



Region Hannover
Der Regionspräsident
- Team Baurecht und Fachaufsicht -
Höltyst. 17, 30171 Hannover

AZ: 63.01/K 119-3/4

Hannover, 11. August 2021

Plangenehmigung
für
den Ausbau der Ortsdurchfahrt Kleinburgwedel
im Zuge der K 119
in der Stadt Burgwedel

Vorhabenträger:
Region Hannover - Fachbereich Verkehr
Hildesheimer Str. 18
30169 Hannover

. Ausfertigung

Die Fotokopie stimmt mit dem Original
der Plangenehmigung vom
vollständig überein.
Hannover, 11.08.2021
Region Hannover
Der Regionspräsident
Im Auftrag

(Wesche)

Der Plan ist genehmigt am 11.08.2021

Im Auftrag

(Wesche)

Inhaltsverzeichnis

Teil A: Zulassungsentscheidung

1. Plangenehmigung
2. Genehmigte Planunterlagen
3. Nebenbestimmungen und Hinweise
 - 3.1 Unterrichts- und Beteiligungspflichten
 - 3.2 Naturschutz und Landschaftspflege
 - 3.3 Abfallrecht und Bodenschutz
 - 3.4 Archäologische Denkmalpflege
 - 3.5 Kampfmittelbeseitigung
 - 3.6 Belange der Ver- und Entsorgungsträger sowie Telekommunikation
 - 3.7 Verkehrsführung während der Baumaßnahme
4. Einvernehmliche Regelungen
5. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

Teil B: Begründung

1. Rechtsgrundlagen
2. Planerische Begründung
3. Verfahrensrechtliche Begründung
4. Abwägung
5. Begründung der zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen gemäß Teil A Ziffer 3
6. Begründung der Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen gemäß Abschnitt A Ziffer 5

Teil C: Hinweise

1. Nicht festgestellte Unterlagen

Teil D: Rechtsbehelfsbelehrung

Teil A: Zulassungsentscheidung

1. Plangenehmigung

Der von der Region Hannover – Fachbereich Verkehr - aufgestellte Plan für **den Ausbau der Ortsdurchfahrt Kleinburgwedel im Zuge der K 119 in der Stadt Burgwedel** wird entsprechend den vorgelegten Unterlagen und den unter Punkt 3 folgenden Nebenbestimmungen genehmigt. Die Plangenehmigung bezieht sich ausschließlich auf die in den Lageplänen 5.2, 5.3 und 5.7 dargestellten Baumaßnahmen zur Querungshilfe (5.2), zur Unterführung der Bahntrasse (5.3) und der Erstellung des Kreisverkehrsplatzes (5.7). Die Abschnitte der Ortsdurchfahrt zwischen den vorgenannten Teilen sind Sanierungsmaßnahmen und daher in den Lageplänen 16.1, 16.4 bis 16.6 sowie 16.8 und 16.9 dargestellt. Diese haben lediglich nachrichtlichen Charakter und sind nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Das Vorhaben ist nach Maßgabe dieses Bescheides sowie entsprechend dem Stand der Technik auszuführen.

2. Genehmigte Planunterlagen

Der Plan besteht aus den tabellarisch aufgelisteten, mit grünem Siegelaufdruck (Siegel Nr. 73) gekennzeichneten Unterlagen.

Nr.	Bezeichnung	Blatt/ Anzahl	aufgestellt am
2	2/1 Übersichtskarte M=1:25.000	1	07.12.2020
3	3/1 Übersichtslageplan M=1:10.000	1	07.12.2020
5	<u>Lagepläne:</u> 5/2 Lageplan M=1:250 (Querungshilfe) 5/3 Lageplan M=1:250 (Unterführung) 5/7 Lageplan M=1:250 (Kreisverkehrsplatz)	1 1 1	07.12.2020 07.12.2020 07.12.2020
11	Reglungsverzeichnis	4	07.12.2020
14	<u>Straßenquerschnitte:</u> 14/1 Regelquerschnitt 3-3 Querung M=1:50 14/2 Regelquerschnitt 5-5 Unterführung M=1:50 14/4 Regelquerschnitt 1-1 Kreisverkehr M=1:50	1 1 1	07.12.2020 07.12.2020 07.12.2020

Unterlagen ohne Siegelaufdruck gehören nicht zum Plan. Sie sind den plangenehmigten Unterlagen lediglich nachrichtlich beigelegt (siehe Teil C).

3. Nebenbestimmungen und Hinweise

Die nachfolgenden Nebenbestimmungen bzw. Hinweise sind Bestandteil dieser Plangenehmigung:

(kursiv gesetzte Textbestandteile sind Zitate)

3.1 Unterrichts- und Beteiligungspflichten

3.1.1 DB Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Nord, Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg, Nachricht vom 19.02.2021:

Die DB Netz AG ist rechtzeitig vor Ausführung der Arbeiten hinsichtlich fachlicher Abstimmungen zur Eisenbahnüberführung zu beteiligen. Insbesondere vor Festlegungen von Abgrabungen an den Widerlagern ist die DB Netz AG zu beteiligen und die Zustimmung der DB Netz AG einzuholen. Bitte kontaktieren Sie vor Beginn von Baumaßnahmen:

DB Netz AG
Fahrbahn Hannover 1 (I.NA-N-N-HAN-IF)
Hagenstr. 55
30161 Hannover
Herr Francisco Douglas
Francisco.Douglas@deutschebahn.com
Tel.: 0152/37551189

3.1.2. Avacon Netz GmbH – Betrieb Verteilnetze Burgwedel, Hastrastraße 1, 30938 Burgwedel, Nachricht vom 25.01.2021:

Vorhandene Versorgungsleitungen bitten wir zu beachten. Vor Beginn von Baumaßnahmen bitten wir Sie, eine aktuelle Leitungsauskunft bei uns einzuholen. Wir bitten Sie, uns weiter an dem Verfahren zu beteiligen.
(siehe auch Ziffern 3.6.1 und 4)

3.1.3 Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Frankenring 36 – 38, 30855 Langenhagen, Nachricht vom 09.02.2021:

Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TDRA-N.Hannover@vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.
(siehe auch Ziffern 3.6.2 und 4)

3.1.4 Avacon Netz GmbH, Watenstedter Weg 75, 38229 Salzgitter, Nachricht vom 01.02.2021:

Änderungen der vorliegenden Planung bedürfen unserer erneuten Prüfung.
(siehe auch Ziffern 3.6.)

3.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei der Ausführung des Vorhabens sind die rechtlichen Anforderungen des allgemeinen Artenschutzes gemäß § 39 BNatSchG sowie die Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten gemäß § 44 BNatSchG zu berücksichtigen.

Daneben sind die Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4) und die DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) zu beachten. Dieses ist durch vertragliche Regelung mit den bauausführenden Firmen sicherzustellen; die Einhaltung dieser Regelungen und die ordnungsgemäße Anwendung der RAS-LP 4 und der DIN 18920 ist für die gesamte Bauphase zu gewährleisten.

Unmittelbar am Baubereich angrenzende Bäume sind mittels Stammschutz zu schützen. Das Abstellen von Baufahrzeugen sowie das Lagern von Baustoffen im Kronentraufbereich sind nicht zulässig.

Der Wurzelbereich von Gehölzen ist zu schützen. Bei unumgänglichen Eingriffen im Wurzelbereich sind Starkwurzeln möglichst zu erhalten; Abgrabungen im Wurzelbereich der durch Stammschutz gesicherten Bäume sind von Hand vorzunehmen oder durch Einsatz von Absaugtechnik. Erforderliche Behandlungen von Wurzeln und ggf. notwendige Kronenschnitte sind nach den Anforderungen der ZTV- Baumpflege vorzunehmen. Fällmaßnahmen sind auf den Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28.02. des Folgejahres zu beschränken.

Sollten sich bei den Gehölzrückschnitt- und Baumaßnahmen Hinweise auf das Vorkommen geschützter Arten, wie beispielsweise Fledermäuse, Otter oder Vögel, ergeben, sind in Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) Schutz- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zu treffen.

