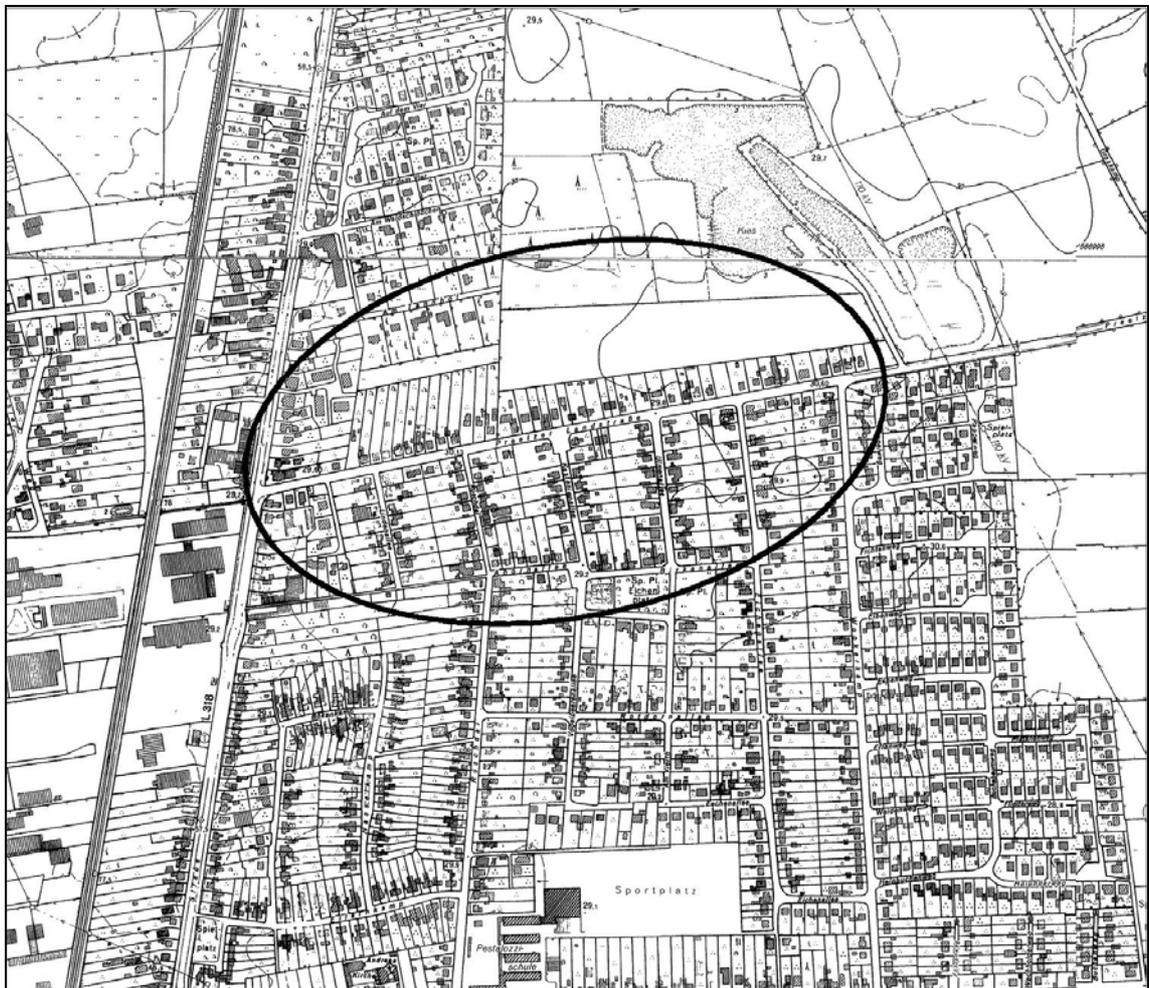




Erschließung Preetzer Landstraße

- Stadtteil Tungendorf -

Prüfung der planungsrechtlichen Anforderungen gemäß
§ 1 Abs. 4 bis 7 Baugesetzbuch (BauGB)



Übersichtsplan M 1 : 10.000

Der Oberbürgermeister
Fachbereich IV
- Fachdienst Stadtplanung -
Brachenfelder Straße 1 - 3
Tel.: 04321/942-0

Stand: 17.05.2006

Anlagen: 9 + 5

INHALT

A. PLANUNGSERFORDERNIS, ZIEL UND ZWECK DER MASSNAHME

1. Allgemeine Rechtsgrundlagen
2. Ausgangslage, Erschließungsanlass

B. DARSTELLUNG DER AUSBAUMASSNAHME

1. Geprüfte Ausbauvarianten
2. Gewählte Ausbauvariante

C. PRÜFUNG DER PLANUNGSRECHTLICHEN ANFORDERUNGEN

1. Anpassung an die Ziele der Raumordnung
2. Nachhaltige städtebauliche Entwicklung
3. Abwägung öffentlicher und privater Belange

A. PLANUNGSERFORDERNIS, ZIEL UND ZWECK DER MASSNAHME

1. Allgemeine Rechtsgrundlagen

Das Baugesetzbuch (BauGB) setzt für die Herstellung von Erschließungsanlagen grundsätzlich die Existenz eines Bebauungsplanes voraus (§ 125 Abs. 1 BauGB). Gemäß § 125 Abs. 2 BauGB dürfen Erschließungsanlagen außerhalb des Geltungsbereiches von Bebauungsplänen nur hergestellt werden, wenn sie den in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB bezeichneten Anforderungen an die Bauleitplanung entsprechen. Nach dem Entfallen der bis zum Inkrafttreten des Bau- und Raumordnungsgesetzes 1998 (BauROG) geltenden Zustimmungspflicht der höheren Verwaltungsbehörde für diese Erschließungsanlagen hat die Gemeinde somit nunmehr selbständig zu prüfen, ob die Anforderungen an eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung durch die geplante Erschließungsmaßnahme gewahrt werden.

