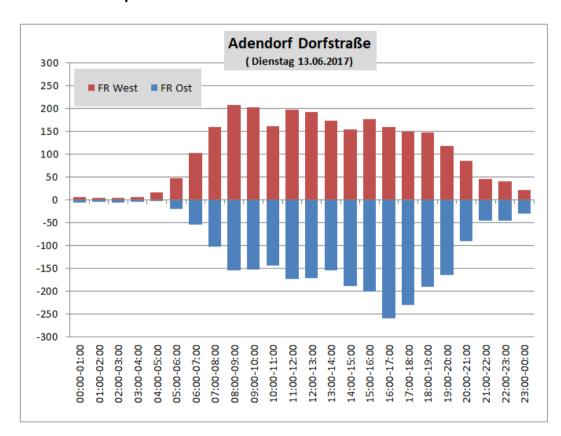
Hilde - Schneider - Allee 3, 30173 Hannover Tel: 0511/78 52 92- 2; Fax: 0511/78 52 92- 3 E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de Internet: www.zacharias-verkehrsplanungen.de



Verkehrszählung Adendorf - 13. und 14.06.2017

Zählstelle Dorfstraße, westlich Am Kreuzkampe

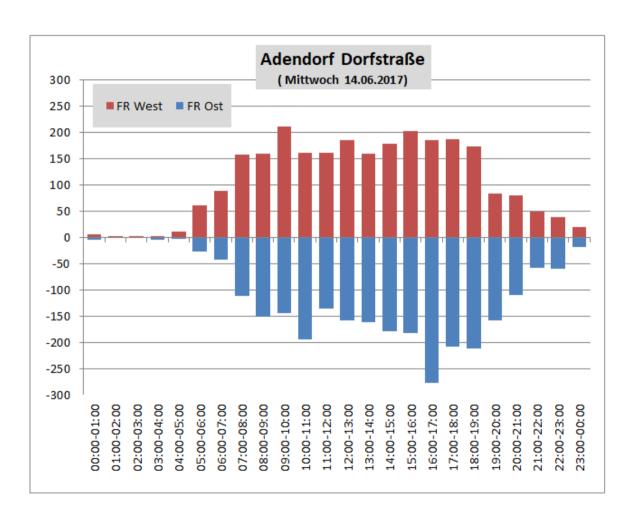
	Kfz FR Ost	Kfz FR West
00:00-01:00	6	6
01:00-02:00	4	5
02:00-03:00	6	5
03:00-04:00	5	6
04:00-05:00	2	17
05:00-06:00	20	47
06:00-07:00	54	103
07:00-08:00	103	159
08:00-09:00	154	208
09:00-10:00	152	203
10:00-11:00	144	162
11:00-12:00	174	198
12:00-13:00	171	193
13:00-14:00	154	173
14:00-15:00	189	155
15:00-16:00	201	177
16:00-17:00	259	160
17:00-18:00	230	150
18:00-19:00	191	148
19:00-20:00	164	119
20:00-21:00	91	86
21:00-22:00	45	46
22:00-23:00	45	41
23:00-00:00	31	22
	2.595	2.589



Hilde - Schneider - Allee 3, 30173 Hannover Tel: 0511/78 52 92- 2; Fax: 0511/78 52 92- 3 E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de Internet: www.zacharias-verkehrsplanungen.de



	Kfz	Kfz
	FR Ost	FR West
00:00-01:00	4	6
01:00-02:00	1	2
02:00-03:00	0	3
03:00-04:00	5	2
04:00-05:00	2	11
05:00-06:00	26	61
06:00-07:00	42	88
07:00-08:00	112	158
08:00-09:00	151	160
09:00-10:00	144	212
10:00-11:00	194	161
11:00-12:00	135	161
12:00-13:00	158	185
13:00-14:00	161	159
14:00-15:00	178	179
15:00-16:00	182	202
16:00-17:00	276	185
17:00-18:00	208	187
18:00-19:00	211	173
19:00-20:00	158	84
20:00-21:00	109	80
21:00-22:00	58	49
22:00-23:00	59	38
23:00-00:00	19	20
	2.593	2.566



Hilde - Schneider - Allee 3, 30173 Hannover Tel: 0511/78 52 92- 2; Fax: 0511/78 52 92- 3 E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de Internet: www.zacharias-verkehrsplanungen.de





Schwerkehrsanteile:

Mittwoch 4,4% Donnerstag 4,4%

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
FR West	8	95	49	39	51	59	53.2
	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
FR Ost	7	116	52	44	53	61	63.5

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit Vmax: Maximale Geschwindigkeit

Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit

V15: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge

V50: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge V85: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge

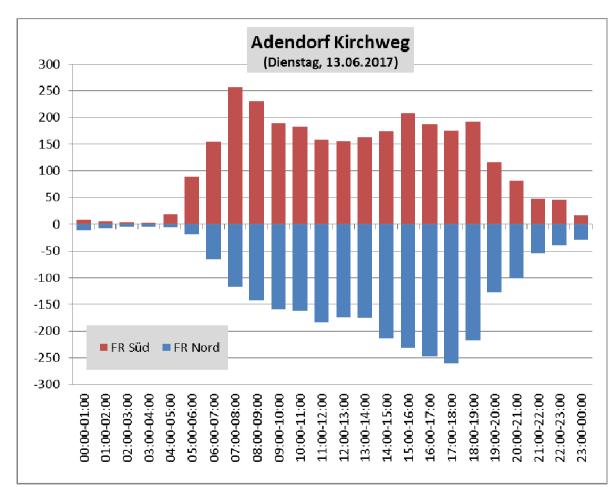
Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

Hilde - Schneider - Allee 3, 30173 Hannover Tel: 0511/78 52 92- 2; Fax: 0511/78 52 92- 3 E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de Internet: www.zacharias-verkehrsplanungen.de



Zählstelle Kirchweg, nördlich Fliederstraße

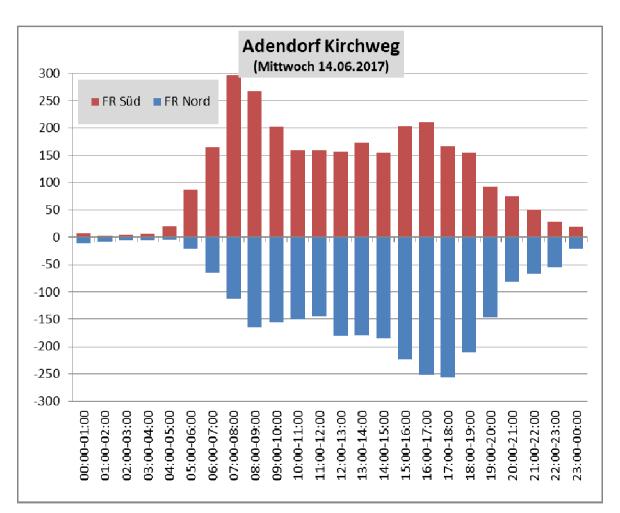
	Kfz FR Nord	Kfz FR Süd
00:00-01:00	11	9
01:00-02:00	7	6
02:00-03:00	4	4
03:00-04:00	4	2
04:00-05:00	5	19
05:00-06:00	19	89
06:00-07:00	66	154
07:00-08:00	117	257
08:00-09:00	143	231
09:00-10:00	159	190
10:00-11:00	162	182
11:00-12:00	183	158
12:00-13:00	174	156
13:00-14:00	175	163
14:00-15:00	214	174
15:00-16:00	231	208
16:00-17:00	247	188
17:00-18:00	260	175
18:00-19:00	218	192
19:00-20:00	127	117
20:00-21:00	101	82
21:00-22:00	54	48
22:00-23:00	40	45
23:00-00:00	28	18
	2.749	2.867



Hilde - Schneider - Allee 3, 30173 Hannover Tel: 0511/78 52 92- 2; Fax: 0511/78 52 92- 3 E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de Internet: www.zacharias-verkehrsplanungen.de



	Kfz FR Nord	Kfz FR Süd
00:00-01:00	12	7
01:00-02:00	8	2
02:00-03:00	5	5
03:00-04:00	6	6
04:00-05:00	4	20
05:00-06:00	21	87
06:00-07:00	65	165
07:00-08:00	112	296
08:00-09:00	165	267
09:00-10:00	155	201
10:00-11:00	150	160
11:00-12:00	145	159
12:00-13:00	181	156
13:00-14:00	179	172
14:00-15:00	185	154
15:00-16:00	224	203
16:00-17:00	252	210
17:00-18:00	257	167
18:00-19:00	211	154
19:00-20:00	146	92
20:00-21:00	82	76
21:00-22:00	66	51
22:00-23:00	55	29
23:00-00:00	21	19
	2.707	2.858



Hilde - Schneider - Allee 3, 30173 Hannover Tel: 0511/78 52 92- 2; Fax: 0511/78 52 92- 3 E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de Internet: www.zacharias-verkehrsplanungen.de





Schwerkehrsanteile:

Mittwoch 3,0% Donnerstag 2,7%

Geschwindigkeitskennzahlen

[V in km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
FR Nord	6	105	50	42	50	58	49.1
	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
FR Süd	7	97	49	42	49	57	44.9

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit Vmax: Maximale Geschwindigkeit

Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit

V15: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge

V50: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge V85: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge

Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

Hannover, 20. Juni 2017 i.A. Dipl.-Geogr. Maik Dettmar



Modellprojekt Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen in Niedersachsen

Allgemeines

Die Gemeinde Adendorf möchte sich an dem niedersächsischen Modellprojekt Tempo 30 beteiligen.

Das Gemeindegebiet grenzt unmittelbar nördlich an das Gebiet der Hansestadt Lüneburg an, daher sind die verkehrlichen Verknüpfungen mit der Nachbarstadt besonders ausgeprägt. Die klassifizierten Straßen umschließen das Gemeindegebiet ringförmig. Dazu gehören die B 209, die Adendorf mit Lüneburg und dem Elbeübergang bei Lauenburg verbindet, die nördlich gelegene K 30 sowie die K 53, die durch den Ortsteil Erbstorf verläuft.