Die vorgenannten Punkte sind, sofern erforderlich oder soweit seitens des Vorhabenträgers für sinnvoll gehalten, durch eine fachliche Unterstützung in Gestalt einer Umweltbaubegleitung im Zuge der Ausführungsplanung sowie der Durchführung der Bautätigkeiten sicherzustellen.

Daneben sind folgende Auflagen einzuhalten:

Für die Herstellung der Querungshilfe wird eine zusätzliche Fläche von 243 m² neu versiegelt. Zur Kompensation dieses Defizits wird dem Kompensationsflächenpool Uetze, Dollbergen eine Fläche in Höhe von 243 m² angerechnet. Die zur Eintragung erforderlichen Angaben sind hinsichtlich Inhalt, Qualität und Umfang mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Unterlagen sind der Planfeststellungsbehörde nach Durchführung der Maßnahmen vorzulegen. Sie werden danach an die für die Führung des Kompensationsverzeichnisses zuständige Stelle weitergeleitet (§ 17 Abs. 6 BNatSchG).

Für die Verlegung der Querungshilfe ist eine Fällung von zwei Einzelbäumen nicht vermeidbar. Es wird darauf hingewiesen, dass die Fällung außerhalb der gesetzlichen Schonzeit nach § 39 BNatSchG durchzuführen ist. Zu fällende Gehölze sind vorher auf das Vorhandensein von Fledermausquartieren zu kontrollieren.

Die beiden Bäume sind in Abstimmung mit der Stadt Burgwedel und der Unteren Naturschutzbehörde ortsnah zu ersetzen.

Die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen ist der Planfeststellungsbehörde durch einen Bericht zu dokumentieren (§ 17 Abs. 7 BNatSchG). Auf die übrigen Bestimmungen des § 17 BNatSchG wird hingewiesen.

3.3 Abfallrecht und Bodenschutz

Hinweis

Für eine ordnungsgemäße Wiederverwertung oder Beseitigung des Materials, dass bei der Baumaßnahme anfällt, sind die Anforderungen des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG) zu beachten.

Die bei dem Ausbau anfallenden Abfälle sind gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen (Grundsätze und Pflichten der Abfallerzeuger, Abfallhierarchie, § 6 KrWG). Insbesondere auf die §§ 6 bis 9 des KrWG (u.a. Verwertungsgebot, Vermischungsverbot) wird hingewiesen.

Im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Entsorgung der ggf. anstehenden Straßenausbaustoffe wird auf die einschlägigen Vorschriften (Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sowie die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau - RuVA-StB 01 - sowie LAGA M20) hingewiesen.

Bei Antreffen organoleptisch auffälligen Bodens (Geruch, Farbe, Konsistenz) im Zuge der Tiefbauarbeiten ist das Team Bodenschutz Ost per Email an justus.eggeling@region-hannover.de zu benachrichtigen.

3.4 Archäologische Denkmalpflege

Hinweis:

Für alle Erdarbeiten gelten die Bestimmungen des NDSchG. Im Zuge der Baumaßnahme auftretende archäologische Funde und Befunde sind meldepflichtig (Melde- und Anzeigepflicht bei Bodenfunden gemäß § 14 NDSchG).

3.5 Kampfmittelbeseitigung

Rechtzeitig vor Baubeginn ist der Kampfmittelbeseitigungsdienst (LGLN – Regionaldirektion Hameln - Hannover) zu befragen, ob im Planbereich mit Überresten von Bombardierungen bzw. Kriegseinwirkungen zu rechnen ist

Die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) ist zu benachrichtigen, wenn bei Erdarbeiten Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden.

3.6 Belange der Ver- und Entsorgungsträger sowie Telekommunikation

Die Stellungnahmen der Ver- und Entsorgungsträger (Leistungsunternehmen) enthalten Auflagen und Hinweise. Diese werden, soweit erforderlich, zum Gegenstand der Plangenehmigung gemacht und sind demgemäß zu beachten, soweit sie den zwischen Straßenbaulastträger und Leistungsunternehmen abgeschlossenen Gestattungsverträgen nicht widersprechen. Dies gilt insbesondere für:

(kursiv gesetzte Textbestandteile sind Zitate)

3.6.1 Avacon Netz GmbH – Betrieb Verteilnetze Burgwedel, Hastrastraße 1, 30938 Burgwedel, Nachricht vom 25.01.2021:

Hinsichtlich vorgesehener Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenflächenbereich ist die Einhaltung des DVGW-Regelwerkes GW 125 und ATV-H 162 „Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ zu beachten. Dieser Hinweis hat auch Gültigkeit für Baumpflanzungen in privaten Grundstücken, sofern diese im Trassenbereich von zu verlegenden Ver- und Versorgungsleitungen liegen. Vorhandene Versorgungsleitungen bitten wir zu berücksichtigen. (siehe auch Nebenbestimmung 3.1.2 und 4)

3.6.2 Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Frankenring 36-38, 30855 Langenhagen, Nachricht vom 09.02.2021:

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.

(siehe auch Ziffern 3.1.3 und 4)

3.6.3 Avacon Netz GmbH, Watenstedter Weg 75, 38229 Salzgitter, Nachricht vom 01.02.2021:

Der angefragte Bereich befindet sich innerhalb der Leitungsschutzbereiche unserer Fernmeldekabel. Bei Einhaltung der im Anhang aufgeführten Hinweise haben wir gegen das im Betreff genannte Vorhaben keine weiteren Einwände und Bedenken.

- Für unsere sich innerhalb des Planungsgebietes befindlichen Fernmeldekabel benötigen wir einen Schutzbereich von je 3,00 m, d. h. 1,50 m zu jeder Seite der Kabelachsen. Über und unter den Fernmeldekabeln benötigen wir einen Schutzbereich von je 1,00 m.*
- Innerhalb dieser Schutzstreifen dürfen ohne vorherige Abstimmung mit uns über dem vorhandenen Geländeniveau nichts aufgeschüttet oder abgestellt werden. Es dürfen keine Abgrabungen oder Erdarbeiten vorgenommen und keine Pfähle und Pfosten eingebracht werden.*
- Maßnahmen, die den Bestand oder den Betrieb der Fernmeldekabel beeinträchtigen oder gefährden könnten, sind innerhalb der Leitungsschutzstreifen nicht gestattet.*
- Die Versorgungssicherheit bzw. die Funktion der bestehenden Fernmeldekabel haben höchste Bedeutung und sind damit in ihrem Bestand und Betrieb auch zukünftig konsequent und ohne Einschränkungen zu gewährleisten.*
- Ferner dürfen innerhalb der Leitungsschutzbereiche unserer Fernmeldekabel keine tiefwurzelnden Bäume und Sträucher angepflanzt werden.*

- Falls unsere Fernmeldekabel durch Ihre Maßnahme gesichert oder umgelegt werden müssen, berücksichtigen Sie bitte, dass die Kosten hierfür durch den Verursacher zu tragen sind.
- Erdarbeiten innerhalb der Leitungsschutzbereiche dürfen nur in vorsichtiger Handschachtung und nur nach Einweisung durch unseren Mitarbeiter ausgeführt werden.
- Die Lage der Fernmeldekabel entnehmen Sie bitte den beigefügten Lageplänen der Sparte Fernmelde.

(siehe auch Ziffern 3.1.4 und 4)

3.7 Verkehrsführung während der Baumaßnahme

Sperrungen und Umleitungen im Zuge der Baumaßnahme sind im Vorfeld mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (hier: Stadt Burgwedel), der zuständigen Polizeidienststelle sowie den Trägern des öffentlichen Personennahverkehrs abzustimmen.

4. Einvernehmliche Regelungen

Die Einwendungen bzw. Anregungen und Hinweise der nachfolgend aufgelisteten Träger öffentlicher Belange sind entweder vor der Genehmigung für erledigt erklärt worden oder durch Berücksichtigung in der festgestellten Planung bzw. durch Zusage der Region Hannover – Fachbereich Verkehr - gegenstandslos geworden: Die seitens des Vorhabenträgers – auch in Erwidierungen zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Plangenehmigungsbehörde – abgegebenen, schriftlich festgehaltenen Zusagen sind jeweils einzuhalten, auch wenn sie nachfolgend nicht eigens aufgezählt werden.

(kursiv gesetzte Textbestandteile sind Zitate)

- **Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Stilleweg 2, 30655 Hannover**, Schreiben vom 12.02.2021:
Das Vorhaben befindet sich in der Zone III B des festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes Fuhrberger Feld. Der Vorhabenträger hat zugesagt, den Belangen des Trinkwasserschutzes Rechnung zu tragen. Daher wird auf besondere und notwendige Schutzvorkehrungen und die Beachtung geltender Regelwerke bei dem Bauvorhaben im Rahmen der Ausschreibung hingewiesen.
Es liegen seitens des Vorhabenträgers die Bodengutachten „Beurteilung des Baugrunds und des Verkehrsflächenaufbaus mit abfalltechnischer Zuordnung der Ausbaumaterialien“ sowie „Ergänzende Erkundigungen“ vor.
- **DB Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Nord, Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg**, Nachricht vom 19.02.2021:
*Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.
Das vorhandene Brückenbauwerk darf nicht verändert werden. Ebenfalls dürfen die lichte Breite und die lichte Höhe der Eisenbahnbrücke nicht verändert werden.
Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten.*
Die Bedingungen, Auflagen und Hinweise werden berücksichtigt. Arbeiten an dem Bauwerk der Eisenbahnunterführung sind nicht geplant, der Eisenbahnverkehr wird nicht gefährdet oder gestört. (siehe auch Ziffer 3.1.1)
- **Avacon Netz GmbH – Betrieb Verteilnetze Burgwedel, Hastrastraße 1, 30938 Burgwedel**, Nachricht vom 25.01.2021:
Die Hinweise werden berücksichtigt. (siehe auch Ziffern 3.1.2 und 3.6.1)

- **Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Frankenring 36-38, 30855 Langenhagen**, Nachricht vom 09.02.2021:
Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind.
Die Hinweise werden berücksichtigt. (siehe auch Ziffern 3.1.3 und 3.6.2)
- **Avacon Netz GmbH, Watenstedter Weg 75, 38229 Salzgitter**, Nachricht vom 01.02.2021:
Die Hinweise werden berücksichtigt. (siehe auch Ziffern 3.1.4 und 3.6.3)
- **Polizeiinspektion Burgdorf, Vor dem Celler Tor 45, 31303 Burgdorf**, Schreiben vom 11.01.2021:
Die Einwenderin stellt die Verhältnismäßigkeit für den Umbau der Unterführung des Vorhabens in Frage und schlägt vor, den Ausbaustandard auf das Verkehrsaufkommen der Radfahrer abzustimmen. Nach Kenntnisstand der Einwenderin ist von einer eher geringen Frequentierung durch Radfahrer auszugehen. Dies spiegelt sich auch in den vorliegenden Unfallzahlen wider. Es wird daher vorgeschlagen, in der Unterführung eine Mindestfahrbahnbreite von 4,50 m zu erhalten. Damit wäre ein gefahrloser Begegnungsverkehr zwischen PKW weiterhin möglich. In dem Zuge wäre es hinnehmbar, den Radverkehr auf der relativ kurzen und einsehbaren Strecke von etwa 40 m durch die Unterführung auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg zu führen. In der geplanten Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 3,96 m wird ein erhebliches Gefahrenpotential für Unfälle im Begegnungsverkehr gesehen.

Weiterhin sind jeweils vor der Unterführung Haltelinien (Zeichen 294 Straßenverkehrsordnung - StVO) im Plan dargestellt. Die Voraussetzungen der StVO dafür sind jedoch nicht erfüllt. Daher dürfen keine Haltelinien aufgebracht werden.

Der Vorhabenträger erwidert dazu, dass der Bereich zum Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr gehört sowie Teil von wichtigen Freizeitrouten ist. Im Zuge der geplanten Maßnahme werden in der gesamten Ortsdurchfahrt sichere Radverkehrsanlagen geschaffen. Mit der Neuanlage soll auch der Gefahrenpunkt der Unterführung sicherer und gemäß aktuell geltender Regelwerke gestaltet werden. Grundsätzlich kann sich der Radverkehr nur bei vorhandener entsprechender Infrastruktur etablieren. Zur geplanten Führung des motorisierten Verkehrs wird auf die Erwiderungen des Vorhabenträgers zu den Einwendungen der Landwirtschaftskammer Niedersachsen verwiesen.

Die erforderlichen straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen (z.B. Verkehrszeichen) sind nicht Bestandteil dieses Verfahrens.

Die Erwiderungen des Vorhabenträgers wurden der Einwenderin per Schreiben vom 27.04.2021 mit der Möglichkeit zur erneuten Stellungnahme übersandt. Die Einwenderin teilte am 12.05.2021 per Email mit, dass aufgrund der Stellungnahme und nach Rücksprache mit dem Polizeikommissariat Burgwedel das Einvernehmen zu dem Vorhaben erteilt wird.

Nur nachrichtlich:

- **Region Hannover – Team 36.25 Naturschutz-Ost**, Schreiben vom 08.02.2021:
Die von der Unteren Naturschutzbehörde aufgegebenen Auflagen zur Anrechnung des Kompensationsflächendefizits sowie zu den Ersatzpflanzungen sind unter Punkt 3.2 als Nebenbestimmung verbindlich in die Plangenehmigung eingeflossen.
- **Region Hannover – Team 36.27 Bodenschutz Ost**, Schreiben vom 09.02.2021:
Die Vorgaben sind unter Ziffer 3.3 als Nebenbestimmungen verbindlich aufgenommen worden.

5. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

- **Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Wunstorfer Landstraße 11, 30453 Hannover,** Schreiben vom 16.02.2021:
Im Zuge der geplanten Maßnahme wird die Fahrbahn der Unterführung der Bahntrasse auf insgesamt 3,96 m verengt. Gleichzeitig erhält der Verkehr in Richtung Westen Vorfahrt vor dem Verkehr in Richtung Osten. Ein damit erforderlicher Wartebereich wird vor der Unterführung eingerichtet. Nach Meinung der Einwenderin ist diese Aufstellfläche nicht ausreichend dimensioniert, so dass die bis zu 3,50 m breiten landwirtschaftlichen Fahrzeuge bereits an der Haltelinie vor der Unterführung in die Gegenfahrbahn ragen. Diese ungünstige Verkehrsführung ist für den landwirtschaftlichen Verkehr nicht hinnehmbar. Zudem muss bei der Planung berücksichtigt werden, dass die K 119 regional, insbesondere innerörtlich, als auch überregional stark von landwirtschaftlichen Fahrzeugen frequentiert wird. Die K 119 stellt für die ortsansässigen Betriebe die einzige Verbindung zwischen Betriebsstätte östlich der Unterführung und den von ihnen bewirtschafteten Flächen westlich davon dar. Gleichzeitig ist sie die wichtigste Verbindung zwischen den landwirtschaftlichen Betrieben aus der Wedemark und den Handelspartnern im Raum Burgdorf. Die K 119 wird daher insbesondere während der Erntezeit entsprechend häufig befahren. Zudem wird die Verbindung für den Transport von beispielsweise Futter- und Düngemitteln sowie Material für die örtliche Biogasanlage benutzt. Eine Möglichkeit für große Fahrzeuge, die Unterführung nahräumig zu umfahren, ist nicht vorhanden. Die Einwenderin bemängelt, dass diese regelmäßig und ganzjährig anfallenden Transporte in den Verkehrszahlen des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) nicht berücksichtigt wurden.

