

Hannover, 06.01.2026


Vorläufige Anordnung
für
**die Errichtung der Behelfsumfahrung der DB-Strecke 1740 (Wunstorf
– Bremerhaven) als Vorabmaßnahme im Rahmen des Ersatzneubaus
für das Brückenbauwerk BW 5442**

**im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der Ortsumgehung Neu-
stadt der B 6**

Vorhabenträger

Bundesrepublik Deutschland vertreten durch:
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Nienburg
Bismarckstraße 39
31582 Nienburg/Weser

Im Auftrage


(Weisker)



GLIEDERUNG

ABSCHNITT A: VERFÜGENDER TEIL

Vorläufige Anordnung

1. Festsetzung der Maßnahme
2. Planunterlagen
3. Nebenbestimmungen
 - a) Allgemeine Nebenbestimmungen
 - b) Unterrichts- und Beteiligungspflichten
 - c) Naturschutz und Landschaftspflege
 - d) Belange der Ver- und Entsorgungsträger sowie Telekommunikation
 - e) Wasserwirtschaftliche Belange
 - f) Bodenschutz
 - g) Denkmalpflege
 - h) Immissionsschutz
 - i) Kampfmittelbeseitigung
 - j) Belange der Deutschen Bahn
 - k) Belange der Landwirtschaft

ABSCHNITT B: BEGRÜNDUNG

1. Rechtsgrundlagen
2. Verfahrensablauf
3. Beschreibung des Gesamtvorhabens
4. Zulässigkeit der Vorläufigen Anordnung
 - 4.1. Gegenstand der vorläufigen Anordnung
 - 4.2. Reversibilität
 - 4.3. Öffentliches Interesse am vorzeitigen Beginn
 - 4.4. Prognose zur Entscheidung
 - 4.5. Berücksichtigung der Interessen nach § 74 Abs. 2 VwVfG
 - 4.6. Ergebnis

ABSCHNITT C: HINWEISE

1. Allgemeiner Hinweis
2. Bekanntmachungshinweis

ABSCHNITT D: RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

ANLAGE: FUNDSTELLENVERZEICHNIS

ABSCHNITT A: VERFÜGENDER TEIL

Vorläufige Anordnung

1. Festsetzung der Maßnahme

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der B 6 wird nachfolgende vorbereitende Maßnahmen bzw. Teilmaßnahme vorläufig festgesetzt:

Die Errichtung der ostseitigen Behelfsumfahrung der DB-Strecke 1740 (Wunstorf – Bremerhaven) für die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der B 6 und Abriss des Bestandsbauwerkes B 6/DB (BW 5442) einschließlich des Brückenbauwerkes Nordstraße.

Die vorläufige Anordnung gilt nur so lange, bis sie durch endgültige Regelungen in einem Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird oder eine Wiederherstellungsanordnung nach § 17 Abs. 2 S. 6 FStrG ergeht.

Die vorläufige Anordnung bildet weder eine Grundlage für eine vorzeitige Besitzeinweisung nach § 18 f FStrG noch für eine Enteignung nach § 19 FStrG und ergeht deshalb unbeschadet der privaten Eigentumsrechte Dritter.

2. Planunterlagen

Neben dem Antrag vom 13.08.2025 stellen insbesondere folgende Anlagen der vorliegenden Unterlagen zum laufenden Planfeststellungsverfahren sowie die unten aufgeführten Entscheidungen der hiesigen Unteren Naturschutzbehörde die Grundlage für die Erteilung der vorläufigen Anordnung dar:

Unterlage	Bezeichnung
1	Erläuterungsbericht
2	Übersichtskarte zum Gesamtvorhaben M 1:25.000
3	Übersichtslageplan zum Gesamtvorhaben M 1:5.000
9.1	Maßnahmenübersicht M 1:15.000
9.2	Maßnahmen M 1 :1000, Blätter Nr. 2 und 11
16.1/1	Lageplan Behelfsumfahrung DB-Brücke mit BE-Flächen M 1 :500
16.1/2	Höhenplan Behelfsumfahrung DB-Brücke (Achse 811A) M 1:1000/100
16.1/3	Regelquerschnitt Behelfsumfahrung DB-Brücke M 1:50
17.1.4	Schalltechnische Untersuchung zum Baubetrieb
18.1.1	Erläuterungsbericht Straßenentwässerung
	Ausnahme von artenschutzrechtlichen Verboten vom 24.03.2025 (Az. 55.41.152025/009648)
	Naturschutzrechtliche Erlaubnis vom 24.04.2025 (Az. 55.41.12-2025/017811)

3. Nebenbestimmungen

Die nachfolgenden Nebenbestimmungen sind Bestandteil dieser vorläufigen Anordnung:

a) Allgemeine Nebenbestimmungen

Die Maßnahme ist entsprechend den vorgelegten Unterlagen nach Maßgabe dieses Bescheides auszuführen. Der gegenwärtige Stand der Technik ist einzuhalten; die einschlägigen technischen Regelwerke sind zu beachten.

b) Unterrichts- und Beteiligungspflichten

- Region Hannover, Team 36.24 Naturschutz West:
Beginn (Vorlauf mindestens zehn Werktage) und Abschluss (maximal fünf Werktage nach Ende) der Bauarbeiten sind unter naturschutz@region-hannover.de anzuzeigen. Daneben ist rechtzeitig – spätestens 14 Tage vor Baubeginn – der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) das mit der Ökologischen Baubegleitung (ÖBB) beauftragte Gutachterbüro unter Benennung eines Ansprechpartners unter der o.g. Mailadresse anzuzeigen. Hinsichtlich weiterer Unterrichts- und Beteiligungspflichten der Unteren Naturschutzbehörde wird auf Nebenbestimmung c verwiesen
- Region Hannover, Team 36.26 Team Bodenschutz West und Abfall
Mindestens zwei Wochen vor dem Ende der Baumaßnahme ist das Bauende bei der Unteren Bodenschutzbehörde – UBB - (Bodenschutz@Region-Hannover.de) schriftlich anzuzeigen. Der unteren Bodenschutzbehörde ist Gelegenheit zu einem Ortsbesichtigungstermin zu geben.
- Region Hannover, Team 40.02 Schülerbeförderung
Sperrungen sind rechtzeitig im Vorfeld abzustimmen, um die Sicherheit der Schulwege zu gewährleisten.
- Deutsche Telekom Technik GmbH - T NL Nord PTI 21 (s. a. Nebenbestimmung d):
Der Bauzeitenplan für das Vorhaben ist im Vorfeld mit der Deutschen Telekom abzustimmen, damit Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung, Ausschreibung von Tiefbauleistungen der Telekom usw. rechtzeitig eingeleitet werden können.
- Luftfahrtamt der Bundeswehr sowie Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr -Geschäftsbereich Wolfenbüttel
Eine Beteiligung ist erforderlich, sofern die Bauschutzbereiche der Anflugsektoren des Militärflugplatzes Wunstorf und des Zivillughafens Langenhagen durch Baustelleneinrichtungen (z.B. Kräne) für die Maßnahme betroffen werden.
- Regiobus Hannover und ÜSTRA
Die Unternehmen sind mit einem Vorlauf von mindestens sechs Wochen über geplante Straßensperrungen zu informieren.

c) 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. Die beiliegenden Entscheidungen der UNB zur Errichtung eines Ersatzhabitates in Scharrel im Landschaftsschutzgebiet „Moorgeest“ (LSG – H 10) sowie zum Fang nebst Umsiedlung von Zauneidechsen sind inhaltlich Bestandteil der vorläufigen Anordnung.

Daneben sind die Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen (R SBB) – Ausgabe 2023) 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 R SBB 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, Abgrabungen, Aufschüttungen sowie das Lagern von Baustoffen im Kronentraufbereich sind nicht zulässig.

Der Wurzelbereich von Gehölzen ist nach den Anforderungen der DIN 18920 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.

Sofern trotz ordnungsgemäßer Baumschutzmaßnahmen einzelne der zum Erhalt vorgesehenen Bäume - abweichend von der derzeitigen Kenntnislage - im Rahmen der Ausführung nicht mit

angemessenen Mitteln ohne erhebliche und nachhaltige Schädigung erhalten werden können, ist mit der UNB Einvernehmen darüber herzustellen, ob diese Bäume entfernt und durch geeignete Neuanpflanzungen ersetzt werden können. Ggf. erforderliche Gehölzfällungen und Rückschnitte sollten sich auf den Zeitraum 01.10. bis 28.02. des Folgejahres 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 UNB Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen zu treffen.

Die vorgenannten Punkte sind durch eine fachliche Unterstützung in Gestalt einer Ökologischen Baubegleitung (ÖBB) im Zuge der Ausführungsplanung sowie der Durchführung der Bautätigkeiten sicher zu stellen. Der ÖBB obliegt ferner die Aufgabe, bei unvorhergesehenen naturschutzrechtlichen Konflikten die Abstimmung mit der UNB zu koordinieren. Die Arbeit der ÖBB ist in einem schriftlichen Ergebnisbericht zu dokumentieren, der nach Abschluss der Bauphase unaufgefordert der Planfeststellungsbehörde zur Weiterleitung an die UNB vorzulegen ist.

Die in Unterlage 9 festgelegten landschaftspflegerischen Maßnahmen sind gem. § 17 Abs. 4 Satz 5 BNatSchG Bestandteil der vorläufigen Anordnung und in Abstimmung mit der UNB durchzuführen. Dazu ist dort rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme der Landschaftspflegerische Ausführungsplan (LAP) Benehmensherstellung vorzulegen. Die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen ist der UNB durch einen Bericht zu dokumentieren (§ 17 Abs. 7 BNatSchG). Auf die übrigen Bestimmungen des § 17 BNatSchG weise ich hin.

d) Belange der Ver- und Entsorgungsträger sowie Telekommunikation

(kursiv gesetzte Textbestandteile sind Zitate)

Die Stellungnahmen der Ver- und Entsorgungsträger (Leitungsunternehmen) enthalten Auflagen und Hinweise. Diese werden, soweit erforderlich, zum Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses gemacht und sind demgemäß zu beachten.

Dies gilt insbesondere für:

Deutsche Telekom Technik GmbH - T NL Nord PTI 21, vom 07.10.2025 (s. a. Nebenbestimmung b):

Die im Planbereich liegenden Telekommunikationslinien der Telekom werden von den Straßenbaumaßnahmen berührt und müssen infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden. An den folgenden Telekommunikationslinien der Telekom sind Änderungs- und Schutzmaßnahmen erforderlich:

Pkt. 1 = Blatt 1, BW 5442: Kreuzung eines Kupferhauptkabels im Bauwerksbereich (neue Brücke), Info zu geplanten Ausbautiefen etc. erforderlich, bereits in Teilbearbeitung (SM: 211671386-Brücke)

Pkt. 2 = (Privatgrund! Z.Zt. keine Folgepflicht bei erforderlicher Umlegung), Behelfsumfahrung DBBrücke (U16-1-1)

In allen betroffenen Verkehrswegen sind geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von ca. 0,4 m für die Unterbringung der Telekommunikationslinien der Telekom vorzusehen.

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013; siehe insbesondere Abschnitt 6, zu beachten. Wir bitten sicherzustellen, dass durch Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom nicht dauerhaft behindert werden.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist.

Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse so weit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage, der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Vodafone GmbH, vom 02.10.2025

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

Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlage 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.

Wir teilen Ihnen ebenfalls mit, dass sich Ihr angefragtes Gebiet auf Anlagen der Deutschen Bahn AG befindet. Für eine Stellungnahme der Vodafone GmbH Anlagen wenden Sie sich bitte direkt an die Deutsche Bahn AG.

Vor Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern. Unsere kostenlosen Planauskünfte sind erreichbar via Internet über die Seite:

<https://www.vodafone.de/immobilienwirtschaft/hilfe/planauskunft/index.html>

e) Wasserwirtschaftliche Belange

Die Baumaßnahme im Überschwemmungsgebiet der Leine bedarf einer wasserrechtlichen Genehmigung nach § 78 WHG, die unter nachfolgenden Auflagen und Hinweisen erteilt wird:

1. Das Vorhaben ist entsprechend den vorliegenden Unterlagen hochwasserangepasst durchzuführen.
2. Die Maßnahmen sind unter Berücksichtigung der einschlägigen DIN-Vorschriften und der allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen. Der größtmögliche Schutz der Umwelt ist einzuhalten.
3. Überschüssiger Bodenaushub ist aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.

Hinweise:

Die wasserrechtliche Genehmigung ergeht unbeschadet der Rechte Dritter und der nach sonstigen Rechtsvorschriften evtl. noch erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse o.ä.

Der Genehmigungsinhaber unterliegt gem. § 101 WHG der behördlichen Überwachung der Wasserbehörde. Er ist verpflichtet, den Beauftragten der Wasser- und Fachbehörden jederzeit Anlagen und Einrichtungen zugänglich zu machen, Auskünfte zu erteilen, Arbeitskräfte, Unterlagen und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen und technische Ermittlungen und Prüfungen zu ermöglichen. Die Kosten der behördlichen Überwachung trägt gem. § 126 NWG (Nds. Wassergesetz) der Genehmigungsinhaber.

Der Genehmigungsinhaber haftet für Schäden, die durch die Anlage am Gewässer entstehen. Er hat sich an den Kosten der Unterhaltung zu beteiligen, soweit durch die Anlage die Unterhaltung erschwert wird (§ 75 NWG). In Zweifelsfällen entscheidet die zuständige Behörde nach § 79 NWG.

Sofern im Zusammenhang mit der Bauausführung des beantragten Vorhabens temporär das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten oder Ableiten von Grundwasser erforderlich ist, bedarf es grundsätzlich einer wasserrechtlichen Erlaubnis bzw. einer Anzeige bei der Region Hannover, über die bei Bedarf durch die fachlich zuständige Untere Wasserbehörde (Team 36.28 –Gewässerschutz West, Gewaesserschutz@region-hannover.de) gesondert zu entscheiden wäre. Erlaubnisfrei ist lediglich die vorübergehende Grundwasserbenutzung (Absenkung während der Baumaßnahme) in einer geringen Menge (insgesamt weniger als 5.000 m³, anzeigepflichtig). Art und Umfang der Antragsunterlagen wären mindestens vier Wochen vor Baubeginn mit der fachlich zuständigen Unteren Wasserbehörde der Region Hannover abzustimmen.

Bei einer notwendig werdenden temporären Grundwasserhaltung ist primär eine Wiederversickerung (Versickerungsbecken, -gräben oder -flächen) oder eine Infiltration des geförderten Grundwassers über Lanzen wieder direkt in den Grundwasserkörper vorzuhalten bzw. planungstechnisch zu berücksichtigen. Entsprechende Flächenverfügbarkeiten sind schon in der Vorplanung zu prüfen. Auf Grundlage des aktuellen Nds. Mengenerlasses (April 2024) und der Einstufung des mengenmäßigen Zustandes der betroffenen Grundwasserteilkörper kann eine wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von geförderten Grundwasser in einen Vorfluter derzeit nicht in Aussicht gestellt werden.

f) Bodenschutz

Seitens der UBB sind folgende Auflagen und Hinweise zu beachten:

1. In das gesamte Planverfahren sowie die Bauausführung (Vorerkundungen, Straßenbau, Leitungsbau, Entwässerung etc.) und die Nachsorge-/ Rekultivierungsmaßnahmen sowie Rückbaumaßnahmen ist eine zertifizierte bodenkundliche Baubegleitung einzubinden. (aMV, WEE, § 4 Abs. 5 BBodSchV)
2. Für das Vorhaben ist ein Bodenschutzkonzept (BSK) mit Bodenschutzplan nach DIN 19639 durch eine zertifizierte Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) frühzeitig vor Ausschreibung der Bauleitungen erstellen zu lassen. Das BSK ist mit der UBB frühzeitig einvernehmlich abzustimmen. Das einvernehmlich abgestimmte BSK ist verbindlich umzusetzen. Die Inhalte des BSK sind als bodenschutzrechtliche Auflagen für die Genehmigung zu bewerten. Bei allen weiteren Planungen und Ausschreibungsverfahren der Baumaßnahmen sowie bei der Bauausführung ist die BBB einzubinden, um die fachgerechte Umsetzung und Fortschreibung des BSK sicherzustellen. Die Fortschreibung des BSK ist mit der UBB abzustimmen. Die UBB ist über den weiteren Planungsstand und mindestens monatlich über den Stand der Baumaßnahmen während der Bauausführung über den Sachstand zur Umsetzung der Maßnahmen zum Bodenschutz zu informieren. (§ 1 u. 7 BBodSchG, aMV)
3. Alle Bodenbereiche, in denen durch die Baumaßnahmen Bodenverdichtungen mit Auswirkungen auf die Bodenfunktionserfüllung eingetreten sein können, sind zu rekultivieren. Die Tiefe von Bodenlockerungen ist an die im Rahmen der Baumaßnahmen eingetretene Bodenverdichtungstiefe anzupassen. (DIN 19639 Nr. 6.4, § 1 u. 7 BBodSchG, aMV).
4. Die Bodenkundliche Baubegleitung erstellt nach Abschluss der Baumaßnahmen einen Abschlussbericht. Der Abschlussbericht ist spätestens 2 Wochen nach Abschluss der Baumaßnahme an die UBB zu übersenden.
5. In alle Rückbaumaßnahmen und Rekultivierungsmaßnahmen ist die Bodenkundliche Baubegleitung einzubinden. Es ist sicherzustellen, dass die Rückbaumaßnahmen bodenschutzrechtlich fachgerecht durchgeführt werden und keine schädlichen Bodenveränderungen eintreten oder zu besorgen sind.

6. Alle durch die Baumaßnahme anfallenden Abfälle sind ordnungsgemäß zu sammeln und umgehend zu beseitigen. Es ist unzulässig Abfälle in den Boden ein-/ aufzubringen oder einzuarbeiten. (§ 7 BBodSchG, § 4 BBodSchV).
7. Die Lagerung von und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist nur auf befestigten Flächen zulässig. (§ 7 BBodSchG, § 4 BBodSchV).
8. Die Bodenkundliche Baubegleitung ist in Maßnahmen zur archäologischen Vorerkundung und Maßnahmen zur Kampfmittelsondierung einzubinden. Die rechtlichen Anforderungen an den Schutz des Bodens und der Bodenfunktionserfüllung sind auch im Rahmen von archäologischen Vorerkundung und Maßnahmen zur Kampfmittelsondierung zu beachten und umzusetzen.
9. Die Einweisung von Mitarbeitenden auf der Baustelle hinsichtlich der Vorgaben zum Bodenschutz ist kontinuierlich (z.B. bei wechselnden Unternehmen, neuen Mitarbeitende etc.) fortzuführen. Die Protokolle zur Einweisung der Mitarbeitenden auf der Baustelle sind der Unteren Bodenschutzbehörde auf Verlangen vorzulegen.
10. Die Zusammenstellung der Maßnahmen zum Schutz des Bodens sind auf der Baustelle für jeden Mitarbeitenden gut sichtbar auszulegen/ auszustellen.

Hinweise:

Im Bereich der Kompensationsfläche(n) wird dringend empfohlen die Böden auf Drainagen und Bodenverdichtungen zu prüfen. Vorhandene Drainagen und Bodenverdichtungen sollten dringend fachgerecht beseitigt werden, um eine ausreichende und fachgerechte Kompensation für das Schutzgut Boden herzustellen. Werden Kompensationsflächen ohne die Beseitigung von Bodenverdichtungen und Drainagen eingerichtet, wird eine Kompensation für das Schutzgut Boden nicht erreicht.

Als Kompensationsfläche für das Schutzgut Boden wird empfohlen Flächen auszuwählen, die maximal eine mittlere Bodenteilfunktionserfüllung im Hinblick auf die natürliche Bodenfruchtbarkeit, eine erhöhte Erosionsempfindlichkeit und/ oder Verdichtungsempfindlichkeit oder ein hohes bis sehr hohes Biotopentwicklungspotential aufweisen. (§ 15 Abs. 3 BNatSchG).

g) Belange der Denkmalpflege

Entlang der geplanten Baumaßnahme gibt es eine Vielzahl archäologischer Fundstellen, bei denen es sich um Kulturdenkmale im Sinne § 3 Abs. 4 NDSchG handelt oder die auf Kulturdenkmale im Sinne von § 3 Abs. 4 NDSchG hinweisen. Mehrere dieser Fundstellen liegen so nah an den Baubedarfsflächen, dass davon ausgegangen werden muss, dass sie sich bis dahin ausdehnen. Im Zuge der mit der Planung verbundenen Erdarbeiten ist daher dringend mit der Aufdeckung und in der Folge Beeinträchtigung/Zerstörung archäologische Funde und Befunde zu rechnen. Die mit der Planung verbundenen Erdarbeiten bedürfen daher einer denkmalrechtlichen Genehmigung gemäß § 13 i. V. m. § 12 NDSchG. Diese wird unter nachfolgenden Nebenbestimmungen erteilt:

1. Der Beginn der Erdarbeiten (Oberbodenabtrag und alle in den Unterboden reichende Erdarbeiten) ist vom Vorhabenträger sobald wie möglich, **mindestens aber acht Wochen vorher** schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige ist an die Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Neustadt am Rübenberge zu richten. Die Anzeigepflicht bezieht sich auf evtl. Rodungsarbeiten, den Oberbodenabtrag und auf alle in den Unterboden reichende Erdarbeiten.
2. Die anzeigepflichtigen Erdarbeiten haben mit einem Hydraulikbagger mit zahnloser, schwenkbarer Grabenräumschaufel oder in Handschachtung zu erfolgen.
3. Die o. g. Erdarbeiten sind von einer qualifizierten archäologischen Fachkraft (mindestens Grabungstechniker/in mit mindestens zwölfmonatiger Grabungserfahrung auf vergleichbaren Böden) zu begleiten, damit ggf. auftretende Bodenfunde sofort erkannt sowie unter Hinzuziehung weiteren Fachpersonals (Grabungshelfer) wissenschaftlich dokumentiert und gesichert werden können. Es gelten die Grabungsstandards des Verbandes der Lan-

desarchäologien (verfügbar unter: <https://www.landesarchaeologien.de/kommissionen/grabungstechnik/mitglieder/grabungsstandards>) und die Dokumentationsrichtlinien der Region Hannover, Archäologische Denkmalpflege (Stand: 04/2023 – verfügbar unter: <https://region.hannit-share.de/index.php/s/YLknCNNqP33LQgm>).

4. Die Beauftragung der qualifizierten archäologischen Fachkraft erfolgt durch den Vorhabensträger und ist im Vorfeld mit der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Neustadt am Rübenberge abzustimmen
5. Die Kosten für die fachgerechte archäologische Begleitung, Dokumentation und Bergung archäologischer Funde und Befunde sowie die möglicherweise entstehenden Mehrkosten für Maschineneinsatz trägt gem. § 6 Abs. 3 NDSchG der Träger der Maßnahme.
6. Im Vorfeld der Maßnahme ist von der beauftragten archäologischen Fachkraft bei der Kommunalarchäologie der Region Hannover eine Aktivitätsnummer, beim Auftreten archäologischer Funde/Befunde auch eine Fundstellenbezeichnung zu beantragen.
7. Für die Sicherung und Dokumentation ggf. auftretender archäologischer Bodenfunde ist ein ausreichend großer Zeitraum einzuräumen, der durch die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde nach Befundlage festzulegen ist.
8. Archäologische Befunde, die sich noch jenseits der bauseitigen maximalen Eingriffstiefe fortsetzen und ohne Gefährdung erhalten werden können, sind nach einer Planumsdokumentation (inkl. Abbohrung) mit Geotextil und einer sterilen Trennschicht abzudecken und zu schützen.

Hinweise:

Ungeachtet der vorstehenden Auflagen gelten für alle Erdarbeiten die Bestimmungen des NDSchG hinsichtlich unerwarteter Funde (Melde- und Anzeigepflicht bei Bodenfunden gem. § 14 NDSchG).

Eine Nichtbeachtung o. g. Auflagen bzw. Unterlassung der Anzeige gem. § 14 NDSchG stellt eine Ordnungswidrigkeit dar und kann mit einem Bußgeld geahndet werden. Auf die einschlägigen Bestimmungen des § 35 NDSchG wird deshalb ausdrücklich hingewiesen.

h) Immissionsschutz

Hier ergehen nachfolgende Auflagen:

- Mit Ausnahme für die Abrissarbeiten im Bereich der DB-Brücke und der Nordstraßenbrücke ist grundsätzlich die AVV-Baulärm zu berücksichtigen
- Die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen (ErschImRdErl) sind zu beachten. Insbesondere sind entsprechend Nr. 6.4 des Runderrlasses umfassende Informationen der Betroffenen über die Maßnahmen sowie die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen vorzusehen sowie eine Anlaufstelle für Beschwerden einzurichten. Die tatsächlich auftretenden Erschütterungen sind zu messen und hinsichtlich der Einwirkungen auf Menschen und Gebäude zu beurteilen. Außerdem ist durch entsprechende Beweissicherung der Nachweis des Nichtentstehens von Gebäudeschäden zu führen.
- Bei Beurteilungspegeln von über 60 db(A) nachts im Zuge der Abrissarbeiten der DB-Brücke ist den betroffenen Anwohnern die Gelegenheit zu geben, während der Bauzeiträume auf externen Ersatzschlafraum ausweichen zu können. Die dafür anfallenden Übernachtungskosten sind nach den Vorgaben des Vorhabensträgers (max. Übernachtungskosten pro Nacht, Anzahl der Hotelzimmer pro Haushalt etc.) auf Nachweis der angefallenen Kosten für einen Ersatzschlafraum nachträglich zu erstatten. Insoweit wird den betroffenen Anwohnern durch diese vorläufige Anordnung dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch zugesprochen, der im Zuge der Ausführung vom Vorhabensträger umzusetzen ist. Übernachtungen im Rahmen von Urlaubsreisen ohne zeitlichen und/oder räumlichen Bezug zu den Bauarbeiten sind nicht erstattungsfähig und es besteht auch kein Anspruch auf eine finanzielle Entschädigung bei Verzicht auf den Ersatzschlafraum.

i) Kampfmittelbeseitigung

Rechtzeitig vor Baubeginn ist der Kampfmittelbeseitigungsdienst (LGLN - Regionaldirektion Hannover) zu befragen, ob im Planbereich mit Bombardierungen / Kriegseinwirkungen zu rechnen ist.

Die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst der zentralen Polizeidirektion ist zu benachrichtigen, wenn bei Erdarbeiten Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden.

j) Belange der Deutschen Bahn

Die Stellungnahme der Deutschen Bahn vom 10.10.2025 enthält folgende Auflagen und Hinweise (kursiv gesetzt als Zitat), die bei der Bauausführung zu beachten sind:

Immobilienrelevante Belange

Die Abstandsflächen gemäß LBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen sind einzuhalten.

Infrastrukturelle Belange

Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.

Ein Zugang zu Bahnanlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.

Sicherheitsabstände

Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben. Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von 3,50 m einzuhalten (DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3): 2023-02 und DB Konzernrichtlinien 997.0117 und 132.0123A01 Abschnitt 1). In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.

Während der Bauarbeiten ist der Gleisbereich (Regellichtraum einschließlich Gefahrenbereich) im Abstand von 4,00 m zur Gleisachse immer freizuhalten.

Kabel- und Leitungen

Im Grenzbereich bzw. auf dem Baugrundstück wurde eine Kabel- und Leitungsermittlung durchgeführt. Der angefragte Bahnbereich enthält folgende TK-Kabel oder TK-Anlagen der DB InfraGO AG:

Hier verläuft auf Bahngelände TK-Kabel Bahn Links im Trogkanal und Bahn rechts erdverlegt. In der Nähe mit + Länge ca. km 32,35. Die Lage der TK-Kabel/TK-Anlagen kann den beigefügten Planausschnitten entnommen werden. Die Angaben zu Anlagen der Deutschen Bahn AG erfolgen nur auf Basis der vorhandenen Lagepläne. Die Eintragungen sind zur Maßentnahme nicht geeignet. Mit erdverlegten Bahnhofskabeln ist jederzeit zu rechnen. Diese sind nicht im zentralen Archiv dokumentiert.

Es ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB InfraGO AG erforderlich. Bitte teilen Sie der DB InfraGO AG schriftlich (mindestens 15 Arbeitstage vorher) und unter Angabe unserer Bearbeitungs-Nr. 2025023696 den Wunschtermin zur örtlichen Einweisung mit. Bitte nutzen Sie dafür das beigefügte Formular Beantragung örtliche Einweisung und senden dieses ausgefüllt an folgende E-Mail-Adresse zu:

DB InfraGO AG, Dokuzentrum Auskünfte, I.ITP 52, E-Mail: Dokumentation-Trassenauskunft@deutschebahn.com

Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

Die Forderungen des Kabelmerkblasses sind strikt einzuhalten. Das Kabelmerkblatt und eine Verpflichtungserklärung liegen dem Schreiben bei.

Die Ihnen überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der Deutschen Bahn AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.

Bei Kreuzungen sind die Fernmeldekabel grundsätzlich zu unterkreuzen. TK-Anlagen der DB InfraGO AG dürfen nicht überbaut werden und es muss ein Abstand von 2,00m eingehalten werden. Während der gesamten Baumaßnahme ist die Zugänglichkeit zu gewährleisten.

Da trotz aller Sorgfalt der Prüfung keine Gewährleistung für die Vollständigkeit der Benennung aller Kabel und Leitungen der DB AG übernommen werden kann, gilt: Auf oder im unmittelbaren Bereich von Liegenschaften der DB AG muss jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden.

Sollten Sie bei den Bauarbeiten auf nicht angegebene TK-Kabel oder -Anlagen stoßen, informieren Sie bitte unverzüglich die DB Kommunikationstechnik GmbH. DB InfraGO AG, TK-Auskünfte, I.ITP 52, Kruppstr. 4, 45128 Essen, E-Mail: Dokumentation-Trassenauskunft@deutschebahn.com

Auskunft im Auftrag der Vodafone GmbH:

Der angefragte Bereich enthält folgende Kabel oder TK-Anlagen der Vodafone GmbH: Die Lage der Systeme kann den beigefügten Planausschnitten entnommen werden. Die Forderungen der Kabelschutzanweisung der Vodafone GmbH sind strikt einzuhalten. Die Merkblätter liegen dem Schreiben bei. Die Ihnen überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der Vodafone GmbH und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.

Hinweis zu Anlagen der Vodafone GmbH:

Bei Anfragen auf öffentlichem Grund stehen seit dem 1. April 2017 die Bestandspläne der Telekommunikationsanlagen von Vodafone und Vodafone Kabel Deutschland für das gesamte Bundesgebiet gemeinsam über das Webportal „externe Webauskunft“ zur Verfügung. Anfragen per Mail werden nicht mehr beantwortet! Bitte nutzen Sie daher den kostenlosen Self-Service unter

<https://partner.kabeldeutschland.de/webauskunft-neu/Datashop/>.

Bauarbeiten

Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.

Die Bauwerke sind ausreichend gegen die Einwirkungen des gegenwärtigen oder eines geänderten Eisenbahnbetriebes zu bemessen und zu bauen.

Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig.

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen verboten. Falls ein Überschwenken der Bahnfläche nicht vollständig ausgeschlossen werden kann bzw. der Mindestabstand zu Bahnanlagen nicht ausreichend ist, muss eine Kranvereinbarung abgeschlossen werden. Es muss dabei vom ungünstigsten Fall ausgegangen werden: Die Überschwenkbegrenzung ist nicht funktionsfähig, der Kran schwenkt in Richtung der Bahnanlagen, gleichzeitig ist der Ausleger und die Kette maximal ausgefahren. Auch in diesem Fall muss der Mindestabstand von 5,00 m zu den Bahnanlagen gewährleistet werden. Im Rahmen der Kranvereinbarung werden Sicherheitsmaßnahmen wie z.B. eine Überschwenkbegrenzung und die Bahnerdung des Krans inkl. einer Abnahme vor Ort durch den Anlagenverantwortlichen von DB InfraGO vorgegeben.

Die schriftliche Kranvereinbarung muss mindestens 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB InfraGO AG beantragt werden. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.

Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB InfraGO AG bei der folgenden [Email: krananweisungen-berlin@deutschebahn.com](mailto:krananweisungen-berlin@deutschebahn.com) einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

Baumaschinen, Container, Leitplanken sowie metallische Zäune und andere leitfähige Anlagen sind mit einer Bahnerdung zu versehen, sofern der Mindestabstand von 4,00 m zur Gleisachse unterschritten wird. Das Erfordernis der Bahnerdung kann auch durch die Art und Weise der Bauarbeiten ausgelöst werden, wenn die Gefahr der Berührung von unter Spannung stehenden Teilen trotz Einhaltung der Schutzabstände besteht. Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Bauherrn bzw. seiner Rechtsnachfolger.