In der Gemeinde leben derzeit etwas über 10.000 Einwohner. Ziel- und Versorgungsschwerpunkte bilden die Ortsmitte und Rathaus mit diversen Nahversorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, ein großes Gewerbegebiet an der B 209 im Nordwesten des Gemeindegebietes sowie der Scharnebecker Weg im Nordosten des Gemeindegebietes mit einer hohen Dichte an Sport- und Freizeitanlagen sowie Bildungs- und Infrastruktureinrichtungen.

Verkehrsentwicklungsplan 2017

Eine Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes ist derzeit in Bearbeitung. Plan **01** zeigt die Straßennetzstruktur sowie eine Übersicht der relevanten Infrastruktureinrichtungen, in **Plan 06** sind die streckenbezogenen Verkehrsbelastungen/Tag dargestellt.

Die Handlungsfelder in Bezug auf den Kfz-Verkehr sind in **Plan 10** zusammengefasst.

In der Gemeinde Adendorf liegen die innerörtlichen Hauptverkehrsachsen in der kommunalen Baulast. Diese sind der Kirchweg und die Straße Im Suren Winkel in der Nord-Süd-Relation. Der Verkehr aus beiden Straßenzügen wird wie in einem Trichter in den Grünen Weg geleitet, der die wichtigste Verknüpfung mit dem übergeordneten Netz (B 209) herstellt. Darüber hinaus fungiert die Dorfstraße als Ost-West-Querspange und verbindet den Ortsteil Erbstorf mit der Kerngemeinde.

Forderungen nach abschnittsweisen Tempo-30-Regelungen im Zuge der genannten Hauptverkehrsstraßen Kirchweg, Im Suren Winkel und Dorfstra-

Planungsgemeinschaft Ver-

PGV Dargel Hildebrandt GbR

Klimafreundliche Mobilität – Zukunft Radverkehr Mobilität im ländlichen Raum Detailplanung & Spezialaufgaben Beratung & Kommunikation

Adelheidstraße 9 b 30171 Hannover

Telefon 0511/220 601-87 Telefax 0511/220 601-990 info@pgv-dargel-hildebrandt.de www.pgv-dargel-hildebrandt.de Sparkasse Hannover BIC/SWIFT: SPKHDE2HXXX

IBAN: DE66 2505 0180 0910 0981 15

Steuernr.: 26/231/92906 Steuer-ID: DE281436035

B-BR 046 - Adendorf, Modellprojekt Tempo30 innerörtl HVS

29. Januar 2018

Ihre Partner in Verkehrsfragen

Diplomingenieure Verkehrswesen Beratende Ingenieure für Bauwesen

Dipl.-Ing. Rainer Dargel
Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt

Dipl.-Geogr. Annika Wittkowski Techn. MA. Patrick Szaguhn Assistenz Andrea Wohlfahrt

Sie erreichen uns vom Hauptbahnhof mit den Stadtbahnlinien 1, 2 u. 8, Haltestelle Schlägerstraße ße (Erbstorf) gibt es seitens der Bevölkerung sowie der politischen Fraktionen schon seit längerer Zeit. In den Straßen Kirchweg und Im Suren Winkel haben sich auch **Anwohnerinitiativen** gebildet, die das Ziel einer Geschwindigkeitsreduzierung in "ihren" Straßen weiterhin stringent verfolgen und im stetigen Dialog mit der Gemeindeverwaltung stehen.

Streckenabschnitte, Anforderungen

In der beigefügten Planübersicht (ohne Nummerierung) sind die möglichen Streckenabschnitte für eine Tempo-30-Regelung im kommunalen Hauptverkehrsstraßennetz der Gemeinde Adendorf dargestellt. Diese bauen auf den Analyseergebnissen des laufenden Verkehrsentwicklungsplanes auf.

Die drei in Frage kommenden Streckenabschnitte weisen Längen von 1.200 m (Kirchweg), 890 m (Im Suren Winkel) und von 900 m (Dorfstraße) auf, und beziehen wichtige Knotenpunkte mit Überquerungsbedarf von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern ein.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr liegt auf der zentralen Achse Kirchweg über 5.000 Kfz/24 h, in der Dorfstraße im Grenzbereich von 5.000 Kfz/24 h und Im Suren Winkel unter 5.000 Kfz/24 h. Eine durchgehende Randbebauung ist bei allen ausgewählten Streckenabschnitten gegeben.

Für den Kirchweg und die Dorfstraße liegen die **Ergebnisse 2-tägiger Geschwindigkeitsmessungen** vor, die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes durchgeführt wurden. Die V₈₅-Werte erreichen demzufolge in beiden Fällen und an beiden Tagen eine Größenordnung von ca. 60 km/h (**vgl. beigefügte Messprotokolle**).

Mögliche Überschreitungen von Grenzwerten nach 39. BlmSchV (Luft) sowie der 16. BlmSchV (Lärm), die zur Bewertung der Gefahrenlage herangezogen werden, sind durch Messungen im Verlauf des Vorhabens zu dokumentieren.

Streckenabschnitt Kirchweg

Für den vorgeschlagenen Streckenabschnitt im Verlauf des Kirchwegs kann die Darstellung der Gefahrenlage und der damit verbundenen Erwartungen hinsichtlich einer Reduzierung der Lärmbelastung bzw. einer Verbesserung der Luftqualität konkretisiert werden.



Beim Ausbau der Straße vor über 20 Jahren sind sämtliche Knotenpunkte mit wechselnder Oberflächenbefestigung umgestaltet worden, was insbesondere bei höherer Geschwindigkeit zu einem deutlichen Anstieg des Lärmpegels führt.





Auch wenn die Radwegebenutzungspflicht inzwischen aufgehoben wurde, nutzen die meisten Radfahrenden nach wie vor die Seitenbereiche, die durch die farblich abgesetzte Pflasterung sowie die nach wie vor bestehenden Furtmarkierungen auf die hier mögliche Radverkehrsführung hinweisen.

Die gemeinsame Nutzung der Seitenbereiche führt zu erheblichen Problemen mit den Zu-Fuß-Gehenden und Mobilitätseingeschränkten. Durch eine Tempo-30-Regelung im vorgeschlagenen Streckenabschnitt des Kirchwegs könnte ein bereits bestehender Abschnitt mit Tempo 30 im Bereich des Kindergartens integriert werden.

Ferner wird davon ausgegangen, dass der erhebliche Querungsbedarf von Fuß- und Radverkehr im infrastrukturell verdichteten Ortsmittebereich durch Tempo 30 in der Fläche verbessert werden kann (vgl. auch Abb. 1+ 2).

In Bezug auf den nördlichen Teil des vorgeschlagenen Streckenabschnittes im Verlauf des Kirchwegs (zwischen Von-Stauffenberg-Straße und Bültenweg) bestehen von Seite der Gemeinde Überlegungen zu einer infrastrukturellen Verdichtung, um die **Ortsmitte** noch stärker **als Versorgungsschwerpunkt** mit dem Fokus Nahmobilität zu positionieren. Eine Tempo-30-Regelung würde dieser städtebaulichen Zielsetzung entgegenkommen.

Es gibt keine Unfallhäufungspunkte bzw. besonderen Unfallauffälligkeiten im Verlauf der vorgeschlagenen drei Streckenabschnitte. Die Bereitstellung der Unfalldaten über den Zeitraum der vergangenen 3 Jahre wurde bei der Verkehrsbehörde angefragt.



Klimaschutzteilkonzept

Die engen verkehrlichen Verflechtungen zwischen der Gemeinde Adendorf und der Hansestadt Lüneburg erstrecken sich auch auf die Alltagsmobilität mit dem Fahrrad. Mögliche Verlagerungseffekte vom MIV zum Radverkehr sollen u. a. in einem Klimaschutzteilkonzept, das der Landkreis Lüneburg in Kooperation mit der Gemeinde Adendorf plant, herausgearbeitet werden.

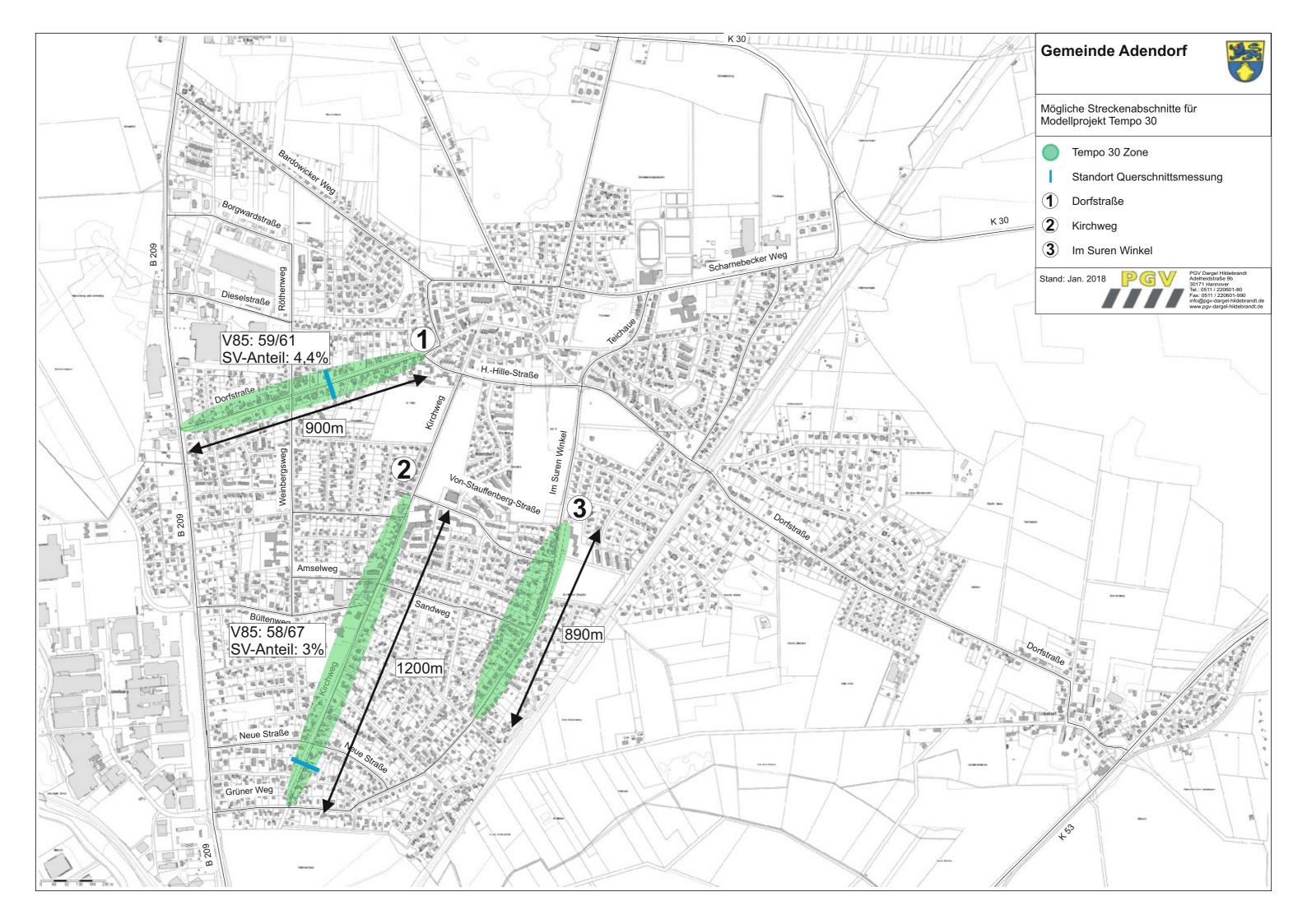
Da der Kirchweg eine zentrale Achse sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr darstellt, könnte eine Tempo-30-Regelung mit nutzungsverträglicher Radverkehrsführung im Mischverkehr zusätzliche Radverkehrspotenziale erschließen und damit zur Minderung der Luft- und Lärmbelastung beitragen.

Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Um die laufende Diskussion um Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen der Gemeinde Adendorf in den politischen Gremien sowie in der Bevölkerung aufzugreifen, bieten sich als begleitende Öffentlichkeitsarbeit des Modellprojektes folgende Dialogebenen an:

- Bürgerforum als Diskussionsplattform für das Gesamtvorhaben mit möglicherweise mehreren Streckenabschnitten und einem Erfahrungsaustausch mit anderen am Modellvorhaben beteiligten Kommunen
- Streckenbezogene Arbeitskreise in Kooperation mit den bestehenden Anliegerinitiativen
- Regelmäßiger Status-Quo-Bericht in den politischen Gremien über den laufenden Stand des Modellvorhabens vor Ort sowie bei den anderen beteiligten Kommunen.







Verkehrliche Stellungnahme Modellprojekt Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

Aufgabenstellung und Zielsetzung

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr plant, im Rahmen eines landesweiten Modellprojektes die Auswirkungen und Veränderungen von Tempo 30 gegenüber der Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen in den Bereichen Luft, Lärm, Verkehrssicherheit und verkehrliche Belange untersuchen zu lassen.

Zielsetzung ist, neben der Ermittlung der Veränderungen in den o. g. Untersuchungsfeldern und der Übertragbarkeit der Ergebnisse die Erarbeitung von Empfehlungen, auf welchen Kriterien die Anordnung von Tempo 30 mit geringeren Voraussetzungen als von der bisher geltenden Rechtslage vorgegeben aufbauen könnte.

Kriterien für die Auswahl teilnehmender Kommunen

Unterschieden wird hinsichtlich Kriterien, die für eine Teilnahme zwingend erforderlich sind und optionaler Kriterien, nach denen auf Grundlage eines Rankings die Streckenabschnitte mit den besten Voraussetzungen für verwertbare und übertragbare Ergebnisse ausgewählt werden.

Für die Kommunen, die Streckenabschnitte für das Modellprojekt benennen, besteht eine aktive Mitwirkungspflicht.

Zwingend erforderliche Kriterien

Als konkrete Streckenabschnitte mit einer Mindestlänge von 500 m unter Einbeziehung verkehrsrelevanter Knotenpunkte kommen in Adendorf folgende Bereiche in Betracht:

- Kirchweg zwischen V.-Stauffenberg-Straße und Bültenweg sowie zwischen Bültenweg und Grüner Weg
- Im Suren Winkel zwischen DRK-Heim und Steinweg
- Dorfstraße zwischen Heinrich-Hille-Straße und Röthenweg

Für die Kirchstraße (Höhe Fliederstraße) und die Dorfstraße (Höhe Am Kreuzkamp) liegen aktuelle Geschwindigkeitsmesswerte vor, die im Rahmen des Ifd. VEP ermittelt wurden.

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV Dargel Hildebrandt GbR

Klimafreundliche Mobilität – Zukunft Radverkehr Mobilität im ländlichen Raum Detailplanung & Spezialaufgaben Beratung & Kommunikation

Adelheidstraße 9 b 30171 Hannover

Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de
Sparkasse Hannover
BIC/SWIFT: SPKHDE2HXXX
IBAN:
DE66 250501800910098115

Steuernr.: 26/231/92906 Steuer-ID: DE281436035

B-VP002_Adendorf_VEP2017-Modellprojekt Temp 30 auf HVSt

28. November 2017

Ihre Partner in Verkehrsfragen

Diplomingenieure Verkehrswesen Beratende Ingenieure für Bauwesen

Dipl.-Ing. Rainer Dargel Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt

Dipl.-Geogr. Annika Wittkowski Assistenz Andrea Wohlfahrt Praktikantin Franziska Fritz

Sie erreichen uns vom Hauptbahnhof mit den Stadtbahnlinien 1, 2 u. 8 Haltestelle Schlägerstraße Für die Darstellung einer Gefahrenlage werden Überschreitungen von Grenzwerten nach der

- a) 39. BlmSchV (Luft)
- b) 16. BlmSchV (Lärm) bzw.
- c) auf Grundlage einer erhöhten Unfallgefahr als relevant angesehen. Im Einzelnen bedeutet dies, dass
 - Messungen zum CO₂-Ausstoß erforderlich sind,
 - Lärmberechnungen z. B. nach RLS 90 durchgeführt werden müssen,
 - eine Unfallanalyse für mindestens einen 3 Jahres-Zeitraum vorzulegen ist.

Erforderlich ist darüber hinaus ein Ratsbeschluss zur Teilnahme an dem Modellprojekt.

Optionale Kriterien

Hinsichtlich der optionalen Kriterien, die eine Auswahl der Kommunen begünstigen, sind für die als relevant angesehenen Streckenabschnitte in Adendorf folgende Anmerkungen zu machen:

- Eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von mindestens 5.000 Kfz/24 h wird im Verlauf des Kirchwegs und der Dorfstraße erreicht. Im Suren Winkel liegt der DTV zwischen 4.000 und 5.000 Kfz/24 h. Die Lkw-Anteile bewegen sich in den genannten Straßen zwischen 1 % und 4 %.
- Eine durchgehende Randbebauung ist vorhanden. Für die Streckenabschnitte ist jeweils eine Mindestanzahl von 100 Personen nachzuweisen, die von Überschreitungen der Immissionsgrundwerte der 16. BImSchV (Lärm) betroffen sind. Wesentliche Einflussfaktoren sind hier die straßenräumlichen Verhältnisse und die überwiegende Einzelhausbebauung.
- Das Kriterium aktuelles Verkehrskonzept wird durch die Ifd. Bearbeitung des VEP erfüllt, als städtebauliches Konzept könnte ggf. die geplante Ortskernentwicklung zwischen V.-Stauffenberg-Straße und Bültenweg genannt werden.



- Das Klimaschutzteilprojekt, das der Landkreis Lüneburg in Kooperation mit der Gemeinde Adendorf plant, könnte neben einer Tempo 30-Regelung ebenfalls einen planerischen Beitrag zu einer möglichen CO₂-Minderung liefern und stellt in diesem Zusammenhang als weitere Maßnahme ein wichtiges Kriterium dar.
- In Bezug auf Unterlagen zur Darstellung der örtlichen Besonderheiten wird auf die vorliegenden Pläne und Abbildungen des Ifd. VEP hingewiesen, zum Beispiel:
 - Geschwindigkeitsmesswerte im Kirchweg und in der Dorfstraße
 - Querungsbedarf von Fu
 ßverkehr in den Knotenpunkten Kirchweg/Amselweg bzw. Dorfstra
 ße/R
 öthenweg
 - Nutzungsunverträglichkeiten zwischen Fuß- und Radverkehr in den Straßenzügen Kirchweg und Dorfstraße.

Die Bereitschaft zu einer Mitwirkung der Gemeinde Adendorf bei der

- Verkehrsüberwachung
- Bereitstellung der Eingangsdaten
- begleitenden Öffentlichkeitsarbeit

sowie zu einem Erfahrungsaustausch mit den anderen beteiligten Kommunen wird generell als wichtiges Kriterium angesehen.



Einschätzung der Teilnahmechancen

Der Schwerpunkt des Modellprojektes liegt u. E. eher auf unfallträchtigen Ortsdurchfahrten mit Verkehrsbelastungen von 10.000 Kfz/Tag und mehr, bei denen eine Tempo 30-Regelung, ggf. in Verbindung mit ergänzender Signalisierung von Knotenpunkten, spürbare Senkungen der Lärm- und Luftbelastung erwarten lässt.

Die in Frage kommenden Streckenabschnitte in Adendorf lassen hinsichtlich der Belastungsminderungen (Lärm, Luft) und des Abbaus möglicher Unfallhäufungen nicht diesen dringenden Handlungsbedarf erkennen.