Die Einwenderin erklärt weiterhin, dass ihr der Knotenpunkt der K 118 mit der K 119 nicht als Unfallschwerpunkt bekannt ist. Daher ist nicht nachvollziehbar, in welcher Weise der geplante Umbau der Kreuzung zu einem Kreisverkehrsplatz die Verkehrsführung, insbesondere für Radfahrer und Fußgänger, überschaubarer und sicherer machen kann. Nach Auffassung der Einwenderin besteht eher die Gefahr, dass nach dem Umbau insbesondere minderjährige Radfahrer, die aus westlicher oder südlicher Richtung mittels Fahrradschutzstreifen in den vorfahrtsberechtigten Kreisverkehr einfahren und die Vorfahrtberechtigung der anderen Verkehrsteilnehmer nicht erkennen, dadurch in Gefahr geraten. Die geplanten Fußgängerüberwege auf der K119 können insbesondere Schulkinder dazu verleiten, nicht die bestehenden und verbleibenden Ampelquerungen zu nutzen.

Der Vorhabenträger hat zu den geplanten Änderungen der Bahnunterführung erwidert, dass bei der derzeit gegebenen Durchfahrtsbreite von insgesamt 5 m lediglich ein Begegnungsverkehr zweier PKW möglich ist. Schon heute muss bei einem Begegnungsverkehr mit einem landwirtschaftlichen Fahrzeug der Gegenverkehr entweder warten oder mittels überfahrbarer Borde auf die Nebenanlagen (Fuß- bzw. Radweg) ausweichen. Letzteres stellt ein großes Sicherheitsrisiko für die Fußgänger und Radfahrer dar. Mit der geplanten einstreifigen Befahrbarkeit der Unterführung, der Abtrennung von Fuß- und Radweg durch Hochbordanlagen sowie der einzurichtenden Vorfahrtberechtigung wird eine klare Regelung geschaffen. Durch die Einengung wird eine zeitgleiche Befahrung der Unterführung durch zwei Fahrzeuge unmöglich. Ein Ausweichen ist damit nicht mehr notwendig. Die vorgesehene Haltepflicht in Richtung Ortsmitte soll zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führen. Dies alles dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere der gegenüber dem motorisierten Verkehr schwächeren Fußgänger und Radfahrer. Die der Planung zugrunde gelegten Verkehrszahlen sind repräsentativ und wurden nach den aktuellen Regeln der Technik erhoben. Die regelmäßigen und ganzjährigen Transporte sind dort enthalten.

Zum Umbau des Knotenpunkts erläutert der Vorhabenträger, dass bei den derzeitigen großen Radien insbesondere der motorisierte Verkehr zügig und ohne starke Reduzierung der Geschwindigkeit sowohl die Kreuzung als auch die Abbiegung passieren kann. Der Fußgänger- und Radverkehr kann dabei leicht übersehen werden und ist dadurch gefährdet. Durch die

Anlage des Kreisverkehrs wird der Verkehrsfluss umgelenkt und es ändern sich die bestehenden Vorfahrtsregelungen. In den Kreisverkehr Einfahrende müssen Vorfahrt gewähren. Sie sind daher gezwungen, die Geschwindigkeit zu reduzieren und bei der Einfahrt in den Kreisverkehr erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen. Da sich der Knotenpunkt nahezu in der Ortsmitte befindet führt dies insgesamt zu einer Anpassung der Fahrgeschwindigkeit. Durch die Anlage von Fußgängerüberwegen gemäß EFA und R-FGÜ 2001 wird die Möglichkeit geschaffen, die Fahrbahn sowohl über die K 119 als auch über die K 118 sicher zu überqueren.

Die Erwiderungen des Vorhabenträgers wurden der Einwenderin per Schreiben vom 27.04.2021 mit der Möglichkeit zur erneuten Stellungnahme übersandt. Davon hat die Einwenderin keinen Gebrauch gemacht. Sie hat aber ihre Einwendungen auch nicht für erledigt erklärt, so dass darüber zu entscheiden ist.

Die Einwendungen in Bezug auf die Unterführung sind zulässig, aber unbegründet und werden deshalb zurückgewiesen.

Die Einwendungen bezüglich des Knotenpunktes sind unzulässig und werden ebenfalls zurückgewiesen.

- **Landvolk Hannover e.V., Wunstorfer Landstraße 8, 30453 Hannover**, Nachricht vom 17.02.2021:

Der Einwender weist in Bezug auf die geplante Unterführung ebenfalls auf die wichtige Verbindungsfunktion für die örtlichen landwirtschaftlichen Betriebe hin. Auch überörtlich hat die Verbindung eine große Bedeutung für den landwirtschaftlichen Verkehr (siehe auch oben zu den Ausführungen der Landwirtschaftskammer). Dieser Bedeutung wird die geplante einspurige Verkehrsführung nicht gerecht. Es wird stattdessen vorgeschlagen, den Radverkehr mittels Schutzstreifen auf der Fahrbahn mitzuführen. Die Breite der Fußwege wäre dann mit jeweils 1,5 m ausreichend. So verbleiben für die Fahrbahn ca. 6 m und ein Begegnungsverkehr wäre weiterhin möglich. Als Beispiel für eine solche Aufteilung nennt der Einwender die Bahnunterführung am Bahnhof Großburgwedel.

Den Umbau der Einmündung K 118 in die K 119 zu einem Kreisverkehr unter anderem aus Gründen der Geschwindigkeitsreduktion kann der Einwender nicht nachvollziehen. Es sind ihm keine übermäßigen Überschreitungen bekannt. Zudem wird befürchtet, dass es durch die Einfahrt in den Kreis mit den langsameren landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu unklaren Situationen mit Pkw kommen könnte. Auch eine Abbiegung mit langen Gespannen von der K 119 aus Richtung Osten in die K 118 könnte sich in einem Kreisverkehr schwierig gestalten, da dies den anderen Verkehrsteilnehmern schwierig anzuzeigen ist. Weiterhin könnten insbesondere minderjährige Fahrradfahrer aus den Richtungen West und Süd bei der Einfahrt in den Kreis in Gefahr geraten, da sie aus dem Bereich eines Fahrradschutzstreifens kommen und die Vorfahrtsberechtigung der anderen Verkehrsteilnehmer im Kreis nicht erkennen. Eine Kreuzung mit klaren Vorfahrtsregeln und durchgezogenen Fahrradschutzstreifen wird für sicherer gehalten.

Der Einwender erwartet durch die Einschränkungen im Bereich der Bahnunterführung eine Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf Nebenstrecken und hier auch auf Wirtschaftswege im Eigentum des Realverbandes. Da diese nicht für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind, werden Konflikte befürchtet und entsprechende Kontrollen durch die Behörden erwartet.

Der Vorhabenträger hat die Bedeutung der Verkehrsverbindung erkannt, weist jedoch darauf hin, dass in der Unterführung aufgrund ihrer Zwangspunkte die Fahrbahnbreite der Ortsdurchfahrt nicht fortgeführt werden kann. Im Weiteren wird zur Aufteilung der Verkehrsflächen auf die Erwiderungen des Vorhabenträgers zu den Einwendungen der Landwirtschaftskammer verwiesen. Eine Gestaltung der Unterführung anhand des genannten Beispiels kann nicht

umgesetzt werden, da dort weder Belange des Fußgänger- noch des Radverkehrs berücksichtigt wurden. Die vorhandenen Maße entsprechen nicht den gängigen aktuellen Regelwerken und sind damit als nicht verkehrssicher einzustufen.

Zum Kreisverkehr verdeutlicht der Vorhabenträger, dass nicht von einer dauerhaften und ständigen Geschwindigkeitsüberschreitung ausgegangen wurde. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass der Kreisverkehr der Geschwindigkeitsreduzierung dient. Bei Abbiegevorgängen aus Osten in die K 118 mit Fahrzeuggespannen ist die Überführung der Gegenfahrbahn nach den vorliegenden Fahrkurven auch im derzeitigen Zustand erforderlich. Im Übrigen wird auch hier auf die Erwiderungen des Vorhabenträgers zur Landwirtschaftskammer verwiesen.