Es wird hiermit auf § 64 EBO hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze so vorzunehmen sind, dass unter keinen Umständen Baustoffe / Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Entwässerung

Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.

Für die Be- und Entwässerung sind eigene Anlagen zu errichten. Gleichgelagerte Anlagen und Bahngräben der DB InfraGO AG dürfen nicht genutzt werden oder in ihrer Funktion beeinträchtigt werden. Die Ableitung von Trauf- und Oberflächenwasser hat grundsätzlich bahnabgewandt zu erfolgen.

Immissionen

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.

Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von dem Bauherrn auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen. In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.

Ansprüche gegen die Deutsche Bahn AG aus dem gewöhnlichen Betrieb der Eisenbahn in seiner jeweiligen Form sind seitens des Antragstellers, Bauherrn, Grundstückseigentümers oder sonstiger Nutzungsberechtigter ausgeschlossen. Insbesondere sind Immissionen wie Erschütterung, Lärm, elektromagnetische Beeinflussungen, Funkenflug und dergleichen, die von Bahnanlagen, dem gewöhnlichen Bahnbetrieb und der Erhaltung der Bahnanlagen ausgehen, entschädigungslos hinzunehmen.

k) Belange der Landwirtschaft

Der Vorhabensträger sichert zu, dass die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen nach Maßgabe der gemeinsamen Besprechung vom 18.11.2025 grundsätzlich gewährleistet ist.

ABSCHNITT B: BEGRÜNDUNG

1. Rechtsgrundlagen

Die Vorläufige Anordnung ergeht gemäß § 17 Abs. 2 S. 1 FStrG. Zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist die Region Hannover gem. § 38 Abs. 5 S. 1 NStrG i.V.m. § 161 S. 1 Nr. 16 NKomVG und insoweit ist sie auch zuständig für den Erlass der vorläufigen Anordnung im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens.

2. Verfahrensstand

Aufgrund des Antrages des Straßenbaulastträgers vom 13.08.2025 stellt sich der Stand des Planfeststellungsverfahrens gemäß § 17a FStrG in Verbindung mit § 73 VwVfG zum Zeitpunkt des Erlasses der vorläufigen Anordnung wie folgt dar:

14.08.2025	Einleitung des Verfahrens durch Beteiligung der Träger öffentlicher Belange einschl. Anhörung der Stadt Neustadt a. Rbge.
28.08./04.09.2025	Ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen im Internet unter www.bekanntmachungen.region-hannover.de sowie durch Veröffentlichung in der Rubrik „Bekanntmachungen“ der Leinezeitung
28.08./29.08.2025	Information der anerkannten Naturschutzverbände sowie der betroffenen Grundstückseigentümer über die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen
08.09.07.10.2025	Öffentliche Auslegung der Planunterlagen im Internet unter www.bekanntmachungen.region-hannover.de sowie im UVP-Portal des Landes Niedersachsen und in den Diensträumen der Stadt Neustadt am Rübenberge
19.11.2025	Übersendung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen an den Straßenbaulastträger
11.12.2025	Rückäußerung des Vorhabenträgers zu den eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen

3. Beschreibung des Gesamtvorhabens

Der Träger der Straßenbaulast für die Bundesstraße 6 (B 6) ist nach § 5 FStrG die Bundesrepublik Deutschland. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Straßenbau-behörde) – regionaler Geschäftsbereich Nienburg - hat im Zuge der Auftragsverwaltung für das o.a. Bauvorhaben die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach dem FStrG in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) beantragt. Insofern kann nach § 17 Abs. 2, S. 1 FStrG eine vorläufige Anordnung erlassen werden, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden. Grundsätzliche Voraussetzung für die Planfeststellung ist, dass ein Vorhaben in der Lage ist, einen substantiellen Beitrag zur Erreichung des Gemeinwohlziels zu erreichen und damit die Planrechtfertigung gegeben ist. Ziel des der Entscheidung zugrunde liegenden Vorhabens ist es, die Bundesstraßenflächen derart zu gestalten, dass die in den Verkehrsuntersuchungen ermittelte Verkehrsbelastung mit der gebotenen Sicherheit auf der Fernverbindung abgewickelt werden kann.

Der Bund hat als Träger der Straßenbaulast nach § 3 Abs. 1, S. 2 FStrG den gesetzlichen Auftrag, nach seiner Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die B 6 wird nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) einer Kategoriengruppe und Verbindungsfunktionsstufe zugeordnet. Demnach ist sie als Bundesfernstraße mit einer großräu-migen Verbindungsfunktionsstufe zwischen Hannover als Metropolregion und Nienburg als Ober-zentrum gemäß Tabelle 4 der RIN der Straßenkategorie LS I einzuordnen und nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) für die B 6 ist die Entwurfsklasse EKL1 vorzusehen.

Nach den Festsetzungen des LROP und daraus abgeleitet im RROP verbindet die B 6 als vier-streifige „Hauptverkehrsstraße von überregionaler Bedeutung“ die Oberzentren Hannover und Bremen mit dem Verlauf durch die Region Hannover und die Landkreise Nienburg und Diepholz. Sie verknüpft direkt die auf dieser Bundesstraßenachse liegenden Mittelzentren Garbsen, Neu-stadt am Rübenberge, Nienburg, Syke und Stuhr miteinander und stellt im Süden die Anbindung an die A 2 nördlich von Hannover und im Norden an die A 1, südlich von Bremen, sicher. Des Weiteren werden über die Verknüpfungen der B 6 mit der B 214, der B 215, der B 209 und der B 441 die Verbindungen des Oberzentrums Celle und der Mittelzentren Verden, Sulingen, Diepholz sowie Wunstorf untereinander sichergestellt.

Weitere Infrastrukturmaßnahmen im Nahbereich der B6 OU Neustadt wie der Neubau der OU Wunstorf im Zuge der B 441 (Planfeststellung) und der achtstreifige Ausbau der A 2 zwischen dem Autobahndreieck Hannover-West und der AS Hannover-Herrenhausen sowie die Verlegung der B 441 westl. Hagenburg – östl. Altenburg (im BVWP 2030 enthalten) werden Veränderungen im überregionalen Fernstraßennetz bewirken, die auch Auswirkungen auf das Verkehrsaufkom-men im Zuge der B 6 haben werden.

Im Bereich von Neustadt am Rübenberge wird die B 6 von der DB-Strecke 1740 (Wunstorf-Bre-merhaven), der Leine und fünf weiteren Verkehrswegen unterführt. Zudem trennt die B6 im Pla-nungsbereich in weiten Teilen des Streckenverlaufs Wohn- und Gewerbegebiet voneinander und stellt eine wichtige Verbindungsfunktion der Stadt und darüber hinaus über die DB-Strecke und Leine dar. Die Landstraßen L 191 sowie auch die L 193 sind über direkte Anschlussstellen mit der B 6 verbunden. Der in der Planung zu betrachtende Streckenabschnitt beginnt südlich der Anschlussstelle Himmelreich bei Bau-km 0+541,890 (Netzknoten 3422019) und endet südlich der Anschlussstelle L 193 (Hannoversche Straße) bei Bau-km 3+957,632 (Netzknoten 3422025) und umfasst damit die gesamte Strecke der B 6 im Bereich der Stadt Neustadt am Rübenberge auf einer Länge vom rd. 4 km.

Das Vorhaben sieht im Zuge der Ersatzneubaumaßnahme der Leinebrücke (BW 5439) und der Brücke über die DB-Strecke (BW 5442) den richtlinienkonformen Ausbau der B 6 (OU Neustadt) zwischen der Anschlussstelle (AS) Himmelreich und der AS L193 Hannoversche Straße vor. Die Maßnahme befindet sich in der Region Hannover, Stadt Neustadt am Rübenberge.

Anlass des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens ist, dass die Verkehrsbelastung in dem Streckenabschnitt seit der Inbetriebnahme im Jahr 1961 stark gestiegen ist. Hinsichtlich der bestehenden und der zu erwartenden Verkehrsverhältnisse liegt eine Netzkonzeptionelle Betrachtung und Bewertung des Straßenquerschnitts von der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert aus Februar 2016 vor. In dieser Betrachtung ist auch eine Bestandsanalyse und ein Maßnahmenkonzept mit einer zukünftigen Verkehrsbelastung integriert.

Aus den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 (SVZ 2010) wird für die OU Neustadt zwischen der AS Himmelreich (B 442) und der AS Neustadt-Süd (L 193) entsprechend des Berichtes eine durchschnittliche werktägliche Belastung DTVw von rd. 17.500 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 14 % (rd. 2.440 Lkw/24h) festgestellt.

Gemäß Prognosebelastung (Planungshorizont: 2030) aus der Netzkonzeptionellen Betrachtung von 2016, wird für den Planungsbereich der OU Neustadt am Rübenberge ein durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen DTVw von bis zu 27.000 Kfz/24 h zwischen der Anschlussstelle Neustadt-Mitte (L 191) und der Anschlussstelle Neustadt-Süd (L 193) sowie 22.500 Kfz/24h zwischen der Anschlussstelle Neustadt-Mitte (L 191) und der Anschlussstelle Himmelreich (B 442/L 192) ausgewiesen. Der Schwerverkehrsanteil liegt je nach Abschnitt bei bis zu 17 % (rd. 3800 Lkw/24h zwischen der Anschlussstelle Neustadt-Mitte (L 191) und der Anschlussstelle Himmelreich (B 442/L 192).

Für die Verkehrsuntersuchungen 2022 fand am 07.09.2021 eine neue Verkehrserhebung statt, welche nachstehend auszugsweise zitiert wird.

Aufbauend auf diesen Zählergebnissen ist das Verkehrsmodell für den Planungsraum aktualisiert worden. Dabei war zu berücksichtigen, dass die Zählwerte 2021 durch das veränderte Verkehrsverhalten während der „Corona-Pandemie“ beeinflusst sind. So fanden insbesondere durch das Homeoffice und das veränderte Freizeitverhalten aufgrund der eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten insgesamt weniger Fahrten statt.

Vergleiche zwischen Zählergebnissen von 2019 und 2021 zeigen z. T. deutliche Unterschiede auf. Insbesondere in Großstädten lagen die Abweichungen häufig bei über 20 %. Im Planungsraum Neustadt außerhalb eines Ballungszentrums ist von geringeren Einflüssen auszugehen, die jedoch nur geschätzt werden können.

Für die B 6 sind Analysebelastungen für 2021 zwischen 21.900 Kfz/24h im Norden und 26.300 Kfz/24h im Süden des Planungsraums angegeben. Die L 191 weist eine Belastung von 7.500 Kfz/24h nördlich und von 8.700 Kfz/24h südlich der B 6 auf. Die Anschlussrampen nehmen jeweils rd. 3.100 Kfz/24h auf. Für die L 193 ist in Höhe B 6 ein Belastungswert von 16.400 Kfz/24h dargestellt. Die Anschlussrampen sind mit 4.900 bzw. 5.400 Kfz/24h belastet.

Es wird davon ausgegangen, dass das Verkehrsaufkommen im Planungsraum bis zum Prognosehorizont 2035 maximal um rd. 3,0 % ansteigen wird. Auch der Güterverkehr wird wenigstens stagnieren oder geringfügig weiterhin zunehmen. Für die B 6 werden bis zum Prognosehorizont 2035 Verkehrszunahmen für den Schwerverkehr mit einer Größenordnung von 10 % angesetzt. Der Planungsnullfall betrachtet das vorhandene Straßennetz im Planungsraum- Prognosehorizont 2035. Für die B 6 werden Belastungen von 22.800 Kfz/24h nördlich und von 27.300 Kfz/24h südlich von Neustadt prognostiziert. Für die Leinebrücke ist ein Belastungswert von 24.500 Kfz/24h abgegeben.

Aufgrund der nicht mehr ausreichenden Tragfähigkeit bzw. Dauerhaftigkeit der Brücke über die DB-Strecke und der Leinebrücke sind Ersatzneubauten der Brückenbauwerke in diesem Abschnitt und ein regelkonformer Ausbau der B 6 einschließlich der Berücksichtigung von Ein- und Ausfädelungsspuren an den Anschlussstellen der Landesstraßen erforderlich um der verkehrlichen Bedeutung der B 6 im Straßennetz gerecht zu werden. Im Rahmen der Ausbauplanung der B 6 und der hohen Verkehrsbelastung sind Lärmvorsorgebetrachtungen in Hinblick auf lärmtech-

nische Schutzmaßnahmen gegenüber der angrenzenden Wohnbebauung zu betrachten, um somit auch dem Schutzgut Mensch (hier: Gesundheitsschutz) gerecht zu werden, sowie entsprechend den aktuellen technischen Regelwerken und Planungsrichtlinien zu überprüfen und planerisch einzubeziehen. Aufgrund der o.g. Verkehrsstärken und dem bereits vorhandenen vierstreifigen Querschnitt ist für den Ausbau der B 6- Strecke ein vierstreifiger Regelquerschnitt RQ 21 (Ausbau von 16 m auf 21 m) gemäß RAL mit richtlinienkonformen Ein- und Ausfädelungsspuren vorzusehen. Insgesamt werden durch das Vorhaben neben der Vergrößerung des Querschnittes sieben Brückenbauwerke erneuert, ein Brückenbauwerk ersatzlos zurückgebaut (Brücke über Sulttorfer Straße – BW 5438), die Anschlussstellen Neustadt Nord (L 191 Leinstraße) und Otternhagen (L 193 Mecklenhorster Weg / Hannoversche Straße) umgebaut. Das gesamte Vorhaben bedarf der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 FStrG.

In der Gesamtbetrachtung ist das Vorhaben grundsätzlich gerechtfertigt, um dem Auftrag der öffentlichen Daseinsvorsorge zur Aufrechterhaltung des Verkehrsbetriebes auf der B 6 als wichtige Verkehrsachse nachzukommen, der sich aus § 3 Abs. 1, S. 2 FStrG sowie den Vorgaben der Raumplanung ergibt. Ob und in welchem Umfang die Maßnahme dann tatsächlich realisiert werden kann, ist im noch laufenden Planfeststellungsverfahren abschließend zu klären. Diese ausstehende Entscheidung wird durch die Vorläufige Anordnung nicht ersetzt.

4. Erfordernis der Vorläufigen Anordnung

4.1 Gegenstand der Vorläufigen Anordnung

Für den Bauabschnitt Ersatzneubau DB-Brücke einschließlich Nordstraße als Teil der beantragten Planfeststellung wurden bereits im September 2023 die Sperrpausen für die Behelfsumfahrung sowie den Rückbau und die Neuerstellung beantragt. In den Sperrpausen wird der Bahnverkehr auf der unterführenden Trasse eingestellt. Aufgrund der sehr langen Vorlaufzeiten und weiterer Maßnahmen der DB außerhalb des Planungsgebietes sind folgende Sperrpausen beantragt:

• Einbau Behelfsbrückenüberbau	17.10.2026
• Abbruch Bestandsüberbauten inkl. Pfeiler und Oberleitungen	13.12.2026
• Einschieben mittlerer Überbau	25.03.2028
• Einschieben nördlicher Überbau	01.07.2028
• Einschieben südlicher Überbau	29.07.2028
• Rückbau Behelfsbrückenüberbau	14.04.2029

Diese Sperrpausen können nicht verschoben werden und erfordern eine vorzeitige Herstellung der Behelfsumgehung der DB-Strecke nebst Abbruch der Bestandsbauwerke vor Abschluss des laufenden Planfeststellungsverfahrens. Um den zeitgerechten Einbau des Behelfsbrückenbaues in der ersten Sperrpause gewährleisten zu können ist es erforderlich, dass bereits im März 2026 mit der Bautätigkeit begonnen wird (Herstellung Unterbauten Behelfsbrücke, Herstellung Straßendamm Umfahrung). Bis zu diesem Zeitpunkt wird mit hinreichender Wahrscheinlichkeit kein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegen, so dass für diese Maßnahme eine Vorläufige Anordnung nach § 17 Abs. 2 FStrG nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens einzuholen ist. Eine derartige Anordnung kann erlassen werden,

1. soweit es sich um eine reversible Maßnahme handelt
2. wenn an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht
3. wenn mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann
4. wenn die nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.

4.2. Reversibilität

Reversibel sind Maßnahmen entsprechend der Rechtsprechung, wenn diese so beschaffen sind, dass sie wieder rückgängig gemacht werden können. Dies bedeutet, dass die durch die Maßnah-

men hervorgerufenen Beeinträchtigungen sowohl in zeitlicher als auch in räumlicher Sicht umkehrbar sein müssen. In dem Sinne ist Reversibilität anzunehmen, wenn der ursprüngliche Zustand in einem angemessenen zeitlichen Rahmen in gleichartiger Weise wiederhergestellt bzw. neugestaltet werden kann. Eine Wiederherstellung des Ausgangszustandes in natura ist nicht erforderlich, da ansonsten kaum ein Anwendungsbereich für eine vorläufige Anordnung nach § 17 Abs. FStrG bliebe. Die Reversibilität ist für den Einzelfall zu prüfen und die Möglichkeit, den Ausgangszustand wiederherzustellen, ist darzulegen.

Wie unter dem vorhergehenden Punkt beschrieben, ist der Rückbau der Behelfsumfahrung nach Fertigstellung der Ersatzbauwerke BW 5442.1 und 5442.2 schon konkret für die Sperrpause in 2029 vorgesehen, so dass die Maßnahme vom Wesen her bereits tatsächlich reversibel angelegt ist. Der mit der Errichtung und dem Rückbau der Behelfsumfahrung verbundene Eingriff ist im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) berücksichtigt, der im Rahmen der Abarbeitung der Eingriffsregelung gemäß § 14 ff. BNatSchG Teil der Antragsunterlagen im Planfeststellungsverfahren ist. Demnach ist vorgesehen, dass nach Fertigstellung des Brückenbauwerkes DB-Brücke (BW 5442) / BW Nordstraße (Bauzeit ca. drei Jahre) der Urzustand wiederhergestellt und die Flächen rekultiviert werden. Nach Fertigstellung werden auch die Böschungen und die Seitenräume der Bahnstrecke neu bepflanzt, so dass eine erneute Einbindung der Verkehrswege in die Landschaft erfolgt. Zudem wurden im Vorfeld bereits Zauneidechsen in ein neues Habitat in Scharrel umgesiedelt.

Diese Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden in der vorläufigen Anordnung verbindlich festgesetzt, bevor sie dann durch endgültige Regelungen im Planfeststellungsbeschluss oder aber einer Wiederherstellungsanordnung ersetzt werden. Insofern ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass nach Beendigung des Eingriffs in Gestalt der Errichtung der Behelfsumfahrung der DB-Strecke der ursprüngliche Zustand in einem zeitlich angemessenen Rahmen auch tatsächlich wiederhergestellt ist. Auch der Wiederaufbau des abgerissenen Brückenbauwerkes wäre für sich rechtlich gesehen unproblematisch für den Fall, dass das anhängige Planfeststellungsverfahren wider Erwarten nicht mit einem entsprechenden Beschluss abgeschlossen werden kann. Losgelöst davon, dass es sich bei dem Neubau der Brücke um einen Vorgriffsfall im Sinne des § 17 Abs. 1 S. 3 Nr. 2 FStrG handelt, stellt nach dem Willen der Gesetzgebenden allein schon der Ersatzneubau einer Brücke ohnehin keine Änderung im Sinne des Fernstraßengesetzes dar, sondern wird als Unterhaltungsmaßnahme qualifiziert, da damit in der Regel weder die Leistungsfähigkeit der Straße noch die Verkehrsmengen erhöht werden und lediglich die Substanzerhaltung des Verkehrsweges im Vordergrund steht. Dies gilt auch bei Anpassungen an aktualisierte Regelquerschnitte sowie sonstige konstruktive Verbesserungen (BT-Drucksache 19/15626, S. 11). Die Reversibilität der auf der Grundlage der Vorläufigen Anordnung durchzuführenden Teilmaßnahme des Vorhabens ist daher rechtlich und tatsächlich zu bejahen.

4.3. Öffentliches Interesse am vorzeitigen Beginn

Maßgeblich für das Vorliegen eines öffentlichen Interesses ist entsprechend der Rechtsprechung, dass der durch den vorzeitigen Baubeginn erlangte Zeitgewinn ein solches Gewicht hat, dass die vollständige Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nicht abgewartet werden muss. Die Gründe sind nicht auf den Bereich der vorbereitenden Maßnahmen sowie der Teilmaßnahmen beschränkt, sondern können sich auch in Bezug auf das planfestzustellende Gesamtvorhaben ergeben. Zu nennen sind hier beispielsweise völkerrechtliche oder gemeinschaftsrechtliche Verpflichtungen oder verkehrsinfrastrukturelle Planungen, wirtschaftliche Interessen einer Region oder eine volkswirtschaftlich sinnvolle und sparsame Durchführung des Vorhabens. Hier sind im Besonderen die von der DB vorgegebenen Sperrpausen zu berücksichtigen, die nicht variabel sind und für die zeitnah keine Ersatztermine seitens der DB in Aussicht gestellt werden können. Die frühzeitige Reservierung von Sperrpausen dient dem Zweck einer möglichst geringen Störung und Unterbrechung des Bahnbetriebes, was schon im öffentlichen Interesse ist.

Die verkehrliche Bedeutung der B6 ist unter Abschnitt B, Nr. 3 bereits dargestellt. Im Fahrwasser der Leinebrücke und des Bauwerks in Himmelreich, die beide nachgerechnet wurden und für die

bereits frühzeitig ein Ersatzneubau erforderlich wurde, wurde ein Planungsauftrag für die gesamte Ortsumgehung inkl. DB-Brücke erteilt. Mit dem Erfordernis eines Ersatzneubaus der DB-Brücke im Zuge der Ortsumgehung wurde hier auf eine Nachrechnung verzichtet.

Da es sich auch bei der DB-Brücke um eine ältere Spannbetonbrücke handelt, noch dazu als Hohlplatte mit Hohlzellen, die bedingt durch die Bauweise nicht handnah geprüft werden können, besteht hier ohne eine formale Restnutzungsdauer eine hohe Dringlichkeit für einen Ersatzneubau. Zudem gilt, dass das potenzielle Ausfallrisiko – also das Risiko, dass das Bauwerk nicht mehr vollständig belastet werden kann – mit zunehmender Nutzungsdauer stetig zunimmt. Daher ist auch die Gefahr von verkehrlichen Einschränkungen bis hin zu einer Vollsperrung ständig präsent. Die DB-Brücke ist deshalb im Masterplan-Brücke in den Top 150 aufgeführt und nur durch die zügige Umsetzung der Ersatzneubauten kann diesem Ausfallrisiko wirksam begegnet werden.

Die Mobilität – auch in der Form des Individualverkehrs – ist ein wesentliches Element der Daseinsvorsorge; verkehrliche Erreichbarkeit und die Anbindung an regionale und überregionale Verkehrswege sind wichtige Voraussetzungen für die wirtschaftliche Stabilisierung und Entwicklung des Raums. Sollte eine Vollsperrung des Brückenbauwerkes über die DB-Strecke erforderlich werden, hätte dies eine erhebliche Beeinträchtigung sowohl des regionalen als auch überregionalen Verkehrs in der Region Neustadt am Rübenberge zur Folge. Der Verkehr von der B 6 müsste in die Ortslage Neustadt bzw. in die Ortschaften der Umgebung umgeleitet werden. Dies würde dem Zweck einer Ortsumgehung zuwiderlaufen, wonach dadurch Ortschaften vom Straßenverkehr, insbesondere vom Fern- bzw. Durchgangsverkehr, entlastet werden sollen, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Die Verlagerung hätte zudem eine negative volkswirtschaftliche Relevanz, da dadurch die regionale Infrastruktur überfordert wird (was einen erhöhten Unterhaltungsaufwand für das örtliche Straßennetz nach sich ziehen würde), örtliche Betriebe in ihrer Geschäftstätigkeit behindert werden und sich Lieferketten mit den entsprechenden Auswirkungen auf der Kostenseite verzögern werden. Zudem hätte die Verlagerung in die Ortschaften negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit durch die zusätzlichen Immissionen in der Ortslage. Aufgrund der Unsicherheiten bei der Vergabe alternativer Sperrzeiten seitens der DB besteht auch im Fall eines erfolgreichen Abschlusses des Planfeststellungsverfahrens bei verstreichen lassen der vorgegebenen Sperrzeiten das Risiko einer Vollsperrung, denn die Umsetzung der Behelfsumfahrung nebst Ersatzneubau ist an die Sperrzeiten gebunden und ließe sich ohne neue Sperrzeiten (deren Vergabe Stand jetzt nicht absehbar wäre) trotz Planfeststellungsbeschluss tatsächlich nicht realisieren. Von daher gesehen besteht ein öffentliches Interesse daran, dass unter Inanspruchnahme der bewilligten Sperrpausen mit dem Bau einer Behelfsumfahrung und dem Abbruch des Bestandes bereits vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens begonnen werden kann.

4.4.Prognose zur Entscheidung

Eine Vorläufige Anordnung kann in einem Planfeststellungsverfahren erlassen werden, wenn mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann. Im Sinne dieser Regelung ist eine Entscheidung zugunsten des Vorhabensträgers zu erwarten, wenn nach einer prognostischen Einschätzung auf der Grundlage der vorliegenden Informationen und Erkenntnisse von der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens ausgegangen werden kann. Insoweit muss die Planfeststellungsbehörde die Erteilung der endgültigen Zulassung per Planfeststellungsbeschluss für überwiegend wahrscheinlich halten. Für diese Prognoseentscheidung müssen hinreichende Informationen zur Verfügung stehen. Diese bestehen einerseits aus den Planunterlagen sowie den im Zuge des Anhörungsverfahrens eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen sowie den dazu vorgetragenen Gegenäußerungen des Vorhabensträgers zu den eingegangenen Rückmeldungen. Daneben ist der zum Zeitpunkt der Entscheidung maßgebliche Stand der Technik (sprich der einschlägigen verbindlich vorgegebenen Richtlinien) sowie die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Ist danach ein Vorhaben für die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nachvollziehbar und bewegt es sich absehbar innerhalb der einschlägigen Richtlinien sowie den geltenden Rechtsnormen wird es in der Regel vorbehaltlich der abschließenden Abwägung in der Planfeststellung zulassungsfähig sein.

Es liegt eine Stellungnahme des NABU Neustadt vor, die die Erforderlichkeit der Sanierung und die Größenordnung des auflaufenden Verkehrs nicht grundsätzlich in Frage stellt, sondern lediglich die konkrete Ausgestaltung der Planung. Der Vorhabensträger habe die einschlägigen Richtlinien wie die RAL ermessensfehlerhaft angewandt und zudem sei im Rahmen des planerischen Ermessens eine einspurige Verkehrsführung (also ein Rückbau der bislang vierspurigen Verkehrsführung) vorzusehen.

Grundsätzlich unterliegt die Auswahl der Varianten den Anforderungen des Abwägungsgebotes in der Planfeststellung. Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der Ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen Belange Eingang finden. Zu diesen in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden.

Die Rechtmäßigkeit der Variantenauswahl hängt sodann jedoch nicht davon ab, ob für eine andere planerische Lösung einleuchtende Gründe angeführt werden können. Es reicht aus, wenn die Behörde sich mit dem Für und Wider der gegenläufigen Belange auseinandergesetzt hat und tragfähige Gründe für die gewählte Lösung anführen kann. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Lösung sich unter Berücksichtigung aller abwägungsrelevanten Belange als eindeutig bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde (BVerwG, Beschl. V. 23.06.2009 – 9 VR 1/09, juris Rn. 10 m.w.N.; Nds. OVG, Urt. V. 08.07.2021 – 7 KS 87/18 – juris Rn. 77).

Bezüglich der Variante einer einspurigen Verkehrsführung ist grundsätzlich festzustellen, dass diese weder im Ermessen des Vorhabensträgers noch der Planfeststellungsbehörde steht. Sowohl das Landesraumordnungsprogramm 2017 als auch das RROP 2016 der Region Hannover weisen die B 6 als Vorranggebiet für eine „Hauptverkehrsstreife, vierstreifig,“ aus. Diese raumordnerische Vorgabe bildet den Planungsauftrag für den Vorhabensträger und die Grenze für die konkrete Einzelfallentscheidung zur Zulässigkeit eines Vorhabens im Zuge der Planfeststellung. Mit der Festsetzung als Vorranggebiet ist das Vorhaben hinsichtlich der vierspurigen Ausgestaltung bereits grundsätzlich endabgewogen und entzieht sich diesbezüglich der Abwägung in der Planfeststellung. Insofern besteht für die vierspurige Verkehrsführung aufgrund der Bindungswirkung des § 4 Abs. 1 Nr. 1 ROG ein Genehmigungsanspruch aus den Vorgaben der übergeordneten Raumordnung.

Unabhängig davon sprechen für den vierstreifigen Straßenquerschnitt auch die Netzkonzeptionelle Betrachtung und Bewertung des Straßenquerschnittes sowie die Verkehrsuntersuchung zur B 6 Ortsumgehung Neustadt, die als nachrichtlicher Teil der Planunterlagen mit ausgelegt haben. Demnach kann aus verkehrlicher Sicht aus der Bestandsanalyse abgeleitet werden, dass grundsätzlich für eine Änderung des vierstreifigen Straßenquerschnittes im Rahmen der Erneuerung der Ortsdurchfahrt Neustadt kein Handlungsbedarf besteht. Da es sich bei der B 6 um eine überregionale Verbindung handelt, für die durch die Einbindung in überregionale Netzwerke auch entsprechende Abhängigkeiten bestehen (s. Abschnitt B, Nr. 3), die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen auf der B 6 haben dürften, ist diese Bewertung seitens der Planfeststellungsbehörde auch aufgrund des ermittelten Verkehrsaufkommens nachvollziehbar. Dabei dürfte insbesondere der geplante achtstreifige Ausbau der A 2 zwischen Dreieck Hannover – West und der Anschlussstelle Hannover – Herrenhausen zu beachten sein, der im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung eingestuft ist.

Der bestehende vierstreifige Ausbaustandard der Ortsdurchfahrt ist im Netzzusammenhang im Hinblick auf das kontinuierliche Erscheinungsbild sowie aufgrund der vorhandenen und zu erwartenden Verkehrslagen als ausreichend anzusehen. In der Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Schubert ist die Leistungsfähigkeit von zwei Hauptfahrstreifen untersucht worden. Dabei wurde der Streckenabschnitt zwischen den Anschlussstellen der L 193 und L 193 wie ein zweistreifiger Abschnitt einer dreistreifigen Straße betrachtet. Während für den geplanten Querschnitt RQ 21 und die Anschlussstellen eine gute Verkehrsqualität nachgewiesen wurde, die auch Leistungsreserven für Verkehrszunahmen auf der Ortsumgehung aufgrund von Maßnahmen im

innerstädtischen Straßennetz bietet, weist ein zweistreifiger Querschnitt keine ausreichende Verkehrsqualität auf. Defizite ergeben sich hier insbesondere bei der Verflechtung im zweistreifigen Abschnitt bzw. an den dort vorhandenen Einfahrten. Mögliche Verkehrszunahmen im innerstädtischen Straßennetz können nicht aufgenommen werden.

Ergänzend hat die Planfeststellungsbehörde noch eine Stellungnahme der Polizeiinspektion Garbsen zu den Einwendungen des NABU eingeholt. Diese bezieht sich im Kern auf die durchgeführte Verkehrsuntersuchung. Daneben verweist sie darauf, dass ein einspuriges Verkehrskonzept, bei dem die rechten Fahrstreifen ausschließlich als Ein- und Ausfädlungsspur genutzt werden, die Verkehrssicherheit negativ beeinträchtigen würde. Der Verkehr auf der rechten Spur wäre verpflichtet, den Fahrstreifen zu wechseln, sofern er nicht die B 6 verlassen möchte. Diese Verkehrsführung bedingt eine Vielzahl von Fahrstreifenwechseln (in Teilen verbunden mit Überholvorgängen) und dieser Umstand - das belegen Vergleiche mit anderen ähnlichen Straßenverläufen - erhöht nachvollziehbar das Unfallrisiko. Daneben können weitere Komplikationen auftreten wie zum Beispiel:

- Sofortige Staubildung ohne Abbaumöglichkeit infolge eines Unfalls oder eines liegengebliebenen Fahrzeugs
- Keine bzw. eingeschränkte Möglichkeit der Nutzung von Schwertransporten (verbunden mit der Überforderung der örtlichen Infrastruktur durch sich daraus ergebenden Umleitungsbedarf)
- Probleme bei der Bildung von Rettungsgassen

Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen und Erkenntnisse macht es daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde planerisch keinen Sinn, auf einer ansonsten durchgängig vierspurigen Straße mit seiner hohen Bedeutung für den überregionalen Verkehr (Anbindung der Mittelzentren Nienburg/Weser und Neustadt am Rübenberge an das Oberzentrum Hannover) sowie den ermittelten Verkehrszahlen einen künstlichen Engpass im Stadtgebiet von Neustadt am Rübenberge zu schaffen. Dies widerspricht aus hiesiger Sicht dem Sinn einer Umgehungsstraße, den Verkehrsfluss zu verbessern und damit einen Ort vom Straßenverkehr, insbesondere vom Fern- bzw. Durchgangsverkehr (hier im Besonderen vom Schwerlastverkehr), zu entlasten und gleichzeitig die Belange der Verkehrssicherheit angemessen zu berücksichtigen. Im Ergebnis dürfte damit ein zweistreifiger Querschnitt nicht nur formalrechtlich, sondern auch tatsächlich aus Gründen der Leistungsfähigkeit sowie den Belangen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs ausscheiden.

Die Anwendung der RAL und die Wahl des Regelquerschnittes ist ebenfalls nicht zu beanstanden. Die genannte Richtlinie ist mit Allgemeinem Rundschreiben Nr. 8 / 2013 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 16. Mai 2013 für verbindlich erklärt worden, um eine Grundlage für eine einheitliche Handhabung und Vergleichbarkeit von Planungen sicherzustellen. Insofern spiegelt sie den Stand der Technik wieder, der vom Vorhabensträgers grundsätzlich zu berücksichtigen ist und Maßstab der Planfeststellungsbehörde für die Zulassung eines Vorhabens ist. Es ist nicht auszuschließen, dass einzelne Richtlinien im Laufe der Zeit überarbeitet werden müssten, aber es ist nicht die Aufgabe der Planfeststellung, dies zu tun und damit im Rahmen einer Einzelfallentscheidung den Stand der Technik neu zu definieren.

Inhaltlich bieten die RAL tatsächlich keine geschlossenen Lösungen für alle Entwurfsaufgaben an und öffnen dem Planer einen Ermessensspielraum, der bei der notwendigen Abwägung zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen genutzt werden soll. Dabei sind Abweichungen von den Regelwerten möglich, die dann im Einzelfall zu begründen wären. Gemäß der RAL sollen Landstraßen ihre raumordnerische Funktion mit hoher Verkehrssicherheit und angemessener Qualität des Verkehrsablaufes erfüllen und gleichzeitig die Belange des Umweltschutzes berücksichtigen. Bei der Planung hat der Vorhabensträger deshalb die Ziele der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität sowie der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen.

Zum Vorhaben liegen wie oben bereits beschrieben eine Netzkonzeptionelle Betrachtung und Bewertung des Straßenquerschnittes vor, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit und – qualität nachvollziehbar die Wiederherstellung

eines vierstreifigen Querschnittes mit einem Ausbaustandard eines RQ 21 nach RAL empfehlen. Die Belange des Umweltschutzes sind im Rahmen der UVP sowie des Landschaftspflegerischen Begleitplans berücksichtigt worden und es liegen zum jetzigen Stand des Verfahrens keine Anhaltspunkte vor, dass dabei gravierende Fehler unterlaufen sind. Der Vorhabensträger hat daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde seinen Ermessensspielraum entsprechend der RAL ausgefüllt und im Ergebnis bewegt sich die Planung im Rahmen der maßgeblichen Richtlinien. Es sind keine offensichtlichen Fehler erkennbar und da sich keine Alternativvariante unter Berücksichtigung aller abwägungsrechtlichen Belange als eindeutig bessere aufdrängt, kann man die Prognose stellen, dass einer späteren Zulassung des Vorhabens auf der Basis des richtlinienkonformen Regelquerschnittes im Rahmen der Planfeststellung absehbar nichts im Wege stehen dürfte.

Der NABU bemängelt zudem, dass das Vorhaben nicht im Einklang mit dem Klimaschutzgebot der Niedersächsischen Landesverfassung stehe. Dazu ist anzumerken, dass Artikel 6 c der Niedersächsischen Landesverfassung nur das Land Niedersachsen verpflichtet, das Klima zu schützen und die Folgen des Klimawandels zu minimieren. Insofern ist die Bundesrepublik Deutschland als Träger der Baulast davon nicht berührt. Tatsächlich ergibt sich hier aber das Gebot zum Klimaschutz aus Artikel 20 a GG in Verbindung mit § 13 Abs. 1 KSG. Demnach ist der Staat – auch in Verantwortung für künftige Generationen – zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen verpflichtet, dies umfasst auch die Verpflichtung zum Klimaschutz einschließlich des Zieles von Klimaneutralität.

Unstrittig ist, dass die Belange des Klimaschutzgesetzes in die Abwägung im Planfeststellungsbeschluss mit einfließen müssen. Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 KSG begründet allerdings keinen Vorrang für das Schutzgut Klima und enthält daher kein Optimierungsgebot für eine Planung wie im Wesentlichen vom NABU verlangt. Es ist nur erforderlich, dass Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz zu ermitteln und die Ermittlungsergebnisse in die Entscheidungsfindung einzustellen sind. Das KSG enthält keine näheren Angaben für das Verfahren der Berücksichtigung.

Für die Ermittlung der klimarelevanten Auswirkungen oder für deren Bewertung gibt es gegenwärtig ebenfalls keine konkretisierenden Vorgaben. Das KSG ist ein Rahmengesetz, das sich in erster Linie an den Gesetzgeber richtet. Bisher existieren keine Rechtsverordnungen, Verwaltungsvorschriften, Ausführungsvorschriften, Leitfäden, Handreichungen oder Ähnliches, die die Verwaltungsbehörden bei der praktischen Umsetzung ihrer Ermittlungs- und Bewertungspflichten zugrunde legen könnten. Das führt zwar nicht dazu, dass das Berücksichtigungsgebot zurzeit nicht handhabbar wäre und keine Anwendung finden würde, ist aber von der Bedeutung für die Frage, was für eine sachgerechte Erfüllung der Berücksichtigungspflicht geleistet werden muss. Entsprechend der Rechtsprechung dürfen die Anforderungen dabei nicht überspannt werden, müssen „mit Augenmaß“ inhaltlich bestimmt und konkretisiert werden und dürfen keinen unzumutbaren Aufwand abverlangen (BVerwG* Auswirkungen des Klimaschutzgesetzes auf Planfeststellung – Nordverlängerung A 14 (NVwZ 2022, 1549).

Der Vorhabensträger hat in der UVP im Zuge der Auswirkungsprognose die Auswirkungen des Vorhabens auf die verbindlichen nationalen Klimaschutzziele im Hinblick auf die Sektoren Industrie, Verkehr und Landnutzung aufgeschlüsselt. Für die Sektoren sind zulässige Jahresemissionsmengen (2020-2030, Anlage 2 KSG) in Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent vorgegeben. Die durch das Vorhaben ausgelösten Emissionen werden mit diesen Zahlen ins Verhältnis gesetzt. Insofern hat der Vorhabensträger das seine getan, um dem Berücksichtigungsgebot aus dem KSG Genüge zu tun. Die vorliegenden Angaben können als Grundlage dienen für die spätere Abwägung im Zuge der Planfeststellung.

Wie oben bereits beschrieben kommt der Regelung des KSG kein besonderes Gewicht zu im Sinne eines Optimierungsgebotes. Klimaschutzbelange sind in die spätere Abwägung einzustellen und können auch zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Dem Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG wird daher entsprochen, wenn die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz ermittelt wird. Dies ist geschehen und nach Bewertung der vorliegenden

Informationen sind vorbehaltlich der Abwägung im Rahmen der Planfeststellung keinerlei Anhaltspunkte ersichtlich, dass die nationalen Klimaschutzziele und damit die Belange des KSG der Verwirklichung des Vorhabens entgegenstehen werden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Vorhabensträger die Auswirkungen des Vorhabens wie beispielsweise die Baumfällungen oder die Versiegelung im Rahmen der maßgeblichen Richtlinien auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt hat.

Ansonsten steht der vom NABU zusätzlich eingereichte Ergänzungsvorschlag der Ausgleichsmaßnahmen in Gestalt einer Wildbrücke ebenfalls der späteren Planfeststellung nicht entgegen, da es sich nur um eine Detailregelung handelt, die ggf. durch eine Ergänzung der Planung berücksichtigt werden kann. Allerdings findet der Ausbau der B 6 im Bestand sowie im bereits bebauten Gebiet statt, so dass Gründe für die Notwendigkeit einer Wildbrücke nicht erkennbar sind.

Sowohl das Landvolk als auch die Landwirtschaftskammer Hannover haben in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass für die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen westlich und östlich der DB / B6 die Verbindung "Nordstraße- Nordstraßenbrücke-Großer Weg" von elementarer Bedeutung sei. Es sei daher sicherzustellen, dass diese Verbindung während der Bauphase für den landwirtschaftlichen Verkehr erhalten bleibe.

Die landwirtschaftlichen Flächen zwischen B6 — DB — Ortslage Himmelreich seien während des Bestandes der Baustelle „B6-Anschluss Himmelreich“ aus der Gemarkung Neustadt von Osten nur über die „Nordstraßenbrücke“ sowie den diese unterführenden Wirtschaftsweg und aus Westen nur über die Nordstraße und den die „Nordstraßenbrücke“ unterführenden Wirtschaftsweg erreichbar.

Mit dem Abriss der „Nordstraßenbrücke“ und deren Neubau bestünden diese Erschließungen nicht mehr, so dass eine Erreichbarkeit der betreffenden landwirtschaftlichen Flächen nur aus Norden über Himmelreich erfolgen kann. Dadurch ergäben sich für die Bewirtschafter unzumutbare Umwege.

Das gleiche gilt für alle landwirtschaftlichen Verbindungen zur Bewirtschaftung von landwirtschaftlichen Flächen westlich und östlich der DB und B6 gelegenen Flächen, für die die Verbindung „Nordstraße-Nordstraßenbrücke-Großer Weg“ die elementare Verbindung darstellt. Es wird weiter befürchtet, dass sich die verschiedensten geplanten Baumaßnahmen im Raum der Stadt Neustadt überschneiden werden und die Erreichbarkeit von landwirtschaftlichen Flächen nicht mehr gegeben sei.

Der Bau der Behelfsumfahrung und weitere Baumaßnahmen würden einen komplexen Eingriff in die Wegeverbindungen darstellen, so dass ein Umleitungskonzept für den landwirtschaftlichen Verkehr erforderlich sei.

Hierzu hat der Vorhabensträger am 18.11. 2025 einen gemeinschaftlichen Termin mit betroffenen Landwirten, der Stadt Neustadt sowie Vertretern der Landwirtschaftskammer und dem Landvolk einberufen, um den Sachverhalt gemeinsam zu erörtern. Dabei wurden folgende Punkte besprochen:

1. Die Stadt Neustadt sagt die Anordnung eines Parkverbotes entlang der Straße „Rundeel“ während der relevanten Zeiträume zu, damit die Nutzung der Straße für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge besser möglich ist, die den Bahnübergang in der Nienburger Straße (B 442) nutzen.
2. Das neue Bauwerk im Zuge der B 442 in Himmelreich kann voraussichtlich bereits ab September 2026 genutzt werden, da die Bauphase 5 (Herstellung B 442-Verkehrsflächen zur B6-Überführung) zu dem Zeitpunkt abgeschlossen sein wird. Somit können landwirtschaftliche Verkehre die B 6 regulär unter Nutzung der L 192 und der B 442 queren.

Derzeit werde noch geprüft, ob in der Bauphase 5 auch eine zusätzliche provisorische Auffahrt auf die B 6 in Richtung Hannover von der B 442 aus in Richtung Neustadt umsetzbar sei.

Ab November 2026 wird die Behelfsumfahrung im Zuge der B 6 zur Querung der DB-Strecke eingerichtet sein und die DB-Strecke über das Brückenbauwerk auch im Zuge der Nordstraße nicht mehr befahren werden können. Hierzu muss dann innerörtlich der Bahnübergang „Nienburger Straße“ genutzt werden.

3. Nach jetzigem Stand werden ab September 2026 (Bauphase 6 und folgende) der Staukanal und das Bauwerk 3 im B6-Bereich jeweils unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der B6 hergestellt und die B6 grunderneuert. Hierfür wird die Verkehrsführung auf der B6 mehrfach geändert. Ein Auf- und Abfahren auf oder von der B6 ist ab diesem Zeitpunkt im Bereich der Anschlussstelle Himmelreich nach derzeitiger Planung dann weiterhin nicht möglich und auch nicht nötig. Auch die jetzt bestehende Schranke am Radweg zur Ab- und Auffahrt von der B6 für Rettungseinsätze im Bereich Himmelreich wird es dann nicht mehr geben. Landwirtschaftliche Verkehre können nach Fertigstellung der Bauphase 5 die B6 regulär unter Nutzung der L192 und die B442 queren. Beeinträchtigungen bestehen ab dem Zeitpunkt lediglich auf der B6.
4. Um auf die nordöstlich gelegenen Flächen an der DB-Strecke zu gelangen, kann ab November 2026 eine für den Baustellenverkehr eingerichtete provisorische Abfahrt von der B6 aus Richtung Hannover genutzt werden.
Die Ausfahrt von diesen landwirtschaftlichen Flächen kann über den im Nordwesten verlaufenden Wirtschaftsweg entlang der Kleingärten nach Himmelreich und an der Anschlussstelle Himmelreich über das neue Bauwerk erfolgen (siehe Punkt 2: Bauwerk Himmelreich ab September 2026 nutzbar)

Als Alternative ist eine Auffahrt auf die B 6 in Richtung Hannover über die provisorische Baustellenzufahrt im Baufeld möglich.

Im Ergebnis ist die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen beidseitig im Bereich der nördlichen Ortsumgehung somit während der Baumaßnahme weiterhin gegeben.

Zum Planfeststellungsverfahren liegen zudem verschiedene Einwendungen vor, die sich gegen die Abgabe von Grundeigentum an den Vorhabensträger richten bzw., sonstige Anliegerrechte wie beispielsweise die Zufahrt zu Grundstücken betreffen. Der Bereich der Behelfsumfahrung ist davon nicht betroffen, so dass dies nicht grundsätzlich den Sinn einer vorläufigen Anordnung für die Teilmaßnahme in Frage stellt. Ansonsten bedürfen die vorliegenden privaten Einwendungen einer Klärung im Einzelfall im weiteren Planfeststellungsverfahren, aber sie stehen der Verwirklichung des Vorhabens nicht grundsätzlich entgegen.

Nach Sichtung der bislang vorliegenden Informationen besteht damit die überwiegende Wahrscheinlichkeit, dass am Ende ggf. mit Modifizierungen der Planunterlagen ein positiver Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der Ortsdurchfahrt der B 6 ergehen kann. Soweit erforderlich werden die Interessen öffentlicher und privater Belange bereits als Nebenbestimmung im Rahmen der vorläufigen Anordnung gewahrt um später durch endgültige Regelungen ersetzt zu werden. Insofern ist keine negative Prognose für die spätere Planfeststellung ersichtlich, die dem Erlass der vorläufigen Anordnung entgegensteht.

4.5. Berücksichtigung der Interessen nach § 74 Abs. 2 VwVfG

Die Träger öffentlicher Belange sind im Rahmen der Anhörung am Verfahren beteiligt worden und ihre Belange werden soweit wie erforderlich durch entsprechende Auflagen in der vorläufigen Anordnung berücksichtigt. Dies gilt insbesondere für die Belange des Naturschutzes, des Bodenschutzes, der Belange der Wasserbehörde, des Abfall- und Bodenschutzes, des Immissionsschutzes sowie der Deutschen Bahn und der Landwirtschaft. 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.

Die vorläufige Anordnung stellt im Gegensatz zur Planfeststellung keinen Eingriff in private Eigentums- bzw. Besitzrechte dar, da sie weder die Grundlage für eine vorläufige Besitzeinweisung nach § 18 f FStrG noch für eine Enteignung nach § 19 FStrG darstellt. Insofern entzieht sich eine Betrachtung von möglichen Eingriffen in das Eigentum privater Betroffener der Abwägung für eine vorläufige Anordnung. Der Vorhabensträger ist vielmehr darauf angewiesen, außerhalb des laufenden Verfahrens mit den betroffenen Eigentümern eine einvernehmliche Lösung über die Inanspruchnahme der für das Objekt der vorläufigen Anordnung erforderlichen Grundstücke zu erzielen. Gelingt dies nicht, steht dies einem Vollzug der vorläufigen Anordnung entgegen. Laut Aussage des Vorhabensträger liegen hier die Zustimmungen der Grundstückseigentümer zum Erwerb bzw. der Nutzung der von der Maßnahme betroffenen Flächen bereits vor. Aber selbst, wenn dies nicht der Fall wäre, würde dies nicht zwingend dem Erlass einer vorläufigen Anordnung entgegenstehen. Aufgrund des Vollzugshemmnis, das im Fall einer Nichteinigung über die Inanspruchnahme privater Flächen mangels eines durchsetzungsfähigen Titels greifen würde, kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine vorläufige Anordnung auch ohne Bestätigung einer Einigung mit allen Grundstückseigentümern unbeschadet der privaten Eigentumsrechte erteilt werden, wenn ansonsten alle anderen Belange angemessen berücksichtigt worden sind.

4.6. Ergebnis

Die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 17 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 bis 4 FStrG für die beantragte vorläufige Anordnung sind damit nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde erfüllt. Sie verfolgt einen legitimen Zweck (Aufrechterhaltung der Verbindung der B 6 über die DB-Strecke 1740 trotz noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren) und ist geeignet, erforderlich sowie angemessen, um diesen Zweck zu erreichen. Insofern kann die vorläufige Anordnung mit Auflagen unbeschadet der privaten Eigentumsrechte Dritter ermessensfehlerfrei erteilt werden.

ABSCHNITT C: HINWEISE

1. Allgemeiner Hinweis

Die vorläufige Anordnung bleibt nur bis zur Feststellung des Planes für das Gesamtvorhaben wirksam. Die Zulassung der vorbereitenden Maßnahmen ersetzt nicht die Planfeststellung und trifft mithin keine endgültige Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens insgesamt

Neben der vorläufigen Anordnung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen oder Zustimmungen, nicht erforderlich (sog. Konzentrationswirkung - § 75 Abs. 1 VwVfG). Sie werden durch diesen Bescheid ersetzt. Die vorläufige Anordnung hat aber keine enteignungsrechtliche Vorwirkung.

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieser vorläufigen Anordnung (z.B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines an dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die genannte Behörde solche zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).

2. Bekanntmachungshinweis

Die vorläufige Anordnung wird unter www.bekanntmachungen.region-hannover.de ortsüblich im Internet bekannt gemacht. Ergänzt wird dies durch eine Hinweisbekanntmachung in der Rubrik „Bekanntmachungen“ der Leinezeitung. Daneben wird die vorläufige Anordnung der Stadt Neustadt am Rübenberge sowie dem NABU zugestellt.

ABSCHNITT D: RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

1. Klage

Gegen diese vorläufige Anordnung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Niedersächsischen Obergerverwaltungsgericht, Uelzener Str. 40, 21335 Lüneburg, erhoben werden. Die Klageerhebung muss schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Niedersächsischen Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz (Nds. ERVVO-Justiz) erfolgen.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Vor dem Obergerverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Prozessbevollmächtigten vertreten lassen (§ 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO i. V. m. § 67 Abs. 4 Satz 3 VwGO). Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

Die Klage wäre gegen die Region Hannover, vertreten durch den Regionspräsidenten, Hildesheimer Str. 20, 30169 Hannover zu richten.

2. Sofortige Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen die vorstehende vorläufige Anordnung hat keine aufschiebende Wirkung (§ 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 VwGO).

Auf Antrag kann das Niedersächsische Obergerverwaltungsgericht, Uelzener Str. 40, 21335 Lüneburg, die aufschiebende Wirkung einer Klage ganz oder teilweise anordnen. Der Antrag ist schon vor Erhebung der Anfechtungsklage zulässig.

Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Obergerverwaltungsgericht jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Prozessbevollmächtigten vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

Rechtsvorschrift	Veröffentlichung
Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG)	vom 17. März 1998 (BGBl. I, S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I, S. 306)
Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV)	vom 9. Juli 2021 (BGBl. I, S. 2598, 2716)
Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	vom 28. Juni 2007 (BGBl. I, S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409)
DIN 18920 Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen	vom Juli 2014
Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG)	vom 29. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)
Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG)	vom 31. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348)
Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG)	vom 23. Mai 1949 (BGBl. I, S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2025 (BGBl. 2025 I, Nr. 94)
Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)	vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235)
Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG)	vom 30. Mai 1978 (Nds. GVBl., S. 517), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 22. September 2022 (Nds. GVBl. S. 578)
Niedersächsische Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz (Nds. ERVVO-Justiz)	vom 21. Oktober 2011 (Nds. GVBl., S. 367), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. November 2015 (Nds. GVBl., S. 335)
Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)	vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl., S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3)
Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG)	vom 24. September 1980 (Nds. GVBl., S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Juni 2022 (Nds. GVBl., S. 420)
Niedersächsisches Wassergesetz (NWG)	vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl., S. 64), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. September 2024 (Nds. GVBl. Nr. 82 vom 02.10.2024)

Rechtsvorschrift	Veröffentlichung
Raumordnungsgesetz (ROG)	vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I, S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I, Nr. 189)
Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen (R SBB) – Ausgabe 2023	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/2023 vom 27. Dezember 2023 (VkBl. 2024 S. 18)
Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) - Ausgabe 2012	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2013 vom 16. Mai 2013
Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)	vom 19. März 1991 (BGBl. I, S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 16 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 349)
Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)	vom 23. Januar 2003 (BGBl. I, S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236)
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)	vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I S. 479)

Abkürzungen:

BGBl.

= Bundesgesetzblatt

Nds. GVBl.

= Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt

