Rd.-Nr.	Stellungnahme von: **DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH**	zu Rd.-Nr.	Abwägung / Beschlussvorschlag
	Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Zur o. a. Planung haben wir bereits mit Schreiben PTI24 vom 12.12.2013 Stellung genommen. Diese Stellungnahme gilt unverändert weiter. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung **Stellungnahme vom 12.12.2013:** Die Deutsche Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) – als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG – hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o.g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:		
1	Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom (siehe Anlage).	**1**	Die Leitungen liegen innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen.
2	Die Aufwendungen der Telekom müssen bei der Verwirklichung des Bebauungsplans so gering wie möglich gehalten werden. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben. Äußerungen zu Umweltbelangen können wir für unseren Bereich nicht vorbringen, wir möchten jedoch auf Folgendes hinweisen: Aus den uns zur Verfügung stehenden Unterlagen ist nicht erkennbar, wie sich die beabsichtigte Maßnahme auf die bestehende Telekommunikationslinie der Telekom auswirkt. Sollten die im Planbereich liegenden Telekommunikationslinien der Telekom von den Straßenbaumaßnahmen berührt werden und	**2**	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Vor Baubeginn muss eine Abstimmung mit der Deutschen Telekom Technik AG erfolgen.

Rd.-Nr.	Stellungnahme von: **DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH**	zu Rd.-Nr.	Abwägung / Beschlussvorschlag
	müssten infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden, schlagen wir vor, notwendige Maßnahmen zur Sicherung, Veränderung oder Verlegung in einem Abstimmungsgespräch zu erörtern. Wir bitten, dem Vorhabenträger aufzuerlegen, dass dieser für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und mit uns abzustimmen hat, damit Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung, Ausschreibung von Tiefbauleistungen der Telekom usw. rechtzeitig eingeleitet werden können. Für unsere Baumaßnahmen benötigen wir eine Vorlaufzeit von 6 Monaten.		
	LGLN, KATASTERAMT LÜCHOW		
1	Aus katasterrechtlicher und katastertechnischer Sicht gibt es weiterhin den folgenden Hinweis: Die Abgrenzung des Plangebietes und der Straßenverkehrsfläche ist aufgrund fehlender Maße nicht überall eindeutig in die Örtlichkeit übertragbar. Die vollständige Übereinstimmung mit der Örtlichkeit und die Übertragbarkeit der neu zu bildenden Grenzen kann nur dann durch die Vermessungsstelle bescheinigt werden, wenn vor der Erstellung der Planunterlage ein örtlicher Feldvergleich durchgeführt und zusätzlich die Umringsgrenzen ermittelt wurden. Eine Bescheinigung darüber, dass die Darstellung der Grenzen und baulichen Anlagen geometrisch einwandfrei ist, kann in diesem Fall nicht erteilt werden. Der Satz“…Übertragbarkeit der neu zu bildenden Grenzen….ist einwandfrei möglich“ wird bei Bebauungsplänen benötigt, bei deren Durchführung neue Grenzen gebildet werden und deren Verlauf durch den Bebauungsplan festgesetzt wird.	**1**	Nach Rücksprache mit dem Katasteramt Lüchow, Herrn Kreinjobst, sind die eingetragenen Maße ausreichend. Das Katasteramt wird bescheinigen, dass die Übertragung der neu zu bildenden Grenzen in die Örtlichkeit einwandfrei möglich ist.