Zu der befürchteten Verlagerung des Pkw Verkehrs auf Nebenstrecken erwidert der Vorhabenträger, dass dies aufgrund der vorliegenden Verkehrszahlen nicht zu erwarten ist. Im Bereich vor der Unterführung ist daher nicht mit langen Wartezeiten zu rechnen. Zudem sind die Nebenstrecker schlechter zu befahren.

Die Erwidernng des Vorhabenträgers sind dem Einwender mit der erneuten Möglichkeit zur Stellungnahme am 27.04.2021 übersandt worden. Davon wurde kein Gebrauch gemacht. Da die Einwendungen aber auch nicht für erledigt erklärt worden sind, ist darüber zu entscheiden.

Sowohl die Einwendungen zur Unterführung als auch zum Kreisverkehrsplatz und der möglichen Verlagerung des Verkehrs auf Nebenstrecken sind zulässig, aber unbegründet und werden deshalb zurückgewiesen.

- **Einwender Nr. 171 sowie Nr. 176 bis 182**, Schreiben vom 12.03.2021:

Zum geplanten Umbau der Bahnunterführung wird vorgetragen, dass die Verteilung der Verkehrsflächen für den nichtmotorisierten sowie motorisierten Verkehr nicht sachgerecht und anhand von belastbaren Verkehrszahlen erfolgt ist. Es wird daher angeregt, eine repräsentative Verkehrsbelastung zu ermitteln. Die örtlichen Gegebenheiten, insbesondere die Prägung des Ortes von landwirtschaftlichen Betrieben und dem damit einhergehenden landwirtschaftlichen Verkehr mit langen Gespannen und großen, schwerfälligen Erntegeräten, wurde nicht ausreichend berücksichtigt. Dem nichtmotorisierten Verkehr wurde hingegen eine übergeordnete Stellung eingeräumt. Dies ist nicht gerechtfertigt. Es wird daher vorgeschlagen, die bisherige verkehrliche Situation als eine vertretbare Kompromisslösung so zu belassen.

Die Einwender befürchten weiterhin, dass mit der Anlage des Kreisverkehrs eine Verschlechterung der Befahrbarkeit des Knotenpunktes insbesondere für Lkw sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge und Gespanne einhergeht. Nach den Plänen soll die Mittelsinsel überfahrbar, jedoch höhenmäßig von der umlaufenden Fahrbahn abgesetzt, werden. Damit kann der Verkehr mit größeren Fahrzeugen den Kreisel zwar passieren, es wird aber eine vermehrte Lärmentwicklung erwartet, weil die meisten dieser Fahrzeuge nicht so gut gefedert sind wie beispielsweise Pkw. Zudem müssen die Fahrzeuge vor dem Kreisel entsprechend abgebremst und danach wieder beschleunigt werden. Dies erzeugt zusätzliche Geräusche und belastet insgesamt die Anlieger.

Die Hofeinfahrt des Einwenders Nr. 171 liegt im Einmündungsbereich des neuen Kreisverkehrs. Hier sieht der Einwender Probleme, diese mit mehrachsigen landwirtschaftlichen Fahrzeugen, die zum Teil Überbreite haben, zu passieren. Einschränkungen in der Betriebsführung werden daher befürchtet.

Zu den Erwidernngen des Vorhabenträgers in Bezug auf die Bedeutung der Verkehrsverbindung, die Unterführung sowie den Kreisverkehrsplatz wird auf die Ausführungen zur Landwirtschaftskammer bzw. des Landvolkes unter Ziffer 4 verwiesen.

Zusätzlich teilt der Vorhabenträger mit, dass der Anteil an Schwerlastverkehr nach aktueller Verkehrserhebung lediglich 5 % im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) beträgt. Aufgrund dieser geringen Verkehrsstärken ist mit zusätzlichen Lärmbelastungen im Bereich des Kreisverkehrs nicht zu rechnen.

Ergänzend zur Hofeinfahrt teilt der Vorhabenträger mit, dass die Aus- und Einfahrt zum Grundstück jederzeit und auch mit großen Fahrzeugen und Gespannen möglich ist. Im Vergleich zur heutigen Situation wird sich die Ein- und Ausfahrt vereinfachen, da die bestehende Verkehrsinsel im Kreuzungsbereich der K 118 wegfallen wird. Im Übrigen wurde dies mit dem Einwender im Vorfeld vor Ort besprochen und die Aus- und Einfahrtmöglichkeiten auf die Hofstelle mittels Schleppkurven nachgewiesen.

Die Erwiderungen des Vorhabenträgers wurden den Einwendern mit Schreiben vom 27.04.2021 übermittelt. Die Einwender teilten per Schreiben vom 20.05.2021 mit, dass die erhobenen Einwendungen aufrechterhalten bleiben und im Rahmen der Betroffenheit berücksichtigt werden mögen.

Die Einwendungen hinsichtlich der Bahnunterführung sind sowohl unzulässig als auch unbegründet und werden zurückgewiesen.

Die Einwendungen zum Kreisverkehr sind lediglich für den Einwender mit der Nr. 171 zulässig. Für die Einwender Nrn. 176 bis 182 sind sie unzulässig. Insgesamt werden die Einwendungen aber als unbegründet zurückgewiesen.

Weitere unerledigte Einwendungen oder Stellungnahmen liegen nicht vor.

Teil B: Begründung

1. Rechtsgrundlagen

Die Plangenehmigung gemäß Teil A, Nr. 1, dieser Verfügung ergeht gemäß § 38 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG), §§ 1, 3, 4 und 5 des Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (Nds. VwVfG) und § 74 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sowie den §§ 72 ff. VwVfG. Nach § 75 Abs. 1 VwVfG schließt sie andere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse etc.

2. Planerische Begründung

Die Planung umfasst insgesamt den zweiten Bauabschnitt des Ausbaus der Ortsdurchfahrt Kleinburgwedel (K 119) im Gebiet der Stadt Burgwedel in der Region Hannover als Sanierungsmaßnahme. Ein Teil der Ortsdurchfahrt wurde bereits im Jahr 2019 in einem ersten Bauabschnitt saniert. Die K 119 ist klassifiziert als Kreisstraße. Sie befindet sich einschließlich des nördlichen Gehweges in der Baulast der Region Hannover. Die K 119 erfüllt eine wichtige Zubringerfunktion an das überregionale Straßennetz. Im Bereich der Ortslage Kleinburgwedel hat die K 119 gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) die Funktion einer Dörflichen Hauptstraße mit Verkehrsstärken zwischen 200 und 1.000 Kraftfahrzeugen pro Stunde. Zu den genauen Zahlen wird auf Ziffer 2.4.2 des Erläuterungsberichtes verwiesen.

Die Fahrbahn der K 119 weist im gesamten Streckenverlauf starke Verschleißerscheinungen in Form von Rissen, Flickstellen, Aufbrüchen und Fahrbahnverdrückungen auf. Die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer entspricht nicht den heutigen Regelwerken, ist nicht ausreichend dimensioniert bzw. fehlt zum Teil. Zudem ist die Ableitung des Oberflächenwassers unzureichend. Im Zusammenhang mit der Planung der Sanierungsmaßnahme wurde die Ortsdurchfahrt auf sicherheitstechnisch unzureichende Bereiche hin geprüft. Dabei wurden insbesondere die drei Bereiche Querungshilfe, Bahnunterführung und Einmündung der K119 in die K118 als unzureichend

gemäß dem heutigen Stand der Technik lokalisiert, welche entsprechend überplant wurden und nun Bestandteil dieser Plangenehmigung sind (siehe auch Ziffer 1):

Querungshilfe (Lageplan 5.2)

Es ist geplant, zwischen den Straßen Albrecht-Thaer-Ring und Tempelweg eine neue Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer zu erstellen. Gleichzeitig soll die nördliche Bushaltestelle Tempelweg vor die neue Querungshilfe verschoben werden.

Derzeit befinden sich die Querungshilfe sowie die Bushaltestelle am westlichen Ortseingang unmittelbar vor der Bahnunterführung. Die Querung ist wegen fehlender Absenkungen nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen schwierig nutzbar. Sie ist zudem sehr nah an der Unterführung und damit für den Kraftfahrzeugverkehr nicht gut einsehbar. Die Querungshilfe soll daher an dieser Stelle zurückgebaut werden.

Mit der Verlegung der Querungshilfe und der Bushaltestelle wird der Bereich für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlicher und damit verkehrssicherer gestaltet. Mobilitätseingeschränkten sowie sehbehinderten Personen wird die Querung der Fahrbahn durch die Verwendung von taktilen Elementen für die Barrierefreiheit ermöglicht bzw. erleichtert.

Der Standort der neuen Querungshilfe orientiert sich im Wesentlichen an der bestehenden Trassierung sowie vorhandenen Einmündungen und Bebauungen, so dass hier eine weitere Variantenuntersuchung entbehrlich ist.

Unterführung der Bahntrasse (Lageplan 5.3)

Im weiteren Verlauf der Ortsdurchfahrt in Richtung Osten quert die K 119 mittels einer Unterführung die Eisenbahntrasse der Deutschen Bahn. Hier sollen zukünftig die Radfahrer aus Richtung Ortsmitte kommend auf den Gehweg geführt werden. Die dem Verfahren zugrundeliegende Planung sieht die Anlage von beidseitigen Geh- bzw. Radwegen mit einer Breite von jeweils 2,50 m vor. Die Fahrbahn wird eingeengt und ist später nur noch einstreifig nutzbar. Die Kraftfahrzeuge aus Richtung Ortsmitte erhalten eine Vorfahrtberechtigung vor dem ortseinwärts fließenden Verkehr, das heißt die Kraftfahrzeuge aus Richtung Fuhrberg kommend müssen dem Gegenverkehr Vorrang einräumen. Dazu wird eine Aufstellfläche vor der Unterführung erstellt. Die Nutzungsbereiche Gehweg und Fahrbahn werden künftig mittels nicht überfahrbarer Hochborde voneinander getrennt.

Aktuell reduziert sich in diesem Bereich die Durchfahrtsbreite der Fahrbahn für den motorisierten Verkehr auf 5,00 m. Ein Begegnungsverkehr für Personenkraftwagen ist damit noch möglich. Für den Begegnungsverkehr von und mit größeren Fahrzeugen sind beidseitig die Gehwege mit überfahrbaren Flachborden ausgestattet. Der südliche Gehweg weist eine reduzierte Breite von 1,50 m auf. Der nördliche Gehweg ist 2,00 m breit und mittels entsprechender Beschilderung für Radfahrer freigegeben.

Gemäß einschlägiger Regelwerke für die Anlage von Radverkehrsanlagen (z. B. ERA) und nach den Verwaltungsvorschriften muss ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht einschließlich der Sicherheitsräume innerorts mindestens 2,50 m breit sein. Bei Einhaltung dieser Maße ergibt sich eine Restbreite von 3,96 m als Fahrbahnbreite. Diese Breite reicht insbesondere für den landwirtschaftlichen Verkehr nur in eine Richtung aus. Ein Begegnungsverkehr ist nicht möglich bzw. wäre selbst für PKW sehr knapp bemessen. Die Einrichtung einer klaren Vorfahrtsregelung dient zudem insgesamt der Verkehrssicherheit. Die Regelung ist eindeutig und die einseitige Vorfahrt führt zu einer Geschwindigkeitsreduzierung. Aufgrund der der Planung zugrundeliegenden bestehenden und zu erwartenden Verkehrszahlen (siehe Ziffer 2.4.2 des Erläuterungsberichtes) ist grundsätzlich nicht mit langen Wartezeiten für den wartepflichtigen motorisierten Verkehr zu rechnen. Die Abgrenzung der Bereiche für den Fußgänger- und Fahrradverkehr mittels Hochborden erhöht die Sicherheit insbesondere der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer.

Die Unterführung stellt wegen des Brückenbauwerks eine Engstelle dar. Insofern hat sich eine Betrachtung von Varianten lediglich auf die Verteilung des vorhandenen Verkehrsraumes für die einzelnen Verkehrsarten ergeben. Das Ziel, insbesondere den Radverkehr zu stärken und daher in beiden Richtungen sicher durch die Engstelle zu leiten, konnte nur mit der gewählten Variante erreicht werden.

Kreisverkehrsplatz (Lageplan 5.7)

Der Knotenpunkt der Einmündung der K 118 (Großburgwedeler Straße) in die K 119 (Wallstraße/Radenstraße) soll zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Für größere Fahrzeuge wird die Mittelinsel überfahrbar gestaltet. An allen drei Knotenpunktarmen sind sichere barrierefreie Fußgängerüberwege geplant. Der Radverkehr wird zukünftig von einem Schutzstreifen am südlichen Fahrbahnrand in den Kreisverkehr geführt.

Der Knotenpunkt ist aktuell überdimensional ausgebaut. Dies verleitet den Kraftfahrzeugverkehr dazu, die Kreuzung mit erhöhter Geschwindigkeit zu passieren. Die Einmündung der K 118 in die vorfahrtberechtigte K 119 ist insgesamt rund 50 m breit. Sie wird unterbrochen durch eine Querungshilfe für Fußgänger. Diese ist mit überfahrbaren Flachborden ausgestattet. Die jeweiligen Fahrspuren sind jeweils ca. 6,00 m breit. Damit ist der Bereich, den der Kraftfahrzeugverkehr beim Ein- oder Abbiegevorgang überblicken muss sehr weitläufig. Für Fußgänger besteht dadurch die Gefahr, übersehen zu werden. Das gleiche gilt für Radfahrer, die aus Richtung Westen kommend der K 119 folgen und den Abzweig der K 118 passieren.

Durch die Anlage eines Kreisverkehrs und der damit verbundenen Umlenkung geradeaus fahrender Fahrzeuge sowie der Änderung der Vorfahrtssituation werden die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs in dem Bereich generell reduziert. Dies wird ebenfalls für den abbiegenden Verkehr erreicht und führt für alle Verkehrsteilnehmer zu einer Erhöhung der Sicherheit. Radfahrer benutzen künftig die Fahrbahn und werden dadurch eher wahrgenommen. Die Querungen für die Fußgänger werden überschaubarer.

Vor dem Hintergrund der derzeit unzureichenden Verkehrsverhältnisse der drei Teilbereiche Querungshilfe, Unterführung und Kreisverkehrsplatz stellt die Neugestaltung einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Verkehrsqualität für alle Verkehrsarten dar.

Da auch die Gesichtspunkte des Naturschutzes gewahrt sind, sind die drei Teilbereiche planerisch nicht zu beanstanden.

Bezüglich der technischen Details zur Ausgestaltung der baulichen Anlagen sowie der Entwässerung in den Bereichen Querungshilfe, Unterführung und Kreisverkehrsplatz wird auf die der Plangenehmigung zu Grunde liegenden Unterlagen verwiesen, hier insbesondere auf Kapitel 4 des Erläuterungsberichtes.

Mit der Planung wird insgesamt das Ziel verfolgt, die Verkehrssicherheit für alle zu erhöhen. Dafür soll an dem Knotenpunkt eine Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Verkehrs erreicht werden. Nur dann kann der Fußgängerverkehr sicher die Straße queren und beim Passieren des Knotenpunktes können Radfahrer nicht so leicht übersehen werden. Das Ziel wird nur mit der Knotenpunktform eines Kreisverkehrsplatzes erreicht.

3. Verfahrensrechtliche Begründung

Das Plangenehmigungsverfahren wurde von der Region Hannover – Fachbereich Verkehr - mit Schreiben vom 15.01.2021 beantragt. Zuständig für die Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens und die Erteilung der Plangenehmigung ist die Region Hannover, Team Baurecht und Fachaufsicht, gem. § 38 Abs. 5 S. 1 NStrG i. V. m. §§ 3 Abs. 3, 161, Nr. 16 NKomVG.

Die betroffenen Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 28 VwVfG angehört und um ihre Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahmen liegen der Entscheidung gemäß Teil A zugrunde. Mit den Trägern öffentlicher Belange wurde das erforderliche Benehmen somit hergestellt.