Die Prüfung der in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB bezeichneten Belange ist mithin Voraussetzung für die rechtmäßige Herstellung einer Erschließungsanlage außerhalb des Geltungsbereiches von Bebauungsplänen. Die Erhebung von Erschließungsbeiträgen setzt wiederum eine solche rechtmäßige Herstellung der Anlage voraus.

2. Ausgangslage, Erschließungsanlass

Der Straßenzug der Preetzer Landstraße befindet sich im Stadtteil Tungendorf. Der hier betroffene Erschließungsabschnitt führt in linearem Verlauf von der Kieler Straße im Westen bis zum Ende der Bebauung auf der nördlichen Straßenseite im Osten; die an der Straße gelegene Bebauung markiert den nördlichen Abschluss des geschlossenen Siedlungsbereiches im Stadtteil. In ihrer weiteren Verlängerung verläuft die Preetzer Landstraße bis zur östlichen Stadtgrenze und in nordöstlicher Richtung über diese hinaus. Ab der Einmündung des Norderdorfkamp ist die Preetzer Landstraße als Landesstraße 67 klassifiziert; diese stellt die Verbindung zwischen Neumünster und der Landesstraße 49 Nortorf - Preetz dar.

Die Preetzer Landstraße übernimmt nicht nur die Erschließung der unmittelbar an ihr gelegenen Baugrundstücke, sondern darüber hinaus - wenn auch in eingeschränktem Umfang - auch übergeordnete Erschließungsfunktion für den nördlichen Siedlungsbereich des Stadtteils Tungendorf. Die das Gebiet in Nord-Süd-Richtung durchquerenden Anliegerstraßen - in der Reihenfolge von Westen nach Osten die Lindenallee, der Rüschedahl, die Kastanienallee, die Ulmenallee, die Eichenallee und der Wokerkamp - münden von Süden in die Preetzer Landstraße, die den aus bzw. in nördlicher Richtung fließenden Verkehr zwischen diesem Gebiet und der Kieler Straße aufnimmt.

Während die Grundstücke entlang der südlich in die Preetzer Landstraße einmündenden Anliegerstraßen z.T. bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit - überwiegend als Doppelhäuser errichteten - Wohngebäuden bebaut wurden, war der nördlich der Straße gelegene Bereich bis nach dem 2. Weltkrieg weitgehend unbebaut. Erst ab Mitte der 50er Jahre und verstärkt im Laufe der 60er Jahre entwickelte sich auch hier eine geschlossene Besiedlung mit freistehenden Einfamilienhäusern. Heute sind die Grundstücke auf beiden Seiten der Preetzer Landstraße zusammenhängend mit Wohnhäusern bebaut. Es befinden sich hier rd. 75 direkt von ihr erschlossene Wohn-

grundstücke. Andere Nutzungen wie Gewerbebetriebe, Versorgungseinrichtungen o.ä. finden sich weder hier noch im südlich benachbarten Siedlungsbereich. Das Ende des zusammenhängend bebauten Ortsteils befindet sich östlich des Grundstücks Nr. 81 / 81a. Jenseits dieses Grundstücks befinden sich nördlich der Preetzer Landstraße lediglich landwirtschaftlich genutzte Flächen; der hier von Norden einmündende Weg dient ebenfalls ausschließlich der Landwirtschaft sowie der Naherholung. Im Bereich südlich der Preetzer Landstraße setzt sich die zusammenhängende Siedlungsbebauung zwar noch auf einer Länge von rd. 145 m fort; die hier gelegenen Grundstücke werden jedoch aus südlicher Richtung vom Pappelweg erschlossen. Von der Preetzer Landstraße sind sie durch einen vorhandenen Knick sowohl optisch als auch faktisch getrennt, denn dieser Knick darf nicht für Erschließungszwecke durchbrochen werden. In diesem Abschnitt nimmt die Preetzer Landstraße daher nicht mehr am Bauungszusammenhang teil, da sie hier nicht mehr der Erschließung der angrenzenden Innenbereichsgrundstücke dient.

Trotz der Bedeutung, die der Preetzer Landstraße sowohl im Siedlungszusammenhang des nördlichen Stadtteils Tungendorf als auch als ehemalige überörtliche Verbindungsstraße in nordöstlicher Richtung zukam, ist eine ausreichende endgültige Herstellung der Straßenoberfläche nicht erfolgt. Bei der Eingemeindung Tungendorfs nach Neumünster im Jahre 1938 ist die Preetzer Landstraße als nicht endgültig ausgebaute Straße übernommen worden. Auch die in der Folge durchgeführten Maßnahmen stellten jeweils nur provisorische Behandlungen und Ausbesserungen zur Behebung akuter Missstände dar. Bis in die 50er Jahre war die Straße nicht mit einer befestigten Decke versehen, erst im Jahre 1956 erfolgte durch Aufbringen von Splitt und Kaltasphalt eine teilweise Befestigung des ca. 400 m langen Abschnitts zwischen Kieler Straße und Kastanienallee. Als im Jahre 1972 für den Bau der Bundesautobahn 7 auch Sand von der Entnahmestelle an der Preetzer Landstraße verwendet werden sollte, wurde der restliche Abschnitt bis zum heutigen östlichen Siedlungsrand mit einer Asphaltdecke provisorisch befestigt, da der bis dahin vorliegende Straßenzustand das häufige Befahren mit LKW nicht zugelassen hätte.