Rd.-Nr.	Stellungnahme von: **LANDKREIS LÜCHOW-DANNENBERG**	zu Rd.-Nr.	**Abwägung / Beschlussvorschlag**
	Zu dem o.g. B-Plan-Entwurf nehme ich wie folgt Stellung:		
1	1. Begründung, Seite 3, Pkt. 2 wird die Straße als bedeutsamen Wanderweg hervorgehoben und mit Bezug auf das RROP Ziel 3.6.6 dargelegt, dass der Straßenausbau die Situation für Wanderer und Fußgänger verbessert wird. Gemäß Begründung S. 4 liegt die Verbesserung darin, dass Wanderer in den Straßenseitenraum!! ausweichen können, wenn sich Fahrzeuge nähern. Der vorgesehene Ausbau, der der Beschleunigung der Verkehrs dient, ohne das ein separater Fußgängerweg daneben entsteht, widerspricht der Begründung zur Verbesserung der Fußgängersituation.	1	Durch die Verbreiterung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche ist es für Wanderer möglich, in den Straßenseitenraum auszuweichen. Derzeit müssen die Fahrzeuge bei Begegnungsverkehr den Straßenseitenraum mitnutzen, was zu einer erheblichen Gefährdung der Fußgänger beiträgt. Nach dem Ausbau ist die Fahrbahn breit genug, um Begegnungsverkehr auf der Fahrbahn stattfinden zu lassen. Wanderer können sich dann gefahrloser im Seitenraum aufhalten. Die Begründung wurde entsprechend ergänzt. Ein separater Fußweg über die gesamte Länge der Ortsverbindungsstraße kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht gebaut werden.
2	2. Ein Ausbau mit dem Effekt, die Leistungsfähigkeit zu erhöhen und eine im Vergleich zum Straßenzug Kolborner Weg/ Mühlenberg (hier gilt Tempo 30 und Rechts-vor-links) wesentlich höhere zulässige Geschwindigkeit (50 / 70 kmh) wird zu einer massiven Verlagerung von Verkehrsmengen führen, inklusive einer starken Belastung des Nadelöhrs Bertold-Roggan-Ring. Die immissionsmäßigen Folgen der vorgelegten Planung sind immer noch in keinster Weise angesprochen, gewichtet und bewertet. Aus Sicht des Immissionsschutzes bestehen daher erhebliche Bedenken fort.	2	Die Einschätzung, dass es zu einer massiven Verlagerung der Verkehrsmengen kommen wird, kann nicht geteilt werden. Bereits heute ist die bestehende Straße durch den Anliegerverkehr und den Ortsverbindungsverkehr frequentiert. Die Verkehrsmengen werden nicht wesentlich zunehmen, da keine neuen Baugebiete geplant sind. Der verkehrsberuhigende Ausbau des Kolborner Weges hat bereits 1985 stattgefunden. Der Minikreisel mit dem Ausbau des Berthold-Roggan-Ringes wurde im Jahr 2011 realisiert. Die Verkehrsströme haben sich auf diese straßenbauliche Situation bereits eingestellt und werden daher mit dem Ausbau der Ortsverbindungsstraße nicht wesentlich umgeleitet werden. Die Verbreiterung der Straße stellt lediglich eine Verbesserung des Begegnungsverkehrs dar. Die bestehende Emissionslage wird sich daher nicht grundlegend ändern. Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
3	3. Begründung S. 4, Ziff. 3.2 letzter Absatz: Die Breite der Ortsverbindungsstraße wird mit 5,50 m angegeben. Danach soll ein Begegnungsverkehr problemlos möglich sein. Nach der RAS-Q, der Richtlinie für die Anlage von Straßen – Teil: Querschnitt beträgt der Regelquerschnitt für Ortsverbindungsstraßen 7,50 m. Davon sind 5,50 m befestigt und jeweils ein Randstreifen von 1 m je Seite vorgesehen. Sofern die Ortsverbindungsstraße aus dem Förderprogramm finanziert werden soll, ist dieser Regelquerschnitt einzuhalten. Ein Begegnungsverkehr Lkw/ Bus (2,90m/2,90m= 5,80m) wäre nur durch das Ausweichen auf diesen Randstreifen unproblematisch.	3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nach Auskunft der LSE fährt der Busverkehr innerorts durch Kolborn und nicht auf der Ortsverbindungsstraße.

Rd.-Nr.	Stellungnahme von: **LANDKREIS LÜCHOW-DANNENBERG**	zu Rd.-Nr.	**Abwägung / Beschlussvorschlag**
4	4. In der Begründung wird zurecht von einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch den Straßenausbau gesprochen. Im weiteren wird die Ansaat des Bankettes als landschaftsgerechte Neugestaltung, also als Ausgleichsmaßnahme dargestellt. Diese Maßnahme gehört m.E. zwangsläufig zu einem der Regeln der Technik entsprechenden Ausbau, wäre also nicht kompensatorisch wirksam.	**4**	Die Kompensation bezieht sich auf Flächen, die derzeit versiegelt sind und im Zuge des Straßenneubaus wieder entsiegelt werden. Die Flächen können daher bei der Kompensation angerechnet werden.
5	Im Rahmen der 1. Stellungnahme wurde angeregt nördlich der OV-Straße sowohl als Ausgleichsmaßnahme als auch als Maßnahme der Umsetzung des gültigen Flächennutzungsplanes, außerhalb der Waldbereiche, eine Grünstruktur z.B. eine Baumreihe festzusetzen. Dies wird mit Hinweis auf notwendige Sicherheitsabstände von 7m zur Fahrbahnkante angesichts vorhandener Grundstücksverhältnisse als nicht realisierbar dargestellt. Die Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen (RPS 2009) fordert einen Abstand von 7m an stark befahrenen Bundes- u. Landesstraßen für die eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70-100 Km/h vorgesehen ist. Bei Tempo 50-70 Km/h empfiehlt die RPS 4,5 m Abstand. Die Richtlinie ist zwar für die Straßenbauverwaltung des Landes rechtlich bindend, nicht aber für kommunale OV-Straßen. Hier besteht lediglich die Empfehlung. Die zitierte Richtlinie (siehe Anlage, Bild 7) fordert entsprechende Schutzabstände oder – maßnahmen erst ab einer zulässigen Geschwindigkeit von 60 kmh. Da nicht ersichtlich ist, warum hier schneller gefahren werden muss als 50 kmh (innerorts!) läuft die Begründung ins Leere. Es sollte nochmals geprüft werden, ob nicht ggf ein entsprechender Grunderwerb getätigt werden kann um damit die Baumreihe als Straßenbegleitgrün zur besseren Einbindung zur freien Landschaft zu realisieren.	**5**	Auf die Festsetzung einer Grünstruktur, z. B. einer Baumreihe, entlang der Ortsverbindungsstraße wird verzichtet. Entsprechend der Vorgabe der Nds. Landesbehörde für Straßenbau, über die die Zuschüsse beantragt werden, ist die Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen an Straßen zu beachten. Dies ist die Voraussetzung für die Beantragung der Zuschüsse. Die Richtlinie besagt, dass Bäume an Straßen nur mit einem Abstand von 7 m oder in Verbindung mit Leitplanken gepflanzt werden dürfen. Beides kann an der Ortsverbindungsstraße nicht durchgeführt werden. Die Begründung wurde entsprechend ergänzt. Da es sich um eine überörtliche Gemeindeverbindungsstraße handelt, soll die Geschwindigkeit außerorts nicht zusätzlich eingeschränkt werden. Die Begründung wird daher wie folgt geändert: „Eine zusätzliche Begrenzung der Geschwindigkeit außerorts ist nicht vorgesehen.“
6	5. Der Abarbeitung der Eingriffsregelung in der Erläuterung kann nur unter der Voraussetzung gefolgt werden, dass **alle** dort festgelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen **vollständig beim Ausbau zur Anwendung kommen.**	**6**	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er ist beim Ausbau zu beachten.

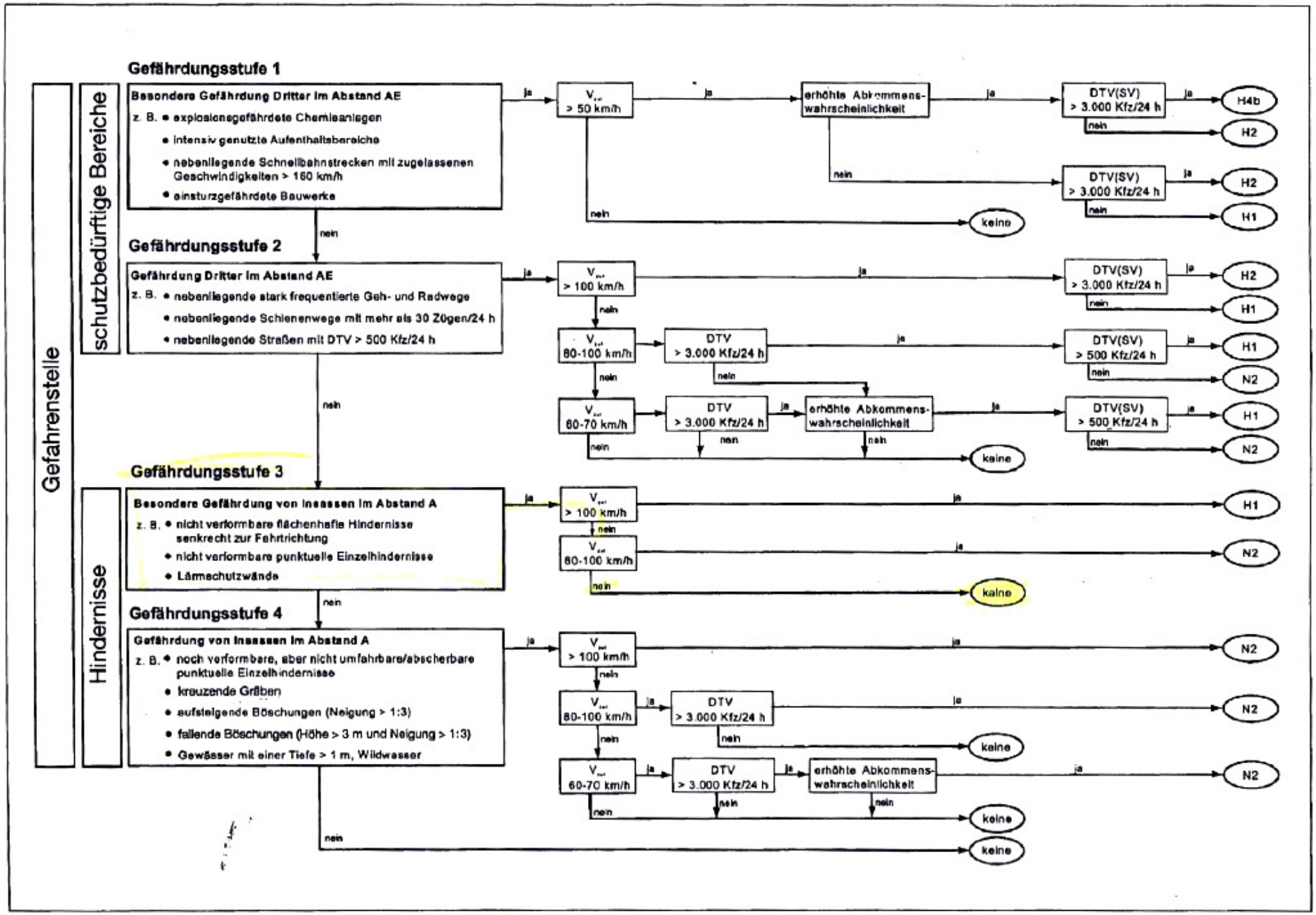

Bild 7: Einsatzkriterien für Schutzeinrichtungen am äußeren Fahrbahnrand

Rd.-Nr.	Stellungnahme von: **SAMTGEMEINDE LÜCHOW (WENDLAND)**	**zu Rd.-Nr.**	**Abwägung / Beschlussvorschlag**
1	Der Aussage in der Begründung zum Bebauungsplan, wonach die Geschwindigkeit auf 50 bzw. 70 km/h begrenzt wird muss ich hiermit widersprechen. Bei der Straße handelt es sich um eine überörtliche Gemeindeverbindungsstraße, die der Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit dienen soll. Dies ist auch Grund für die in Aussicht gestellte Förderung durch das Land, Eine von vornherein im Bebauungsplan festgelegte Begrenzung der Geschwindigkeit verbietet sich allein schon aus diesen Gründen. Im Übrigen werden Verkehrszeichen und Regelungen - hierzu gehört auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung - durch die Verkehrsbehörde nach Bedarf und auf der Grundlage der STVO festgelegt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist aus der Begründung zu streichen.	**1**	Die Begründung wird wie folgt geändert: „Eine zusätzliche Begrenzung der Geschwindigkeit außerorts ist nicht vorgesehen.“