



Informationsvorlage	Vorlagennummer: 2020/713
Federführend: Fachdienst Umwelt	Status: öffentlich
	Datum: 31.08.2020

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Umwelt- und Verbraucherschutz (Kenntnisnahme)	22.09.2020	Ö
Kreisausschuss (Kenntnisnahme)	07.10.2020	N
Kreistag des Landkreises Peine (Kenntnisnahme)	07.10.2020	Ö

Im Budget enthalten:	ja	Kosten (Betrag in €):	0 €
Mitwirkung Landrat:	nein	Qualifizierte Mehrheit:	nein
Relevanz			
Gender Mainstreaming	nein	Migration	nein
Prävention/Nachhaltigkeit	nein	Bildung	nein
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	ja		

Geplante Änderung des Geschützten Landschaftsbestandteils "Wenser Allee" (gLB PE 09)

Sachdarstellung

Inhaltsbeschreibung:

Der Baumbestand an der Kreisstraße 69 zwischen Wense und der B 214 („Wenser Allee“) wurde mit KT-Beschluss vom 11.03.2009 als geschützter Landschaftsbestandteil (gLB PE 09) ausgewiesen und damit unter Schutz gestellt.

Hintergrund war der Wunsch zum Erhalt des damals von den Entwurfsplanungen zur Herstellung eines Radweges gänzlich bedrohten Baumbestandes.

Durch die aktuelle Entwurfsplanung wird nicht mehr der gesamte Baumbestand gefährdet, jedoch ist weiterhin ein massiver Eingriff in die Allee erforderlich.

In der Sitzung vom 15.08.2018 hat der Kreisausschuss die Sanierung der Kreisstraße 69 bis zur B 214 mit Anlage eines straßenbegleitenden Radweges auf der Südseite beraten (Vorlage 2018/300). Das Ergebnis führt dazu, dass der Geschützte Landschaftsbestandteil „Wenser Allee“ (gLB PE 09) angepasst werden muss.

Wie in der genannten Vorlage bereits ausgeführt, kann die deutliche Veränderung/Verkleinerung des gLB PE 09 „Wenser Allee“ nicht über eine Befreiung von den Verboten der Schutzgebietsverordnung abgewickelt werden.

Zur Realisierung des Beschlusses ist die Gebietskulisse des gLB zu ändern und die Verordnung sowie die Gebietskarten sind entsprechend anzupassen.

Das für die Änderung des gLB erforderliche Verwaltungsverfahren wird von der Unteren Naturschutzbehörde zeitnah eingeleitet. Nach Abschluss des Verfahrens wird die Änderung

des gLB dem Kreistag zum Beschluss vorgelegt.

Ziele / Wirkungen:

Änderung des gLB PE 09 „Wenser Allee“ zur Realisierung der Kreistagsberatungen zum Ausbau der K69 mit Anlage eines straßenbegleitenden Radweges auf der Südseite.

Ressourceneinsatz:

Entfällt

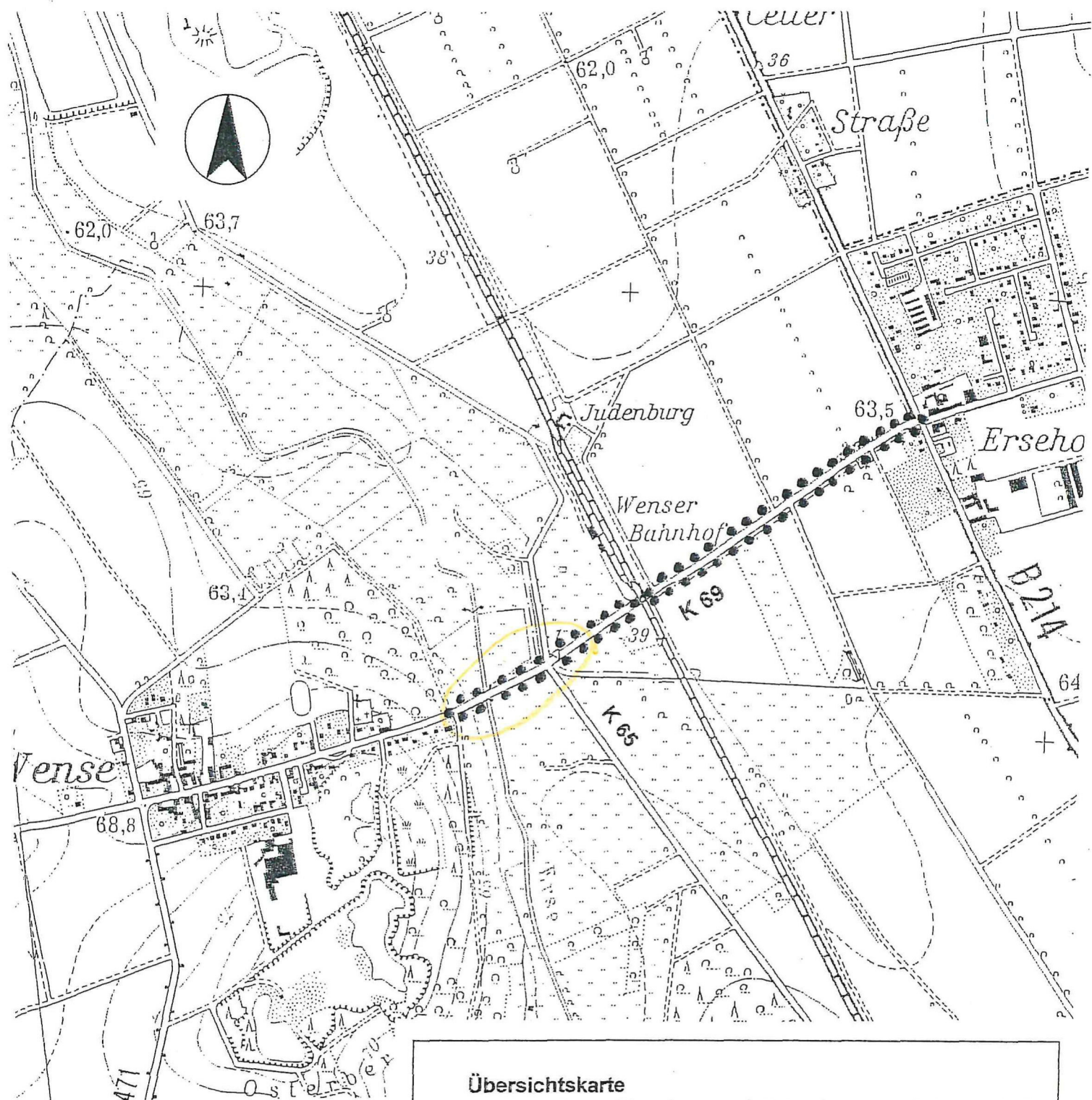
Schlussfolgerung:

Die Gebietskulisse des gLB PE 09 „Wenser Allee“ wird geändert und die Verordnung sowie die Gebietskarten werden entsprechend angepasst.

Der Ausschuss nimmt die Sachverhaltsdarstellung zur Kenntnis.

Anlagen

- (1) Übersichtskarte Darstellung der geplanten Änderungen im gLB PE 09 „Wenser Allee“
- (2) Beschlussvorlage 2018/300



○ = betroffener Bereich
des Plangebiets

Übersichtskarte

zur Verordnung über den geschützten Landschaftsbestandteil
'Wenser Allee' (LB PE 09)

● ● ● Grenze des geschützten Landschaftsbestandteils

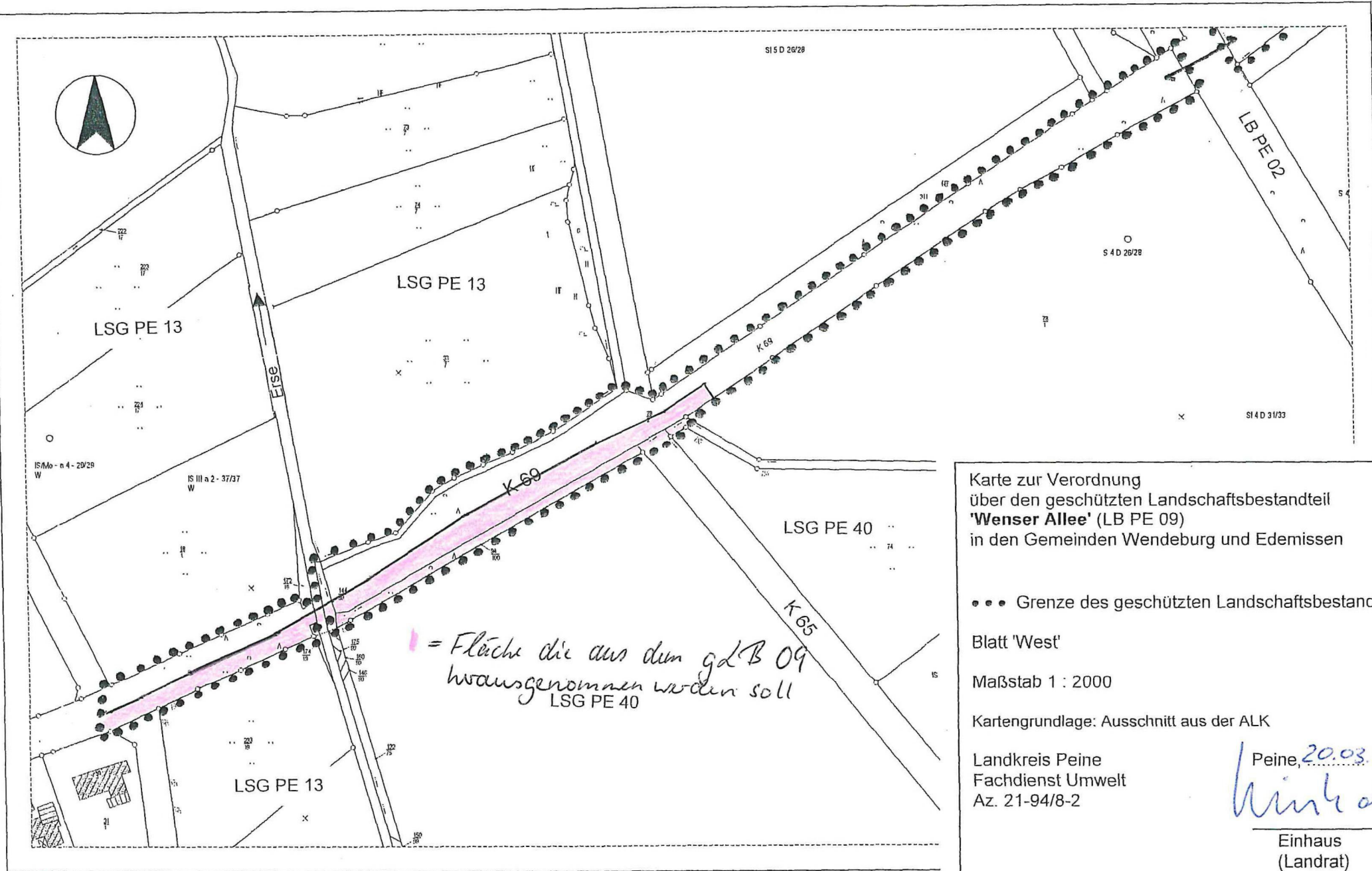
Kartengrundlage: Auszug aus der TK 25, Blatt 3628 Wendeburg

Landkreis Peine
Fachdienst Umwelt
Az. 21-94/8-2

Peine, 20.03.2009

Einhaus

Einhaus



Karte zur Verordnung
über den geschützten Landschaftsbestandteil
'Wenser Allee' (LB PE 09)
in den Gemeinden Wendeburg und Edemissen

••• Grenze des geschützten Landschaftsbestandteils

Blatt 'West'

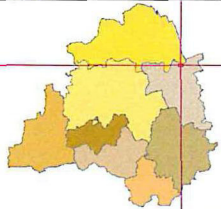
Maßstab 1 : 2000

Kartengrundlage: Ausschnitt aus der ALK

Landkreis Peine
Fachdienst Umwelt
Az. 21-94/8-2

Peine, 20.03.2009
Winkler

Einhaus
(Landrat)



Datenauszug

Erstellt für Maßstab 1:2.500

0 0,16 km

Erstellt durch Bieler, Matthias (LK-PEINE\BielerM)

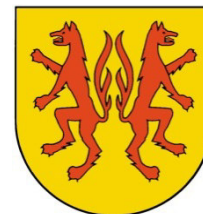
Erstellungsdatum 26.08.2020



/ = gLB - Grenze

O = Bereiche, welche aus dem gLB herausgenommen wurden





Beschlussvorlage	Vorlagennummer: 2018/300
Federführend: Fachdienst Straßen	Status: öffentlich
	Datum: 06.07.2018

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Sitzungstermin	Status
Kreisausschuss (Entscheidung)	15.08.2018	N

Im Budget enthalten:	ja	Kosten (Betrag in €):	2,452 Mio €
Mitwirkung Landrat:	ja	Qualifizierte Mehrheit:	nein
Relevanz			
Gender Mainstreaming	nein	Migration	nein
Prävention/Nachhaltigkeit	ja	Bildung	nein
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	ja		

K 69 Ausbau Wense B 214

Beschlussvorschlag:

- a.) Der Beschluss zur Vorlage 184/2014 vom 03.12.2014 wird bestätigt.

„Im Rahmen des Ausbaus der K 69 zwischen Wense und der Einmündung der Kreisstraße 65 und dem Neubau der Ersebrücke, erfolgt die Anlage eines straßenbegleitenden Radweges auf der Südseite. Hierfür wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Für den Ausbau des weiterführenden Streckenabschnitts der Kreisstraße 69 mit Anlage eines straßenbegleitenden Radweges auf der Südseite, von der Einmündung der Kreisstraße 65 bis zur Bundesstraße 214, wird die Entwurfsplanung des ersten Abschnitts ergänzt. Hierfür werden im Haushalt 2015 50.000 € zusätzlich bereitgestellt.“

- b.) Der unter a.) aufgeführte Beschluss wird wie folgt ergänzt:

Der Ausbau des weiterführenden Streckenabschnitts der Kreisstraße 69 von der Einmündung der Kreisstraße 65 bis zur Bundesstraße 214 erfolgt mit Anlage eines straßenbegleitenden Radweges auf der Südseite. Für diesen Abschnitt wird zusammen mit dem unter a) aufgeführten Abschnitt ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Sachdarstellung

Die Kreisstraße 69 zwischen Wense und der Einmündung der K 65 ist Bestandteil des 5. Mehrjahresbauprogramms für Kreisstraßen. Vorgesehen sind der Neubau der Ersebrücke, der Ausbau der Anschlussstrecken und die Herstellung eines Radweges.

Der Ausschuss für Bauen und Liegenschaften und der Kreisausschuss haben im November/Dezember 2014 darüber hinausgehend beschlossen, für die in Richtung Ersehof weiterführende Strecke der K 69 bis zur B 214, Planungen für den Ausbau der Kreisstraße und den Neubau eines Radweges aufzunehmen (siehe auch Anlage1: „Zeitliche Abfolge der Beratungs- und Beschlusslage in den politischen Gremien des Landkreises Peine“).

Die Kreisstraße und insbesondere die Ersebrücke befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand, der im Falle eines Aufschiebens des Bauvorhabens zu weiteren verkehrsbeschränkenden Maßnahmen führen wird. Zurzeit ist die Straße bereits mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h versehen. Infolge der im kommenden Jahr anstehenden Brückenhauptprüfung ist nicht auszuschließen, dass auch gewichtsbeschränkende Maßnahmen erforderlich werden. Hiervon wären der Schwerverkehr (mit knapp 200 Fahrzeugen pro Tag) und insbesondere zwei in Wense und bei Rüper ansässige Beton- und Kalksandsteinwerke sowie Kiesgruben betroffen.

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Neubau der Ersebrücke, den Ausbau der Anschlussstrecken und die Herstellung eines Radweges für den Abschnitt zwischen Wense und der Einmündung der K 65 ist inzwischen weitgehend abgeschlossen. Gleiches gilt für die Planungen der in Richtung Ersehof weiterführenden Strecke der K 69 bis zur B 214 einschließlich des Neubaus eines Radweges.

Ein erforderliches Planfeststellungsverfahren kann kurzfristig eingeleitet werden.

Um den von der ersten Entwurfsplanung im Jahr 2008 noch in Gänze bedrohten Baumbestand erhalten zu können, hatte der Landkreis Peine 2009 die Ausweisung der Kreisstraße 69 zwischen Wense und der B 214 (Wenser Allee) als geschützten Landschaftsbestandteil (GLB PE 9) beschlossen (KT-Beschluss v. 11.03.2009).

Der somit rechtlich besonders geschützte Landschaftsbestandteil „Wenser Allee GLB PE 9“, aber auch die angrenzenden Landschaftsschutzgebiete „Erseae PE 13“ und „Erseae PE 40“, das „Überschwemmungsgebiet Aue-Erse“ und der geschützte Landschaftsbestandteil „GLB PE 2 Ehemalige Bahnstrecke Plockhorst-Harvesse“, sind in den Planunterlagen berücksichtigt, bzw. die Planungen wurden darauf abgestellt (siehe Anlage 2 „Übersichtskarte“).

Im Abschnitt zwischen der K 65 und der B 214 konnten die Planungen derart gestaltet werden, dass hier der Baumbestand nahezu vollständig erhalten werden kann. Der Eingriff in den Alleebestand betrifft nur noch maximal 6 Alleeebäume. Er ist straßenbaubedingt und wäre auch bei einem Verzicht auf den Radweg erforderlich.

Für den Radweg werden Eingriffe in die hier vorhandene Spritzschutzhecke des Abwasserverbandes Braunschweig erforderlich, die aber nicht zum geschützten

Landschaftsbestandteil „Wenser Allee“ gehört. Mit dem Abwasserverband ist hierzu bereits eine Einigung erzielt worden.

Zum Erhalt der Alleebäume sind umfangreiche Maßnahmen, u.a. zur Wurzelbelüftung, umzusetzen.

Mit dem Neubau der Brücke, den Ausbau der Anschlussstrecken und des Radweges im Abschnitt zwischen Wense und der Einmündung der K 65 sind unvermeidbare Eingriffe in die angrenzenden Landschaftsschutzgebiete Erseaue, das Überschwemmungsgebiet Aue-Erse und in den geschützten Landschaftsbestandteil „Wenser Allee“ zwingend verbunden.

Zur gebotenen Minimierung des Eingriffs wurden im Rahmen der Entwurfsplanung mehrere Varianten zur Lage des Radweges untersucht. Dazu gehört auch eine Nullvariante (Bau ohne Radweg). Auch eine Verlegung des Radweges auf die Nordseite wurde geprüft, ergab allerdings keine höhere Bewertung gegenüber der Südseite und wurde deshalb nicht weiter verfolgt.

Der Radweg selber ist nach Auffassung der Bauverwaltung als wichtiger Lückenschluss von erheblicher Bedeutung, da er z.B. dann durchgängig an der K 69 von Peine bis zur Bundesstrasse B 214 führt. Sicherheitstechnisch und zur Vermeidung von problematischen Verkehrssituationen zum Schutz der Zweiradfahrer trennt er die Verkehre, die sich sonst zwischen den notwendigen und beiderseitig zu errichtenden Leitplanken den Straßenraum teilen müssen. Hier gibt es Notwendigkeiten, die im Übrigen auch wiederholt aus der Mitte des Kreistages formuliert worden sind.

Bereits im November 2012 wurden die Varianten im Fach- und Kreisausschuss ausführlichst vorgestellt. (siehe auch Anlage 1). Dabei wurde dargestellt, dass bei jeder Variante starke und unvermeidliche Eingriffe in den Naturhaushalt erforderlich sind. Unter Berücksichtigung aller Aspekte, neben dem Natur- und Landschaftsschutz insbesondere auch Verkehrssicherheit, Nutzbarkeitseinschränkung bei Hochwasser, Kosten und Unterhaltungsaufwand, wurde nach langen Beratungen im Bauausschuss und Kreisausschuss im November 2014 beschlossen, die Südseite für den Radweg zu wählen. Ein politischer Beschluss hierzu wurde jedoch anfangs wegen erheblichen Beratungsbedarfes noch im Jahre 2012 vertagt (KA-Beschluss v. 20.11.2012). Eine aktualisierte Darstellung der Variantenuntersuchung liegt in der Anlage bei (Anlage 3).

Im Gegensatz zu den durch den Radweg verursachten Eingriffen in den Naturhaushalt sind die von Fahrbahn- und Brückenbau erzeugten Eingriffe in den Naturhaushalt nicht vermeidbar, will man Straße und Brücke weiterhin für den Verkehr uneingeschränkt offenhalten.

In der anliegenden Tabelle (Anlage 4 „Vor- und Nachteile zum Ausbau der K 69 mit bzw. ohne Radweg“) sind die Eingriffe separat dargestellt.

Dabei ist festzustellen, dass der Bau eines Radwegs an der K 69 zwischen Wense und der Einmündung der K 65 in jedem Fall mit erheblichen zusätzlichen Eingriffen in Naturhaushalt und Landschaftsbild verbunden ist.

Diese Eingriffe lösen Ersatzmaßnahmen in ebenfalls erheblichem Umfang aus.

Im vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) sind die Eingriffe dargestellt und es werden angemessene Vorschläge zur Kompensation unterbreitet.

Der massive Eingriff in den „GLB PE 9 Wenser Allee“ kann in jedem Fall nicht über eine Befreiung von der Schutzverordnung abgewickelt werden. Vielmehr ist die Verordnung anzupassen bzw. in Teilen aufzuheben und die Abgrenzung des GLB ist zu verändern. Dies kann nur über einen Kreistagsbeschluss erfolgen. Im Falle der Bestätigung des Baubeschlusses wird durch die Verwaltung parallel zum Planfeststellungsverfahren das dazu erforderliche formelle Verwaltungsverfahren eingeleitet.

Für die Inanspruchnahme des geschützten Landschaftsbestandteils „GLB PE 2 Ehem. Bahnstrecke Plockhorst-Harvesse“ wird eine Befreiung von den Verboten der Verordnung nötig. Hier sind die Eingriffe allerdings vergleichsweise leicht kompensierbar. Eine Anpassung / Teilaufhebung der Verordnung erscheint hier aufgrund des geringen Umfangs nicht nötig.

Weiterhin sind mit dem Neubau der Ersebrücke und dem Bau des Radweges Eingriffe in das „LSG PE 40“ nördlich der Ersebrücke verbunden. Außerdem ist das Überschwemmungsgebiet Aue-Erse betroffen und für den erforderlichen Retentionsausgleich vor Ort müssen Eingriffe in geschützte Biotoptypen kompensiert werden.

Das nördlich der K 69 angrenzende Landschaftsschutzgebiet „PE 13 Erseaeue“ wird bei dieser Variante nur ganz am Rand berührt. Sicherheitshalber sollte aber auch für dieses Gebiet eine Befreiung vom Bauverbot berücksichtigt werden.

Es besteht zudem die Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung nach § 45(7) BNatSchG, selbst wenn auf den Radweg im Bereich zwischen Wense und der K 65 verzichtet würde. Diese würde durch die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Peine erteilt werden. Durch die Verluste an Gehölzen kommt es zu einer spürbaren Verschlechterung der Brut- und Nahrungsmöglichkeiten für Vögel und Fledermäuse. Um artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen erteilen zu können, muss nachgewiesen und festgestellt werden können, dass:

die Maßnahme aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich ist,

keine zumutbaren Alternativen bestehen

und sich der Erhaltungszustand der betroffenen besonders geschützten Arten nicht verschlechtert.

Der Beratungsstand und die Abwägung aller in die Abwägung einzustellenden Aspekte weist nach, dass diese Bedingungen gewährleistet werden können.

Die Herstellungskosten der Maßnahme:

	Abschnitt Wense – K 65 Länge 0,278 km	Abschnitt K 65 – B 214 Länge 1,025 km	Gesamtkosten Wense B 214 Länge 1,303 km
Fahrbahn + Brücke	0,918 Mio. €	0,811 Mio. €	1,729 Mio. €
Radweg	0,182 Mio. €	0,541 Mio. €	0,723 Mio. €
Gesamt	1,116 Mio. €	1,352 Mio. €	2,452 Mio. €

Die Kosten für den Radweg betragen rd. 555.000 €/km. Aufgrund der beschriebenen umfangreichen und notwendigen Maßnahmen zum Schutz der Alleebäume und umfangreicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen liegen diese damit um rd. 70 % über den üblicherweise beim Bau von Radwegen zu veranschlagenden Kosten.

Alle Varianten und Alternativen außer der gewählten verteuern die Maßnahme zusätzlich.

Die Maßnahme ist voraussichtlich zuwendungsfähig gem. NGVFG. Die Förderhöhe beträgt 60 bis 70 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Es ist vorgesehen die Maßnahme nach Abschluss und Bestandskraft des in Kürze einzuleitenden Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2020 durchzuführen.

Ziele/Wirkungen:

Durch die Maßnahme werden unter größtmöglicher und wohl abgewogener Minderung von Eingriffen in den Naturhaushalt zukünftig Verkehrsbeschränkungen vermieden, die Verkehrsverhältnisse nachhaltig verbessert und insbesondere die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch die Herstellung eines separat geführten Radweges erhöht.

Ressourceneinsatz:

Die erforderlichen Mittel für die Baukosten in Höhe von rd. 2,5 Mio. € werden im Haushalt 2019 in der Mittelfristigen Finanzplanung für das Jahr 2020 eingeplant.

Schlussfolgerung:

Mit dem Ausbau der K 69 und der Herstellung eines separat geführten Radweges wird eine weitere Maßnahme des 5. Mehrjahresbauprogramms für Kreisstraßen umgesetzt. Der Radweg schließt eine wichtige Lücke im Radwegnetz des Landkreises Peine, sodass es Radfahrern künftig möglich sein wird, durchgängig auf eigenem Weg von Peine bis nach Neubrück sicher zu gelangen.

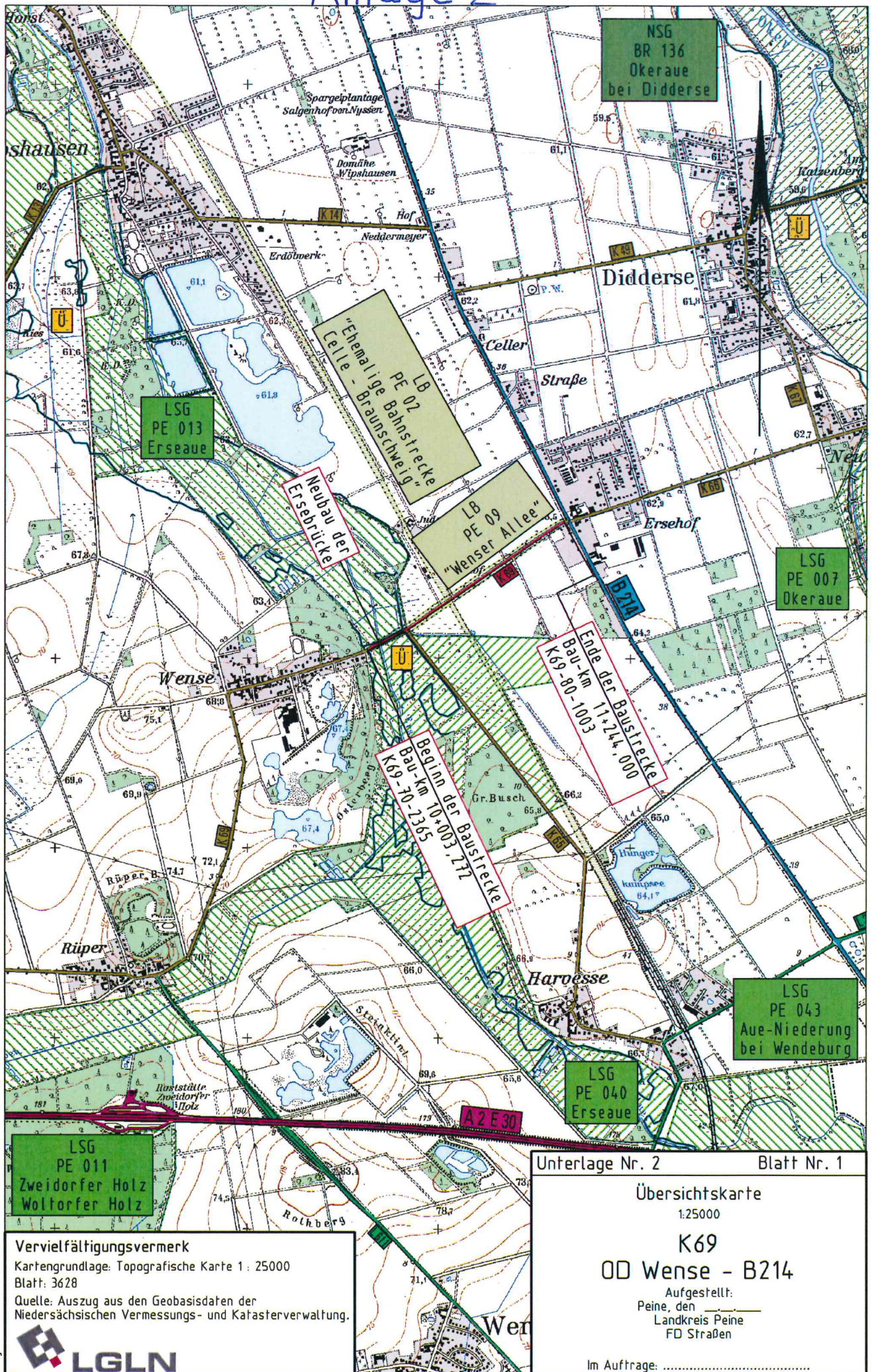
Anlagen

Anlage 1
Kreisstraße 69 Wense - B 214 und Neubau der Ersebrücke

**Zeitliche Abfolge der Planungen und der Beratungs- und Beschlusslage
in den politischen Gremien des Landkreises Peine**

Datum	Ausschuss	Inhalt / Beschluss
1999	KA	Beschluss des 3. Mehrjahresbauprogramms für Kreisstraßen K 69 einschl. Ersebrücke und Radweg an 16. Stelle
Apr 06		Beginn der Planungen
Mai 07	BL	Bereisung der Kreisstraßen Bewertung des Ausschusses der K 69 mit Platz 1 in der Dringlichkeitsliste
Sep 07	KA	Beschluss des 4. Mehrjahresbauprogramms für Kreisstraßen K 69 einschl. Radweg an 11. Stelle, Ersebrücke 10. Stelle
Feb 08	BL	Vorstellung von 3 Ausbauvarianten
Apr/Mai 2008	UA/KA	Beschluss ein Verfahren zur Sicherung der Wenser Allee einzuleiten
11 2008	BL	Beschluss den Ausbau der K 69 mit Radweg nicht mehr weiter zu verfolgen. Die Ersebrücke soll gebaut werden.
Feb/Mär 2009	UA/KA/KT	Beschluss zur Festsetzung der Wenser Allee als geschützter Landschaftsbestandteil
Jun 10	KA	Information dass der GVFG-Förderantrag zum ausschließlichen Bau der Ersebrücke abgelehnt wurde
Aug 10	BL/KA	Beschlussvorschlag der Verwaltung sieht den Bau der Ersebrücke mit Radwegvorbereitung und der Anschlussstrecken zwischen Wense und der Einmündung der K 65 ohne Radweg vor. Der Beschluss ergeht mit der Änderung, dass auf den Anschlussstrecken zwischen Wense und der Einmündung der K 65 ein Radweg zu planen und zur GVFG-Förderung angemeldet werden soll.
Mai 12	BL	Im Rahmen der Aussprache zur Kreisstraßenbereisung wird der Beschlussvorschlag der Verwaltung ergänzt: Die K 69 soll einschließlich Brücke und Radweg zwischen Wense und der K 65 ausgebaut werden. Für einen 2. Abschnitt bis zur B 214 soll die Straßenplanung einschließlich Radweg aufgenommen werden.
Nov 12	BL/KA	Vorstellung von Ausbauvarianten zur Lage des Radweges. Beschlussvorschlag: Variante 1 = Führung des Radweges fahrbahnnah. Der Beschluss wird vertagt.
Nov 12	BL/KA	Beschluss des 5. Mehrjahresbauprogramms für Kreisstraßen K 69 zwischen Wense und der K 65 einschl. Ersebrücke und Radweg an 6. Stelle
Nov/Dez 2014	BL/KA	Beschluss zum Bau der K 69 einschließlich Ersebrücke und Radweg auf der Südseite zwischen Wense und der K 65. Hierfür soll ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Für einen 2. Abschnitt bis zur B 214 soll die Straßenplanung einschließlich Radweg auf der Südseite aufgenommen werden.

Anlage 2



Proj. 1512 ~ 19.04.17 ~ Datei: 25000NP.PL.T>U2BL ~ M=1:25000 ~ 297x210

LSG
PE 011
Zweidorfer Holz
Woltorfer Holz

Vervielfältigungsvermerk
Kartengrundlage: Topografische Karte 1: 25000
Blatt: 3628
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der
Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung.



Unterlage Nr. 2 Blatt Nr. 1

Übersichtskarte
1:25000

K69
OD Wense - B214

Aufgestellt:
Peine, den
Landkreis Peine
FD Straßen

Im Auftrag:

3.3 Variantenvergleich

3.3.1 Radweg

3.3.1.1 Bereich OD Wense bis KP K 69 / K 65

Nr.	Merkmale	Variante 0	Variante 1 (Südseite)	Variante 2 (Südseite)	Variante 3 (Südseite)	Variante 4 (Nordseite)
1	Trassenverlauf, Radwegführung	Ohne Radweg	Straßenbegleitend hinter Seitenstreifen Länge ca. 230 m	Abgesetzt von Baumstandorten am Böschungsfuß, Länge ca. 240 m, lagegleich Geländeverlauf	Abgesetzt von Baumstandorten, am Böschungsfuß, überschweremungssicher Länge ca. 240 m, Retentionsraumverlauf	Straßenbegleitend hinter Seitenstreifen, Aufweitung Fahrbahn K 69 Länge ca. 230 m + ca. 50 m (Südseite)
2	Neuversiegelung infolge Radwegfahrbahn und Bankettbefestigung	0 m ²	730 m ²	760 m ²	760 m ²	690 m ² + ca. 100 m ² (Südseite) + ca. 400 m ² Straßenfläche infolge Querungshilfe
3	Verlust von Bäumen	0 Stück	LB Wenser Allee: Ca. 6 Alleebäume Ca. 3 Baumweiden Ca. 10 Jungbäume LSG Erseae: Ca. 17 Kopfweiden Es sind weitere Eingriffe in den Kronen- und Wurzelbereich angrenzender Gehölze notwendig	LB Wenser Allee: — LSG Erseae: Ca. 9 Kopfweiden. Es sind weitere Eingriffe in den Kronen- und Wurzelbereich angrenzender Gehölze notwendig	LB Wendsr Allee: — LSG Erseae: Ca. 9 Kopfweiden. Es sind weitere Eingriffe in den Kronen- und Wurzelbereich angrenzender Gehölze notwendig	LB Wenser Allee: Ca. 15 Alleebäume LSG Erseae: Ca. 26 Bäume (u.a. Ahome, Papeln, etc.) Es sind weitere Eingriffe in den Kronen- und Wurzelbereich angrenzender Gehölze notwendig
4	Verlust von geschützten Biotopen	0 m ²	ca. 550 m ²	ca. 1100 m ²	ca. 1350 m ²	ca. 650 m ²
5	Verkehrssicherheit	Gemeinsame Führung mit dem motorisierten Verkehr (Mischverkehr), eingeschränkte Erkennbarkeit des Radfahrenden durch Beschattung durch vorhandene Bäume, geringe Fahrbahnbreite	Getrennte Führung vom motorisierten Verkehr	Getrennte Führung vom motorisierten Verkehr	Getrennte Führung vom motorisierten Verkehr	Getrennte Führung vom motorisierten Verkehr, jedoch zusätzliche Querung der Fahrbahn K 69 erforderlich

Nr.	Merkmale	Variante 0	Variante 1 (Südseite)	Variante 2 (Südseite)	Variante 3 (Südseite)	Variante 4 (Nordseite)
6	Einsehbarkeit / soziale Sicherheit	Keine negativen Einschränkungen	Keine negativen Einschränkungen	Sicht verdeckt durch zweite Baumreihe und Buschwerk, Höhenunterschied der Fahrbahnen	Sicht verdeckt durch zweite Baumreihe und Buschwerk	Keine negativen Einschränkungen
7	Benutzungsfreundlichkeit, Fahrqualität	Keine Einschränkungen betreffend der Fahrqualität. Benutzungsfreundlichkeit durch Teilung der Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr eingeschränkt.	Keine negativen Einschränkungen	Nutzungseinschränkungen durch Überschwemmungen möglich. Behinderung durch Astüberhänge möglich bei nicht ausreichender Unterhaltung. Einschränkung in der Fahrqualität durch Überwinden der Geländeunterschiede (Anramungen). Umständliche Trassenführung zwischen OD-Grenze und Brücke.	Behinderung durch Astüberhänge möglich bei nicht ausreichender Unterhaltung. Umständliche Trassenführung	Keine Einschränkungen betreffend die Fahrqualität. Benutzerfreundlichkeit durch Querung der K 69 gegenüber Südvarianten eingeschränkt
8	Wartungsintensität	Entfällt	Entfällt	Gelegentliches Beschneiden angrenzender Äste u. Buschwerk, Freiräumen des Radweges nach Überschwemmungen	Gelegentliches Beschneiden angrenzender Äste u. Buschwerk	Gelegentliches Entfernen des Fußgebewuchses in der Querungshilfe
9	Grundenwerb	Entfällt	gering	hoch durch abgesetzte Trasse	hoch durch abgesetzte Trasse	gering ³
10	Wirtschaftlichkeit	Entfällt	Teurer als Variante 2 im Vergleich zu anfallenden Baukosten für die Dammverbreiterung und dem Ausgleich des höheren Gehölzverlustes. Geringster Retentionsraumaussgleich.	Zwar geringere Erdarbeiten und Gehölzverluste gegenüber Variante 1, jedoch deutlich höherer Grunderwerb und umfangreicher Ausgleich von Biotopflächen, leicht geringerer Retentionsraumaussgleich gegenüber Variante 3.	Infolge der durchgängigen Führung an eigenem Damm umfangreichere Erdarbeiten und höheren Verlust von Biotopflächen gegenüber Variante 1 und 2, höchster Retentionsraumaussgleich.	Teurer als Variante 2 ⁴ im Vergleich zu anfallenden Baukosten für die Dammverbreiterung und dem Ausgleich des höheren Gehölzverlustes, zusätzliche Querungshilfe. Retentionsraumaussgleich vergleichbar mit Variante 1.

Tabelle 3: Aufstellung Varianten Radweg

³ Entspricht etwa Variante 1⁴ Entspricht etwa Variante 1 zzl. Querungshilfe und Fahrbahnaufweitung

Anlage 4

Kreisstraße 69 – OD Wense bis Einmündung K 69 / K 65

Tabelle der Vor- und Nachteile zum Ausbau der K 69 mit bzw. ohne Radweg

	Objekte	Straße + Brücke	Straße + Brücke + Radweg
Nr.	Merkmale	Straßenausbau mit Brücke und Fahrbahn 6,0 m	Straßenausbau mit Brücke, Fahrbahn 6,0 m und Radweg 2,5 m
1	Trassenverlauf, Radwegführung	Ohne Radweg. Kfz und Radfahrer werden gemeinsam auf der Straße geführt.	Radfahrer werden separat auf einem straßenbegleitenden Radweg hinter einem 1,75 m breiten Seitentrennstreifen entlang der Straße geführt. Länge ca. 230 m.
2	Radwegenetz	Kein Lückenschluss im Radwegenetz an der K 69.	Letzter Lückenschluss im Radwegenetz an der K 69 (Peine – B 214).
3	Nationaler Radverkehrsplan 2020 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur	Keine Unterstützung des Nationalen Radverkehrsplanes 2020.	Unterstützung der Ziele des Nationalen Radverkehrsplanes 2020 im vollen Umfang.
4	Neuversiegelung infolge Wege- und Bankettbefestigung	220 m ²	950 m ²
5	Verlust von Bäumen	<u>LB Wenser Allee:</u> 10 Alleebäume (1 x GK I, 5 x GK II, 4 x GK III)* davon 1 Baum mit Fledermausquartier und 2 Höhlenbäume ohne Brutnachweis. <u>LSG Erseae:</u> 5 Kopfbäume (1 x GK I, 4 x GK II)*	<u>LB Wenser Allee:</u> 16 Alleebäume (1 x GK I, 10 x GK II, 5 x GK III) * davon 1 Baum mit Fledermausquartier und 2 Höhlenbäume ohne Brutnachweis 3 Baumweiden (GK III)* alle Höhlenbäume ohne Brutnachweis 10 Jungbäume (GK I)* <u>LSG Erseae:</u> 22 Kopfbäume (Weiden) (1 x GK I, 21 x GK II)*
6	Verlust von geschützten Biotopen	0 m ²	ca. 550 m ²
7	Grunderwerb	0 m ²	ca. 650 m ²
8	Verkehrssicherheit	Gemeinsame Führung des motorisierten und nicht motorisierten Verkehrs (Mischverkehr). Eingeschränkte Erkennbarkeit des Radfahrenden infolge Beschattung	Hohe Verkehrssicherheit durch getrennte Führung des motorisierten und nicht motorisierten Verkehrs.

* GK I = Stamm-DU < 20 cm
GK II = Stamm-DU 20 - 50 cm
GK III = Stamm-DU 50 - 80 cm
GK IV = Stamm-DU > 80 cm

Anlage 4

Kreisstraße 69 – OD Wense bis Einmündung K 69 / K 65

Tabelle der Vor- und Nachteile zum Ausbau der K 69 mit bzw. ohne Radweg

Objekte		Straße + Brücke	Straße + Brücke + Radweg
Nr.	Merkmale	Straßenausbau mit Brücke und Fahrbahn 6,0 m	Straßenausbau mit Brücke, Fahrbahn 6,0 m und Radweg 2,5 m
		durch vorhandene Bäume.	
9	Richtlinienkonformität nach RAL	RQ 9,0 (Fahrbahnbreite 6,0 m) geeignet bis max. 150 Schwerverkehrsfahrzeugen pro Tag, hier jedoch 194 Schwerverkehrsfahrzeuge pro Tag. Aufgrund des Mischverkehrs nächsthöherer Querschnitt (RQ 11) empfehlenswert.	RQ 9,0 (Fahrbahnbreite 6,0 m) geeignet bis max. 150 Schwerverkehrsfahrzeugen pro Tag, hier jedoch 194 Schwerverkehrsfahrzeuge pro Tag. Aufgrund der Trennung des nicht motorisierten vom motorisierten Verkehrs daher noch akzeptabel.
10	Auswirkungen der erforderlichen Schutzeinrichtungen auf den Radfahrer	Keine seitlichen Ausweichmöglichkeiten für den Radfahrenden bei kritischen Situationen. Beim Anhalten (Pause, Panne) kann der Radfahrende die Fahrbahn nicht verlassen. Einengendes Erscheinungsbild des Verkehrsraumes („Tunneleffekt“).	Keine negativen Auswirkungen.
11	Benutzungsfreundlichkeit, Fahrqualität	Nicht gegebene Benutzungsfreundlichkeit durch gemeinsame Nutzung der Fahrbahn (Kfz / Rad).	Keine negativen Einschränkungen.
12	Freizeitwert	Nicht gegeben. Erhöhung des motorisierten Verkehrsaufkommens im Nahverkehr aufgrund fehlender annehmbarer Alternativen.	Sichere Erschließung von Naherholungs-/Nahverkehrszielen für den Radfahrenden. Durchgängig mögliche Verweildauer in Natur und Landschaft. Durchgängig gefahrenloses Anhalten (Pause, Panne) möglich.