Folgende Kriterien könnten eine Auswahl von Adendorf in das Modellprojekt trotz der eher durchschnittlichen Gefahrenlage positiv beeinflussen:

- Laufender Verkehrsentwicklungsplan mit Schwerpunktsetzung bei der Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV). In diesem Zusammenhang können auch umfassende detaillierte Eingangsdaten zur Darstellung der örtlichen Besonderheiten geliefert werden.
- Tempo 30 kann als unterstützende Maßnahme für eine nutzungsverträglichere Radverkehrsführung auf den Hauptverkehrsstraßen Kirchweg und Dorfstraße genutzt werden.
- Geplantes Klimaschutzteilprojekt für Fuß- und Radverkehr in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Lüneburg beinhaltet eine Bilanzierung der Treibhausgasemissionen (Ist-Situation/Planfälle) unter Einbeziehung der in Frage kommenden Streckenabschnitte.
- Die Streckenabschnitte befinden sich in kommunaler Baulast, d. h. die Gemeinde kann eigenständig und ohne zeitaufwändige Abstimmungsprozesse über Art und Umfang von Wirkungskontrollen entscheiden, was die Akzeptanz der Maßnahmen in der Bevölkerung erhöhen dürfte.



Antragstellerin: Gemeinde Adendorf

Vorhabenbezeichnung: Optimierung der Haltestelleninfrastruktur

					Folgende Einzelmaßnahmen sind im Rahmen des vereinfachten Antragsverfahrens vorgesehen (bitte ankreuzen bzw. ausfüllen)							en	ereinf	achten					
lfd. Nr.	Ort	Haltestelle	Fahrtrichtung	Warteflächen für Fahrgäste	Busbucht	Bord für Niederflurbusse	taktiles Blindenleitsystem	Haltestellenschild	Fahrgastunterstand mit:	- Abfallbehälter	- Informationsvitrine	Beleuchtungsanlage	Anpassung an das Umfeld	Anzahl Fahrradabstellbügel im Haltestellenbereich	Grunderwerbsfläche (in qm)	Grunderwerbs- ausgaben	Bauausgaben	zwfg. externe Planungs- ausgaben (max. 10 % der zwfg. Bauausgaben)	Gesamt-ausgaben
1	Adendorf	Robert-Schumann- Straße	stadteinwärts (A) in Ri Lüneburg	х		х	х		х	х	х	х		3			14.898,84 €		14.898,84 €
2	Adendorf	Röthenweg	stadteinwärts (A)	х	х	х	х		Х	х	х	х	Х				14.997,84 €		14.997,84 €
3	Adendorf	Röthenweg	stadtauswärts (B) Endhaltestelle in Adendorf	х	х	х	х						х				8.661,84 €	* ohne Fahrgastunterstand	8.661,84 €
4	Adendorf	Königsberger Weg	stadteinwärts (A)	х	х	х	х		Х	х	х	х	х	3			14.986,84 €		14.986,84 €
5	Adendorf	Königsberger Weg	stadtauswärts (B)	х		х	х										6.538,84 €		6.538,84 €
6	Adendorf	Von-Stauffenberg- Straße	stadteinwärts (A)	х	х	х	х						х				8.562,84 €		8.562,84 €
7	Adendorf	Kirchweg	stadteinwärts (A)	х		х	х		х	х	х	х	х	3			15.195,84 €		15.195,84 €
8	Adendorf	Kirchweg	stadtauswärts (B)	х		х	х		х	х	х	х	х				14.821,84 €		14.821,84 €
											Ge	sam	taus	gabe	en:	0,00 €	98.664,72 €	0,00 €	98.664,72 €

Ort:	Adendorf		lfd. Nr. in Anl. 1:			
Haltestelle:	Robert-Schumann-S	Straße	Buslinien:	5006		
in Richtung:	stadteinwärts (Lünel	ourg)				
Die Haltestelle		ist bereits vorha barrierefrei aus grunderneuert				
		ist bereits vorha Gründen um	anden und soll aus m verlegt wer	_		
		besteht noch nicht und soll aus folgenden Gründen neu aufgebaut werden.				
0	i Neubau/Verlegung B. verkehrlicher Bedarf):					

Bestandsaufnahme (bitte Foto(s) einfügen):



Heutiger Bestand und geplanter Aus- und Neubau (bitte ankreuzen bzw. eintragen):

	Warteflächen für Fahrgäste	Busbucht	Bord für Niederflur- busse	taktiler Blindenleitstreifen	Haltestellenschild	Fahrgastunterstand mit:	- Abfallbehälter	- Informationsvitrine	- Beleuchtungsanlage	Anpassung an das Umfeld	Fahrradabstellbügel (Anzahl)
Vorhanden					\boxtimes					\boxtimes	
Erneuerungsbedürftig											
Neubau	\boxtimes			\boxtimes		\boxtimes	\boxtimes	\boxtimes	\boxtimes		3

Erläuterung der Einzelmaßnahme Ifd. Nr. 01 der Anlage 1

a) Busbord
☑ Das Busbord wird in einer Länge von 20 m hergestellt.☑ Das Busbord wird in einer Höhe von cm hergestellt.
☐ Die Haltestelle wird zu einer Kaphaltestelle ausgebaut und engt die Fahrbahn auf m ein. Begründung:
b) Fahrgastunterstand
Es soll ein neuer Fahrgastunterstand errichtet werden. Die erwarteten Einsteigerzahlen für die Richtungshaltestelle liegen bei mehr als 10 Personen täglich. Die Gesamtkosten für den Fahrgastunterstand liegen bei weniger als 10.000 € netto.
c) Busbucht
 ☑ Die bestehende Busbucht soll : ☑ zu einer Fahrbahnrandhaltestelle zurückgebaut werden. ☐ zu einer Buskaphaltestelle zurückgebaut werden. ☐ grunderneuert werden. ☐ verlängert/ ausgebaut werden.
Es soll eine neue Busbucht hergestellt werden. Begründung (z. B. verkehrstechnischer Bedarf):
d) Altförderungen
 ☑ Die Haltestelle wurde noch nicht durch das Land Niedersachsen, vertreten durch die LNVG, gefördert. ☑ Die Haltestelle wurde bereits im Programmjahr unter dem Aktenzeichen in folgendem Umfang gefördert (Maßnahmebestandteile):

e) Weitere Anmerkungen zu der beantragten Maßnahme:

Ort:	Adendorf		lfd.	. Nr. in Anl. 1:	2		
Haltestelle:	Röthenweg		Bu	ıslinien:	5006		
in Richtung:	stadteinwärts (Lü	ineb	urg)				
Die Haltestelle			ist bereits vorhand barrierefrei ausgeb grunderneuert were				
			ist bereits vorhande Gründen um	en und soll aus m verlegt werd	•		
			besteht noch nicht und soll aus folgenden Gründen neu aufgebaut werden.				
0	ei Neubau/Verlegu B. verkehrlicher Beda	•					

Bestandsaufnahme (bitte Foto(s) einfügen):



Heutiger Bestand und geplanter Aus- und Neubau (bitte ankreuzen bzw. eintragen):

	Warteflächen für Fahrgäste	Busbucht	Bord für Niederflur- busse	taktiler Blindenleitstreifen	Haltestellenschild	Fahrgastunterstand mit:	- Abfallbehälter	- Informationsvitrine	- Beleuchtungsanlage	Anpassung an das Umfeld	Fahrradabstellbügel (Anzahl)
Vorhanden					\boxtimes						
Erneuerungsbedürftig		\boxtimes								\boxtimes	
Neubau	\boxtimes			\boxtimes			\boxtimes	\boxtimes	\boxtimes		

Erläuterung der Einzelmaßnahme Ifd. Nr. 02 der Anlage 1

a) Busbord
☑ Das Busbord wird in einer Länge von 20 m hergestellt.☑ Das Busbord wird in einer Höhe von cm hergestellt.
☐ Die Haltestelle wird zu einer Kaphaltestelle ausgebaut und engt die Fahrbahn auf m ein. Begründung:
b) Fahrgastunterstand
Es soll ein neuer Fahrgastunterstand errichtet werden. Die erwarteten Einsteigerzahlen für die Richtungshaltestelle liegen bei mehr als 10 Personen täglich. Die Gesamtkosten für den Fahrgastunterstand liegen bei weniger als 10.000 € netto.
c) Busbucht
 ☑ Die bestehende Busbucht soll : ☑ zu einer Fahrbahnrandhaltestelle zurückgebaut werden. ☐ zu einer Buskaphaltestelle zurückgebaut werden. ☐ grunderneuert werden. ☐ verlängert/ ausgebaut werden.
Es soll eine neue Busbucht hergestellt werden. Begründung (z. B. verkehrstechnischer Bedarf):
d) Altförderungen
 Die Haltestelle wurde noch nicht durch das Land Niedersachsen, vertreten durch die LNVG, gefördert. Die Haltestelle wurde bereits im Programmjahr unter dem Aktenzeichen in folgendem Umfang gefördert (Maßnahmebestandteile):

e) Weitere Anmerkungen zu der beantragten Maßnahme:

Ort:	Adendorf		lfd. Nr. in Anl. 1:	3
Haltestelle:	Röthenweg		Buslinien:	5006
in Richtung:	stadtauswärts			
Die Haltestelle			ist bereits vorhanden und soll inst barrierefrei ausgebaut, umgebaut grunderneuert werden.	
			ist bereits vorhanden und soll aus Gründen um m verlegt wer	•
			besteht noch nicht und soll aus fo Gründen neu aufgebaut werden.	lgenden
Begründung bei Neubau/Verlegung				

Bestandsaufnahme (bitte Foto(s) einfügen):



Heutiger Bestand und geplanter Aus- und Neubau (bitte ankreuzen bzw. eintragen):

	Warteflächen für Fahrgäste	Busbucht	Bord für Niederflur- busse	taktiler Blindenleitstreifen	Haltestellenschild	Fahrgastunterstand mit:	- Abfallbehälter	- Informationsvitrine	- Beleuchtungsanlage	Anpassung an das Umfeld	Fahrradabstellbügel (Anzahl)
Vorhanden					\boxtimes						
Erneuerungsbedürftig										\boxtimes	
Neubau			\boxtimes								

