



Hannover, 24.09.2024

Feststellung über das Unterbleiben einer UVP gemäß § 5 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und Unterrichtung der Öffentlichkeit

Vorhaben: Modernisierung der K 347 nebst Verbreiterung des begleitenden Geh- und Radweges, Weißer Berg - Neustadt

Träger des Vorhabens: Region Hannover, Fachbereich Verkehr – Team 86.06

Antrag vom 29.08.2024

Einführung:

Die Region Hannover, Fachbereich Verkehr plant als Träger der Baulast die Modernisierung der Kreisstraße 347 (K 347) - Moorstraße - zwischen der Ortslage Weißer Berg (Mardorf) und dem Stadtbereich von Neustadt am Rübenberge. Die Moorstraße befindet sich im Großraum Hannover, westlich der Stadt gelegen und unmittelbar nördlich des Steinhuder Meers und im Bereich von Moorböden. Aufgrund der geringen Tragfähigkeit wurde deshalb ein Sanierungskonzept mit verschiedenen Maßnahmen erstellt.

In Abhängigkeit des Schadensbildes sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Partielle Erneuerung der Deckschicht zur Behebung von Wurzelschäden von km 1+600 bis km 2+765
- Deckschichterneuerung im Hocheinbau von km 2+765 bis km 3+745
- Modernisierung der vorhandenen Fahrbahn der K 307 von km 3+745 bis km 9+448

Als weitere Arbeiten im Zuge der Baumaßnahme sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Verbreiterung des vorhandenen fahrbahnbegleitenden Geh- und Radwegs von km 2+765 bis km 3+745
- Erneuerung des vorhandenen fahrbahnbegleitenden Geh- und Radwegs von km 3+745 bis km 9+402
- Umgestaltung von Bushaltstellen
- Einbau von Fahrbahnsteilern
- Erneuerung einer Fahrbahnbrücke (7+850) sowie einer Radwegbrücke (7+852) über den Hauptvorfluter „Totes Moor“

Die Gesamtlänge der Baumaßnahme beträgt ca. 7,85 Kilometer.

Für das Vorhaben ist nach Landesrecht eine Vorprüfung gem. § 2 Abs. 1 des niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) i.V.m. lfd. Nr. 5 der Anlage 1 zum NUVPG (Bau einer nicht von Nummer 4 erfassten Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraße, mit Ausnahme von Ortsstraßen im Sinne des § 47 Nr. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes) erforderlich. Gem. § 2 Abs. 2 NUVPG i.V.m. § 9 Abs. 3 des Gesetzes über

die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) gilt diese Vorprüfungspflicht auch für Änderungsvorhaben, für die keine Prüfwerte vorgeschrieben sind. Gemäß § 5 Abs. 1 UVPG wird durch die Vorprüfung festgestellt, ob für das beantragte Vorhaben gemäß §§ 6 bis 14 UVPG eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht. Gem. § 9 Abs. 4 UVPG i.V.m. § 7 Abs. 1 UVPG wird die allgemeine Vorprüfung als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Im Ergebnis besteht eine UVP-Pflicht, wenn das Änderungsvorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentcheidung zu berücksichtigen wären.

Die Entscheidung über die UVP-Pflicht eines Vorhabens ist auf der Basis geeigneter Angaben zum Vorhaben sowie eigener Informationen der Zulassungsbehörde zu treffen. Der Vorhabenträger hat die Obliegenheit, die notwendigen Angaben zum Vorhaben zu liefern. Hierzu hat der Vorhabenträger einen Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht von Straßenbauvorhaben erarbeitet und zur Prüfung vorgelegt. Die Planfeststellungsbehörde hat in ausreichender Weise die Fakten zu ermitteln, die sie in die Lage versetzt über die Notwendigkeit einer UVP zu entscheiden. Hierzu ist es in der Regel auch angeraten, ggf. Fachbehörden und anerkannte Naturschutzvereinigungen um Ihre Stellungnahme zu bitten.

Bei der Vorprüfung berücksichtigt die Behörde, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden. Liegen der Behörde Ergebnisse vorgelagerter Umweltprüfungen oder anderer rechtlich vorgeschriebener Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen vor, bezieht sie diese Ergebnisse ebenfalls in die Vorprüfung ein.

Beschreibung des Vorhabens:

Straßenbauliche Beschreibung

Die K 347 verläuft vom Knotenpunkt mit der L 360 in Mardorf ausgehend als „Pferdeweg“ zunächst geradlinig in östlicher Richtung. Die Baustrecke beginnt nach 1,6 Kilometern (Station 1+600). Nach ca. weiteren ca. 1,1 Kilometern (Station 2+766) knickt sie nach Süden ab, nach der Einmündung der Meerstraße wird K 347 mit dieser Bezeichnung Meerstraße weitergeführt. Hier sind rechtsseitig zahlreiche Zufahrten der Ortslage Weißer Berg vorhanden. Im weiteren Verlauf macht sie einen weitgestreckten Linksbogen, bis sie nach einer Rechtskurve bei km 3+950 fast geradlinig nach Nordosten verläuft. Ca. 500 Meter weiter, nach Einmündung der Hubertusstraße (Station 4+466), ändert sich der Straßenname in Moorstraße. Bei ca. Kilometer 7,000 (Station 7+000) knickt die K 347 in Richtung Südosten und verläuft in dieser Richtung weiter bis zum Bauende (Station 9+448) am Beginn der Ortslage Neustadt am Rübenberge. Ab dem Ortseingang verläuft sie auf ca. 2 Kilometer Länge geradlinig weiter Richtung Osten bis zur Einmündung in die B 442.

Entlang der Baustrecke ist fast durchgängig Baumbestand, überwiegend Birken, vorhanden. In etwa der ersten Hälfte verläuft sie durch Waldgebiet. Auch der anliegende Campingplatz und die Ortslage Weißer Berg befinden sich hinter Baumbestand. Ab etwa der zweiten Hälfte grenzen Mooregebiete an. Zahlreiche Zufahrten von Wirtschaftswegen sowie die Zufahrten der Bebauung von Mardorf und Weißer Berg und mehreren Parkplätzen schließen an die K 347 an.

Entlang der Baustrecke befinden sich sechs zum Teil unbefestigte Bushaltestellen. Fünf davon sind als Fahrbahnrandhaltestellen ausgebildet. Linksseitig an der Einmündung der Hubertusstraße befindet sich eine Busbucht. Auf der rechten Fahrbahnseite sind ferner drei befestigte

überschlägiger Prüfung des Einzelfalls auf der Grundlage des vorliegenden Prüfkataloges tragfähig ist.

Abschließend ist nach überschlägiger Prüfung festzustellen, dass durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Eine UVP ist somit im Rahmen der geplanten Baumaßnahme nicht durchzuführen.

Diese Feststellung ist nach § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbstständig anfechtbar.

Die Entscheidung über das Nichtbestehen der UVP-Pflicht ist der Öffentlichkeit bekanntzumachen (§ 19 Abs. 1 Nr. 2 UVPG). Sie wird deshalb unter Veröffentlichung des Prüfkataloges im UVP-Portal des Landes Niedersachsen eingestellt.



(Weisker)

Seitenräume (für Bewirtschaftungsfahrzeuge) von ca. 20 Meter Länge vorhanden. Diese befinden sich bei den Stationen 4+100 (Blatt 7), 5+250 (Blatt 9), 7+250 (Blatt 14) -hier befindet sich zusätzlich ein Hydrant. Des Weiteren gibt es zwei Bahnquerungen, welche mit Andreaskreuzen und Lichtzeichen gesichert sind.

Streckengestaltung

Die vorhandene Fahrbahn besteht aus Asphalt und hat im ersten Teilbereich bis zur Einmündung „Alte Moorhütte“ (km 3+750) eine Breite von ca. 5,5 Metern. Von hier bis zum Bauende hat sie eine Breite von ca. 6,0 Metern. Sie weist starke Straßenschäden in Form von Absackungen, in den Randbereichen zum Teil mehrere Dezimeter, und Rissen auf.

Im Zuge der Baumaßnahme werden im ersten Teilabschnitt der Strecke von Bau-Kilometer 1+600 bis Baukilometer 2+765 nur partiell Wurzelschäden behoben. An der vorhandenen Trasse werden keine Änderungen vorgenommen. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 5,5 m. Am Geh- und Radweg werden ebenfalls keine Änderungen vorgenommen. Seine Breite beträgt ca. 1,8 m.

Im zweiten Teilabschnitt von Bau-Kilometer 2+765 bis Bau-Kilometer 3+745 wird die Deckschicht im Hocheinbau erneuert. Auf westlicher Seite der Einmündung Meerstraße wird bei Bau-Kilometer 2+925 eine Querungshilfe im Vollausbau hergestellt. An der Lage der Straßenfläche werden keine Änderungen vorgenommen. Die Gradienten werden weitgehend beibehalten, es werden lediglich Optimierungen vorgenommen. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 5,5 m. Der Radweg bleibt in seiner Lage ebenfalls erhalten und wird auf der nördlichen Seite verbreitert, sodass die regelkonforme Breite von 2,50 m erreicht wird.

Im dritten Teilabschnitt von Bau-Kilometer 3+745 bis Bau-Kilometer 9+449 wird die Fahrbahn im Vollausbau erneuert. Am Beginn werden hierbei die Fahrbahnränder auf die vorhandene Breite von 6,0 m verzogen. Die Trassierungselemente orientieren sich am derzeitigen Bestand. In den geraden Abschnitten wird eine Querneigung von 2,5 % hergestellt. Die Entwässerung erfolgt wie im Bestand über die Bankette und anliegenden Böschungen.

Der straßenbegleitende Geh- und Radweg wird durch einen 1,75 m breiten Trennstreifen abgetrennt und in nördlicher Richtung auf 2,50 m verbreitert

Bewertung und Ergebnis:

Die Planfeststellungsbehörde ist nach überschlägiger Prüfung des Einzelfalls auf der Grundlage des vorliegenden Prüfkataloges zu der Bewertung gelangt, dass die dort gemachten Angaben den Verzicht auf eine UVP rechtfertigen würden. Diese Einschätzung fußt im Wesentlichen darauf, dass sich die Maßnahme weitgehend auf den vorhandenen Verkehrsraum beschränkt und Eingriffe in die Seitenbereiche auf ein Minimum beschränkt bleiben. Im Hinblick auf das Schutzgut Mensch ist keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens und damit keine Erhöhung der Lärm- bzw. Schadstoffemissionen zu erwarten. An der Entwässerungssituation wird sich ebenfalls nichts grundlegend ändern und Kultur- oder sonstige Sachgüter sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Insofern ist nicht erkennbar, dass die Schutzgüter des UVPG durch das Vorhaben erheblich negativ beeinträchtigt werden.

Um diese Einschätzung zu untermauern wurden ergänzend zum vorliegenden Prüfkatalog die Denkmalschutzbehörde der Stadt Neustadt am Rübenberge sowie die Unteren Behörden der Region Hannover zu den Bereichen Naturschutz, Bodenschutz, Immissionsschutz, Gewässerschutz und Abfall dahingehend um Stellungnahme gebeten, ob die vom Vorhabensträger vorgelegten Angaben auch aus ihrer fachlichen Sicht ausreichend seien oder ob Sie Bedenken gegen den Verzicht hätten. Die genannten Stellen haben keine Bedenken gegen einen Verzicht auf eine UVP vorgetragen, so dass die Bewertung der Planfeststellungsbehörde nach