

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Martina Machulla (CDU)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung.

**Verkehrslärm durch Haldenabdeckung durch die K+S Aktiengesellschaft in Hänigsen**

Anfrage der Abgeordneten Martina Machulla (CDU), eingegangen am 17.11.2023 - Drs. 19/2867, an die Staatskanzlei übersandt am 20.11.2023

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 19.12.2023.

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Laut einer Verkehrsuntersuchung eines Verkehrsplanungsbüros aus Hannover aus dem September 2017 sind im Umfeld der Kalihalde Wathlingen, durch die Genehmigung einer Haldenabdeckung durch die K+S Aktiengesellschaft, starke verkehrliche Auswirkungen zu erwarten. Bereits in dieser im Bestand durchgeführten Untersuchung wurden auf der L 311 von Hänigsen bis zum Steigerring südlich von Wathlingen fast 2 350 Kfz/Werktag und rund 150 Schwerverkehrsfahrten festgestellt. Basierend auf den Projektionen werden der Verkehrsuntersuchung folgend in den nächsten 20 Jahren darüber hinaus täglich etwa 100 Lkw und 50 Pkw die Halde an- und abfahren.

Ein Vorschlag zur Entlastung der L 311 und der Anwohner ist die Nutzung eines etwa 800 m langen stilgelegten Bahndamms, der durch das angrenzende Naturschutzgebiet Brand führt. Nach einem anderen Vorschlag könnten die Lasttransporte aus Hannover von der B 3 in Höhe „Ehlershausen“ abfahren und über den „Röhndamm“ Wathlingen ansteuern. Auf dem Elwerath-Gelände könnte der Bauschutt dann umgeladen und über die Schienen angeliefert werden<sup>1</sup>.

Der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung äußerte sich in einer Pressemitteilung im Februar dieses Jahres wie folgt: „Mir ist wichtig, dass wir so schnell wie möglich und auch nach Aufnahme des Betriebes in Wathlingen intensiv an der Verkehrsthematik arbeiten und gemeinsam eine möglichst verträgliche Lösung vor Ort finden. Gute Vorschläge aus der Region liegen bereits auf dem Tisch. Wenn es möglich ist, die Anliegerinnen und Anlieger zu entlasten, dann müssen wir diese Möglichkeit ergreifen. Auch die immer wieder vorgelegten Ortsumfahrungsvarianten und eine zweckgebundene Verkehrsführung durch das Naturschutzgebiet ‚Brand‘ müssen ergebnisoffen geprüft werden.“<sup>2</sup>

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Am 20. Februar 2023 wurde ein Planfeststellungsbeschluss für die Zulassung der Abdeckung der Kalihalde in Wathlingen gemäß § 65 Abs. 2a Bundesberggesetz (BBergG) vom Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) erteilt. In dem umfassenden Planfeststellungsbeschluss finden sich neben den grundsätzlichen Festlegungen auch Bewertungen von alternativen Möglichkeiten zur Anlieferung des Abdeckmaterials.

---

<sup>1</sup> vgl. *Cellesche Zeitung* vom 13.06.2022; <https://www.cz.de/Celler-Land/Samtgemeinde-Wathlingen/Wathlingen/Wathlinger-Kaliberg-Hohe-Verkehrsbelastung-befuerchtet>

<sup>2</sup> <https://www.lbeg.niedersachsen.de/aktuelles/pressemitteilungen/kalihalde-niedersachsen-in-wathlingen-lbeg-lasst-abdeckung-und-begrueung-zu-219833.html>, abgerufen am 12.11.2023

Unter Kapitel 15.7 werden alternative Verkehrsführungen bewertet, um die „Belastung für Anwohner, Anlieger und Nutzer der einzelnen Straßen“ zu minimieren.