Erläuterung der Einzelmaßnahme Ifd. Nr. 03 der Anlage 1

a) Busbord
☑ Das Busbord wird in einer Länge von 20 m hergestellt.☑ Das Busbord wird in einer Höhe von cm hergestellt.
☐ Die Haltestelle wird zu einer Kaphaltestelle ausgebaut und engt die Fahrbahn auf m ein. Begründung:
b) Fahrgastunterstand
Es soll ein neuer Fahrgastunterstand errichtet werden. Die erwarteten Einsteigerzahlen für die Richtungshaltestelle liegen bei mehr als 10 Personen täglich. Die Gesamtkosten für den Fahrgastunterstand liegen bei weniger als 10.000 € netto.
c) Busbucht
 ☑ Die bestehende Busbucht soll : ☑ zu einer Fahrbahnrandhaltestelle zurückgebaut werden. ☐ zu einer Buskaphaltestelle zurückgebaut werden. ☐ grunderneuert werden. ☐ verlängert/ ausgebaut werden.
Es soll eine neue Busbucht hergestellt werden. Begründung (z. B. verkehrstechnischer Bedarf):
d) Altförderungen
 ☑ Die Haltestelle wurde noch nicht durch das Land Niedersachsen, vertreten durch die LNVG, gefördert. ☑ Die Haltestelle wurde bereits im Programmjahr unter dem Aktenzeichen in folgendem Umfang gefördert (Maßnahmebestandteile):

e) Weitere Anmerkungen zu der beantragten Maßnahme:

Ort:	Adendorf		lfd. Nr. in Anl. 1:	4		
Haltestelle:	Königsberger Weg		Buslinien:	5006, 5007		
in Richtung:	stadteinwärts (Lünek	ourg)				
Die Haltestelle			unden und soll inst gebaut, umgebaut verden.			
		ist bereits vorha Gründen um	anden und soll aus m verlegt wer	•		
			cht und soll aus fo ufgebaut werden.	lgenden		
0	ei Neubau/Verlegung B. verkehrlicher Bedarf):					

Bestandsaufnahme (bitte Foto(s) einfügen):



Heutiger Bestand und geplanter Aus- und Neubau (bitte ankreuzen bzw. eintragen):

	Warteflächen für Fahrgäste	Busbucht	Bord für Niederflur- busse	taktiler Blindenleitstreifen	Haltestellenschild	Fahrgastunterstand mit:	- Abfallbehälter	- Informationsvitrine	- Beleuchtungsanlage	Anpassung an das Umfeld	Fahrradabstellbügel (Anzahl)
Vorhanden					\boxtimes						
Erneuerungsbedürftig										\boxtimes	
Neubau				\boxtimes					\boxtimes		3

Erläuterung der Einzelmaßnahme Ifd. Nr. 04 der Anlage 1

a) Busbord
☑ Das Busbord wird in einer Länge von 20 m hergestellt.☑ Das Busbord wird in einer Höhe von cm hergestellt.
☐ Die Haltestelle wird zu einer Kaphaltestelle ausgebaut und engt die Fahrbahn au m ein. Begründung:
b) Fahrgastunterstand
Es soll ein neuer Fahrgastunterstand errichtet werden. Die erwarteter Einsteigerzahlen für die Richtungshaltestelle liegen bei mehr als 10 Personer täglich. Die Gesamtkosten für den Fahrgastunterstand liegen bei weniger als 10.000 € netto.
c) Busbucht
 ☑ Die bestehende Busbucht soll : ☑ zu einer Fahrbahnrandhaltestelle zurückgebaut werden. ☐ zu einer Buskaphaltestelle zurückgebaut werden. ☐ grunderneuert werden. ☐ verlängert/ ausgebaut werden.
Es soll eine neue Busbucht hergestellt werden. Begründung (z. B. verkehrstechnischer Bedarf):
d) Altförderungen
 ☑ Die Haltestelle wurde noch nicht durch das Land Niedersachsen, vertreten durch die LNVG, gefördert. ☑ Die Haltestelle wurde bereits im Programmjahr unter dem Aktenzeichen in folgendem Umfang gefördert (Maßnahmebestandteile):

e) Weitere Anmerkungen zu der beantragten Maßnahme:

Ort:	Adendorf		lfd. Nr. in Anl. 1:	5	
Haltestelle:	Königsberger W	eg/	Buslinien:	5006, 5007	
in Richtung:	stadtauswärts				
Die Haltestelle			ist bereits vorhanden und soll inst barrierefrei ausgebaut, umgebaut grunderneuert werden.		
			ist bereits vorhanden und soll aus Gründen um m verlegt wer	•	
			besteht noch nicht und soll aus fo Gründen neu aufgebaut werden.	lgenden	
Begründung bei Neubau/Verlegung (z.B. verkehrlicher Bedarf):					

Bestandsaufnahme (bitte Foto(s) einfügen):



Heutiger Bestand und geplanter Aus- und Neubau (bitte ankreuzen bzw. eintragen):

	Warteflächen für Fahrgäste	Busbucht	Bord für Niederflur- busse	taktiler Blindenleitstreifen	Haltestellenschild	Fahrgastunterstand mit:	- Abfallbehälter	- Informationsvitrine	- Beleuchtungsanlage	Anpassung an das Umfeld	Fahrradabstellbügel (Anzahl)
Vorhanden					\boxtimes	\boxtimes	\boxtimes		\boxtimes	\boxtimes	2
Erneuerungsbedürftig											
Neubau				\boxtimes							

Erläuterung der Einzelmaßnahme Ifd. Nr. 05 der Anlage 1

a) Busbord
☐ Das Busbord wird in einer Länge von 20 m hergestellt.☐ Das Busbord wird in einer Höhe von cm hergestellt.
☐ Die Haltestelle wird zu einer Kaphaltestelle ausgebaut und engt die Fahrbahn auf m ein. Begründung:
b) Fahrgastunterstand
Es soll ein neuer Fahrgastunterstand errichtet werden. Die erwarteten Einsteigerzahlen für die Richtungshaltestelle liegen bei mehr als 10 Personen täglich. Die Gesamtkosten für den Fahrgastunterstand liegen bei weniger als 10.000 € netto.
c) Busbucht
 □ Die bestehende Busbucht soll : □ zu einer Fahrbahnrandhaltestelle zurückgebaut werden. □ zu einer Buskaphaltestelle zurückgebaut werden. □ grunderneuert werden. □ verlängert/ ausgebaut werden.
Es soll eine neue Busbucht hergestellt werden. Begründung (z. B. verkehrstechnischer Bedarf):
d) Altförderungen
 ☑ Die Haltestelle wurde noch nicht durch das Land Niedersachsen, vertreten durch die LNVG, gefördert. ☑ Die Haltestelle wurde bereits im Programmjahr unter dem Aktenzeichen in folgendem Umfang gefördert (Maßnahmebestandteile):

e) Weitere Anmerkungen zu der beantragten Maßnahme:

Ort:	Adendorf		Ifd. Nr. in Anl. 1:	6				
Haltestelle:	Von-Stauffenberg-	Str	Buslinien:	5007				
in Richtung:	stadteinwärts (Lüneburg)							
Die Haltestelle		_		s vorhanden und soll insbesondere ei ausgebaut, umgebaut oder euert werden.				
			ist bereits vorha Gründen um	nden und soll aus m verlegt wer	•			
			besteht noch nicht und soll aus folgenden Gründen neu aufgebaut werden.					
•	i Neubau/Verlegung	_						

Bestandsaufnahme (bitte Foto(s) einfügen):



Heutiger Bestand und geplanter Aus- und Neubau (bitte ankreuzen bzw. eintragen):

	Warteflächen für Fahrgäste	Busbucht	Bord für Niederflur- busse	taktiler Blindenleitstreifen	Haltestellenschild	Fahrgastunterstand mit:	- Abfallbehälter	- Informationsvitrine	- Beleuchtungsanlage	Anpassung an das Umfeld	Fahrradabstellbügel (Anzahl)
Vorhanden					\boxtimes	\boxtimes	\boxtimes	\boxtimes			
Erneuerungsbedürftig										\boxtimes	
Neubau	\boxtimes		\boxtimes	\boxtimes							

Erläuterung der Einzelmaßnahme Ifd. Nr. 06 der Anlage 1

a) Busbord
☑ Das Busbord wird in einer Länge von 20 m hergestellt.☑ Das Busbord wird in einer Höhe von cm hergestellt.
☐ Die Haltestelle wird zu einer Kaphaltestelle ausgebaut und engt die Fahrbahn auf m ein. Begründung:
b) Fahrgastunterstand
Es soll ein neuer Fahrgastunterstand errichtet werden. Die erwarteten Einsteigerzahlen für die Richtungshaltestelle liegen bei mehr als 10 Personen täglich. Die Gesamtkosten für den Fahrgastunterstand liegen bei weniger als 10.000 € netto.
c) Busbucht
 ☑ Die bestehende Busbucht soll : ☑ zu einer Fahrbahnrandhaltestelle zurückgebaut werden. ☐ zu einer Buskaphaltestelle zurückgebaut werden. ☐ grunderneuert werden. ☐ verlängert/ ausgebaut werden.
Es soll eine neue Busbucht hergestellt werden. Begründung (z. B. verkehrstechnischer Bedarf):
d) Altförderungen
 □ Die Haltestelle wurde noch nicht durch das Land Niedersachsen, vertreten durch die LNVG, gefördert. □ Die Haltestelle wurde bereits im Programmjahr unter dem Aktenzeichen in folgendem Umfang gefördert (Maßnahmebestandteile):

e) Weitere Anmerkungen zu der beantragten Maßnahme:

Ort:	Adendorf	J	lfd. Nr. in Anl. 1:	7
Haltestelle:	Kirchweg	١	Buslinien:	5006,5007 5925
in Richtung:	stadteinwärts (Lüneb	ourg)		
Die Haltestelle			nden und soll insb ebaut, umgebaut rerden.	
		ist bereits vorha	nden und soll aus m verlegt wer	•
		besteht noch nic Gründen neu au	ht und soll aus fo fgebaut werden.	lgenden
•	i Neubau/Verlegung B. verkehrlicher Bedarf):			

Bestandsaufnahme (bitte Foto(s) einfügen):



Heutiger Bestand und geplanter Aus- und Neubau (bitte ankreuzen bzw. eintragen):

	Warteflächen für Fahrgäste	Busbucht	Bord für Niederflur- busse	taktiler Blindenleitstreifen	Haltestellenschild	Fahrgastunterstand mit:	- Abfallbehälter	- Informationsvitrine	- Beleuchtungsanlage	Anpassung an das Umfeld	Fahrradabstellbügel (Anzahl)
Vorhanden					\boxtimes						
Erneuerungsbedürftig	\boxtimes									\boxtimes	
Neubau				\boxtimes					\boxtimes		3

Erläuterung der Einzelmaßnahme Ifd. Nr. 07 der Anlage 1

a) Busbord
☑ Das Busbord wird in einer Länge von 20 m hergestellt.☐ Das Busbord wird in einer Höhe von cm hergestellt.
☐ Die Haltestelle wird zu einer Kaphaltestelle ausgebaut und engt die Fahrbahn auf m ein. Begründung:
b) Fahrgastunterstand
Es soll ein neuer Fahrgastunterstand errichtet werden. Die erwarteten Einsteigerzahlen für die Richtungshaltestelle liegen bei mehr als 10 Personen täglich. Die Gesamtkosten für den Fahrgastunterstand liegen bei weniger als 10.000 € netto.
c) Busbucht
☐ Die bestehende Busbucht soll : ☐ zu einer Fahrbahnrandhaltestelle zurückgebaut werden. ☐ zu einer Buskaphaltestelle zurückgebaut werden. ☐ grunderneuert werden. ☐ verlängert/ ausgebaut werden.
Es soll eine neue Busbucht hergestellt werden. Begründung (z. B. verkehrstechnischer Bedarf):
d) Altförderungen
 ☑ Die Haltestelle wurde noch nicht durch das Land Niedersachsen, vertreten durch die LNVG, gefördert. ☑ Die Haltestelle wurde bereits im Programmjahr unter dem Aktenzeichen in folgendem Umfang gefördert (Maßnahmebestandteile):

e) Weitere Anmerkungen zu der beantragten Maßnahme:

Ort:	Adendorf		lfd. Nr. in Anl. 1:	8
Haltestelle:	Kirchweg		Buslinien:	5006,5007 5925
in Richtung:	stadtauswärts			
Die Haltestelle			ist bereits vorhanden und soll insl barrierefrei ausgebaut, umgebaut grunderneuert werden.	
			ist bereits vorhanden und soll aus Gründen um m verlegt wei	•
			besteht noch nicht und soll aus fo Gründen neu aufgebaut werden.	lgenden
•	i Neubau/Verleg B. verkehrlicher Bed	_		

Bestandsaufnahme (bitte Foto(s) einfügen):



Heutiger Bestand und geplanter Aus- und Neubau (bitte ankreuzen bzw. eintragen):

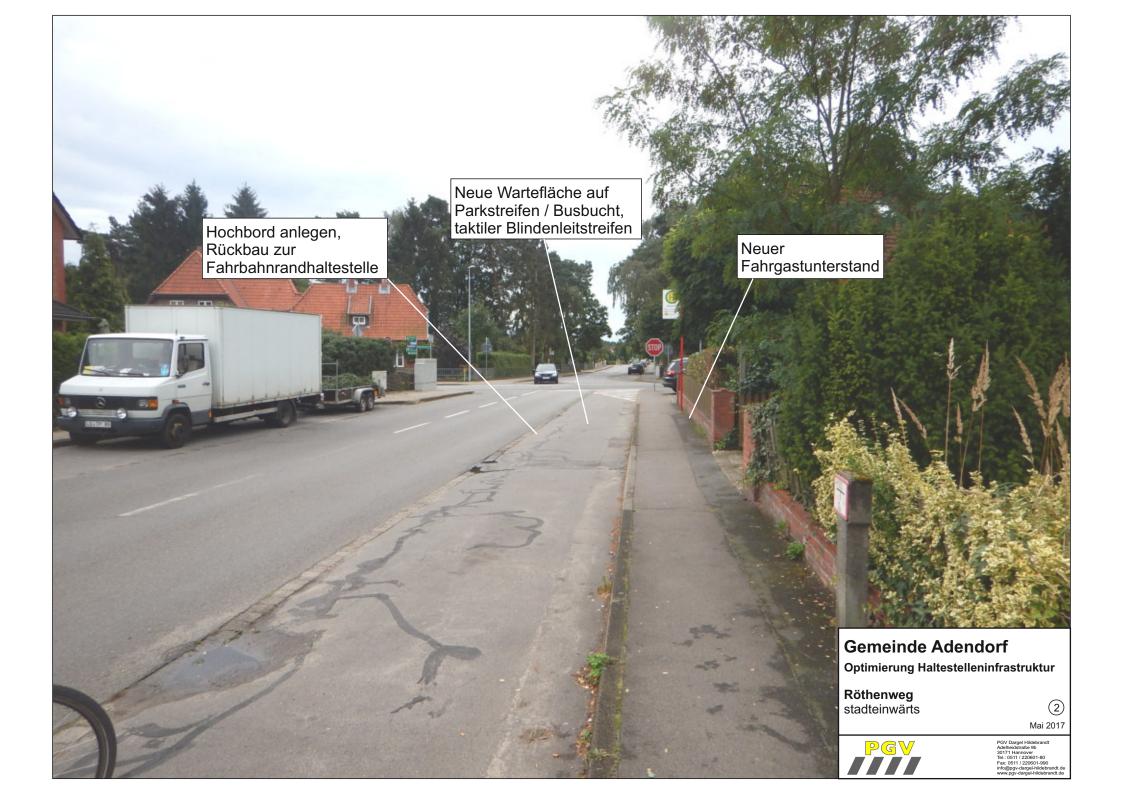
	Warteflächen für Fahrgäste	Busbucht	Bord für Niederflur- busse	taktiler Blindenleitstreifen	Haltestellenschild	Fahrgastunterstand mit:	- Abfallbehälter	- Informationsvitrine	- Beleuchtungsanlage	Anpassung an das Umfeld	Fahrradabstellbügel (Anzahl)
Vorhanden					\boxtimes						
Erneuerungsbedürftig										\boxtimes	
Neubau				\boxtimes					\boxtimes		

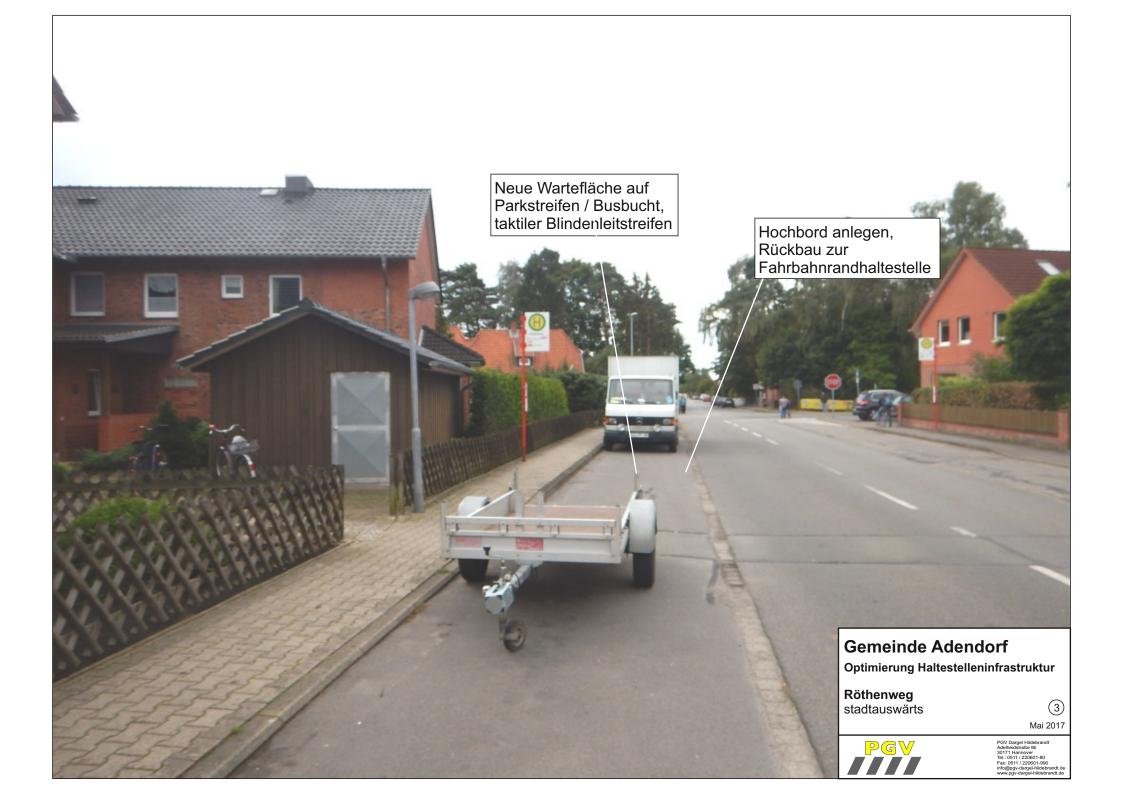
Erläuterung der Einzelmaßnahme Ifd. Nr. 08 der Anlage 1

a) Busbord
☑ Das Busbord wird in einer Länge von 20 m hergestellt.☑ Das Busbord wird in einer Höhe von cm hergestellt.
☐ Die Haltestelle wird zu einer Kaphaltestelle ausgebaut und engt die Fahrbahn auf m ein. Begründung:
b) Fahrgastunterstand
Es soll ein neuer Fahrgastunterstand errichtet werden. Die erwarteten Einsteigerzahlen für die Richtungshaltestelle liegen bei mehr als 10 Personen täglich. Die Gesamtkosten für den Fahrgastunterstand liegen bei weniger als 10.000 € netto.
c) Busbucht
☐ Die bestehende Busbucht soll : ☐ zu einer Fahrbahnrandhaltestelle zurückgebaut werden. ☐ zu einer Buskaphaltestelle zurückgebaut werden. ☐ grunderneuert werden. ☐ verlängert/ ausgebaut werden.
Es soll eine neue Busbucht hergestellt werden. Begründung (z. B. verkehrstechnischer Bedarf):
d) Altförderungen
 ☑ Die Haltestelle wurde noch nicht durch das Land Niedersachsen, vertreten durch die LNVG, gefördert. ☑ Die Haltestelle wurde bereits im Programmjahr unter dem Aktenzeichen in folgendem Umfang gefördert (Maßnahmebestandteile):

e) Weitere Anmerkungen zu der beantragten Maßnahme:



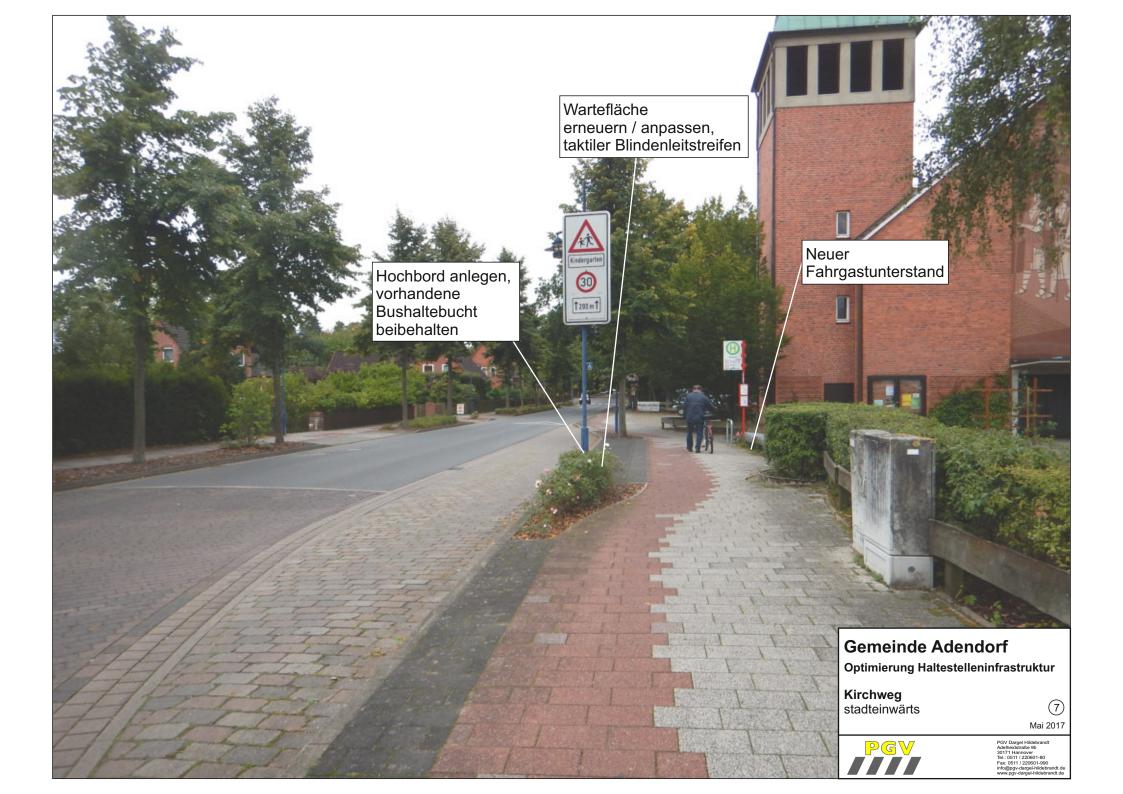














Antragstellerin: Gemeinde Adendorf

Vorhabenbezeichnung: Optimierung der Haltestelleninfrastruktur

					Folge	nde Ei	Ar	aßnahn ntragsv tte ank	erfahre	ens vo	rgeseh	en	ereinfa	chten					
lfd. Nr.	Ort	Haltestelle	Fahrtrichtung	Warteflächen für Fahrgäste	Busbucht	Bord für Niederflurbusse	taktiles Blindenleitsystem	Haltestellenschild	Fahrgastunterstand mit:	- Abfallbehälter	- Informationsvitrine	Beleuchtungsanlage	Anpassung an das Umfeld	Anzahl Fahrradabstellbügel im Haltestellenbereich	Grunderwerbsfläche (in qm)	Grunderwerbs- ausgaben	Bauausgaben	zwfg. externe Planungs-ausgaben (max. 10 % der zwfg. Bauausgaben)	Gesamt-ausgaben
1	Adendorf		stadteinwärts in Ri Lüneburg	Х	Х	Х	Х										9.896,48 €		9.896,48 €
2	Adendorf	Rauher Weg	stadteinwärts	Х		Х	Х		Х								9.181,48 €		9.181,48 €
3	Adendorf	Rauher Weg	stadtauswärts	Х		Х	Х			Х							14.989,48 €		14.989,48 €
4	Adendorf	DRK-Heim	stadteinwärts	Х	Х	Х	Х		Х			Х					15.466,61 €		15.466,61 €
5	Adendorf	DRK-Heim	stadtauswärts	Х		Х	Х		Χ			Х					18.993,48 €		18.993,48 €
6	Adendorf		stadteinwärts/ stadtauswärts	Х		Х	Х										7.817,48 €		7.817,48 €
7	Adendorf	Sportzentrum	stadteinwärts	Х	Х	Х	Х		Х			Х		10			30.850,71 €		30.850,71 €
8	Adendorf	Sportzentrum	stadtauswärts	Х		Х	Х		Х	X		Х					11.150,48 €		11.150,48 €
				Gesamtausgaben				en:	0,00 €	118.346,20 €	0,00 €	118.346,20 €							

13 A Sportzentrum		Ор	timierung Hal	testelleninfras	struktur
	Arbeitsschritt	Einheit	Menge	Preis/Einheit netto [€]	Gesamtpreis netto [€]
7	Bord aufnehmen	m	60,0	8	480,00
Bord	Standardbord 12cm liefern + einbauen	m	5,0	40	200,00
ш	Hochbord ohne Spurführung 16-18cm liefern + einbauen	m	50,0	180	9.000,00
	vorh. Belag aufnehmen	m²	125,0	10	1.250,00
_	Betonsteinpflaster liefern + einbauen	m²	125,0	35	4.375,00
Belag	vorh. Betonsteinpflaster aufnehmen + wiederverlegen	m²		40	0,00
Be	Taktile Elemente liefern + einbauen	m²	18,2	140	2.553,60
	Mehrbedarf Tragschicht liefern + einbauen	m³	12,5	75	937,50
	Entwässerung verlegen	pschl		pschl	0,00
	Wartehalle liefern + aufstellen	pschl	1,0	6.000	6.000,00
	Haltestellenmast liefern + aufstellen	pschl		500	0,00
βL	Sitzgelegenheit liefern + aufstellen	pschl	1,0	250	250,00
Ausstattung	Fahrradbügel liefern + aufstellen	pschl	10,0	150	1.500,00
stat	Wartehalle versetzen	pschl		1.500	0,00
ISS	vorh. Wartehalle entfernen	pschl		700	0,00
Ā	Grünschnitt	pschl		pschl	0,00
	Straßenbeleuchtungspunkt mit Anschlusssäule einschl. Kabelverlegung	pschl	1,0	1.500	1.500,00
			Zv	wischensumme:	28.046,10
Α	stadteinwärts			Zuschlag 10%	2.804,61
В	stadtauswärts			Endsumme 1:	30.850,71

14 B Sportzentrum		Ор	timierung Hal	mierung Haltestelleninfrastruktur			
	Arbeitsschritt	Einheit	Menge	Preis/Einheit netto [€]	Gesamtpreis netto [€]		
ъ	Bord aufnehmen	m	25,0	8	200,00		
Bord	Standardbord 12cm liefern + einbauen	m	5,0	40	200,00		
ш	Hochbord ohne Spurführung 16-18cm liefern + einbauen	m	20,0	180	3.600,00		
	vorh. Belag aufnehmen	m²		10	0,00		
_	Betonsteinpflaster liefern + einbauen	m²	10,0	35	350,00		
Belag	vorh. Betonsteinpflaster aufnehmen + wiederverlegen	m²	43,0	40	1.720,00		
Be	Taktile Elemente liefern + einbauen	m²	7,6	140	1.066,80		
	Mehrbedarf Tragschicht liefern + einbauen	m³		75	0,00		
	Entwässerung verlegen	pschl		pschl	0,00		
	Wartehalle liefern + aufstellen	pschl		6.000	0,00		
	Haltestellenmast liefern + aufstellen	pschl		500	0,00		
Ðι	Sitzgelegenheit liefern + aufstellen	pschl		250	0,00		
<u> </u>	Fahrradbügel liefern + aufstellen	pschl		150	0,00		
Ausstattung	Wartehalle versetzen	pschl	1,0	1.500	1.500,00		
ISS	vorh. Wartehalle entfernen	pschl		700	0,00		
₹	Grünschnitt	pschl		pschl	0,00		
	Straßenbeleuchtungspunkt mit Anschlusssäule einschl. Kabelverlegung	pschl	1,0	1.500	1.500,00		
			Zv	wischensumme:	10.136,80		
Α	stadteinwärts			Zuschlag 10%	1.013,68		
В	stadtauswärts			Endsumme 1:	11.150,48		