Diese Befestigung mit einer Breite von i.M. rd. 5 - 5,5 m stellt bis heute den Ausbauzustand der Preetzer Landstraße dar. Sie ist bereits mehrfach ausgebessert worden; eine endgültige Herstellung der Erschließungsanlagen im Sinne der Satzung der Stadt Neumünster über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen erfolgte jedoch bislang nicht. Diese setzt u.a. eine Befestigung der Verkehrsflächen mit einer Pflasterung, einem Plattenbelag, einer Asphalt-, Beton- oder ähnlichen Decke voraus. Eine endgültige Herstellung der Erschließungsanlagen wurde insbesondere von Anliegern der Straße bereits mehrfach angeregt. Die Stadt Neumünster als Trägerin der Straßenbaulast greift diese Anregung insbesondere aus den folgenden Gründen auf:

- Der provisorische Ausbau entspricht nicht der Bedeutung der Straße, die mit über 2.000 Kfz/24 h eine für eine Anliegerstraße recht hohe Belastung aufnimmt. Es besteht kein separater Gehweg, so dass der nicht motorisierte Verkehr auf eine Mitbenutzung der Fahrbahn angewiesen ist. Aufgrund der geringen Gesamtbreite der befestigten Fläche von rd. 5 - 5,5 m muss insbesondere der nichtmotorisierte Verkehr z.T. auch auf die unbefestigten Seitenstreifen ausweichen.
- Insbesondere auch durch die gestiegene Beanspruchung der Straßenverkehrsflächen durch eine generelle Zunahme des Kfz-Verkehrs ist seitens der Stadt Neumünster ein erheblicher Aufwand für die Unterhaltung der nicht ausreichend hergestellten Oberflächen erforderlich. Dieser übersteigt den regulären Unterhaltungsaufwand für ordnungsgemäß hergestellte Straßenflächen deutlich. Die endgültige Herstellung dient insoweit auch einer Reduzierung der auf Seiten der öffentlichen Hand entstehenden Straßenunterhaltungskosten.

- Aufgrund des nur mangelhaft aufrechtzuerhaltenden Oberflächenzustandes ist die Benutzung der Straße sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für Fußgänger und Fahrradfahrer mit Beeinträchtigungen verbunden. Dies gilt in besonderem Maße für witterungsbedingte Behinderungen, v.a. durch das Aufweichen der unbefestigten Seitenstreifen und die Pfützenbildung in der schadhafte Befestigung.
- Die Straße verfügt derzeit über keine geregelte Oberflächenentwässerung. Ein Regenwasserkanal liegt hier nicht; die Entwässerung über den an der Nordseite der Straße abschnittsweise verlaufenden Straßenseitengraben hat sich als nicht ausreichend erwiesen.

Aus den o.g. Umständen ergibt sich das Erfordernis eines endgültigen, den bestehenden Anforderungen entsprechenden Ausbaus der Preetzer Landstraße.

B. DARSTELLUNG DER AUSBAUMASSNAHME

1. Geprüfte Ausbauvarianten

Im Planungsverlauf sind im wesentlichen drei Ausbauvarianten vertiefend untersucht und dargestellt worden; diese Varianten gehen übereinstimmend von einer auf das Notwendigste reduzierten Querschnittsgestaltung aus, um die Erschließungskosten für die betroffenen Anlieger auf einem möglichst niedrigen Niveau zu halten. Aufwendigere Gestaltungsvarianten, u.a. mit beidseitiger Gehwegführung, waren im Vorwege untersucht und berechnet worden, wurden aus finanziellen Gründen jedoch nicht weitergehend erwogen.

Die geprüften Varianten sahen einheitlich eine Fahrbahn mit einer Breite von 4,75 m, einen einseitig geführten Gehweg mit einer Breite von 1,50 m sowie eine straßenbegleitende Grassickermulde für die Oberflächenentwässerung vor. Sie unterschieden sich lediglich hinsichtlich der Gehwegführung (nördliche oder südliche Straßenseite bzw. Seitenwechsel in Höhe der Einmündung Kastanienallee). Im Rahmen der Bürgeranhörung am 29. März 2006 votierte die Mehrzahl der anwesenden Anlieger für die Ausbauvariante mit einer Fahrbahnverschwenkung und einem Seitenwechsel des Gehweges in Höhe Kastanienallee.

2. Gewählte Ausbauvariante

Die lage- und höhenmäßige Trassierung wurde entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS-L bzw. RAS-K, den Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen – EAHV 93, den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85/95 und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse bearbeitet.

Die Gradienten werden dem Gelände sowie den Höhenlagen der einmündenden Straßen sowie den Grundstücksauffahrten unter Berücksichtigung der Mindestüberdeckung von Ver- und Entsorgungsleitungen angepasst.

