querschnitt: RQ 11,5 +
- Anteil gesicherter Überholabschnitte: mindestens 20 %
- Führung des Radverkehrs: straßenunabhängig oder straßenbegleitend
- Linienführung: gestreckt
- Empfohlener Radienbereich: 350 bis 900 m, mindestens 450 m nach Geraden mit einer Länge von mehr als 300 m
- Höchstlängsneigung: 5,5 %
- Empfohlener Kuppenhalbmesser: mindestens 6.000 m
- Bevorzugte Führung im Teilknotenpunkt: Ein-/Abbiegen mit Lichtsignalanlagen

Für Straßen der Entwurfsklasse EKL 2 ist der Querschnitt RQ 11,5 + vorgesehen. Hierbei handelt es sich um einen zweistreifigen Querschnitt mit einer Breite von 11,5 m, der abschnittsweise und wechselweise um einen Zusatzfahrstreifen ergänzt wird. Der Zusatzfahrstreifen ermöglicht das gesicherte Überholen (vgl. Abb. 2 und Abb. 3).

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):
Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL).
Entwurf 2008

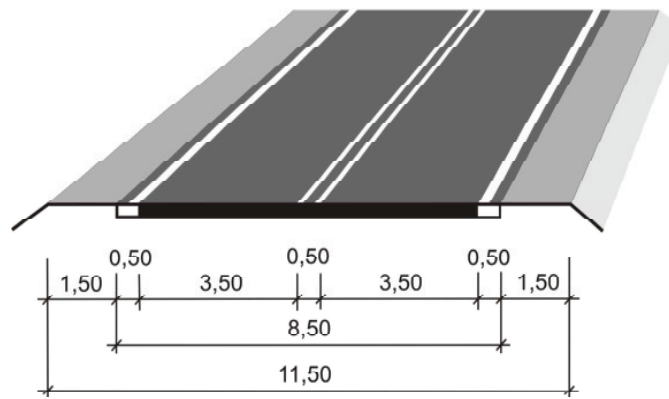


Abb. 2 Regelquerschnitt RQ 11,5+ ohne Überholfahrstreifen mit Überholverbot (Quelle: RAL Entwurf 2008)

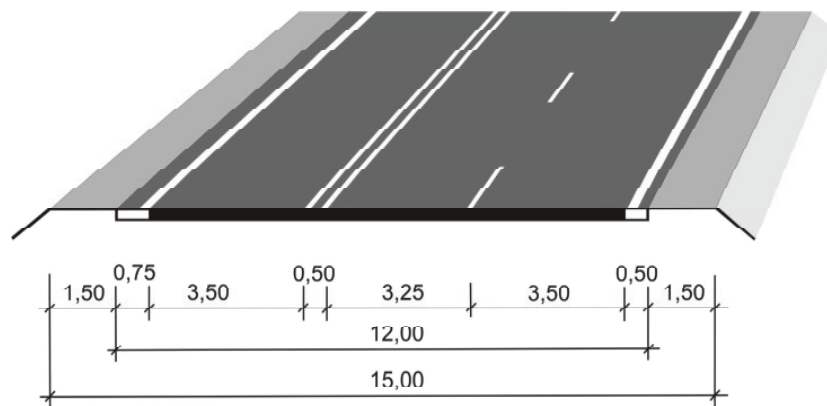


Abb. 3 Regelquerschnitt RQ 11,5+ mit Überholfahrstreifen (Quelle: RAL Entwurf 2008)

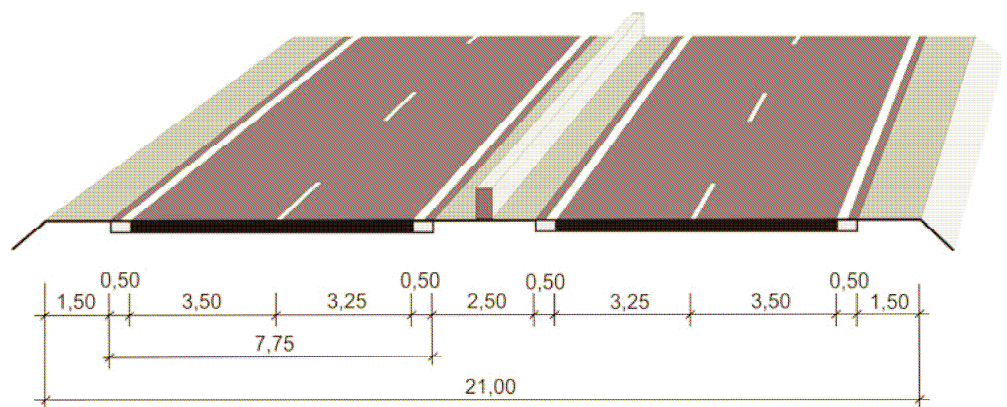


Abb. 4 Regelquerschnitt mit getrennten Richtungsfahrbahnen RQ 21 (Quelle: RAL Entwurf 2008)

Es sollten je Richtung mindestens 20 % der Strecke mit Überholfahrstreifen ausgestattet sein. In den dreistreifigen Bereichen sind die beiden Fahrtrichtungen mit zwei Fahrstreifenbegrenzungslinien (ununterbrochene Doppellinie) zu trennen. In den zweistreifigen Bereichen ist dies ebenfalls vorzusehen und damit das ungesicherte Überholen zu unterbinden, sofern annähernd 20 % der Strecke gesicherte Überholmöglichkeiten aufweisen. Kann dies in Ausnahmefällen nicht realisiert werden, so kann das Überholen in zweistreifigen, übersichtlichen Bereichen gestattet werden. Die Trennung der Richtungen erfolgt dann mit einer unterbrochenen Doppellinie.

Nicht motorisierter Verkehr soll auf der Fahrbahn ausgeschlossen und straßenunabhängig oder straßenbegleitend geführt werden. Landwirtschaftlicher Verkehr sollte nach Möglichkeit auf separaten Wirtschaftswegen geführt werden.

Aufgrund der Netzfunktion sind als eine planerisch angemessene Geschwindigkeit 100 km/h zu sehen. Die Linienführung soll gestreckt sein. Knotenpunkte sollen vorzugsweise als teilplangleiche Knotenpunkte oder als (ggf. versetzte) signalisierte Einmündungen ausgeführt werden, andernfalls als plangleiche, signalisierte Kreuzungen. In diesen Bereichen ist dann eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h vorzusehen. In zu begründenden Einzelfällen sind auch Kreisverkehre möglich.

Ableich des heutigen Zustands mit den Anforderungen für die EKL 2

Die Entwurfparameter (Radien, Kuppenhalbmesser, Längsneigungen) sind in weiten Teilen des Streckenzugs eingehalten. Der Querschnitt entspricht im Wesentlichen den Anforderungen des RQ 11,5+ für die zweistreifigen Bereiche. Zusatzfahrstreifen und damit gesicherte Überholmöglichkeiten sind jedoch auf dem Streckenzug nicht vorhanden. In zwei Bereichen sind noch keine separaten Radwege vorhanden, allerdings befinden sich diese bereits in der Planung, so dass bei einer Umsetzung von Überholmöglichkeiten von einer separaten Radfahrerführung auf der gesamten Strecke ausgegangen werden kann.

Die Knotenpunkte sind – abgesehen vom signalisierten Knotenpunkt B 191/B 248a – unsignalisiert. Der Knotenpunkt B 216/B 248a bei Dannenberg wurde zu einem Kreisverkehr umgebaut. Da ein großer Teil der Verkehre die B 248a als Ortsumgehung für Dannenberg verwendet und damit als abbiegender Verkehr an diesem Knotenpunkt auftritt, ist an dieser Stelle ein Kreisverkehr als angemessene Lösung anzusehen. Zwei weitere Kreisverkehre sind für die Verknüpfung der geplanten Ortsumgehung für Lüchow mit der B 248 vorgesehen. An beiden Knotenpunkten erfolgt auch jeweils die Verknüpfung mit der B 190, so dass große Abbiegerströme zu erwarten sind. Diese können günstig und sicher durch Kreisverkehre abgewickelt werden, so dass auch an diesen Stellen Kreisverkehre gerechtfertigt sind. Darüber hinaus sind alle Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete vorfahrtgeregelte Einmündungen und Kreuzungen.

Der betrachtete Streckenzug wird heute vom land- und forstwirtschaftlichen Verkehr mitgenutzt. Ein Ausschluss des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs würde eine grundlegende Neuordnung des Wirtschaftswegenetzes in den Landkreisen Lüneburg und Lüchow-Dannenberg erfordern. Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr ist bei der Entwurfsklasse EKL 2 aber selbst bei Neubauten nicht zwingend auszuschließen, so dass im Rahmen des hier beschriebenen Ausbaus die Führung des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs auf dem Streckenzug beibehalten wird. Der Einrichtung von Überholfahrstreifen steht eine Mitnutzung des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs grundsätzlich nichts entgegen. Sie führen durch die gesicherten Überholmöglichkeiten zu einer verbesserten Verträglichkeit mit dem übrigen Verkehr.

Maßnahmen

Defizite bestehen auf dem Streckenzug hinsichtlich der Netzfunktion vor allem in einer zu geringen Reisegeschwindigkeit, die hauptsächlich auf fehlende Überholmöglichkeiten zurückzuführen ist. Hinzu kommt eine Vielzahl an Ortsdurchfahrten, durch die die Reisegeschwindigkeit ebenfalls beeinträchtigt wird. Hinsichtlich der Anforderungen der EKL 2 ist zudem das Fehlen von Radwegen in einigen Bereichen anzuführen.

Als wesentliche Maßnahmen kommen in Betracht:

- Ergänzung von Zusatzfahrstreifen zur Schaffung von gesicherten Überholmöglichkeiten (RQ 11,5+)
- Schaffung von Ortsumgehungen, ggf. in Kombination mit Zusatzfahrstreifen

In einigen Bereichen ist beidseitig alleearziger Baumbestand vorhanden. In diesen Bereichen bietet es sich ggf. an, statt zwei Bereichen mit Überholfahrstreifen einen Bereich mit einem vierstreifigen Querschnitt (RQ 21 nach RAL) einzurichten und im anderen Bereich den zweistreifigen Querschnitt zu belassen. Dies kann ggf. Vorteile hinsichtlich der Baukosten (Verzicht auf Verlegung von Leitungen und Radwegen) bewirken und einen Eingriff in den Baumbestand weitgehend vermeiden. Zudem kann bei entsprechenden Sichtverhältnissen im verbleibenden zweistreifigen Bereich ggf. das Überholen im Gegenverkehr zugelassen werden.

4 Maßnahmen

4.1 Entwicklung von Maßnahmen

Für die Anlage von **Überholfahrstreifen** gibt es verschiedene Kriterien. Sie sollen möglichst gleichmäßig verteilt sein. In bewegtem Gelände, in dem Fahrzeuge des Schwerverkehrs auf langen Steigungsstrecken nur geringe Endgeschwindigkeiten erreichen, sollten Überholfahrstreifen auf den Steigungsstrecken angelegt werden. Zudem sollten Überholfahrstreifen dort angelegt werden, wo Pulks aufgelöst werden können, die sich in Ortsdurchfahrten oder an Knotenpunkten gebildet haben.

Überholfahrstreifen sollten nicht in der Richtung angelegt werden, die auf eine Ortsdurchfahrt oder ein Ausbauende zuführt. Außerdem sollte vermieden werden, den Überholfahrstreifen in einer Rechtskurve mit vergleichsweise geringem Radius anzulegen. Überholfahrstreifen sollen möglichst außerhalb von signalisierten Knotenpunkten angelegt werden, sie sollten auf keinen Fall im Knotenpunkt enden, sondern im Vorfeld eingezogen werden. Sie können jedoch in zu begründenden Ausnahmefällen im Knotenpunktbereich beginnen. Überholfahrstreifen in vorfahrtgeregelten Knotenpunkten sind ausgeschlossen.

Auf dem betrachteten Streckenzug sind nahezu keine längeren Abschnitte mit größeren Längsneigungen vorhanden. Das Kriterium, Überholfahrstreifen auf der Bergseite anzulegen, tritt daher in den Hintergrund. Von wesentlicher größerer Bedeutung ist das Kriterium, die Überholmöglichkeit hinter einem Bereich mit Pulkbildung (signalisierte Knotenpunkte, Ortsdurchfahrten) anzulegen.

Da auf dem Streckenzug eine große Anzahl vorfahrt geregelter Knotenpunkte vorhanden ist, häufig auch um Wirtschaftswege anzubinden, stellen diese Knotenpunkte die Zwangspunkte dar. Auf der Ebene der Linienfindung ist eine detaillierte Entwicklung der Knotenpunkte mit Bemessung der Länge der Abbiegestreifen nicht vorgesehen. Die Überholfahrstreifen beginnen bzw. enden daher jeweils ca. 200 m von der Knotenpunktmittle entfernt. Würde man sämtliche Knotenpunkte beibehalten und in diesen Bereichen auf Überholfahrstreifen verzichten, dann wäre die Anlage von Überholfahrstreifen nahezu unmöglich. Es ist daher erforderlich, eine größere Anzahl von Knotenpunkten aufzugeben, insbesondere diejenigen, die der Verknüpfung mit Wirtschaftswegen dienen. Entsprechend sind Anpassungen bei der Anbindung der Wirtschaftswege erforderlich. Der Verzicht der Anbindung von Wirtschaftswegen unterstützt auch die gewünschte Charakteristik einer EKL 2-Straße.