Mögliche Träger privater Belange wurden ebenfalls im Anhörungsverfahren nach § 28 VwVfG beteiligt (s. hierzu B 4 Abwägung).

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sind keine öffentlichen und privaten Belange offengeblieben, die der Durchführung der Baumaßnahme entgegenstehen.

Nach der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls, die der Vorhabenträger vorgelegt hat (Datum vom 15.12.2020), und die den Maßgaben des § 9 i. V. m. § 7 UVPg entspricht, besteht aufgrund der Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Die Querungshilfe, die Unterführung sowie der Knotenpunkt befinden sich in der Ortsdurchfahrt Kleinburgwedel. Diese ist geprägt durch Wohnhäuser, Gewerbeflächen und landwirtschaftliche Betriebe und im Bereich des Knotenpunktes durch eine öffentliche Grünfläche mit Denkmal.

Im Ergebnis gehen mit dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPg einher. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Ermittlung der UVP-Pflicht von Straßenbauvorhaben hat ergeben, dass auf Durchführung eines UVP-Verfahrens verzichtet werden kann. Das Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung ist im niedersächsischen UVP-Portal mit entsprechendem Veröffentlichungshinweis im Amtsblatt Nr. 5 vom 04.02.2021 bekannt gemacht worden.

4. Abwägung

Ein wesentliches Ziel der Planung ist die Erhaltung bzw. Erneuerung der Verkehrsflächen und eine verkehrssichere Führung aller Verkehrsarten für die gesamte Baustrecke. Zudem gehört die Strecke zum Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr. Daher soll insbesondere der Radverkehr gestärkt werden.

Querungshilfe

Sowohl die Querungshilfe als auch die Bushaltestelle sind bereits vorhanden und werden lediglich weiter nach Osten verschoben. Dadurch wird der Abstand zur Bahnunterführung vergrößert. Damit wird die Querungshilfe für den motorisierten Verkehr besser einsehbar. Die Bushaltestelle kann mittels der neuen Querungshilfe gut und direkt von der gegenüberliegenden Seite erreicht werden. Die Querungshilfe selbst wird entsprechend dem Stand der heutigen Regelwerke barrierefrei gestaltet. Insgesamt wird die Querung der Fahrbahn sicherer.

Unterführung der Bahntrasse

Der grundsätzlich gewählte Straßenquerschnitt für die Ortsdurchfahrt kann im Bereich der Unterführung aufgrund der Zwangspunkte durch das Brückenbauwerk nicht fortgeführt werden. Daher stehen hier die Belange des motorisierten Verkehrs denen des nichtmotorisierten Verkehrs gegenüber. Das Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr soll in der Region weiter ausgebaut werden. Die Wegeverbindung im Bereich der Unterführung ist zudem Teil von wichtigen Freizeitrouten. Mit der Neuanlage von sicheren Radverkehrsanlagen in der gesamten Ortsdurchfahrt soll insbesondere auch die Unterführung als besonderer Gefahrenpunkt für den nichtmotorisierten Verkehr Teil dieses Angebotes werden. Gemäß einschlägiger Regelwerke für die Anlage von Radverkehrsanlagen (z. B. ERA) und nach den Verwaltungsvorschriften muss ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht einschließlich der Sicherheitsräume innerorts mindestens 2,50 m breit sein. Bei Einhaltung dieser Maße ergibt sich eine Restbreite von 3,96 m. Diese Fahrbahnbreite schließt einen Begegnungsverkehr von größeren, insbesondere landwirtschaftlichen, Fahrzeugen aus, so dass sich daraus eher zwangsläufig die Einrichtung einer einseitigen Vor-

fahrtsberechtigung ergibt. Die Verkehrsführung bzw. Vorfahrtsituation wird damit eindeutig geregelt. Dies bedeutet für alle Verkehrsteilnehmer Sicherheit. Mit einer vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur kann sich zudem der Radverkehr etablieren. Die Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs wird nicht wesentlich eingeschränkt. Aufgrund der vorliegenden Verkehrszahlen ist für den nicht vorfahrtsberechtigten Verkehr nicht mit größeren Wartezeiten zu rechnen.

Kreisverkehrsplatz

Der Knotenpunkt kann aufgrund seiner derzeitigen Gestaltung vom Kraftfahrzeugverkehr ohne nennenswerte Reduzierung der Geschwindigkeit passiert werden. Schwächere Verkehrsteilnehmer können dabei leicht übersehen und dadurch gefährdet werden. Ziel des geplanten Umbaus ist die Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Dafür ist eine Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Verkehrs erforderlich. Sie wird durch die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes erreicht.

Das Vorhaben entspricht dem heutigen technischen und verkehrlichen Standard, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, und ist durch vernünftige Gründe des Gemeinwohls, hier Erhöhung der Verkehrssicherheit, gerechtfertigt.

Mit der Verwirklichung des Vorhabens werden öffentliche Belange beeinträchtigt.

Die von der Baumaßnahme betroffenen öffentlichen Belange werden insgesamt gewahrt. Die Belange der Ver- und Entsorgungsträger werden beachtet; der Vorhabenträger wird eine vorherige Abstimmung bei der Baumaßnahme sicherstellen. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt und den Naturschutz, die nicht durch andere Maßnahmen kompensiert werden können, sind nicht ersichtlich, so dass durch eine Verwirklichung des Vorhabens eine wesentliche Beeinträchtigung dieser schutzwürdigen Interessen nicht erfolgt. Ebenso werden die Belange der Verkehrssicherheit gewahrt.

Für die Maßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich. Die Region Hannover (Fachbereich Verkehr) hat als Straßenbaulastträger dennoch bereits vor Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens die Maßnahme mit den betroffenen Grundeigentümern in einigen Ortsterminen abgestimmt. Zusätzlich wurde den Grundeigentümern mit Zufahrten zum geplanten Kreisverkehrsplatz im Rahmen des Anhörungsverfahrens gem. § 28 VwVfG noch einmal die Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt. Die in dem Zusammenhang vorgetragenen Hinweise und Einwendungen privater Betroffener werden vom Vorhabensträger in der Planung berücksichtigt, so dass die Belange der betroffenen Grundstückseigentümer im Verfahren hinreichend gewahrt worden sind.

Die Plangenehmigungsbehörde kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass der Baumaßnahme nennenswerte Belange nicht entgegenstehen. Das Bauvorhaben entspricht dem öffentlichen Recht und ist somit zuzulassen.

5. Begründung der zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen gem. Teil A Ziffer 3

Die zusätzlich angeordneten Auflagen sind erforderlich, um das Wohl der Allgemeinheit zu wahren und um nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer zu vermeiden. Sie ergeben sich aus den anerkannten Regeln der Technik, den geltenden Rechtsvorschriften sowie aus den berechtigten Forderungen, die im Laufe dieses Verfahrens vorgetragen wurden. Durch die vorgesehenen Regelungen werden insbesondere die Belange des Naturschutzes, des Bodenschutzes und Abfallrechts sowie die Interessen der Ver- und Entsorgungsträger berücksichtigt.

6. Begründung der Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen gemäß Abschnitt A Ziffer 5

- **Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Wunstorfer Landstraße 11, 30453 Hannover,** Die Einwendungen zur Unterführung sind zulässig, da die Einwenderin als Selbstverwaltungsorganisation der Landwirtschaft in Niedersachsen deren Belange vertritt und es bei den vorgetragenen Bedenken um den landwirtschaftlichen Verkehr geht.

Die Einwendungen sind aber unbegründet. Der Vorhabenträger beschreibt plausibel, dass bereits im heutigen Zustand der Unterführung ein Begegnungsverkehr zweier landwirtschaftlicher Fahrzeuge aufgrund der Straßenbreite zumindest nicht auf der Fahrbahn möglich ist. Dafür muss auf die Nebenanlagen ausgewichen werden. Die Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmern ist damit konkret gegeben. Somit überwiegt hier die Sicherheit vor der Leichtigkeit des Verkehrs, wenn Fahrzeuge aufgrund von entgegenkommenden Fahrzeugen gleich welcher Art auf eine freie Durchfahrt warten müssen. Nach den zugrundeliegenden Verkehrszahlen ist hier lediglich mit kurzen Wartezeiten zu rechnen. Dies ist für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer hinnehmbar und nicht unverhältnismäßig.

Die Einwendungen bezüglich des Knotenpunktes sind unzulässig. Hierzu spricht sich die Einwenderin im Namen von (minderjährigen) Radfahrern und Fußgängern (insbesondere Schulkindern) aus. Diese gehören jedoch nicht zur von der Einwenderin vertretenen Klientel. Daher werden die Einwendungen zurückgewiesen.

- **Landvolk Hannover e.V., Wunstorfer Landstraße 8, 30453 Hannover,** Nachricht vom 17.02.2021:

Sowohl die Einwendungen zur Unterführung als auch zum Kreisverkehrsplatz und der möglichen Verlagerung des Verkehrs auf Nebenstrecken sind zulässig, aber unbegründet und werden deshalb zurückgewiesen.

Zur Unterführung wird auf obige Ausführungen bei der Landwirtschaftskammer verwiesen. Für den Kreisverkehr hat der Vorhabenträger dargelegt, dass bereits heute bei bestimmten Abbiegevorgängen mit Fahrzeuggespannen die Überführung der Gegenfahrbahn erforderlich ist. Daher kommt es hier durch die Umgestaltung zum Kreisverkehr nicht zu einer Verschlechterung der Befahrbarkeit des Knotenpunktes. Vielmehr wird dadurch die Geschwindigkeit aus allen drei Richtungen reduziert. Bei Einfahrt in den Kreisverkehr ist die Vorfahrt zu achten. Dadurch wird die Aufmerksamkeit der erhöht.

Die befürchtete Verlagerung des Pkw Verkehrs auf Nebenstrecken ist nicht zu erwarten. Die Nebenstrecken stellen jeweils einen Umweg dar und sind nicht gut ausgebaut. Die möglichen Wartezeiten vor der Unterführung werden aufgrund der vorliegenden Verkehrszahlen voraussichtlich so kurz ausfallen, dass es sich nicht lohnen wird, mittels schlechterer bzw. längerer Wegstrecken die andere Seite der Bahnstrecke zu erreichen.

- **Einwender Nr. 171 sowie Nr. 176 bis 182:**

Die Einwendungen des Einwenders Nr. 171 sind lediglich hinsichtlich der Hofzufahrt im Bereich des Kreisverkehrs zulässig, da sich dort sein Grundstück befindet und eine persönliche Betroffenheit vorliegt.

Alle anderen Einwendungen sind unzulässig, da es an persönlicher Betroffenheit mangelt. Für private Einwender käme § 73 Abs. 4 S. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) zur Anwendung. Danach kann jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Einwendungen gegen den Plan erheben. Die Einwendungsberechtigung hängt davon ab, dass (eigene) Belange von dem Vorhaben berührt werden. Zu diesen Belangen gehören beispielsweise eigene Rechte oder schutzwürdige Interessen. Nicht zu Einwendungen berechtigt ist, wer nur Interessen der Allgemeinheit oder dritter Personen geltend macht (s. Kopp/Ramsauer

– VwVfG, zu § 73 Randnummer 71ff.). Zu den Rechten gehören z.B. die Rechte von Grundstückseigentümern, aber auch Mietern oder Pächtern, zu den Interessen etwa die Abwendung von Nachteilen für Leib, Leben und Gesundheit oder die private Lebensgestaltung. Dies ist von allen Einwendern wenigstens in Grundzügen plausibel darzulegen.

Bei den Einwendern Nr. 176 bis 182 handelt es sich nach eigener Aussage um einen losen Zusammenschluss Kleinburgwedeler Bürger, die sich mit dem Straßenbauvorhaben befassen, hier insbesondere mit der Unterführung der Bahntrasse sowie der Erstellung des Kreisverkehrsplatzes. Sie wohnen nicht in unmittelbarer Nähe dieser Bereiche, sondern benutzen sie wie jeder andere auch im Gemeingebrauch und müssen es hinnehmen, dass der Straßenbaulasträger Veränderungen vornimmt. Die geplanten Veränderungen entsprechen den aktuellen Regelwerken.

Der Vorhabenträger hat plausibel dargelegt, dass mit dem Umbau der Einmündung der K 118 in die K 119 zu einem Kreisverkehrsplatz eine Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsarten erreicht wird. Die Ein- und Ausfahrt in die Hofstelle des Einwenders Nr. 171 wird gegenüber dem derzeitigen Zustand sogar erleichtert.

Teil C: Hinweise

1. Nicht festgestellte Unterlagen

Nr.	Bezeichnung	Blatt/ Anzahl	Datum
1	Erläuterungsbericht mit Vorblatt	27	07.12.2020
14	<u>Straßenquerschnitte:</u> 14/1 Regelquerschnitte 1-1 und 2-2 M=1:50 14/2 Regelquerschnitte 4-4 und 6-6 M=1:50 14/3 Regelquerschnitte 7-7, 8-8 und 9-9 M= 1:50 14/4 Regelquerschnitt 2-2 M= 1:50	1 1 1 1	07.12.2020 07.12.2020 07.12.2020 07.12.2020
16	<u>Lagepläne:</u> Blätter 16/1, 16/4, 16/5, 16/6, 16/8 und 16/9	6	07.12.2020

Teil D: Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Plangenehmigung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Hannover, Leonhardtstr. 15, 30175 Hannover, schriftlich, zur Niederschrift des Urkundsbeamten oder der Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle dieses Gerichts oder in Form eines elektronischen Dokuments nach Maßgabe der Niedersächsischen Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz (Nds. ERVVO-Justiz) erhoben werden.

Die Klage wäre gegen die Region Hannover, vertreten durch den Regionspräsidenten, Höltystr. 17, 30171 Hannover zu richten.

Rechtsvorschrift	Veröffentlichung
Baugesetzbuch (BauGB)	in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 27.03.2020 (BGBl. I S.587)
DIN 18920 Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen	Juli 2014
Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA), Ausgabe 2013	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durch Rundschreiben Straßenbau vom 29.07.2015, StB 13/7143.2/05-04/2077594
Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG)	vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 9 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808)
Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG)	vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 290 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSiG)	vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041)
Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG)	vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 253 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)	in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 117 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)	vom 18. Dezember 2019 (Nds. GVBl. S. 437)
Niedersächsisches Abfallgesetz (NAbfG)	in der Fassung vom 14. Juli 2003 (Nds. GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 20 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88)
Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG)	vom 30. Mai 1978 (Nds. GVBl. S. 517 - VORIS 22510 01 00 00 000), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26. Mai 2011 (Nds. GVBl. S. 135)

Rechtsvorschrift	Veröffentlichung
Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)	vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 15. Juli 2020 (Nds. GVBl. S. 244)
Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG)	vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl., S. 104), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 21 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88)
Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG)	in der Fassung vom 24. September 1980 (Nds. GVBl. S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10.11.2020 (Nds. GVBl. S. 386)
Niedersächsisches Umweltinformationsgesetz (NUIG)	vom 7. Dezember 2006 (Nds. GVBl. S. 580), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08. Juni 2016 (Nds. GVBl. S. 94)
Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG)	vom 3. Dezember 1976 (Nds. GVBl. S. 311), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. September 2009 (Nds. GVBl. S. 361)
Niedersächsisches Wassergesetz (NWG)	vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 64), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 19 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88)
Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4)	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/1999 vom 20. September 1999, letzte Korrektur 1/2003
Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047)
Umweltinformationsgesetz (UIG)	vom 27. Oktober 2014 (BGBl. I S. 1643), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 17 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808)
Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)	in der Fassung vom 19. März 1991, (BGBl. I, S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 181 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)	in der Fassung durch Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I, S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 25 des Gesetzes vom 21. Juni 2019 (BGBl. I S. 846)

Abkürzungen:

BGBl.

= Bundesgesetzblatt

Nds.GVBl.

= Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt