Anlage 1 zur
Drucksache-Nr.: /2009

Herrn Plöger
4 14
4 54 52
4 66 65

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Göttinger Chaussee 76A
30453 Hannover

3331-30200-11 66.11 Plö-/Gl

Erneuerung der Eisenbahnüberführung Beeke
Hannover-Ricklingen/Lärmsanierung Beeke
- Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 06.10.2009, eingegangen beim zuständigen Fachbereich Tiefbau am 12.10.2009, baten Sie um Stellungnahme zu den von Ihnen übersandten Planfeststellungsunterlagen.

Unter Bezug auf §73 (3a) VwVfG haben Sie einer von uns beantragten Fristverlängerung für die Abgabe der Stellungnahme bis zum 12. Januar 2010 zugestimmt.

Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover

Unter Berücksichtigung der folgenden Forderungen, Hinweise und Ergänzungen zu den Planfeststellungsunterlagen wird dem Vorhaben EÜ Beeke grundsätzlich zugestimmt.

1. Anhörungsverfahren

Innerhalb der von Ihnen gesetzten Anhörungsfrist ist eine ordentlich erarbeitete Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren unter Berücksichtigung der Beratungsrechte der politischen Gremien der Landeshauptstadt Hannover nicht möglich.

In der Hauptsatzung der Stadt sind unter §10 die Anhörungsrechte der Stadtbezirksräte festgelegt:

(1) Die Stadtbezirksräte sind …. rechtzeitig zu hören.
Das Anhörungsrecht besteht vor der Beschlussfassung……des Verwaltungsausschusses und der zuständigen Fachausschüsse insbesondere in folgenden Angelegenheiten:

2.2 Planfeststellungsverfahren…

b) bei Maßnahmen Dritter, soweit die Landeshauptstadt Hannover anhörungsberechtigt ist, vor Abgabe Ihrer Stellungnahme.

Nach §29 der Geschäftsordnung des Rates der Landeshauptstadt Hannover hat der Stadtbezirksrat ein Anhörungsrecht von bis zu acht Wochen.

Das Vorhaben EÜ Beeke erfordert die Beratung in zwei Stadtbezirksräten, in zwei Fachausschüssen und die Beschlussfassung im Verwaltungsausschuss.

Beraten und beschlossen wird eine von der Verwaltung erarbeitet Beschlussdrucksache über die Stellungnahme der Stadt.

Die Drucksache muss die zentralen Inhalte der mit einer CD eingereichten Planfeststellungsunterlagen (Umfang = 2 Ordner) darstellen und eine mit allen Fachbereichen abgestimmte Stellungnahme enthalten. Die Drucksache muss den politischen Gremien rechtzeitig zur Beratung vorgelegt werden.

Die Einhaltung dieser Rechte ist innerhalb der von Ihnen festgelegten Anhörungsfrist nicht möglich. Aufgrund der o.g. Beratungsmängel und einer evtl. Anfechtung durch die Kommunalaufsicht behalten wir uns eine weitere Stellungnahme vor.

2. Bisherige Planbeteiligung

Zur Festlegung des Untersuchungsumfanges für die erforderliche Umweltverträglichkeitsstudie wurde gem. §5 UVPG ein sog. Scoping-Termin durchgeführt. Die Unterlage zu diesem Termin wurde von der DB ProjektBau GmbH und der Mull und Partner Ingenieurgesellschaft am 15. Februar 2008 erarbeitet.

Wir bemängeln, dass der für die Koordinierung von Planfeststellungsverfahren zuständige Fachbereich Tiefbau nicht beteiligt wurde. Es wurden nach unserer Kenntnis einzelne vom Vorhabensträger ausgewählte städtische Fachbereiche beteiligt. Die Art der Auswahl und Beschränkung ist nicht nachvollziehbar.

Die Landeshauptstadt Hannover bestimmt die Fachbereiche, die beim Scoping-Termin Belange wahrzunehmen haben, in eigener Zuständigkeit.

3. Allgemeines zu den Planunterlagen

Die Pläne der Planfeststellungsunterlagen sind zum Teil für eine vergleichende Beurteilung verwirrend aufbereitet.

Die in den Anlagen 4, 7 und 10 dargestellten Lagepläne zeigen eine Ausrichtung nach Süden; in der Anlage 15 wird eine Ausrichtung nach Norden gezeigt.

Bei 2 Varianten der Voruntersuchungen wird das Bauwerk der EÜ Beeke mit der Südansicht dargestellt, bei der planfestzustellenden Variante wird dagegen die Nordansicht gewählt.

