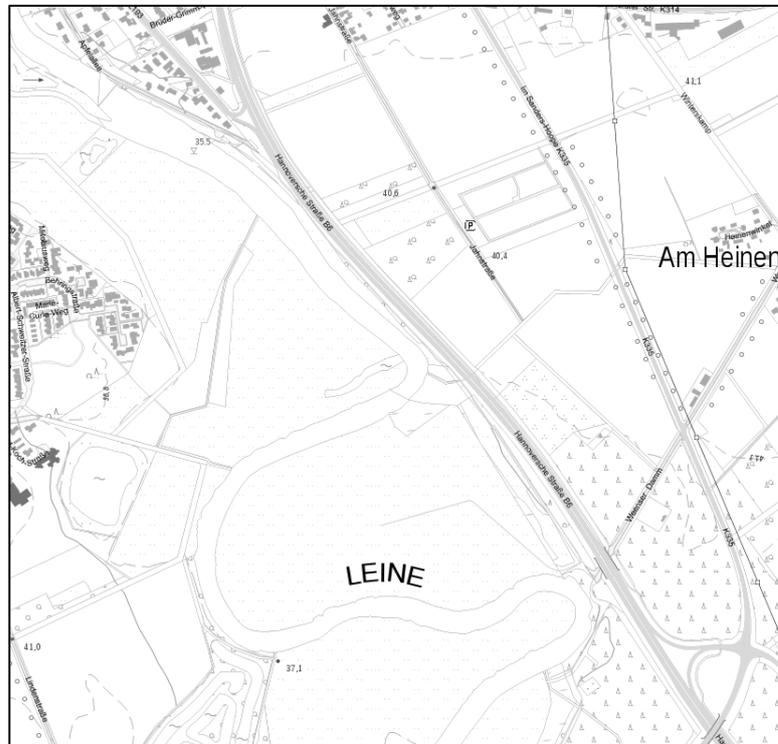


**Ausbau Apfelallee Radweg B 6, Neustadt**



**Erläuterungsbericht**

3. Ausfertigung - aktualisierte Fassung

**August 2020**

19113-0

# Projektbearbeitung

## **Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH**

Sprengerstraße 38c, 29223 Celle + 05141 93 88-0 + info@heidt-peters.de

### **Verfasser**

B. ENG. GÜNAY KARAK

### **Textbearbeitung**

JACQUELINE WENDT

## Inhaltsverzeichnis

1	Zweck des Vorhabens.....	4
2	Bestehende Verhältnisse .....	5
3	Planung.....	7
4	Auswirkungen auf die Hochwasserrückhaltung.....	8
5	Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss/-schutz.....	9
6	Nähe zur B 6.....	10
7	Naturschutz .....	11
8	Kosten .....	12
9	Zusammenfassung .....	13

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Bestand in unmittelbarer Nähe der Leine .....	5
Abb. 2:	Bestand an einer Engstelle .....	6

## Anhang

Anhang 1	Kostenschätzung
----------	-----------------

## Anlagen

Anlage 1	Querprofil 1	i.M. 1 : 50
Anlage 2	Teillageplan 1	i.M. 1 : 250
Anlage 3	Teillageplan 2	i.M. 1 : 250
Anlage 4	Teillageplan 3	i.M. 1 : 250
Anlage 5	Längsschnitt 1 (Stat. 1+800 bis 1+206,41)	i.M. 1 : 500
Anlage 6	Längsschnitt 2 (Stat. 0+400 bis 0+800)	i.M. 1 : 500
Anlage 7	Längsschnitt 1 (Stat. 0+000 bis 0+400)	i.M. 1 : 500

## **1 Zweck des Vorhabens**

Die Stadt Neustadt am Rübenberge, Region Hannover, plant den Ausbau des Radwegs entlang der B 6 Richtung ab der südöstlichen Ortsgrenze zur Vervollständigung Ihres Freizeitradwegenetzes. Mit der Umsetzung der Maßnahme erfolgt zusätzlich eine Qualitätsverbesserung der regionalen und überregionalen freizeitorientierten und touristischen Routen wie der Fahrradregion R 7 und des Leine-Heide-Radweges.

## 2 Bestehende Verhältnisse

Der betrachtete Abschnitt des bestehenden Radwegs entspringt im Wendehammer in der Apfelallee der Ortschaft Neustadt am Rübenberge und verläuft etwa 1,20 km entlang der Bundesstraße 6 in südöstlicher Richtung. Die Fahrbahnbreite des Radweges variiert über die gesamte Strecke zwischen rd. 0,40 m und 1,20 m. Der Großteil der Strecke weist lediglich eine Breite von rd. 0,50 m auf.

Auf der östlichen Seite grenzt unmittelbar die Böschung der B 6 mit einer Höhe von ca. 2,50 m an den bestehenden Radweg. Auf der westlichen Seite verläuft die Leine auf einer Strecke von rd. 670 m entlang des Radweges in einem Abstand von ca. 20 m zum Fahrbahnrand.

Die Oberfläche des Radweges besteht, bis auf einen 18 m langen Abschnitt am Wendehammer, aus einer wassergebundenen Decke.



Abb. 1: Bestand in unmittelbarer Nähe der Leine



Abb. 2: Bestand an einer Engstelle

### 3 Planung

Die vorliegende Planung des Radweges ist nach der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA – Ausgabe 2010) durchgeführt.

Der neue Radweg wurde mit einer Breite von 2,00 m und einem Quergefälle von 3,0 % in der Achse des bestehenden Radweges mit einer wassergebundenen Decke gelegt.

In Querungsbereichen mit Durchlässen oder an Engstellen mit Bäumen ist der Radweg von der Regelbreite (2,00 m) auf 1,60 m ein- und beidseitig gem. ERA angepasst. Im Sicherheitsabstand von beidseitig 0,25 m dürfen keine Baumscheiben oder sonstige Einbauten stehen, sodass stellenweise ein Rückbau von Einbauten oder die Fällung von Bäumen erforderlich sein wird (s. Teillagepläne).

Im Längsschnitt liegt die Achse des neuen Radweges beinahe auf dem Niveau des Urgeländes. Aufgrund der Verbreiterung des Radweges und der unmittelbar angrenzenden Böschung der B 6 werden bereichsweise Aufschüttungen zur Herstellung der Böschung mit einer Neigung von min. 1:3 Richtung Leine erforderlich.

Im Zuge der Vorplanung wurde durch die Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH am 22.04.2020 bei der entsprechenden

- unteren Wasserbehörde,
  - unteren Naturschutzbehörde,
  - unteren Baubehörde und
  - der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- um Stellungnahme hinsichtlich der Verkehrs- und Naturschutzbelange gebeten. Die Rückmeldungen der o.g. Behörden werden in den folgenden Unterpunkten zusammenfassend dargestellt und sind den Anlagen beigefügt.

## 4 Auswirkungen auf die Hochwasserrückhaltung

Nach § 78 Absatz 1 Satz 2 WHG ist die Errichtung baulicher Anlagen innerhalb von festgesetzten Überschwemmungsgebieten untersagt. Nach § 78 Absatz 3 WHG kann die zuständige Behörde jedoch abweichend eine bauliche Anlage genehmigen, wenn im Einzelfall das Vorhaben:

- + die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,
- + den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
- + den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und
- + hochwasserangepasst ausgeführt wird.

Das Planungsgebiet liegt

- + innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes "Leine (Landkreis Hannover, Abschnitt Nord)" sowie innerhalb des
- + vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes "Leine + Ihme" in Niedersachsen.

Durch die Anpassung an den bestehenden Radweg in der vorhandenen Höhenlage soll kein Retentionsvolumen verloren gehen.

Laut der unteren Wasserbehörde bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die vorliegende Baumaßnahme. Zur Erlangung der Genehmigung sind die o.g. Vorgaben gem. WHG einzuhalten. Die Anforderungen aus dem folgenden Unterpunkt 5 "Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss/-schutz" sind durch die aktuelle und weiterführende Planung ebenfalls zu erfüllen.

## 5 Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss/-schutz

Der bestehende Hochwasserschutz wird, da die Planungen weder die Strömung noch den Wasserstand nachteilig verändern und das verloren gegangene Retentionsvolumen möglichst ausgeglichen wird, durch die geplanten baulichen Anlagen nicht beeinträchtigt. Negative Auswirkungen auf die Ober- und Unterlieger sind aus den genannten Gründen ebenfalls nicht zu erwarten.

Nachteilige Veränderungen auf den Wasserstand und Abfluss der Leine sind nicht zu erwarten, da der Hochwasserabflussquerschnitt nur geringfügig eingeengt wird.

Die geplante Anlage wird hochwasserangepasst ausgeführt. Der Radweg wird bei  $HQ_{100}$  abschnittsweise geflutet. Bei einem Einstau entstehen, wie bei dem bestehenden Radweg, keine Schäden.

## 6 Nähe zur B 6

Der geplante Radweg entspricht nahezu dem Höhen- und Lageplan des bestehenden Radweges, sodass keine Einschränkungen durch die Nähe zur B 6 zu erwarten sind.

### **Stellungnahme der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr**

Die erforderlichen Prüfungen und Abstimmungen aus der Stellungnahme der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 06.05.2020 sind im weiteren Projektablauf durch die Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH sowie der Stadt Neustadt einzuhalten.

Seitens der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bestehen "wegen des hohen öffentlichen Interesses zur Verbesserung der Infrastruktur des nicht motorisierten Verkehrs und zur Förderung des Radverkehrs" (Herr Jürgen, NLStBV, E-Mail vom 06.05.2020) grundsätzlich keine Bedenken.