19 A/B Dorfstraße, Friedhof		Ор	timierung Hal	testelleninfras	struktur
	Arbeitsschritt	Einheit	Menge	Preis/Einheit netto [€]	Gesamtpreis netto [€]
ъ	Bord aufnehmen	m	25,0	8	200,00
Bord	Standardbord 12cm liefern + einbauen	m	5,0	40	200,00
Ш	Hochbord ohne Spurführung 16-18cm liefern + einbauen	m	20,0	180	3.600,00
	vorh. Belag aufnehmen	m²		10	0,00
	Betonsteinpflaster liefern + einbauen	m²		35	0,00
Belag	vorh. Betonsteinpflaster aufnehmen + wiederverlegen	m²	51,0	40	2.040,00
Be	Taktile Elemente liefern + einbauen	m²	7,6	140	1.066,80
	Mehrbedarf Tragschicht liefern + einbauen	m³		75	0,00
	Entwässerung verlegen	pschl		pschl	0,00
	Wartehalle liefern + aufstellen	pschl		6.000	0,00
	Haltestellenmast liefern + aufstellen	pschl		500	0,00
Ðι	Sitzgelegenheit liefern + aufstellen	pschl		250	0,00
‡	Fahrradbügel liefern + aufstellen	pschl		150	0,00
Ausstattung	Wartehalle versetzen	pschl		1.500	0,00
ISS	vorh. Wartehalle entfernen	pschl		700	0,00
Ā	Grünschnitt	pschl		pschl	0,00
	Straßenbeleuchtungspunkt mit Anschlusssäule einschl. Kabelverlegung	pschl		1.500	0,00
			Zı	wischensumme:	7.106,80
Α	stadteinwärts			Zuschlag 10%	710,68
В	stadtauswärts			Endsumme 1:	7.817,48

31 A Danziger Weg		Ор	timierung Hal	testelleninfras	struktur
	Arbeitsschritt	Einheit	Menge	Preis/Einheit netto [€]	Gesamtpreis netto [€]
ъ	Bord aufnehmen	m	35,0	8	280,00
Bord	Standardbord 12cm liefern + einbauen	m	15,0	40	600,00
Ш	Hochbord ohne Spurführung 16-18cm liefern + einbauen	m	20,0	180	3.600,00
	vorh. Belag aufnehmen	m²	72,5	10	725,00
	Betonsteinpflaster liefern + einbauen	m²	72,5	35	2.537,50
Belag	vorh. Betonsteinpflaster aufnehmen + wiederverlegen	m²		40	0,00
Be	Taktile Elemente liefern + einbauen	m²	7,6	140	1.066,80
	Mehrbedarf Tragschicht liefern + einbauen	m³	2,5	75	187,50
	Entwässerung verlegen	pschl		pschl	0,00
	Wartehalle liefern + aufstellen	pschl		6.000	0,00
	Haltestellenmast liefern + aufstellen	pschl		500	0,00
βL	Sitzgelegenheit liefern + aufstellen	pschl		250	0,00
<u>‡</u>	Fahrradbügel liefern + aufstellen	pschl		150	0,00
Ausstattung	Wartehalle versetzen	pschl		1.500	0,00
SSr	vorh. Wartehalle entfernen	pschl		700	0,00
Ā	Grünschnitt	pschl		pschl	0,00
	Straßenbeleuchtungspunkt mit Anschlusssäule einschl. Kabelverlegung	pschl		1.500	0,00
			Zı	wischensumme:	8.996,80
Α	stadteinwärts			Zuschlag 10%	899,68
В	stadtauswärts			Endsumme 1:	9.896,48

37 A DRK-Heim		Ор	timierung Hal	testelleninfras	struktur
	Arbeitsschritt	Einheit	Menge	Preis/Einheit netto [€]	Gesamtpreis netto [€]
ъ	Bord aufnehmen	m	25,0	8	200,00
Bord	Standardbord 12cm liefern + einbauen	m	5,0	40	200,00
ш	Hochbord ohne Spurführung 16-18cm liefern + einbauen	m	20,0	180	3.600,00
	vorh. Belag aufnehmen	m²	43,8	10	437,50
	Betonsteinpflaster liefern + einbauen	m²	18,8	35	656,25
Belag	vorh. Betonsteinpflaster aufnehmen + wiederverlegen	m²		40	0,00
Be	Taktile Elemente liefern + einbauen	m²	7,6	140	1.066,80
	Mehrbedarf Tragschicht liefern + einbauen	m³	2,0	75	150,00
	Entwässerung verlegen	pschl		pschl	0,00
	Wartehalle liefern + aufstellen	pschl	1,0	6.000	6.000,00
	Haltestellenmast liefern + aufstellen	pschl		500	0,00
βL	Sitzgelegenheit liefern + aufstellen	pschl	1,0	250	250,00
<u>‡</u>	Fahrradbügel liefern + aufstellen	pschl		150	0,00
Ausstattung	Wartehalle versetzen	pschl		1.500	0,00
SSI	vorh. Wartehalle entfernen	pschl		700	0,00
Ā	Grünschnitt	pschl		pschl	0,00
	Straßenbeleuchtungspunkt mit Anschlusssäule einschl. Kabelverlegung	pschl	1,0	1.500	1.500,00
			Zv	wischensumme:	14.060,55
Α	stadteinwärts			Zuschlag 10%	1.406,06
В	stadtauswärts			Endsumme 1:	15.466,61

38 B DRK-Heim			timierung Hal	testelleninfras	struktur
	Arbeitsschritt	Einheit	Menge	Preis/Einheit netto [€]	Gesamtpreis netto [€]
ъ	Bord aufnehmen	m	25,0	8	200,00
Bord	Standardbord 12cm liefern + einbauen	m	5,0	40	200,00
ш	Hochbord ohne Spurführung 16-18cm liefern + einbauen	m	20,0	180	3.600,00
	vorh. Belag aufnehmen	m²	80,0	10	800,00
	Betonsteinpflaster liefern + einbauen	m²	80,0	35	2.800,00
Belag	vorh. Betonsteinpflaster aufnehmen + wiederverlegen	m²		40	0,00
Be	Taktile Elemente liefern + einbauen	m²	7,6	140	1.066,80
	Mehrbedarf Tragschicht liefern + einbauen	m³	2,0	75	150,00
	Entwässerung verlegen	pschl		pschl	0,00
	Wartehalle liefern + aufstellen	pschl	1,0	6.000	6.000,00
	Haltestellenmast liefern + aufstellen	pschl		500	0,00
βL	Sitzgelegenheit liefern + aufstellen	pschl	1,0	250	250,00
<u> </u>	Fahrradbügel liefern + aufstellen	pschl		150	0,00
Ausstattung	Wartehalle versetzen	pschl		1.500	0,00
SSI	vorh. Wartehalle entfernen	pschl	1,0	700	700,00
Ā	Grünschnitt	pschl		pschl	0,00
	Straßenbeleuchtungspunkt mit Anschlusssäule einschl. Kabelverlegung	pschl	1,0	1.500	1.500,00
			Zı	wischensumme:	17.266,80
Α	stadteinwärts			Zuschlag 10%	1.726,68
В	stadtauswärts			Endsumme 1:	18.993,48

45 A Rauher Weg			timierung Hal	testelleninfras	struktur
	Arbeitsschritt	Einheit	Menge	Preis/Einheit netto [€]	Gesamtpreis netto [€]
ъ	Bord aufnehmen	m	25,0	8	200,00
Bord	Standardbord 12cm liefern + einbauen	m	5,0	40	200,00
ш	Hochbord ohne Spurführung 16-18cm liefern + einbauen	m	20,0	180	3.600,00
	vorh. Belag aufnehmen	m²	54,0	10	540,00
	Betonsteinpflaster liefern + einbauen	m²	54,0	35	1.890,00
Belag	vorh. Betonsteinpflaster aufnehmen + wiederverlegen	m²		40	0,00
Be	Taktile Elemente liefern + einbauen	m²	7,6	140	1.066,80
	Mehrbedarf Tragschicht liefern + einbauen	m³	2,0	75	150,00
	Entwässerung verlegen	pschl		pschl	0,00
	Wartehalle liefern + aufstellen	pschl		6.000	0,00
	Haltestellenmast liefern + aufstellen	pschl		500	0,00
βL	Sitzgelegenheit liefern + aufstellen	pschl		250	0,00
<u> </u>	Fahrradbügel liefern + aufstellen	pschl		150	0,00
Ausstattung	Wartehalle versetzen	pschl		1.500	0,00
SSI	vorh. Wartehalle entfernen	pschl	1,0	700	700,00
Ā	Grünschnitt	pschl		pschl	0,00
	Straßenbeleuchtungspunkt mit Anschlusssäule einschl. Kabelverlegung	pschl		1.500	0,00
			Zı	wischensumme:	8.346,80
Α	stadteinwärts			Zuschlag 10%	834,68
В	stadtauswärts			Endsumme 1:	9.181,48

46 B Rauher Weg			Optimierung Haltestelleninfrastrukti			
	Arbeitsschritt	Einheit	Menge	Preis/Einheit netto [€]	Gesamtpreis netto [€]	
ъ	Bord aufnehmen	m	25,0	8	200,00	
Bord	Standardbord 12cm liefern + einbauen	m	5,0	40	200,00	
ш	Hochbord ohne Spurführung 16-18cm liefern + einbauen	m	20,0	180	3.600,00	
	vorh. Belag aufnehmen	m²	48,0	10	480,00	
	Betonsteinpflaster liefern + einbauen	m²	48,0	35	1.680,00	
Belag	vorh. Betonsteinpflaster aufnehmen + wiederverlegen	m²		40	0,00	
Be	Taktile Elemente liefern + einbauen	m²	7,6	140	1.066,80	
	Mehrbedarf Tragschicht liefern + einbauen	m³	2,0	75	150,00	
	Entwässerung verlegen	pschl		pschl	0,00	
	Wartehalle liefern + aufstellen	pschl	1,0	6.000	6.000,00	
	Haltestellenmast liefern + aufstellen	pschl		500	0,00	
δι	Sitzgelegenheit liefern + aufstellen	pschl	1,0	250	250,00	
Ę	Fahrradbügel liefern + aufstellen	pschl		150	0,00	
usstattung	Wartehalle versetzen	pschl		1.500	0,00	
ISS	vorh. Wartehalle entfernen	pschl		700	0,00	
Ā	Grünschnitt	pschl		pschl	0,00	
	Straßenbeleuchtungspunkt mit Anschlusssäule einschl. Kabelverlegung	pschl		1.500	0,00	
			Z	wischensumme:	13.626,80	
Α	stadteinwärts			Zuschlag 10%	1.362,68	
В	stadtauswärts			Endsumme 1:	14.989,48	