Im Vergleich zum Lageplan Anlage 4 ist im Grunderwerbsplan Anlage 10 die Baustellenzufahrt Ohedamm nicht dargestellt.

Die Abgrenzungen der lfd. Nr. 1, 4 und 7 des Grunderwerbsplanes weichen von den Darstellungen des Lageplanes ab.

4. Anmerkungen zum Erläuterungsbericht

Im Kap. 1.4 des Erläuterungsberichtes wird beschrieben, dass mit den beantragten Planfeststellungsunterlagen das Baurecht für die Änderungen an den Bahnanlagen einschließlich der beschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Baustellenzufahrten und bauzeitlich und dauerhaften erforderlichen Maßnahmen außerhalb der DB Anlagen geschaffen werden soll. Im Gegensatz dazu wird im Kap. 8.4 ausgeführt:

“Sollten während der Bauzeit zusätzlich zu den im Grunderwerbsplan darstellten Flächen weitere Flächen in Anspruch genommen werden müssen, wird dies vertraglich mit den Eigentümern geregelt.“

Die umfassende Einbeziehung in das Planfestestellungsverfahren ist damit nicht möglich. Da keine Konfliktermittlung erfolgt, werden auch keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festegelegt.

Die in den Plänen darstellten Baustelleneinrichtungsflächen reichen nach unserer Erfahrung von Bauvorhaben dieser Größenordnung nicht aus. Es wird deshalb ein Baustellenkonzept gefordert, in dem alle Ansprüche ermittelt und dargestellt werden.

Die Konflikte sind zu bewerten und durch Kompensationsmaßnahmen auszugleichen.

5. Bodenqualität

Aus den vorliegenden Unterlagen geht hervor, dass das zur Beurteilung des im Rahmen der Baumaßnahme anfallende Bodenmaterial mit Hilfe von zwei Bodenmischproben beurteilt worden ist. Die Mischproben stammen aus Rammkernsondierungen (Durchmesser 60mm), die bis 4m unter GOK abgeteuft wurden. Schichtenverzeichnisse liegen dem Umwelt- und Materialtechnischen Bericht nicht bei. Das gewonnene Bodenmaterial wurde als augenscheinlich unbelastet eingestuft. Nach Analytik wurden die Proben in LAGA Z 1.1 bzw. LAGA Z2 eingeordnet.

Aus der Baugrundbeurteilung in den Planfeststellungsunterlagen geht folgendes hervor (S. 30 Erläuterungsbericht).

Das Dammmaterial besteht im Bereich der Sondieransatzpunkte unterhalb von Schotter, Schottermischzonen und sandigen, schluffigen Kiestragschichten überwiegend aus sandigen, tonigen, kiesigen Schluffen und kiesigen Schluff-Sand-Gemischen, die lagenweise Kalksteinbeimengungen aufweisen. Im Bereich des westlichen Widerlagers sind Einschlüsse bzw. Lagen von Bauschutt und Schlacke vorhanden. Die Dammschüttung setzt sich an den Sondieransatzpunkten etwa 6,70 bis 7,60 m tief unter Schienenoberkante bzw. bis auf ein mittleres Niveau von 49,5 m NN hinab fort.

Das Gelände am Fuß der Widerlager und Pfeiler wird zunächst auch von Auffüllungen bedeckt. Diese bestehen am östlichen Widerlager im Bereich des Gehweges

aus schluffigen, kiesigen Sanden mit örtlichen Beimengungen aus Schlacke und Bauschutt sowie einer bereichsweisen Mutterbodenauflage. Im Übrigen erkundeten Bereich setzen sich die Auffüllungen zunächst aus humos durchsetzten sandigen, tonigen Schluffen zusammen, denen schluffige, kiesige Sande sowie sandige Schluff-Kies-Gemische und steinige, sandige Kiese folgen. Die Auffüllungen reichen an den Sondieransatzpunkten bis auf ein Niveau von 47,5 bis 49,0 mNN, im Mittel von 48,4 mN N hinunter."

Diese Befunde stehen im Widerspruch zu der Beschreibung der Bodenproben. Zur Beurteilung des herauszunehmenden Bodens ist pro 500m^3 mindestens eine Schadstoffanalyse je Schicht erforderlich. Die Probenahme sollte möglichst aus Schürfen oder zumindest aus Rammkernsondierungen mit einem Durchmesser von 80 mm erfolgen.
Erst wenn eine repräsentative Untersuchung des herauszunehmenden Bodens vorliegt, kann entschieden werden, ob und welcher Boden wieder eingebaut werden kann. Von den Ergebnissen hängen auch die Anforderungen an ein Bereitstellungslager ab. Mindestvoraussetzungen sind:

- Gedichteter bzw. versiegelter Untergrund
- Eingangskontrolle
- Verschließbarer Bauzaun
- Abdeckung

6. Bodenmanagement

In den Antragsunterlagen wird trotz der unzureichenden Nachweise die Zulässigkeit des Wiedereinbaus von 8000 m³ Boden beschrieben. Es wird von der Zulässigkeit einer Zwischenlagerung ausgegangen. Als Zwischenlager ist ein städtisches Grundstück an der Stammestraße vorgesehen.

Die Stadt fordert den Vorhabensträger auf, einen Transport des Bodens über den Schienenweg als Alternative zum Transport über die Straße zu prüfen.

Die Wege im Baustellennahenbereich sind nicht für schwere Bautransporte geeignet. Aus den Antragsunterlagen sind keine Angaben zur baubedingten Verkehrsbelastung ersichtlich.

Die Stadt fordert deshalb eine Prognose über Verkehrsbelastungen mit Angaben zum Gesamtumfang und zu Spitzenzeiten.

7. Baustelleneinrichtungsfläche Stammestraße

Der Nachweis der Zulässigkeit einer Zwischenlagerung des Aushubmaterials auf dem städtischen Grundstück an der Stammestraße ist vom Vorhabensträger umfassend zu erarbeiten und der Stadt Hannover vorzulegen.

Sollte die Zwischenlagerung zulässig sein, sind folgende Ausführungsauflagen zu beachten:

- Das Vorhaben liegt planungsrechtlich im Außenbereich.
  Bei Aufschüttungen ist rechtzeitig vor Errichtung ein Antrag auf befristete Nutzungsänderung zu stellen.

  Bei Aufschüttungen > 3m ist ein Bauantrag zu stellen (genehmigungspflichtig).

- Es ist sicherzustellen, dass keine Belästigungen und Beeinträchtigungen durch die Zwischenlagerungen ausgehen.

Verunreinigungen im Zusammenhang mit der Nutzung durch Treib-, Schmierstoffe und/oder Ähnliches sind zwingend zu vermeiden.

Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass Einträge in den Untergrund und Staubverwehungen in die Umgebung verhindert werden (Abdichtungen, Abdeckungen).

- Der Vorhabensträger als Nutzer haftet für alle Schäden und hält die Stadt von allen Schäden, die Dritten durch die Nutzung entstehen, in allen diesbezüglichen Ansprüchen frei.

- Das Gelände ist Unbefugten gegenüber abzusichern.

- Sollten die heutige Zufahrt über den Parkplatz zum Tor benutzt werden, ist diese Fläche mit einzubeziehen.

- Nach Abschluss der Nutzung wird die Fläche Komplett geräumt und von allen Materialrückständen gereinigt.

- Entstandene Schäden muss der Nutzer in Abstimmung mit der Stadt auf seine Kosten durch eine Fachfirma beseitigen lassen.

8. Baustelleneinrichtungen auf städtischen Flächen

Für alle vorübergehende in Anspruch zu nehmenden städtischen Flächen sind die Forderungen von Kap. 7 entsprechend zu berücksichtigen.

9. Baustellenzufahrten

Die Baustellenerschließung soll zum einen über die Grünverbindung „Ohedamm“ südlich des Werkhofs Stammestraße sowie über den Parkplatz von enercity und die Grünverbindung „Benedessenweg“ erfolgen. Die Aufrechterhaltung der Nord-Süd-Wegeverbindung unter der Brückenbaustelle wird aus Sicherheitsgründen als unrealistisch erachtet. Unter Berücksichtigung der nachfolgenden Punkte stehen jedoch vertretbare Umleitungen zur Verfügung.

- Die Zufahrt Ohedamm stellt eine wichtige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer von Ricklingen zum Maschsee/Innenstadt und zum Einstieg in die Leineaue dar, die während der Bauphase nicht unterbrochen werden darf. Der Fuß- und Radverkehr ist durch Bauzäune von der Baustellenzufahrt abzugrenzen. Die dargestellten zu beanspruchenden Flächen werden als nicht ausreichend erachtet und müssen nachgebessert werden.

- Die Solitärbäume nördlich des Weges „Ohedamm“ sind zu erhalten und der gesamte Wurzel- und Kronenbereich durch ortsfeste Schutzzäune zu sichern.

- Der vorhandene Rad- und Gehweg mit einer neuen Schwarzdecke ist für die zu erwartenden Belastungen durch Baustellenverkehr nicht ausgelegt. Er ist nach Rückbau der Baustelleneinrichtung auf der beanspruchten Länge wieder herzustellen und mit einer durchgehenden neuen Decke (ganze Wegebreite) zu versehen. Die benachbarten Bankette sind zu lockern, zu planieren und mit Landschaftsrasen anzusäen.

- Durch die Baustellenzufahrt südlich der Eisenbahnlinie ist vom Benedessenweg nur noch ein Zugang in die Ricklinger Masch über die vorhandene Treppe möglich. Hier muss neben der Treppe eine Rampe für Fahrräder und Kinderwagen angelegt werden. Der Benedessenweg ist nach Beendigung der Baumaßnahme in derselben Form wie vorgefunden wiederherzustellen.

- Ggf. erforderlicher Gehölzrückschnitt (Lichtraumprofil) muss fachgerecht erfolgen und ist im Vorfeld mit dem Fachbereich Umwelt und Stadtgrün abzustimmen, zu entfernende Gehölze sind unter Verwendung gebietsheimischer Pflanzen zu ersetzen.

10. Baustellenverkehr über öffentliche Straßen

Die öffentlichen Straßen im Umfeld der Baustelle sind für die geplanten Bauverkehre in ihrem derzeitigen Zustand nicht geeignet. Die geplanten Belastungen gehen über den Gemeingebrauch hinaus. Der Fachbereich Tiefbau als zuständiger Unterhaltungspflichtiger des Straßennetzes stellt deshalb folgende Forderungen:

- Der Ist-Zustand ist durch eine Beweissicherung gutachterlich festzustellen.

- Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass die Straßenzüge so ertüchtigt werden, dass die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird. Die Maßnahmen sind mit dem Fachbereich Tiefbau abzusprechen.

- Der Vorhabensträger hat evtl. Verschmutzungen der Verkehrsflächen unverzüglich zu beseitigen und regelmäßig zu reinigen (bei Bedarf täglich).

- Der Vorhabensträger haftet für alle Schäden die durch die Inanspruchnahme entstehen. Er hält die Stadt von allen Schäden, die Dritten durch die Nutzung entstehen, in allen diesbezüglichen Ansprüchen frei.

- Nach Abschluss der Inanspruchnahme sind die Straßen in einem einwandfreien Zustand an die Stadt zurückzugeben.

  Evtl. Wiederherstellungen gehen zu Lasten des Vorhabensträgers. Die Stadt behält sich die Entscheidung vor, die Wiederherstellung selbst durchzuführen.

- Die Rückgabe der Flächen hat in Form einer Abnahme zu erfolgen.

- Entsprechend der Anlage 2 ist der Bauverkehr über die Stammestraße zur Ritter-Brüning-Straße abzuwickeln. Bei evtl. gleichzeitig stattfindenden Bauarbeiten im Bereich Klinikum Siloah ist die Alternativroute vorzusehen.

11. Umflutgewässer „Ricklinger Gauetwater“

Eine einmalige Herbstbefischung, wie sie im Rahmen der Erstellung des Landespflegerischen Begleitplans durchgeführt wurde, kann lediglich eine Momentaufnahme widerspiegeln und erfasst nicht in vollem Umfang die Bedeutung des Gewässers als Lebensraum und Fischwanderweg.

Die Überdeckung des Umflutgewässers mit 2 jeweils 20m breiten Verschubbahnen in rd. 1,20m Höhe bedeutet eine Verschattung mit einem gewissen Tunneleffekt. Dieser wird jedoch aufgrund der relativ geringen Länge nicht so stark sein, dass er als Wanderungsbarriere für Fische wirkt. Zudem verhindert die flächige Abdeckung das Einbringen von Schadstoffen in das Gewässer. Insofern ist die Maßnahme für die Durchwanderbarkeit des Umfluters für Fische tolerierbar.

Die Verlegung des Umflutgewässers auf einer Länge von rd. 50m stellt einen Eingriff dar, der durch die dargestellte fachgerechte Ausführung mit zeitlicher Rücksichtnahme auf die Hauptwanderzeiten der Fische minimiert wird. Die Maßnahme der Gewässerverfüllung und –verlegung muss von einem Fischerei(sach)verständigen begeleitet werden. Im Übrigen wird auf die von unserem Fachbereich eingeholte Stellungnahme von Frau Lecour vom

Niedersächsischen Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit vom 26.06.2009 verwiesen.

Das Belassen eines Teils des alten Verlaufs als „Altarm“ kann nicht als Ausgleichsmaßnahme gewertet werden. Dies stellt keine aktiv durchgeführte Maßnahme dar, sondern ist eine Synergie aus vermindertem Arbeitsaufwand und ökologischem Nutzen. In dem „Altarm“ wird sich ein Stillwasserbereich mit Röhrichten und den daran gebundenen Tierarten wie Libellen und Amphibien einstellen, der ohne weitre Pflege jedoch schnell verlanden und damit seine ökologische Funktion verlieren wird. Für die Fischfauna bedeutet dieser jedoch keine Wertsteigerung.

Auch wirkt sich der „Altarm“ u.E. nicht auf das Landschaftsbild aus, da er keine optische Fernwirkung hat und zudem einige Vegetationsperioden nach Beendigung der Bauarbeiten wieder in einer undurchdringlichen und unzugänglichen Hochstaudenflur liegen wird.

12. Bilanzierung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Aus den bisher dargestellten Einschätzungen ergeben sich Veränderungen in der Bilanzierung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für:

- Baustellenzufahrten
- Baustelleneinrichtungsflächen
- Verlegung des Umflutgewässers „Ricklinger Gauewater“

Die Bilanzierung ist hinsichtlich der o.g. Aspekte zu aktualisieren. Im Ergebnis ist mit einem zusätzlichen Kompensationsbedarf zu rechnen. Sofern die Stadt als Flächeneigentümerin betroffen ist, ist die nachgebesserte Bilanzierung auch mit dem Fachbereich Umwelt und Stadtgrün abzustimmen.

Für alle Gehölze, die zusätzlich zum Planfeststellungsbeschluss zurückgeschnitten oder entfernt werden, gelten die Vorschriften der Baumschutzsatzung.

13. Ersatzmaßnahme

Die dargestellte Ersatzmaßnahme in der Wülfeler Masch ist nicht durchführbar, da die Flächen auf Privatbesitz nicht zur Verfügung stehen. Der Fachbereich Umwelt und Stadtgrün bietet als Beitrag zur Kompensation die Refinanzierung von zwei bereits angelegten Kleingewässern an. Hier müssten die Planungs-, Herstellungs- und Entwicklungskosten sowie der Grundstückswert und die dauerhafte Pflege von der DB AG kapitalisiert werden.

Sollte die DB dieses Angebot annehmen wollen, bitten wir um kurzfristige Rückmeldung, um das weitere Verfahren zu klären. Die vereinbarten Maßnahmen wären Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

14. Ihme (=Beeke)

Im Bereich der Ihme werden folgende Auflagen gefordert:

- Der Gewässerrandstreifen (hier 5m beidseitig) muss gewährleistet bleiben.
- Bei eventuellen vorübergehenden Nutzungen des Gewässers durch Querung/Baustraßen o.ä. sind diese nach Abschluss der Arbeiten zurückzubauen; die Böschungen und das Vorland sind ordnungsgemäß wieder herzustellen.

- Vermüllungen und Versandungen des Gewässers durch das Baugeschehen sind zu vermeiden.
- Die Vorflut der Ihme ist ständig zu gewährleisten.
- Die Gewässerunterhaltung der Stadtentwässerung Hannover ist bei der Abnahme zu beteiligen (Hr. Müller 0511-168-40283).

15. Hochwasserschutz

Es ist vom Vorhabensträger zu gewährleisten, dass baubedingte Hindernisse bei einem evtl. Hochwasser jederzeit entfernt werden.

16. Gestaltung der EÜ Beeke

Zu den gestalterischen Details der Ausführungsplanung (Widerlager, Flügel, Stützen, Rahmen) wird die Einbeziehung des Stadtgestalters von Fachbereich Planen und Stadtentwicklung gefordert.

17. Lärmsanierung

Die geplante Lärmschutzwand endet östlich der Stammestraße. Westlich der Stammestraße ist eine Wand bereits vorhanden. Um einen effektiven Lärmschutz zu erreichen, wird die Schließung des „Lärmloches“ im Bereich der EÜ Stammestraße gefordert.

Mit freundlichen Grüßen
Der Oberbürgermeister
Im Auftrage

(Kumm-Dahlmann)