Aus wirtschaftlichen Überlegungen sollte der Überholfahrstreifen nach Möglichkeit auf der Seite angelegt werden, wo kein Radweg vorhanden ist. Dies ist in der Regel jedoch nicht einzuhalten, da Überholfahrstreifen in der Regel in kurzer Folge wechseln und dem Kriterium Pulks aufzulösen ein höherer Stellenwert zuzugestehen ist.

Bei der Anlage von **Ortsumgehungen** ist aus wirtschaftlichen Gründen anzustreben, den neu zu bauenden Abschnitt möglichst kurz zu halten. Hieraus resultiert tendenziell eine ortsnahe Lage. Entsprechend sollten Kunstbauwerke wie Tröge, Tunnel und Brücken möglichst vermieden werden. Konfliktbereiche sollten ebenfalls nach Möglichkeit vermieden werden. Ist eine Vermeidung nicht möglich oder würde sie zu erheblichen anderen Nachteilen führen, so ist eine Abwägung erforderlich. Es sind zudem Verknüpfungen mit dem Bestandsnetz erforderlich. Sie sollten jedoch so angelegt werden, dass die Hauptrichtung die Ortsumgehung ist und keine direkte Führung mehr in den Ort vorhanden ist, sondern jeweils Ein- und Abbiegen notwendig wird. Bei Ortsumgehungen bietet es sich an, auf dem neu zu bauenden Abschnitten Überholfahrstreifen anzulegen.

4.2 Beschreibung der Maßnahmen

4.2.1 Allgemeines

Im Folgenden sind die einzelnen Maßnahmen beschrieben. Es wird unterschieden in Überholfahrstreifen und Ortsumgehungen. Einige Ortsumgehungen enthalten auch Abschnitte mit Überholfahrstreifen. Da die Ortsumgehungen jedoch grundsätzlich auch ohne Überholfahrstreifen angelegt werden könnten, werden die Maßnahmen differenziert betrachtet. Hieraus ergibt sich jedoch auch, dass einige Überholfahrstreifen die Realisierung der zugehörigen Ortsumgehung voraussetzen.

Die Lage der Maßnahmen ist aus der Übersicht (siehe Unterlage 1 und 2 im Anhang) zu entnehmen. Es ist jeweils die Länge und bei Überholfahrstreifen auch die Richtung angegeben. Zudem werden mögliche Konflikte beschrieben. Die Maßnahmen sind nummeriert. Ortsumgehungen erhalten zur besseren Unterscheidung das Präfix „OU“, Überholfahrstreifen das Präfix „Ü“.

Der Streckenzug hat eine Länge von 67,6 km, von der sich 58,9 km außerorts auf der freien Strecke befinden. Die Länge der Überholfahrstreifen beträgt in Richtung Salzwedel insgesamt 11,5 km und in Richtung Lüneburg 12,5 km. Das entspricht 18,5 % bzw. 20,0 % der freien Strecke. Damit wird der angestrebte Anteil von 20 % in Richtung Salzwedel knapp verfehlt und in Richtung Lüneburg gerade erreicht. Die RAL empfehlen für diesen Fall das Überholen im Gegenverkehr an geeigneten Stellen weiterhin zuzulassen. Zudem wird nach dem künftigen Merkblatt für die Umgestaltung von Landstraßen entsprechend der Entwurfsklassen der RAL voraussichtlich für EKL 2-Straßen nach derzeitigem Stand ein Mindestanteil von 10 % gefordert. Dieser Wert wird in beide Richtungen deutlich erreicht.

Jede der dargestellten Maßnahmen ist letztlich einzeln zu bewerten und es ist einzeln über den Bau zu entscheiden, insbesondere im Hinblick auf die Kosten, auf die Abstimmung mit anderen Maßnahmen (z. B. Einrichtung von Radwegen) und auf die Konflikte mit den Belangen des Umweltschut-

zes. Die Betrachtung der geringen Gesamtlänge der Überholfahrstreifen selbst bei Realisierung aller Maßnahmen zeigt jedoch, dass ein Verzicht auf sämtliche Maßnahmen, bei denen Konflikte vorliegen, die verkehrliche Wirksamkeit deutlich beeinträchtigen würde.

Auch wenn die Elemente einzeln zu betrachten sind, so sind sie verkehrlich dennoch verknüpft. Bei den Überholfahrstreifen ist ein stetiger Wechsel der Richtung sinnvoll und notwendig. Die Einrichtung eines zweiten Überholfahrstreifens mit gleicher Richtung führt zu keiner nennenswerten verkehrlichen Wirkung und wäre verzichtbar. Wird auf einen der Überholfahrstreifen verzichtet (oder auf eine Ortsumgehung, deren Bestandteil ein Überholfahrstreifen ist), so muss ggf. die Richtung der folgenden Überholfahrstreifen angepasst werden. Insofern sind in den Maßnahmenbeschreibungen Richtungen beschrieben, die nur bei Umsetzung aller Maßnahmen sinnvoll sind. Die endgültige Festlegung kann jedoch erst nach der Auswahl der zu realisierenden Elemente festgelegt werden.

Der Naturpark Elbufer-Drawehn erstreckt sich über den gesamten Landkreis Lüchow-Dannenberg sowie Teile des Landkreises Lüneburg. Damit liegen sämtliche Maßnahmen mit Ausnahme der Maßnahmen 1 bis 10 im Naturpark. Es wird hierauf bei den Maßnahmen nicht gesondert eingegangen.

4.2.2 Ortsumgehung Barendorf (OU1)

Länge: ca. 3.060 m als Südumgehung

Die Ortsumgehung entwickelt sich aus der bereits realisierten Teil-Ortsumgehung westlich von Barendorf. Sie führt in einer langen Geraden südlich an Barendorf vorbei und bietet die Möglichkeit, einen Überholfahrstreifen in Richtung Salzwedel anzulegen. Mit einem Gegenbogen bindet sie östlich von Barendorf an die vorhandene B 216 an. Im Bereich des Gegenbogens wird ein weiterer Überholfahrstreifen vorgesehen. Eine zusätzliche Anbindung der Ortsdurchfahrt Barendorf an die Ortsumgehung entsteht lediglich im Osten, wo die Ortsumgehung an die bestehende Trasse der B 216 angebunden wird. Die Ortsumgehung führt durch größere Waldflächen und nimmt Lagerstätten von Kies in Anspruch.

4.2.3 Überholfahrstreifen zwischen Barendorf und Bavendorf (Ü2 bis Ü5)

Die Überholfahrstreifen liegen im Bereich der Ortsumgehung Barendorf sowie zwischen Barendorf und Bavendorf. In diesem Abschnitt der B 216 liegt der Knotenpunkt mit der K 16, der hinsichtlich der Unfallentwicklung auffällig ist. Es sollte vermieden werden, die Überholfahrstreifen auf den Knotenpunkt zulaufen zu lassen, um das Geschwindigkeitsniveau gegenüber heute nicht noch anzuheben. Entsprechend werden die beiden angrenzenden Überholfahrstreifen vom Knotenpunkt wegführend eingerichtet. Gegebenfalls ist in einer separaten Studie die Sinnhaftigkeit einer Sig-

nalisierung zu prüfen. Die übrigen beiden Überholfahrstreifen werden entsprechend angelegt. Hierdurch ergibt sich auch, dass der westlichste Überholfahrstreifen in Richtung Salzwedel angelegt werden kann.

Überholfahrstreifen Ü2

Länge: ca. 800 m

Richtung Dannenberg (Südseite)

Der Überholfahrstreifen liegt auf der langen Gerade der Ortsumgehung Barendorfs (OU1). Die Richtung ergibt sich aus der Lage der Überholfahrstreifen Ü3 und Ü4.

Überholfahrstreifen Ü3

Länge: ca. 800 m

Richtung Lüneburg (Nordseite)

Der Überholfahrstreifen liegt vollständig auf der Ortsumgehung Dahlenburg. Die Richtung ist vom Knotenpunkt mit der K 16 wegführend, also in Richtung Lüneburg, angelegt. Der Überholfahrstreifen ist auch ohne die Ortsumgehung Barendorf realisierbar, er müsste dann jedoch östlich der Ortsdurchfahrt Barendorf auf der bestehenden Trasse liegen.

Überholfahrstreifen Ü4

Länge: ca. 700 m

Richtung Dannenberg (Südseite)

Die Richtung ist vom Knotenpunkt mit der K 16 wegführend angelegt und sieht eine Aufweitung der Fahrbahn auf der Südseite vor.

Überholfahrstreifen Ü5

Länge: ca. 840 m

Richtung Lüneburg (Südseite)

Die Richtung ergibt sich durch die Festlegung für den Überholfahrstreifen Ü4. Die Aufweitung nach Süden ergibt sich aus der Lage eines Biotops nach § 28a auf der Nordseite. Es wäre für die Maßnahme entwurfstechnisch eine größere Länge möglich, allerdings berührt die Maßnahme am südlichen Ende das Landschaftsschutzgebiet LG 14 „Mäusetal“. Der Überholfahrstreifen liegt fast vollständig in bestehenden Waldflächen.

4.2.4 Ortsumgehung Bavendorf (OU6)

Länge: ca. 2.150 m als Nordumgehung

Die Ortsumgehung beginnt westlich von Bavendorf und verschwenkt in einem Gegenbogen nach Norden. Sie führt dann in einer Geraden nordöstlich an Bavendorf vorbei. In diesem Bereich wird eine Verknüpfung mit der K 14 vorgesehen. Im weiteren Verlauf verschwenkt die Trasse in einem weiteren Gegenbogen und bindet östlich von Bavendorf an die bestehende Trasse an. Im Bereich des Gegenbogens entsteht eine weitere Anbindung an die Straße Looschkoppel. Direkt östlich der Anbindung kann ein Überholfahrstreifen (Ü7) angeordnet werden, der teilweise auf der neuen Trasse der Ortsumgehung und teilweise auf der bestehenden Trasse liegt.

4.2.5 Überholfahrstreifen zwischen Bavendorf und Dahlenburg (Ü7 und Ü8)

Die Überholfahrstreifen liegen zwischen Bavendorf und der Ortsumgehung Dahlenburg. Die Richtung der beiden Überholfahrstreifen ergibt sich aus den westlich benachbarten Überholfahrstreifen.

Überholfahrstreifen Ü7

Länge: ca. 950 m

Richtung Dannenberg (Südseite)

Der Überholfahrstreifen liegt teilweise auf der Ortsumgehung Bavendorf und teilweise auf der bestehenden Trasse. Die Richtung ergibt sich aus der Richtung der westlich benachbarten Überholfahrstreifen.

Überholfahrstreifen Ü8

Länge: ca. 1.732 m

Richtung Lüneburg (Nordseite)

Die Richtung ergibt sich durch die Festlegung für den Überholfahrstreifen Ü7. Für den westlichen von den Unfallkommissionen als Gefahrenbereich eingestuften Abschnitt wird durch das geplante Überholverbot bzw. den Überholfahrstreifen in der Gegenrichtung die Sicherheit deutlich erhöht. Der auf der Nordseite verlaufende Radweg muss nach außen verlegt werden.

Die Kreuzung der Straßen nach Klein Sommerbeck und zum Margarethenhof sollte entfallen. Alternative Anbindungen von Klein Sommerbeck nach Westen und nach Osten sind vorhanden. Die Straße zum Margarethenhof kann über bestehende und entsprechend auszubauende Wegeverbindungen nach Westen verlegt werden. Richtung Osten besteht bereits eine Anbindung über Eimstorf, die ebenfalls ausgebaut werden müsste.

4.2.6 Überholfahrstreifen auf der Ortsumgehung Dahlenburg (Ü9 bis Ü10)

Auf der im Jahr 2003 fertiggestellten Ortsumgehung von Dahlenburg bietet sich im westlichen Abschnitt die Möglichkeit zwei Überholfahrstreifen zu ergänzen. Im östlichen Abschnitt sind die freien Strecken zwischen den Knotenpunkten zu kurz, um Überholfahrstreifen anzuordnen. Aus diesem Grund bietet es sich an, zwei entgegengesetzte und von den Knotenpunkten wegführende Überholfahrstreifen zu realisieren. Die Länge ist durch Knotenpunkte, Brückenbauwerke oder benachbarte Bebauung begrenzt. Nach Überprüfung der vorhandenen Unterlagen zu den betroffenen Brückenbauwerken (K35 Ellringer Straße und Wiesenweg) lässt die lichte Höhe und Weite sowie die Gründung eine Fahrstreifenergänzung zu. Allerdings ist eine Anpassung der vorhandenen Böschung und Entwässerungsanlagen notwendig.

Überholfahrstreifen Ü9

Länge: ca. 800 m

Richtung Dannenberg (Südseite)

Die Maßnahme beginnt wegführend von der westlichen Ortseinfahrt von Dahlenburg und endet mit der Verziehung zum Bestand auf Höhe des Ziegelweges am Klärwerk. Naturschutzfachlich bestehen keine Bedenken bei einer Realisierung des Überholfahrstreifens, allerdings liegt der Hauptfahrstreifen um einige Meter näher an der vorhandenen Bebauung.

Überholfahrstreifen Ü10

Länge: ca. 850 m

Richtung Lüneburg (Nordseite)

Der Überholfahrstreifen wird wegführend vom Knotenpunkt am nordöstlichen Gewerbegebiet von Dahlenburg auf einer Länge von 850 m vorgesehen. Im Westen endet die Maßnahme vor dem Brückenbauwerk Neetzetalstraße. Bei der Anlage des Überholfahrstreifens entstehen erhöhte Baukosten durch die Anpassung der Böschung im Einschnitt.

4.2.7 Ortsumgehung Oldendorf (OU12)

Länge: ca. 1.830 m als Nordumgehung

Die Ortsumgehung wird im Westen aus der bestehenden Trasse bzw. dem westlich benachbarten Überholfahrstreifen heraus entwickelt und führt in einer Geraden nordwestlich an Oldendorf vorbei. An der K 13 entsteht ein Knotenpunkt. Um weitere Knotenpunkte zu vermeiden, wird die K 6 nach Westen verschwenkt, nördlich der Ortsumgehung Oldendorf zur K 13 geführt und dort angebunden. Vom Knotenpunkt mit der K 13 wird die Ortsumgehung in einem Gegenbogen nach Süden verschwenkt und bindet

östlich von Oldendorf an die bestehende Trasse an. Dort wird keine Anbindung an die Ortsdurchfahrt vorgesehen. Östlich des Knotenpunkts mit der K 14 kann ein Überholfahrstreifen angelegt werden, der fast ausschließlich auf der Ortsumgehung liegt.

4.2.8 Überholfahrstreifen zwischen Dahlenburg und Göhrde (Ü11 bis Ü14)

Die Überholfahrstreifen liegen zwischen der Ortsumgehung Dahlenburg und der Ortsumgehung Göhrde. Die im Bundesverkehrswegeplan 2003 als neues Vorhaben unter weiterem Bedarf aufgenommene Ortsumgehung von Göhrde zeigt sich in der Maßnahmenuntersuchung als erheblicher ökologischer Eingriff. Aus diesem Grund wurde auf eine detaillierte Betrachtung der Ortsumgehung im Rahmen dieser Untersuchung verzichtet.

Um den alleeartigen Baumbestand und die Eingriffe in das Umfeld gering zu erhalten, wurde ein Abschnitt vor Oldendorf beidseitig mit Überholfahrstreifen dargestellt, so dass eine Fahrbahn außerhalb der Baumreihe angelegt werden kann und das Überholen in beide Richtungen möglich ist (Überholfahrstreifen Ü11). An der Steigungsstrecke Richtung Göhrde wird ein einseitiger Überholfahrstreifen in Richtung Dannenberg vorgesehen.

Überholfahrstreifen Ü11

Länge: ca. 720 m

Beide Richtungen (Südseite)

Die Maßnahme beginnt unmittelbar hinter dem Knotenpunkt bei Süschen-dorf. Im Anschluss an die vorhandenen Knotenpunktaufweitungen wird der Fahrstreifen in Richtung Dannenberg neben die Allee verzogen und in der Geraden auf zwei Fahrstreifen erweitert. In der Gegenrichtung kann die bestehende Fahrbahn zweistreifig in Richtung Lüneburg genutzt werden. Die südliche Lage der vorgesehenen Ausbaumaßnahmen ergibt sich entwurfstechnisch aus der Lage des Brückenbauwerks am östlichen Ende der Maßnahme. Damit liegen die benötigten Flächen am Rande eines Ackerwildkräuterprogramms.

Überholfahrstreifen Ü13

Länge: ca. 1.000 m

Richtung Salzwedel (Südseite)

Der Überholfahrstreifen liegt fast vollständig auf der Ortsumgehung Oldendorf. Zwischen den Überholfahrstreifen Ü13 und Ü14 wird ein durchgängiges Überholverbot berücksichtigt, so wie es bereits von den Unfallkommissionen für den Abschnitt zwischen km 31,000 und km 32,600 auf der B 216 vorgeschlagen wurde.

Überholfahrstreifen Ü14

Länge: ca. 900 m

Richtung Lüneburg (Südseite)

Die Richtung ergibt sich durch die Lage westlich von der Ortsdurchfahrt Göhrde. Sie bietet die Möglichkeit, Pulks aufzulösen, die sich in der Ortsdurchfahrt gebildet haben. Durch die Lage auf der Südseite der B 216 wird das auf der Nordseite gelegene Landschaftsschutzgebiet LG 12 nicht beeinträchtigt. Die Maßnahme liegt allerdings vollständig in bestehenden Waldflächen.

4.2.9 Ortsumgehung Metzingen (OU16)

Länge: ca. 2.755 m als Nordumgehung

Aus entwurfstechnischer Sicht ist eine Südumgehung günstiger zu bewerten, da sie sich besser aus der vorhandenen Trassenführung auf der Innenseite des Bogens entwickeln lässt. Dies führt zu einer um ca. 250 m kürzeren Neubaustrecke gegenüber der Nordumgehung. Für die Nordumgehung spricht die Verknüpfung mit der stärker belasteten L 255. Zudem könnte wegen des günstigeren Knotenpunktabstands ein längerer Überholfahrstreifen eingerichtet werden. Zudem sind die Auswirkungen auf das Umfeld geringer. Eine Ortsumgehung im Süden von Metzingen würde mehr als 10.000 m² Fläche des europäischen Vogelschutzgebietes in Anspruch nehmen. Es wird daher eine Nordumgehung als Maßnahme trassiert. Die gesamte Umgebung von Metzingen liegt in einem Landschaftsschutzgebiet.

Die Ortsumgehung wird im Westen aus der Strecke der vorhandenen B 216 heraus entwickelt. Ein neuer Knotenpunkt entsteht zur Verknüpfung der Straßen nach Schmessau und Bredenbock und zur Anbindung der Ortsdurchfahrt.

Sie führt dann in einem weiten Bogen mit einem Radius von 750 m um Metzingen herum. Nordöstlich von Metzingen entsteht ein Knotenpunkt mit der L 255. Die Ortsumgehung endet im Osten mit einem Gegenbogen (Radius = 900 m) zum Anschluss an den Bestand. Im Osten wird die Ortsumgehung nicht an die Ortsdurchfahrt angebunden.

4.2.10 Überholfahrstreifen zwischen Göhrde und Dannenberg (Ü15 bis Ü19)

Im Osten des betrachteten Abschnitts kommen die Fahrzeuge in Fahrtrichtung Lüneburg vom Knotenpunkt B 216/B 248a (Kreisverkehr) sowie von der Ortsdurchfahrt Prisser bzw. Dannenberg und fahren durch die Ortsdurchfahrt Tripkau. Es bietet sich daher an, den östlichsten Überholfahrstreifen (Ü13) in Fahrtrichtung Lüneburg einzurichten, da dann kurz hinter der Ortsdurchfahrt Tripkau die entstandenen Pulks aufgelöst werden können. Würde man ihn in Richtung Dannenberg einrichten, so wäre die Wirkung gering, da sich die Ortsdurchfahrt Tripkau und der Kreisverkehr anschließen würden.

Durch die Festlegung des Überholfahrstreifens Ü19 auf die Fahrtrichtung Lüneburg ergeben sich die jeweils sinnvollen Richtungen der übrigen Überholfahrstreifen bis zum Überholfahrstreifen Ü15.

Die Bundesstraße 216 führt hier durch ein Landschaftsschutzgebiet und liegt in weiten Teilen in großen Waldflächen.

Überholfahrstreifen Ü15

Länge: ca. 1.150 m

Überholfahrstreifen Richtung Lüneburg (Südseite)

Die Richtung ergibt sich aus der Festlegung des Überholfahrstreifens Ü19 Richtung Lüneburg. Der Waldbestand und die geplante Lage des Radweges auf der Nordseite machen eine Aufweitung der Fahrbahn nach Süden erforderlich. Aufgrund des vorhandenen Dachprofils in der Geraden entstehen erhöhte Baukosten bei der Anpassung der Fahrstreifen. Die Maßnahme beginnt im Osten mit entwurfstechnisch günstiger Entwicklung als Aufweitung in der Kurve. Eine Verlängerung der Maßnahme nach Osten wäre unter Mehrkosten bis zur Einmündung von Schmessau möglich. In einer Länge von 165 m liegt die Maßnahme am Rande eines Ackerwildkräuterprogramms.

Überholfahrstreifen Ü17

Länge: ca. 1.000 m

Überholfahrstreifen Richtung Dannenberg (Südseite)

Der Überholfahrstreifen kann bei einer Realisierung der nördlichen Ortsumgehung OU16 eingerichtet werden. Die Richtung ergibt sich aus der Festlegung des Überholfahrstreifens Ü19 Richtung Lüneburg. Die Lage verhindert Einschnitte in das europäische Vogelschutzgebiet auf der Nordseite.

Überholfahrstreifen Ü18

Länge: ca. 969 m

Überholfahrstreifen Richtung Dannenberg (Südseite)

Die Richtung ergibt sich aus der Festlegung des Überholfahrstreifens Ü19 Richtung Lüneburg. Die südliche Lage resultiert aus der Planung des Radweges auf der Nordseite.

Zwischen dieser und der Maßnahme Ü19 wird das Überholverbot berücksichtigt, das bereits heute im Bereich des Abzweigs nach Sarenseck vorgeschrieben ist. Unter Berücksichtigung der Vorschläge der Unfallkommissionen werden die Überholfahrstreifen mit einem Abstand von mehr als 400 m von der Einmündung aus Sarenseck angelegt.

Überholfahrstreifen Ü19

Länge: ca. 700 m

Überholfahrstreifen Richtung Lüneburg (Nordseite)

Die Lage auf der Nordseite erfordert eine Anpassung des bestehenden Radweges auf der Nordseite. Östlich wird die Maßnahme begrenzt durch ein FFH-Gebiet und Biosphärenreservat.

4.2.11 Ortsumgehung Schaafhausen/Tramm (OU20)

Länge: ca. 2.450 m

Direkt nördlich von Schaafhausen liegt der Knotenpunkt der B 248 mit der B 248a. Die B 248 knickt nach Nordosten Richtung Dannenberg ab. Bei einer Westumgehung müsste eine Querspange zwischen den beiden Bundesstraßen eingerichtet werden, um eine Verknüpfung zu realisieren, was vergleichsweise aufwändig wäre und keine verkehrlichen Vorteile bieten würde. Zudem liegen westlich von Tramm moorige, ausgedehnte Brutgebiete, die durchquert werden müssten. Es bietet sich daher aus entwurfs-technischer und ökologischer Sicht eine Ostumgehung an. Diese würde parallel zur vorhandenen Bahnstrecke verlaufen und könnte mit dieser gebündelt werden.

Die Ortsumgehung bindet südlich von Tramm an eine lange Gerade an. Sie verschwenkt dort nach Osten zur Bahntrasse und verläuft in einem Bogen östlich an Tramm vorbei. Zwischen Tramm und Schaafhausen sowie östlich von Schaafhausen verläuft sie auf einer Geraden, wo ein Überholfahrstreifen (Ü21) eingerichtet werden kann. Nordöstlich von Schaafhausen verschwenkt sie nach Westen und bindet südlich von Prisser an die B 248a an. Tramm wird im Süden von der bestehenden Ortsdurchfahrt angebunden. Schaafhausen wird wie bisher über den Knotenpunkt der B 248 mit der B 248a angebunden, wobei dieser Knotenpunkt ca. 150 m nordöstlich neu entsteht. Ca. 300 m der B 248a können zurückgebaut werden.

4.2.12 Überholfahrstreifen Schaafhausen/Tramm (Ü21)

Länge: ca. 1.100 m
Richtung Lüchow (Westseite)

Im Zusammenhang mit der Realisierung einer Ortsumgehung von Schaafhausen/Tramm besteht nur eine Möglichkeit, einen Überholfahrstreifen einzurichten. Der Überholfahrstreifen liegt direkt südlich des Knotenpunkts der B 248 mit der B 248a. Es bietet sich daher an, den Überholfahrstreifen wegführend vom Knotenpunkt anzulegen und damit Richtung Lüchow.

4.2.13 Ortsumgehung Grabow (OU24)

Länge: ca. 1.974 m

Durch die heute von Süden nach Westen abknickende Trassenführung im Bereich von Grabow und der vorwiegend nach Osten entwickelten Siedlungsfläche von Grabow bietet sich eine Ortsumgehung auf der Westseite an. Für eine Ostumgehung müsste sehr weit nach Osten ausgeholt werden bzw. eine sehr lange Neubaustrecke eingerichtet werden, die auch einen großen Umweg bedeuten würde. Dies wäre mit Akzeptanzproblemen verbunden, so dass für Grabow nur eine Westumgehung in Frage kommt.

Wesentliche Zwangspunkte bestehen im FFH-Gebiet 247 „Gewässersystem der Jeetzel mit Quellwäldern“ und Biotopflächen nach § 28a, die auf der Nordwestseite Grabows direkt an die Bebauung angrenzen. Südwestlich von Grabow stellt das Gewerbegebiet einen Zwangspunkt dar.

Die Ortsumgehung wird aus einer langen Geraden entwickelt, die nach Nordwesten führt. Mit einem Radius von 600 m wird nach Norden eingeschwenkt. Die Ortsumgehung kreuzt die Straße Marmelkuhlen direkt westlich des geplanten Gewerbegebiets und verläuft von dort in einer Geraden am Westrand der Bebauung entlang. Am Nordende Grabows kreuzt die Ortsumgehung einen vorhandenen Weg und schwenkt mit einem Radius von 600 m in die bestehende Trasse ein. Verknüpfungspunkte entstehen an der Straße Marmelkuhlen, am Weg am Nordrand von Grabow und an einem Wirtschaftsweg, der heute in der Rechtskurve südlich von Grabow anbindet. Die bestehende B 248 kann im Süden auf einer Länge von 550 m zurückgebaut werden und auf der Nordseite auf einer Länge von 250 m.

4.2.14 Überholfahrstreifen zwischen Tramm und Lüchow (Ü22 bis Ü26)

Die vier Überholfahrstreifen Ü22 bis Ü26 liegen zwischen Tramm und der Ortsumgehung Lüchow. Die Ortsumgehung Lüchow wird in einem Kreisverkehr mit der Ortsdurchfahrt (heutige B 248), der B 248 Richtung Dannenberg und der B 493 Richtung Uelzen verknüpft. An diesem Knotenpunkt bildet sich ein neues Fahrzeugkollektiv. Um die daraus hervorgehenden Pulks frühzeitig auflösen zu können, sollte der Überholfahrstreifen Ü26 Richtung Dannenberg angelegt werden. Die Ortsumgehung Schaafhausen/Tramm enthält einen Überholfahrstreifen Richtung Lüchow (wegführend von der Ortsdurchfahrt Prisser). Die Richtung der übrigen Überholfahrstreifen ergibt sich aus diesen Festlegungen. Der Überholfahrstreifen Ü23 sollte in beide Richtungen Überholmöglichkeiten bieten. Dafür spricht zum Einen, dass der alleeatige Baumbestand durch die Anlage einer zusätzlichen Fahrbahn erhalten werden kann. Zum Anderen ist dies der einzige Bereich, in dem zwischen Grabow und Jameln ein Überholfahrstreifen realisiert werden kann. Die Einrichtung eines einseitigen Überholfahrstreifens wäre mit kaum geringerem Aufwand verbunden als der Neubau einer zweiten Fahrbahn, da zum Einen das Dachprofil der bestehenden Fahrbahn angepasst werden müsste und zum Anderen die hohen Kosten für die Anpassung des landwirtschaftlichen Wegenetzes bestehen bleiben.

Die Realisierung einer Ortsumgehung Jameln, wie sie im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt ist, wird nach eingehender Voruntersuchung nicht berücksichtigt. In den östlichen wie auch westlichen Varianten berührt bzw. schneidet eine solche Trasse unmittelbar die Wohnbebauung, womit unter Berücksichtigung einer weiteren Querung des FFH-Gebiet 247 und der umwegigen Führung mit geringen Vorteilen für den Immissionsschutz die Ortsumgehung nicht weiter betrachtet wird.

Überholfahrstreifen Ü22

Länge: ca. 1.400 m

Richtung Dannenberg (Ostseite)

Die Richtung ergibt sich aus der Festlegung für den Überholfahrstreifen Ü21. Eine Verlängerung nach Norden wäre möglich, sofern das abbruchbedürftige Brückenbauwerk und der Wirtschaftsweg nach Osten aufgegeben werden. Entlang der Straße liegen auf der Ostseite große Waldflächen und auf der Westseite der Radweg zwischen Tramm und Jameln.

Überholfahrstreifen Ü23

Länge: ca. 900 m

Beide Richtungen (Ostseite)

Eine Verlegung des auf der Ostseite geführten Radwegs nach außen wäre notwendig. Eine Einrichtung auf der Westseite ist aufgrund des angrenzenden FFH-Gebiets 247 und eines Kranichbrutplatzes problematisch.

Überholfahrstreifen Ü25

Länge: ca. 700 m

Richtung Lüchow (Westseite)

Die Richtung ergibt sich aus der Festlegung für den Überholfahrstreifen Ü26. Eine Verlegung des auf der Westseite geführten Radwegs nach außen wäre notwendig. Zum Teil liegt die Maßnahme im Ackerwildkräuterprogramm. Es werden Kompensationsflächen der Stadt Lüchow in Anspruch genommen.

Überholfahrstreifen Ü26

Länge ca. 711 m

Richtung Dannenberg (Ostseite)

Die Richtung wird aufgrund des südlich gelegenen Knotenpunkts mit der B 493 festgelegt. Neben dem südlichen Knotenpunkt bildet der Anschluss nach Lüsen im Norden einen Zwangspunkt für die Länge der Maßnahme. Aufgrund der Nähe zur unmittelbar anschließenden Maßnahme Ü25 ist der Ausbau des Knotenpunktes im Norden mit Linksabbiegestreifen im Rahmen der Realisierung der Überholfahrstreifen aus Sicherheitsaspekten zu prüfen. In geringem Umfang beansprucht die Maßnahme Flächen des Ackerwildkräuterprogramms.

4.2.15 Ortsumgehung Saaße (OU28)

Länge: ca. 1.186 m

Wegen des Schwerpunkts der Siedlungsflächen westlich der B 248 bietet sich eine Ostumgehung an, da sie erheblich kürzer ist als eine Westumgehung. Allerdings verläuft die Trasse am Nordende nahe eines Biotops nach § 28a. Eine Anbindung des Ortes Saaße erfolgt im Norden an der Straße nach Bösel.

4.2.16 Überholfahrstreifen zwischen Lüchow und Saaße (Ü27)

Länge ca. 700 m
Richtung Salzwedel (Westseite)

Die Richtung wird wegführend vom künftigen Kreisverkehr mit der B 493 festgelegt. Die Verziehung für den Überholfahrstreifen auf der Westseite beginnt bereits auf Höhe der Rue de Ceret, so dass der Überholfahrstreifen zum Teil bereits zwischen der bestehenden Bebauung liegt. Der bestehende Radweg auf der Westseite muss daher auf einem Teilstück von 750 m verlegt werden. Im Bereich der Ortsausfahrt wird mit dem Bauwerk über den Königshorster Kanal das FFH-Gebiet 247 überquert.

4.2.17 Ortsumgehung Lübbow (OU30)

Länge: ca. 3.676 m

Wegen der Siedlungsentwicklung entlang der L 262 und der angrenzenden Kiesabbaubereiche, die zum Teil als Feriensiedlung genutzt werden, müsste eine Westumgehung weit nach Westen verschwenkt werden. Eine Ostumgehung kann am Rande der Kiesabbaugebiete eingerichtet werden. Vorteile hinsichtlich der Anbindung der beiden in Lübbow endenden Landesstraßen L 252 und L 260 ergeben sich für keine Ortsumgehung, da jeweils eine der beiden Landesstraßen direkt angebunden werden kann.

Die Trasse wird aus einer Geraden südlich des Alten Landgrabens entwickelt. Der südliche Beginn der Ortsumgehung liegt damit im Land Sachsen-Anhalt. Die Trasse verschwenkt mit großen Radien leicht nach Osten und überquert dabei den Alten Landgraben und den Lüchower Landgraben. Die Trasse verläuft parallel zu den Kanten der Kiesabbaubereiche und schwenkt nördlich der L 260 in engen Bögen auf die vorhandene Trasse ein. Am Süden wird die Ortsumgehung stumpf angebunden, wofür die vorhandenen Brücken über den Alten Landgraben und den Lüchower Landgraben genutzt werden können. Weitere Verknüpfungen werden an den Kreuzungen mit der Salzwedeler Straße und der L 260 eingerichtet. Zwischen Salzwedeler Straße und L 260 sowie im Gegenbogen nördlich von Lübbow besteht die Möglichkeit, jeweils einen Überholfahrstreifen einzurichten.

Die Trasse durchschneidet das FFH-Gebiet 75 „Landgraben- und Dummeniederung“ und das Biotop am Landgraben. Außerdem liegen mehrere Biotope mit verschiedenen geschützten Tierarten in unmittelbarer Nähe beidseitig der Trasse. Es besteht daher ein hohes ökologisches Risiko. Östlich von Lübbow liegen zudem Vorranggebiete für den Kiesbau gemäß RRÖP.

4.2.18 Überholfahrstreifen zwischen Saaße und Salzwedel (Ü29 bis Ü32)

Die Überholfahrstreifen liegen zwischen Lüchow und der Landesgrenze. Um Pulks abbauen zu können, die sich hinter dem Knotenpunkt der Ortsumgehung Lüchow mit der B 493 ergeben, bietet es sich an, den Überholfahrstreifen Ü29 in Richtung Salzwedel einzurichten. Die Richtung der beiden anderen Überholfahrstreifen ergibt sich hieraus.

Überholfahrstreifen Ü29

Länge: ca. 948 m

Richtung Lüchow (Ostseite)

Die Richtung ergibt sich aufgrund des Überholfahrstreifens Ü27. Naturschutzfachliche Einwände bestehen kaum. Darüber hinaus ist keine Rodung von Waldflächen erforderlich, da in diesem Abschnitt auf der Ostseite nur Äcker und Wiesen liegen.

Überholfahrstreifen Ü31

Länge: ca. 1.186 m

Richtung Salzwedel (Westseite)

Die Richtung ergibt sich aus der Festlegung für den Überholfahrstreifen Ü27. Der Überholfahrstreifen Ü31 ist Bestandteil der Ortsumgehung Lübbow (OU30) und liegt im Bereich von Mindestradien in Höhe von 450 m. Die Maßnahme kann nur bei Realisierung der Ortsumgehung eingerichtet werden.

Überholfahrstreifen Ü32

Länge: ca. 850 m

Richtung Lüchow (Ostseite)

Die Richtung ergibt sich aus der Festlegung für den Überholfahrstreifen Ü29. Der Überholfahrstreifen Ü32 ist Bestandteil der Ortsumgehung Lübbow (OU30) und nimmt zur Hälfte der Strecke Waldflächen auf der Ostseite in Anspruch.

5 Fazit

Der Streckenzug der B 216/B 248 ist geprägt von zahlreichen Ortsdurchfahrten, ökologisch besonders wertvollen Bereichen und vielen Einmündungen von Wirtschaftswegen. Diese Randbedingungen erschweren die Einrichtung von Überholfahrstreifen und verringern die Trassenvarianten für Ortsumgehungen.

Die dargestellten Überholfahrstreifen und Ortsumgehungen sind damit die Gesamtheit der verkehrlich möglichen Maßnahmen. Insgesamt können 24,0 km Überholfahrstreifen realisiert werden und 19,1 km Ortsumgehungen. Die Ortsumgehungen enthalten wiederum teilweise Überholfahrstreifen. In Richtung Salzwedel werden 11,5 km gesicherte Überholmöglichkeiten angeboten und in Richtung Lüneburg 12,5 km. Dies entspricht in Richtung Salzwedel 18,5 % der Streckenlänge und in Richtung Lüneburg 20,0 %. Die gesicherten Überholmöglichkeiten und die Überholmöglichkeiten im Gegenverkehr sind in Anlage 1 dargestellt.

Im Rahmen einer verkehrlichen Bewertung muss sich zeigen, welche Maßnahmen verkehrlich besonders wirksam sind und welche kaum eine verkehrliche Wirksamkeit entfalten können.

6 Anhang

Die Unterlagen bestehen im Wesentlichen aus großformatigen Plänen und sind daher aus dem Textband ausgegliedert. Im Folgenden findet sich eine Übersicht über die Unterlagen.

Unterlage 1: Tabellarische Maßnahmenübersicht

Unterlage 2: Übersichtslageplan im Maßstab 1:250.000

Unterlage 3: Lagepläne 1-11 im Maßstab 1:5.000

Unterlage 4: Übersichtsplan zu den Überholmöglichkeiten

Unterlage 5: Übersichtsplan zu den naturschutzfachlich sensiblen Flächen