### **Stellungnahme der unteren Baubehörde/Abteilung Naherholung Region Hannover**

Seitens des Fachbereichs "Planung und Raumordnung" der Region Hannover besteht großes Interesse an der Vervollständigung des Radwegenetzes der Stadt Neustadt. Im Allgemein liegt der Aufgabenschwerpunkt des Fachbereichs darin, Naherholungssuchenden aus der Region Hannover Radfahren auf einem gut zugänglichen und qualitativ hochwertigen Wegenetz zu ermöglichen.

Ergänzend zur Stellungnahme vom 07.05.2020 wurde das "Positionspapier zu Wegebelägen" am 11.05.2020 an die Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH sowie die Stadt Neustadt verteilt. Darin sind diverse Anforderungen hinsichtlich unterschiedlicher Beläge ausführlich beschrieben. Das Positionspapier ist in den weiteren Planungsphasen zu berücksichtigen und umzusetzen.

## 7 Naturschutz

Der bestehende und der geplante Radweg liegen abschnittsweise im FFH-Schutzgebiet "Aller (mit Barnbruch)". Daher ist beim Neubau mit Kompensationsmaßnahmen zu rechnen. Die Erfordernis und der Umfang solcher Maßnahmen sowie ein vorausgehendes Fachgutachten sind mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

In der Stellungnahme vom 30.06.2020 der unteren Naturschutzbehörde wurde die Lage des geplanten Vorhabens beschrieben. Dieses befindet sich wie zuvor genannt im FFH-Schutzgebiet "Aller (mit Barnbruch)" und vollständig im Landschaftsschutzgebiet H-27 "Mittlere Leine-Rettmer Berg". Zur Erteilung einer naturschutzrechtlichen Erlaubnis bzw. einer naturschutzrechtlichen Ausnahme im Rahmen eines möglichen Planfeststellungs-, bzw. Plangenehmigungsverfahrens müssten die Auswirkungen der Baumaßnahme durch einen Fachgutachter dargestellt und bewertet werden.

Durch die Stadt Neustadt wurde das Büro Arbeitsgruppe Land und Wasser aus Beedenbostel zur Erstellung einer Stellungnahme beauftragt. Darin wird die Machbarkeit wie folgt zusammengefasst:

"Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Vorhaben zwar Kompensationsverpflichtungen auslöst, jedoch sich mit hoher Wahrscheinlichkeit artenschutzrechtliche Zugriffsverbote und eine FFH-Unverträglichkeit vermeiden lassen. Abschnittsweise können aber bauliche Mehrkosten für Stützwände, Gehölzpflanzungen und/oder technischen Blickschutz entstehen." (S.2, 1. Überschlägige naturschutzfachliche Konfliktermittlung, 31.07.2020)

## **8 Kosten**

Für den Abbruch des vorhandenen Radweges und den Neubau des Radweges gemäß ERA belaufen sich die Kosten nach Kostenschätzung auf rd. 180.000,00 € netto.

## 9 Zusammenfassung

Die Stadt Neustadt am Rübenberge plant die Erneuerung des Radweges entlang der B 6. Die geplante Anlage befindet sich innerhalb des Überschwemmungsgebietes der Leine, sodass eine wasserrechtliche Genehmigung nach § 78 WHG zu beantragen ist.

Die Hochwasserrückhaltung wird durch die geplante Anlage nicht beeinträchtigt. Es wird Retentionsvolumen verbaut.

Nachteilige Veränderungen auf den Wasserstand und Abfluss der Leine sind nicht zu erwarten, da der Hochwasserabflussquerschnitt nur geringfügig eingeengt wird.

Der bestehende Hochwasserschutz wird durch die geplanten baulichen Anlagen nicht beeinträchtigt. Negative Auswirkungen auf die Ober- und Unterlieger sind aus den genannten Gründen ebenfalls nicht zu erwarten. Die baulichen Anlagen werden hochwasserangepasst hergestellt. Für das weitere Vorgehen wird empfohlen, das Vorhaben mit der unteren Wasser-, Naturschutz und Verkehrsbehörde abzustimmen.

Nach Rückmeldung der jeweiligen Behörden und Auswertung der entsprechenden Stellungnahmen ist die Machbarkeit des Radweges grundsätzlich gegeben. Die verkehrs- und naturschutzrechtlichen Vorgaben sowie die freizeitorientierten Anforderungen sind im weiteren Planungsverlauf umzusetzen. Wir empfehlen eine gemeinsame Besichtigung des derzeitigen Radweges mit den beteiligten Fachbereichen und Planern zur weiteren Abstimmung des Projektablaufes.

Verfasst:  
Ingenieurgesellschaft Heidt + Peters mbH

Celle, 17. August 2020

.....  
Günay Karak, B. Eng.