Zu den untersuchten Varianten gehören neben einer Umfahrung von Wathlingen (Nutzung Triftweg / Schwarzer Weg) noch vier weitere Varianten. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist demnach eine umfangreiche Abwägung der Massentransporte und der dadurch verursachten Belastungen vorgenommen worden. Nach Abwägung aller Belange kommt die zuständige Planfeststellungsbehörde zu dem folgenden Ergebnis: „Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkungen, der Eingriffe in Natur- und Landschaft, der Inanspruchnahme größerer landwirtschaftlicher Flächen (Schutz des Eigentums gemäß Artikel 14 Grundgesetz) und der Beeinträchtigungen der derzeitigen Nutzungen (Radfahrer, Fußgänger) ist ein Straßenneubau bzw. ein Straßenausbau nur für die Verkehre mit Bezug zur Kalihalde weder sinnvoll, noch realisierbar.“

Auch die Anlieferung des Abdeckmaterials über die Bahn bzw. Nutzung der ehemaligen Kalibahn und eine Anlieferung per Förderbahnanlage wurden eingehend in Kapitel 15.8. des Planfeststellungsbeschlusses erörtert. Der Planfeststellungsbeschluss stellt hierzu Folgendes fest: „Die Transportvarianten ‚Anlieferung per Bahn‘ und ‚Anlieferung per ‚Förderbahnanlage‘ scheiden im Wesentlichen aufgrund der damit verbundenen Staub- und Lärmimmissionen in das Flora-Fauna-Habitat Gebiet (FFH-Gebiet) ‚Brand‘ aus, zumal als Alternative die beantragte Transportvariante ‚Anlieferung per Lkw über klassifizierte, dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straßen‘ besteht.“

Der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Herr Olaf Lies, legt großen Wert darauf, die Belastung der Bevölkerung durch die Anlieferung und Abdekarbeiten der Halde auf ein möglichst geringes Maß zu reduzieren. Er hat dazu wiederholt mit den betroffenen Gemeinden und der K+S Baustoffrecycling GmbH gesprochen. Diese Gespräche werden unter Einbindung der Fachbehörden kontinuierlich fortgesetzt

#### **1. Welche Maßnahmen schlägt die Landesregierung gegebenenfalls vor, um die Bürgerinnen und Bürger von Hänigsen in den kommenden 20 Jahren vor dem Verkehrslärm der Haldenabdeckung zu schützen?**

Die aktuelle Verkehrsmengenkarte des Landes Niedersachsen aus dem Jahr 2021 weist für die L 311 im Bereich der Kalihalde einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 2 400 Fahrzeugen mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von 100 Lkw aus. Damit ist die Landesstraße heute eher gering belastet, gemessen an den Durchschnittswerten auf Landesstraßen. Durch den zu erwartenden Anlieferungsverkehr ist von 100 zusätzlichen Lkw-Fahrten und 50 zusätzlichen Pkw-Fahrten werktäglich auszugehen. Für die Lärmbelastung aufgrund des Anlieferverkehrs auf öffentlichen Straßen wurde eine schalltechnische Untersuchung zum Anlieferverkehr im Planfeststellungsbeschluss gewürdigt, die basierend auf den Vorgaben der „Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ (TA Lärm) und der „Verkehrslärmschutzverordnung“ die Anforderungen zur Vermeidung schädlicher Umweltwirkungen durch Lärm beurteilen. Die Planfeststellungsbehörde kommt in ihrem Beschluss zu dem Ergebnis, dass die zusätzlichen Verkehre keine erhebliche Beeinträchtigung des Wohnumfelds auslösen.

Dennoch wirkt die Niedersächsische Landesregierung auf mögliche Entlastungen der Anwohnerinnen und Anwohner für diese spezielle Situation hin. Hierfür sind mehrere Maßnahmen denkbar. Bereits im Rahmen des Mediationsverfahrens, welches in den Jahren 2021/2022 unter Beteiligung des Landkreises Celle, der anliegenden Kommunen und des BUND stattgefunden hat, bestand Einigkeit in dem Ziel, die Belastung möglichst verträglich zu gestalten.

Eine Möglichkeit der Entlastung wäre der Bau einer Umgehungsstraße. In diesem Punkt haben die betroffenen Kommunen in einem parallel zum Mediationsverfahren laufenden Prozess keine Einigkeit erzielen können. Jedoch soll am Thema Verkehrsführung kontinuierlich weitergearbeitet werden. Das LBEG wird diesen Prozess konstruktiv begleiten.

Ziel ist es, innerhalb von zwei Jahren nach Aufnahme des Betriebs, unter Einbeziehung aller Optionen (einschließlich des FFH-Schutzgebietes „Brand“), gemeinsam Lösungen für eine Entlastung zu erarbeiten. K+S Baustoffrecycling GmbH als Vorhabenträger hat im Rahmen der Mediation die Zusage ausgesprochen, sich finanziell in einer noch zu klärenden Größenordnung am eventuellen Bau

einer Umgehungsstraße oder auch an kurzfristig zu realisierenden Sicherheitsmaßnahmen zu beteiligen.

Für die Radfahrenden soll an der L 311 von Wathlingen und von Hänigsen kommend ein durchgängiger Radweg entstehen. Die beiden Kommunen haben dazu die Planung übernommen. Das Land hat dazu die bauliche Umsetzung und den Betrieb zugesagt. Dadurch wird zwar nicht das Lkw-Aufkommen reduziert, in jedem Fall aber die Verkehrssicherheit erhöht.

Zu weiteren Ideen für bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen innerhalb der Ortsdurchfahrt in Hänigsen befindet sich die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) mit der Gemeinde Uetze derzeit im Gespräch.

Auch der Planfeststellungsbeschluss des LBEG verweist auf weitere mögliche Maßnahmen, mit denen das Verkehrsaufkommen stärker gesteuert und verteilt werden kann, damit sich für die einzelnen Anwohnerinnen und Anwohner die vorhabenbedingte Belastung reduzieren.

Die Niedersächsische Landesregierung kann darüber hinaus der K+S Baustoffrecycling GmbH die Nutzung des Digitalen Verkehrsmanagements Niedersachsen anbieten. Das Digitale Verkehrsmanagement Niedersachsen kann sicherstellen, den Anlieferungsverkehr gleichmäßig auf das vorhandene Straßennetz zu verteilen. So könnten zum einen zur örtlichen Aufteilung des Verkehrs unterschiedliche An- und Abreisestrategien definiert werden. Jedem Lieferanten würde so eine individuelle Route zugewiesen, die in Abhängigkeit der aktuellen Verkehrslage und Tageszeit sowie der örtlichen Gegebenheiten und Belastungen „just in time“ bestimmt wird. Zum anderen bestünde auch die Möglichkeit, den Verkehr zeitlich zu entzerren. Ein intelligentes „Buchungssystem“ würde dabei jedem Lkw ein definiertes Zeitfenster für die Fahrt zuweisen können.

**2. In welchem Maße zieht die Landesregierung die zweckgebundene Verkehrsführung durch das Naturschutzgebiet Brand in Betracht, und wie weit sind die Planungen hierzu fortgeschritten?**

Der „Anlieferung per Lkw über klassifizierte, dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straßen“ wurde nach Abwägung im Planfeststellungsbeschluss der Vorzug gegenüber einer immissionsbedingten Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Brand“ gegeben. Auf die Vorbemerkungen der Landesregierung wird verwiesen.

Beim Gebiet „Brand“ handelt es sich nicht nur um ein Naturschutzgebiet, sondern um ein FFH-Gebiet, das ein erhöhtes, im Europarecht begründetes, Schutzniveau erfordert. Im Planfeststellungsbeschluss ist eine Anlieferung durch das FFH-Gebiet als nicht möglich eingeordnet worden, da es zumutbare Alternativen gibt. Der Antransport des Abdeckmaterials würde darüber hinaus bei dieser Variante ebenfalls zusätzlich Lkw-Verkehre verursachen, nur an anderen Straßen.

Eine Planung für die zweckgebundene Verkehrsführung durch das FFH-Gebiet „Brand“ ist nicht eingeleitet (siehe dazu auch die Antwort zu Frage 1).

**3. Welche schnellen Maßnahmen sind gegebenenfalls geplant, um das Lkw-Verkehrsaufkommen zu reduzieren?**

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

(Verteilt am )