Die Preetzer Landstraße wird von der Einmündung in die Kieler Straße in östliche Richtung bis zum Ende der beidseitigen Bebauung auf einer Länge von rd. 850 m ausgebaut. Die südlich einmündenden Straßen werden durch entsprechend gestaltete Einmündungen an die neue Fahrbahn angeschlossen.

Die Preetzer Landstraße erhält eine Fahrbahnbreite von $b = 4,75$ m mit einer Oberfläche aus Asphalt.

Auf der Nordseite der Preetzer Landstraße wird ein $b = 1,50$ m breiter Gehweg vor den vorhandenen Grundstücken geführt, mit einer Oberfläche aus Betonrechtecksteinen 30/10/8 cm, Farbe grau.

Zur Entwässerung wird eine Versickerungsmulde in einer Breite von $b = 2,50$ m in Teilabschnitten nördlich oder südlich parallel zur Fahrbahn angeordnet. Dadurch wird eine Verschwenkung der Fahrbahn erreicht, was zur Fahrgeschwindigkeitsreduzierung beitragen soll. Somit wird die Versickerungsmulde in Teilbereichen zwischen neuer Fahrbahn und neuem Gehweg geführt und in anderen Teilbereichen am südlichen Rand vor den vorhandenen Grundstücken.

Die Fahrbahn wird mit Betontiefbordsteinen T 10 x 25 cm eingefasst. In den Bereichen, wo der Gehweg direkt parallel an der Fahrbahn geführt wird, werden zur Trennung Betonhochbordsteine H 15 x 30 cm eingesetzt, die im Grundstückszufahrtsbereich abgesenkt werden.

Der Gehweg erhält eine Einfassung aus Betonrasenbordsteinen 6 x 25 x 50 cm. Im Bereich von Grundstückszufahrten werden diese durch Betontiefbordsteine 6 x 10 x 25 cm, wie über den Versickerungsmuldenbereich auch, ersetzt.

Zwischen den Versickerungsmulden und der asphaltierten Fahrbahn wird ein überfahrbarer Bannkettstreifen in $b = 0,75$ m Breite angelegt, der mit Rasengittersteinen befestigt wird. Dieser Streifen soll ein direktes Befahren der Versickerungsmulde bei Begegnungsverkehr mit überbreiten Fahrzeugen verhindern bzw. in solchen Fällen in Anspruch genommen werden.

Außerdem werden im Bereich der Versickerungsmulde vereinzelt Parkplätze in einer Länge von $l = 6,0$ m und $b = 2,0$ m Breite angeordnet. Als Einfassung wird hier ebenfalls ein Betontiefbordstein verwandt. Die Oberfläche der Parkplätze wird mit Ökosickerpflaster mit 3 cm Rasenfuge (Hydroflor 24/16/8 cm) hergestellt. Hauszuwegungen sowie Grundstückszufahrten werden bis zur Grundstücksgrenze mit Betonrechteckpflaster 20/10/8 cm, Farbe grau, befestigt.

Die Grundstückszufahrten erhalten eine Einfassung aus Betontiefbordsteinen. Die Breite der Zufahrten richtet sich nach den vorhandenen Zufahrtsbreiten. Zur Fahrbahn hin sind diese schwalbenschwanzartig aufgeweitet.

Die Pflasterflächen der Hauszuwegungen werden mit Betonrasenbordsteinen eingefasst.

Zur Parkplatzaußenseite wird eine Gehwegplatte ($b = 0,50$ m) als Überhangstreifen verlegt, damit beim Aussteigen ein direktes Betreten der Versickerungsmulde vermieden wird.

Alle Betonbordsteine erhalten eine Betonsohle und -rückenstütze aus Beton der Güteklasse C 12/15.

Als Begrenzung der Parkbuchten / -plätze, Einmündungen und Grundstückszufahrten zu den Versickerungsmulden werden Holzpoller gesetzt, so dass ein Befahren oder Beparken der Versickerungsmulden verhindert und eine dauerhafte Funktion dieser zur Entwässerung gewährleistet wird.

Der beidseitig verbleibende Seitenstreifen bis zu den Grundstücksgrenzen in unterschiedlicher Breite wird mit Deckmaterial Glensandar wassergebunden, unbefestigt hergestellt. Der Aufbau der einzelnen Straßenteile (Gehweg, Parkplatz, Fahrbahn) ist den beiliegenden Ausbauechnitten zu entnehmen.

Durch die Einseitneigung der asphaltierten Fahrbahn mit einer Querneigung von 2,5 % sowie des gepflasterten Gehweges und der Parkplätze mit einer Querneigung von 3 % jeweils zur Versickerungsmulde wird das anfallende Niederschlagswasser von den befestigten Oberflächen in die Versickerungsmulden geleitet.

Im Bereich der südlich anschließenden Stichstraßen werden die dort vorhandenen RW-Entwässerungsleitungen bis in den Einmündungsbereich in die Preetzer Landstraße verlängert, damit hier (in den Einmündungsbereichen) die Entwässerung mittels Straßenabläufe erfolgen kann.

Die vorhandene Straßenbeleuchtung befindet sich auf der Südseite der Preetzer Landstraße direkt vor den vorh. Grundstücken. Die Beleuchtungseinrichtung bestehend aus Stahlrohrmast und Aufsatzleuchte haben Abstände von rd. 35-50 m zueinander. Die Beleuchtungseinrichtung bleibt wie vorhanden bestehen.

C. PRÜFUNG DER PLANUNGSRECHTLICHEN ANFORDERUNGEN

1. Anpassung an die Ziele der Raumordnung

Analog zu der gemeindlichen Bauleitplanung ist die Ausbaumaßnahme gemäß § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese Ziele werden im Landesraumordnungsprogramm Schleswig-Holstein 1998 sowie im Regionalplan für den Planungsraum III - Technologie-Region K.E.R.N. - in der Fassung der Fortschreibung 2000 dargelegt. Der betreffende Bereich befindet sich innerhalb des im Regionalplan dargestellten baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes des Oberzentrums Neumünster. Weitere konkrete Aussagen für das Gebiet lassen sich nicht aus den o.g. Plänen ableiten; der Ausbaumaßnahme stehen mithin keine Ziele der Raumordnung entgegen.

2. Nachhaltige städtebauliche Entwicklung

Die im Rahmen der Bauleitplanung zu beachtenden Belange der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, die in § 1 Abs. 6 BauGB dargelegt werden, sind auch bei der Herstellung einer Erschließungsanlage ohne Bebauungsplan zu beachten. Nicht alle der hier aufgeführten Anforderungen werden von der Erschließungsmaßnahme berührt; folgende Belange sind jedoch zu prüfen:

- *Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung* (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)

Die Anforderungen des BauGB hinsichtlich dieses Belanges werden durch die Ausbaumaßnahme gewahrt; eine Beeinträchtigung von Wohn- und Arbeitsverhältnissen erfolgt nicht. Der Ausbau, insbesondere die erstmalige Herstellung eines separaten Fußweges, trägt zu einer geordneten Abwicklung des Verkehrs bei und dient somit auch der Sicherheit der Wohnbevölkerung.

- *Wohnbedürfnisse der Bevölkerung / Anforderung Kosten sparenden Bauens* (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB)
Den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung wird Rechnung getragen; die Maßnahme trägt zu einer Steigerung der Wohnqualität im Quartier bei. Die Dimensionierung und Gestaltung des Straßenausbaus orientiert sich an den absehbaren verkehrlichen Erfordernissen; die Ausbaquerschnitte werden auf das notwendige Maß beschränkt. Somit werden die Erschließungsbeiträge für die anliegenden Grundstücke auf einem möglichst niedrigen Niveau gehalten und die Anforderungen Kosten sparenden Bauens berücksichtigt.
- *Soziale Bedürfnisse der Bevölkerung* (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB)
Durch den vorgesehenen Ausbau wird auch die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes gestärkt. Hierdurch gewinnt das Quartier insgesamt an Attraktivität für seine Bewohner, insbesondere auch für junge und alte Menschen. Auch die Benutzbarkeit der Verkehrsfläche für Kinderwagen, Rollstühle, etc. erfährt eine deutliche Verbesserung; die Belange behinderter Menschen werden somit berücksichtigt.
- *Erhaltung und Schutz vorhandener Ortsteile / Baukultur / Ortsbildgestaltung* (§ 1 Abs. 6 Nrn. 4 und 5 BauGB)
Aufgrund der geschlossenen und in ihrer Ausformung durchaus harmonischen Straßenrandbebauung bietet das Quartier entlang der Preetzer Straße ein erhaltenswertes Ortsbild. Die Herstellung eines gestalterisch ansprechenden und zeitgemäßen Anforderungen genügenden Straßenraumes - u.a. mit Baumpflanzungen an geeigneten Standorten - dient auch dazu, die Attraktivität des Quartiers als Wohnstandort auch für nachfolgende Generationen zu sichern.
- *Belange des Umweltschutzes* (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB)
Das Gebot eines schonenden und sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Vermeidung bzw. Minimierung des Eingriffes in Natur und Landschaft (§ 1 a BauGB) wird dadurch beachtet, dass die Querschnitte der versiegelten Verkehrsflächen auf ein Mindestmaß reduziert werden, das gleichzeitig auch den absehbaren verkehrlichen Anforderungen (§1 Abs. 5 Nr. 9 BauGB) entspricht.
- *Belange von Wirtschaft, Infrastruktur und Versorgung* (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB)
Die in § 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB aufgeführten Belange von Wirtschaft, Infrastruktur und Versorgung werden durch die Ausbaumaßnahmen nicht erkennbar nachteilig berührt.
- *Belange des Verkehrs* (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)
Der Ausbau der Straßen soll den Anforderungen sowohl des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs als auch der Benutzung durch Fußgänger und Fahrradfahrer gleichermaßen Rechnung tragen. Es ist vorgesehen, diesen Straßenabschnitt wie bisher als Tempo 30 - Zone auszuweisen. Die Belange des nicht motorisierten Verkehrs werden durch den Bau eines separaten Fußweges berücksichtigt; die Anlage eines getrennten Radweges ist bei dieser Ausweisung dagegen nicht erforderlich.
- *Belange der Verteidigung und des Zivilschutzes* (§ 1 Abs. 6 Nr. 10 BauGB)
Die in § 1 Abs. 6 Nr. 10 BauGB aufgeführten Belange der Verteidigung und des Zivilschutzes werden durch die Baumaßnahme nicht erkennbar berührt.
- *Ergebnisse eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes* (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)
Ein städtebauliches Entwicklungskonzept für den Bereich der Preetzer Landstraße, das bei der Baumaßnahme zu berücksichtigen wäre, liegt nicht vor.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Erschließungsmaßnahme den Anforderungen an eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gemäß § 1 Abs. 4 bis 6 BauGB entspricht.

3. Abwägung öffentlicher und privater Belange

Die unter 2. dargelegten städtebaulichen Anforderungen erlangen ihre abwägungserhebliche Bedeutung vor allem auch im Rahmen einer gemäß § 1 Abs. 7 BauGB erforderlichen gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange.

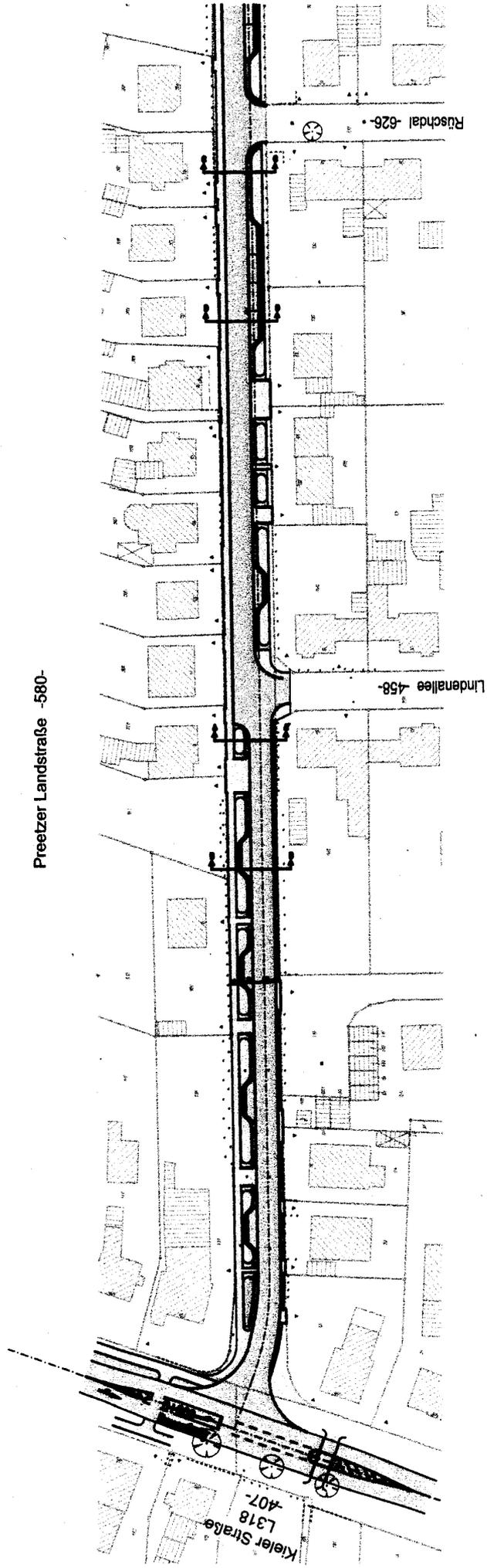
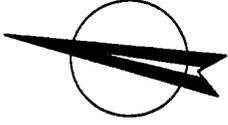
Um die privaten Belange der betroffenen Grundstückseigentümer zu erheben, wurde im Rahmen einer Sitzung des Stadtteilbeirates Tungendorf am 29. März 2006 eine Bürgeranhörung durchgeführt. Seitens der anwesenden Anlieger wurden zwar Einwendungen gegen die vorgesehene Abrechnung der Maßnahme als erstmalige Herstellung vorgebracht; grundsätzlich stieß die Durchführung der Maßnahme jedoch auf Zustimmung. Unter den drei vorgestellten Entwurfsvarianten wurde die Variante 3 mit einer Verschwenkung der Fahrbahn mehrheitlich favorisiert. Hinsichtlich der Detailfragen des Ausbaus haben einzelne Anlieger des weiteren Anregungen zur Fahrbahnverschwenkung und -verengung, zur Platzierung von Straßenbäumen, zu Parkplätzen im Straßenraum sowie zur Straßenbeleuchtung geäußert. Die Anregungen können mehrheitlich berücksichtigt werden.

Neumünster, den 17. Mai 2006
- Fachdienst Stadtplanung -
Im Auftrag

(Heilmann)

Preetzer Landstraße Blatt 1 von 3

Maßstab: ohne

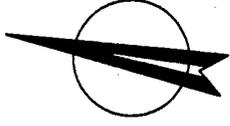


STADT NEUMÜNSTER

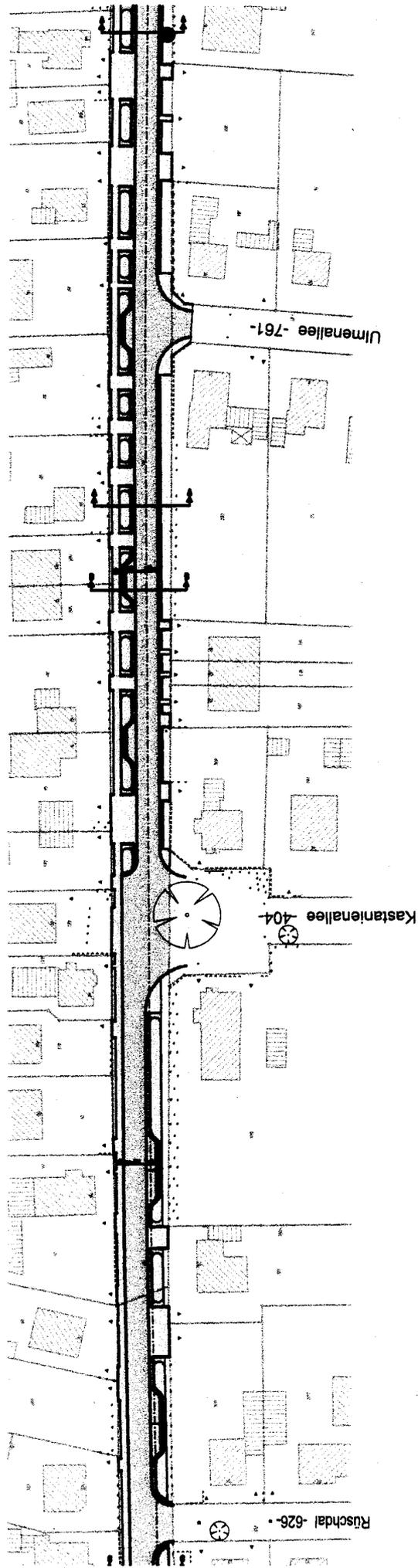
Der Oberbürgermeister - Fachbereich IV - Tiefbau u. Grünflächen

Preetzer Landstraße Blatt 2 von 3

Maßstab: ohne

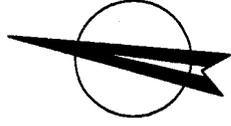


Preetzer Landstraße -580-



STADT NEUMÜNSTER

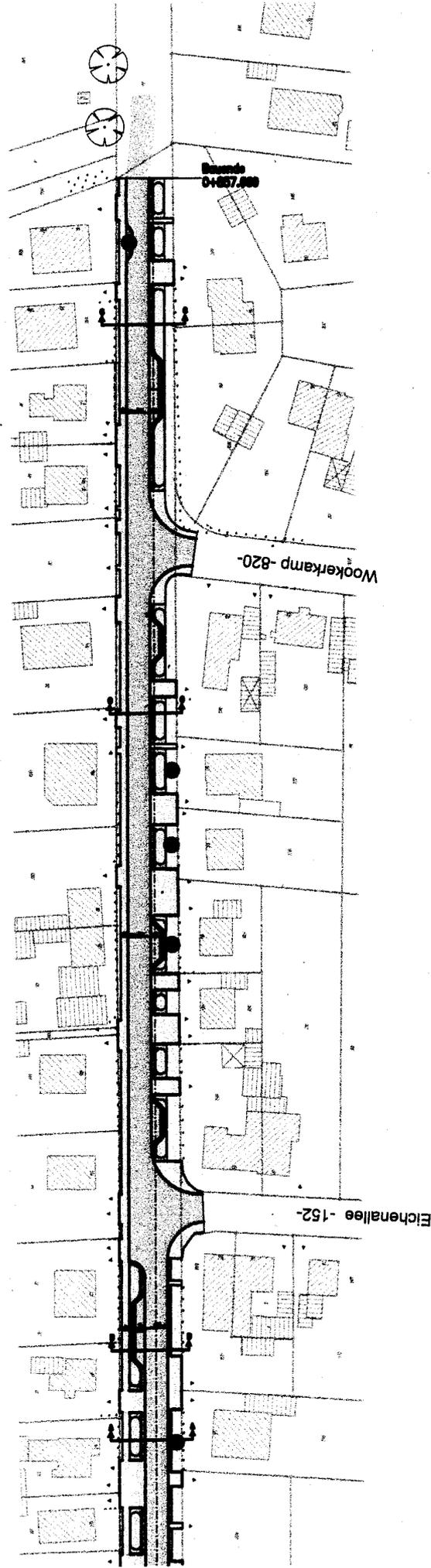
Der Oberbürgermeister - Fachbereich IV - Tiefbau u. Grünflächen



Pretzer Landstraße Blatt 3 von 3

Maßstab: ohne

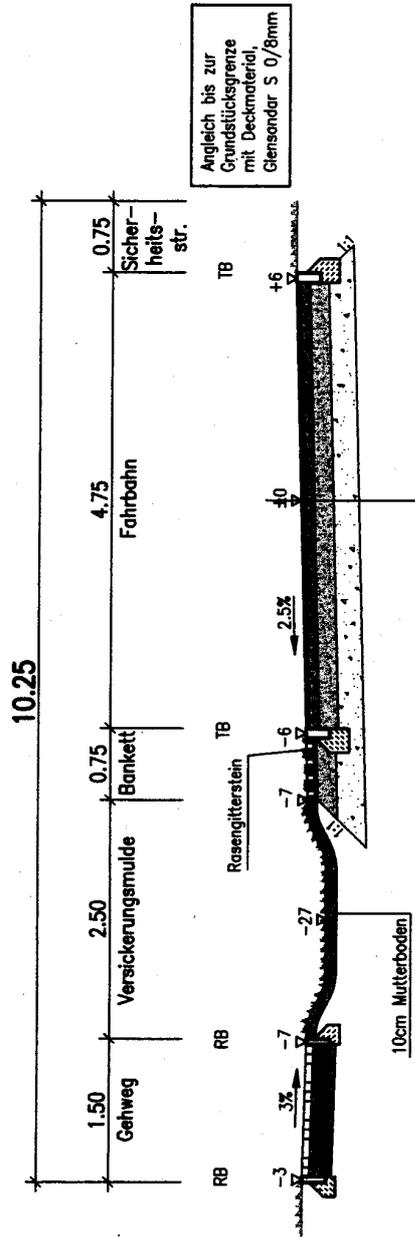
Pretzer Landstraße -580-



STADT NEUMÜNSTER

Der Oberbürgermeister - Fachbereich IV - Tiefbau u. Grünflächen

Ausbauquerschnitt A-A



Angleich bis zur Grundstücksgrenze mit Deckmaterial, Gleiensandar S 0/8mm
 Im Bereich der Grundstückszufahrten wird der Gehweg mit 20 cm Schottertragschicht verstärkt.

Angleich bis zur Grundstücksgrenze mit Deckmaterial, Gleiensandar S 0/8mm

Gehweg

- 8 cm Betonrechteckpflaster, grau 20x10x8 cm
- 3 cm Brechsand-/Spittgemisch
gem. TL Min StB. 2000
- 19 cm Frostschuttschicht F1,
gem. ZTVT-StB. 95/02

30 cm

Fahrbahn

- 4 cm Asphaltbeton 0/11mm
gem. ZTV-Asphalt 01
- 10 cm Asphalttragschicht MGA C
gem. ZTVT-StB. 95/02
- 20 cm Schottertragschicht 0/32mm
gem. ZTVT-StB. 95/02
- vorh. 26 cm Frostschuttschicht F1,
gem. ZTVT-StB. 95/02

60 cm

- Erdbau, gem. ZVE-StB. 94/97 -

- Erdbau, gem. ZVE-StB. 94/97 -

Ausbau Preetzer Landstraße
 in der Stadt Neumünster

Ausbauquerschnitt A-A

Maßstab: ohne Proj.-Nr. B 072 04

Ingenieurbüro
 Schmidt + Partner

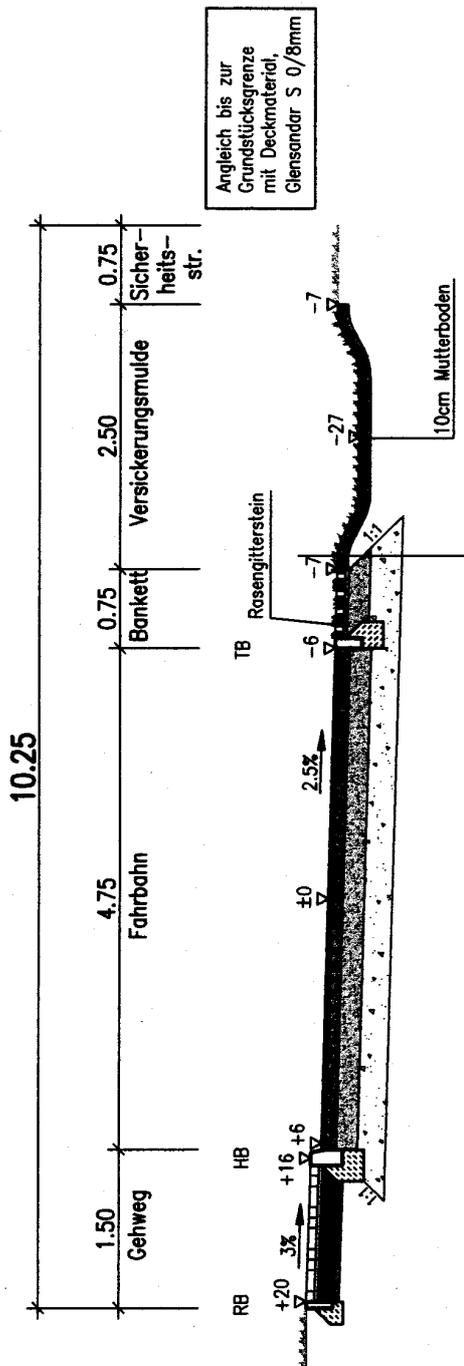
Klingberg 2
 24576 Bad Bramstedt
 Tel.: 04192/88 00-0
 Fax: 04192/88 00-88
 E-mail: info@ing-schmidt.net

Aufgestellt: 15.05.2006



Anlage:

Ausbauquerschnitt C-C



Angleich bis zur Grundstücksgrenze mit Deckmaterial, Glensandar S 0/8mm

Im Bereich der Grundstückszufahrten wird der Gehweg mit 20 cm Schottertragschicht verstärkt.

Angleich bis zur Grundstücksgrenze mit Deckmaterial, Glensandar S 0/8mm

Gehweg

- 8 cm Betonrechteckpflaster, grau 20x10x8 cm
- 3 cm Brechsand-/Splittgemisch gem. TL Min StB. 2000
- 19 cm Frostschuttschicht F1, gem. ZTV-StB. 95/02

30 cm

Fahrbahn

- 4 cm Asphaltbeton 0/11mm gem. ZTV-Asphalt 01
- 10 cm Asphalttragschicht MGA C gem. ZTV-StB. 95/02
- 20 cm Schottertragschicht 0/32mm gem. ZTV-StB. 95/02
- vorh. 26 cm Frostschuttschicht F1, gem. ZTV-StB. 95/02

60 cm

Ausbau Preetzer Landstraße
in der Stadt Neumünster

Ausbauquerschnitt C-C

Maßstab: ohne Proj.-Nr. B 072 04

Ingenieurbüro
Schmidt + Partner

Klingbarg 2
24576 Bad Bramstedt
Tel.: 04192/88 00-0
Fax: 04192/88 00-88
E-mail: info@ing-schmidt.net

Aufgestellt: 15.05.2006



Anlage: