

137. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover

Bereich: Vahrenwald, Hainholz, Burg, Leinhausen, Herrenhausen, Nordstadt / Hauptverkehrsstraßennetz, "Niedersachsenring"

Begründung

(Hinweis: Das Verfahren wurde gemäß § 244 Abs. 1 i.V.m. § 233 Abs. 1 BauGB nach den Vorschriften des BauGB in der bis zum 20.07.2004 geltenden Fassung durchgeführt.)

1. Anlass und Ziel der Planung

Mit der 56. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich List / Pelikan, in Kraft getreten am 14.08.1996, ist bereits die Aufgabe der bisherigen Planungen für eine Nordtangente bzw. einen Niedersachsenring beschlossen und für den östlichen Abschnitt zwischen Vahrenwalder Straße und Podbielskistraße im Flächennutzungsplan umgesetzt worden. Mit der 137. Änderung des Flächennutzungsplanes soll dies für den in der Hauptverkehrsstraßendarstellung verbliebenen Abschnitt zwischen der Vahrenwalder Straße und dem Westschnellweg abgeschlossen werden.

Zur Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen sind wesentliche Teilbereiche des Stadtteils Hainholz nach Beschluss des Rates der Landeshauptstadt Hannover vom 08.11.2001 durch Satzung als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt worden. Mit dem integrierten Handlungskonzept Hainholz wurden die Ansätze der sozialen Stadterneuerungspolitik vorgestellt. Darauf aufbauend wird der Städtebauliche Rahmenplan Hainholz erstellt. Im Rahmen der Sanierung des Stadtteils wird es zu einer Neuordnung der städtebaulichen Schwerpunkte kommen. Die bisherige Trasse des Niedersachsenringes verläuft quer durch die Stadtteile Vahrenwald und Hainholz und zerschneidet sie. Sie belastet die städtebauliche Neuordnung im Trassenbereich und für die angrenzenden Flächen.

Bereits durch seinen Beschluss vom 21.06.2001 (Drucksache Nr. 1530/2001 in Verbindung mit Drucksache Nr. 961/2001) hatte der Verwaltungsausschuss die Löschung der Hauptverkehrsstraßendarstellung zwischen Vahrenwalder Straße und Westschnellweg für erforderlich erachtet. Die Umsetzung dieses Beschlusses war jedoch zunächst als abhängig von einem Stand des Gesamtkonzeptes für den Bereich der ehemaligen Niedersachsenringtrasse und der dazu erforderlichen Untersuchungen zur Verkehrssituation, über die Ausstattung der betroffenen Stadtteile mit öffentlichem Grün, zum Naturschutz sowie zur möglichen baulichen Entwicklung auch im Zusammenhang mit der Bereichsplanung für das Programm "Soziale Stadt Hainholz" angesehen worden, der eine Aussage über die zukünftige Nutzung im Trassenbereich zulässt.

Als nach dem Stand der Erarbeitung des Rahmenplanes Hainholz erkannt wurde, dass er für die Löschung der Niedersachsenringtrasse als Hauptverkehrsstraße keine wesentlichen Erkenntnisse liefern werde, wurde die Änderung des Flächennutzungsplanes zur Löschung der Niedersachsenringtrasse vorgezogen, um frühzeitig Rahmenbedingungen zu schaffen, die von allen nachfolgenden Planungsüberlegungen zu beachten sind. In einem weiteren Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes sollen nach Beschluss des Rahmenplanes Hainholz die flächenhaften Neudarstellungen vorgenommen werden.

2. Hauptverkehrsstraßennetz

2.1. Vorbemerkungen

Der Flächennutzungsplan stellt entsprechend seiner Aufgabenstellung nach § 5 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 3 BauGB das örtliche Hauptverkehrsstraßennetz als Zielplanung dar. Demzufolge sind geplantes Netz und tatsächliche verkehrliche Bedeutung nicht unbedingt deckungsgleich. Abweichungen ergeben sich durch (noch) nicht realisierte Funktionsverlagerungen oder Neuanlagen. In den folgenden Abschnitten wird zunächst die bestehende Hauptverkehrsstraßen-Situation beschrieben, anschließend das bisher und das künftig geplante Hauptverkehrsstraßennetz.

2.2. Bestehende verkehrliche Situation

Die B 6 (Westschnellweg) ist als **Hauptverkehrsstraße von überörtlicher Bedeutung** Teil des Schnellwegesystems, zu dem noch die B 65 (Südschnellweg) und die B 3 (Messe-Schnellweg) gehören und das nach früherer Planung durch die "Nordtangente" vervollständigt werden sollte. Über den Westschnellweg verlaufen wichtige Verkehrsströme aus dem Umland Hannovers in die Innenstadt. Eine Verknüpfung mit dem Autobahnnetz erfolgt an der Anschlussstelle Herrenhausen mit der Autobahn A 2.

Das tatsächliche **Netz der sonstigen Hauptverkehrsstraßen** weicht von dem im geltenden Flächennutzungsplan dargestellten geplanten Hauptverkehrsstraßennetz (**Abbildung 1**) ab. Dadurch, dass der Niedersachsenring noch nicht realisiert ist, sind die parallel zur geplanten Trasse verlaufenden Straßen die heutigen Hauptverkehrsstraßen (**Abbildung 2**). Die Funktion einer verkehrlichen Verbindung zwischen Vahrenwalder Straße und Westschnellweg wird heute von den Straßenzügen Melanchthonstraße - Fenskestraße - Schulenburger Landstraße - Engelbosteler Damm - Haltenhoffstraße übernommen. Der Anschluss an den Westschnellweg besteht einerseits über die Stöckener Straße, andererseits über Herrenhäuser Straße - "Schmetterlingskreuzung".

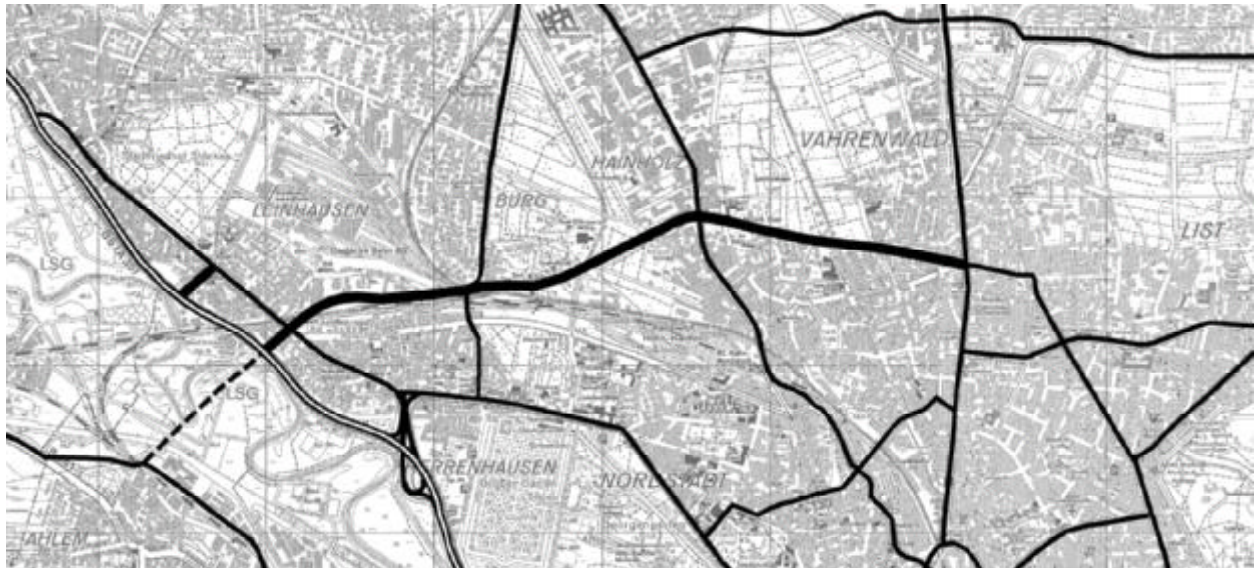


Abbildung 1: Hauptverkehrsstraßennetz - Darstellung nach dem geltenden Flächennutzungsplan



Abbildung 2: tatsächliche Hauptverkehrsstraßen-Beziehungen

Die **Verkehrslastungen** im Straßennetz schwanken je nach Bedeutung der Straße. Der Westschnellweg als übergeordnete Straße im Netz der Stadtautobahnen sowie die Vahrenwalder Straße als Hauptausfallstraße zeigen mit zwischen 50.000 und 60.000 Kfz/Tag die höchsten Verkehrslastungen. Die Schulenburg Landstraße weist Verkehrslastungen von über 20.000 Kfz/Tag auf. Der Straßenzug Fenskestraße - Melanchthonstraße wird von 14.000 bis 19.000 Kfz/Tag befahren. Die Haltenhoffstraße ist im östlichen Bereich mit ca. 15.000 Kfz/Tag und im westlichen Bereich unter 10.000 Kfz/Tag im Vergleich zu den übrigen Straßen am geringsten belastet.

Der **Anteil des Lkw-Verkehrs** spielt im betrachteten Straßennetz eine eher untergeordnete Rolle. In diesem Bereich liegen vergleichsweise wenig Quellen und Ziele des Schwerlastverkehrs. In der Schulenburg Landstraße sowie in der Fenskestraße liegen die Lkw-Anteile bei ca. 7 %, in der Haltenhoffstraße bei ca. 5 %.

Die **Analyse der Verkehrsbeziehungen** im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für den Stadtteil Hainholz hat gezeigt, dass bezogen auf den Straßenzug Fenskestraße - Melanchthonstraße der Durchgangsverkehrsanteil bei ca. 50 % liegt. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass 50 % der Verkehre in diesem Straßenzug ihre Quelle oder ihr Ziel haben und damit kaum verlagerbar sind.

2.3. Bisherige Planungen zur "Nordtangente" und zum "Niedersachsenring"

"Nordtangente"

Der Flächennutzungsplan von 1973 sah vor, das vorhandene System der Tangenten mit einer den Messeschnellweg und den Westschnellweg verbindenden "Nordtangente" zu einem geschlossenen Viereck zu ergänzen. Sie sollte - als Stadtautobahn leistungsfähig ausgebaut - den Kernbereich entlasten und neue Möglichkeiten zur Verbesserung der Umweltqualität in weiten Teilen des Stadtgebietes eröffnen.

Diese Planung blieb - trotz der zunächst positiven Entscheidung des Rates - im Grunde immer umstritten. Den unbestreitbaren Vorteilen für die weiträumige Netzplanung und Verkehrsberuhigung stehen konkrete Nachteile im direkten Umfeld der Trasse gegenüber, denen in der nachfolgend geführten politischen Diskussion das größere Gewicht beigemessen wurde. Das führte letztlich auch dazu, dass der Rat im Rahmen des Feststellungsbeschlusses zum Flächennutzungsplan 1975 die Darstellung der "Nordtangente" in der Eilenriede ablehnte und sich eine spätere Entscheidung vorbehielt.

Seither hatten sich jedoch die Zielsetzungen der Stadt- und Verkehrsplanung erheblich verändert. Nach Abwägung unter den geänderten Kriterien konnte der Bau einer Stadtautobahn in der Trasse der "Nordtangente" nicht mehr befürwortet werden.

"Niedersachsenring"

Als sich zeigte, dass sich die "Nordtangente" in der ursprünglich geplanten Konzeption nicht mehr verwirklichen ließ, hatte die Verwaltung im Jahre 1985 ein neues Konzept zur Gestaltung des Straßennetzes in der nördlichen Kernstadt zur Diskussion gestellt (Informationsdrucksache Nr. 205/85). Darin wurde vorgeschlagen, auf den Ausbau der "Nordtangente" als Stadtautobahn zu verzichten, die dafür im Flächennutzungsplan dargestellten Verkehrsflächen jedoch beizubehalten, um den Bau einer zweispurigen Stadtstraße unter dem Titel "Niedersachsenring" zu ermöglichen, die als Voraussetzung für die flächenhafte Verkehrsberuhigung in den angrenzenden Stadtteilen angesehen wurde. Dieser Vorschlag ist in den Fachausschüssen des Rates und in den betroffenen Bezirksräten erörtert worden, die Entscheidung über die Gestaltung des Straßennetzes in der nördlichen Kernstadt blieb jedoch offen. Letztendlich sollte sie im Rahmen der anstehenden Verkehrsentwicklungsplanung herbeigeführt werden.

Im Zusammenhang mit der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine städtebaulichen Neuordnung des ehemaligen Pelikan-Geländes ergab sich die Notwendigkeit, bezüglich der Fortsetzung oder Aufgabe der Planung "Niedersachsenring" zu einer Entscheidung zu kommen. Schließlich hat der Rat der Landeshauptstadt Hannover im Rahmen des 56. Änderungsverfahrens zum Flächennutzungsplan entschieden, das Planungsziel "Niedersachsenring" aufzugeben und die entsprechende Darstellung als Hauptverkehrsstraße im Flächennutzungsplan zurück zu nehmen sowie das Netz östlich der Vahrenwalder Straße neu zu ordnen. Die Löschung auch des westlichen Teiles zwischen Vahrenwalder Straße und Westschnellweg sollte in einem eigenständigen Verfahren zu gegebener Zeit folgen.

Die aktuellen Arbeiten im Rahmen der Sanierung des Stadtteils Hainholz sowie die Planungen für einen Grünzug im Verlauf der Niedersachsenringtrasse erfordern nunmehr die diesbezügliche Entscheidung.

2.4. Neues Hauptverkehrsstraßennetz

Als Folge der Löschung der Darstellung einer Hauptverkehrsstraße im Zuge des bisher geplanten "Niedersachsenringes" muss das Hauptverkehrsstraßennetz im Flächennutzungsplan in zwei Bereichen geändert werden, um den Netzzusammenhang wieder herzustellen (Abbildung 3):

- Melanchthonstraße und Fenskestraße
Der Straßenzug Melanchthonstraße und Fenskestraße, der auch heute die Funktion einer Hauptverkehrsstraße wahrnimmt, wird zukünftig im Flächennutzungsplan als Hauptverkehrsstraße dargestellt.

- Haltenhoffstraße und Bodestraße

Der Straßenzug Bodestraße und Haltenhoffstraße, der auch heute die Funktion einer Hauptverkehrsstraße wahrnimmt, wird zukünftig im Flächennutzungsplan als Hauptverkehrsstraße dargestellt.

Das zukünftig im Flächennutzungsplan dargestellte Hauptverkehrsstraßennetz entspricht damit im Wesentlichen den aktuell als Hauptverkehrsstraßen genutzten Straßen.

Die Darstellung als Hauptverkehrsstraße im Flächennutzungsplan bedeutet nicht zwingend, dass zukünftig mehr Verkehr auf diesen Straßen abgewickelt wird. Die heutigen Verkehrsbelastungen werden demnach eher so bestehen bleiben und sich mit den allgemeinen Veränderungen im Mobilitätsverhalten verändern.



Abbildung 3: Hauptverkehrsstraßennetz - künftige Darstellung im Flächennutzungsplan

3. Aussagen des Regionalen Raumordnungsprogramms

Im geltenden Regionalen Raumordnungsprogramm 1996 für den Großraum Hannover ist der bisher geplante "Niedersachsenring" nicht Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes von überregionaler bzw. regionaler Bedeutung. Vielmehr ist im Bereich der dafür vorgesehenen und teilweise freigehaltenen Trasse die Führung eines "regional bedeutsamen Radwanderweges" festgelegt.

4. Planinhalte

4.1 Darstellungen zum Hauptverkehrsstraßennetz

4.1.1 im Zusammenhang mit der Löschung des "Niedersachsenringes"

- Der Straßenzug Melanchthonstraße - Fenskestraße zwischen Vahrenwalder Straße und Schulenburger Landstraße wird als Hauptverkehrsstraße dargestellt.
- Der Straßenzug Bodestraße - Haltenhoffstraße zwischen Weidendamm und Herrenhäuser Straße wird als Hauptverkehrsstraße dargestellt.

Die Straßenzüge übernehmen auch künftig die Hauptverkehrsstraßenfunktionen, die nach auf-gegebener Planung der "Niedersachsenring" zum Teil übernehmen sollte.

Als Folge des Planungszieles, die "Niedersachsenringtrasse" als geplante Hauptverkehrsstraße aufzugeben und die Darstellung im Flächennutzungsplan zu löschen, muss eine Aussage und eine Entscheidung darüber getroffen werden, wie das Ziel des Hauptverkehrsstraßen-Netzschlusses künftig auf andere Art und Weise erreicht werden soll. Als fachlich vertretbare Verkehrsführungen kommen nur die Straßenzüge Melanchthonstraße - Fenskestraße und Bodestraße - Haltenhoffstraße in Betracht. Der Netzschluss ist aus dem Blickwinkel des Abwägungsgebotes aus § 1 Abs. 6 BauGB auch planungsrechtlich erforderlich, weil mit dem "Niedersachsenring" ein bedeutsames Planungsziel aufgegeben wird und dieses daraufhin anderweitig aufgefangen werden muss.

Die Darstellung der die heutigen Hauptverkehrsstraßenfunktionen ausübenden Straßenzüge Melanchthonstraße - Fenskestraße und Bodestraße - Haltenhoffstraße ist auch deshalb erforderlich, weil nur damit die Möglichkeit gegeben ist, für den Fall eines Straßenumbaus bzw. einer Erneuerung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Finanzmittel nach dem GVFG zu erhalten. Eine Aufweitung des Straßenprofils und insbesondere eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit wäre dagegen nicht mit der Hauptverkehrsstraßendarstellung verbunden. Im Rahmen einer künftigen Grunderneuerung könnte es lediglich zur Anpassung der Profilaufteilungen an die heutigen Anforderungen kommen (z.B. Radwegebreiten, Fahrbahnbreiten, Baumscheiben).

4.1.2 Netzbereinigung

Ehemals geplant war, die Fuhsestraße mit der Funktion einer Hauptverkehrsstraße auszustatten. Eine Verknüpfung der Fuhsestraße mit dem Westschnellweg erschien seinerzeit aus verkehrlicher Sicht sinnvoll. Demzufolge stellt der Flächennutzungsplan im Bereich Heimatweg eine Hauptverkehrsstraßenverbindung mit Anschlussknoten an den Westschnellweg dar. Eine Darstellung auch der Fuhsestraße war jedoch nicht vorgenommen worden. Für eine Realisierung des im Flächennutzungsplan dargestellten Planungsziels wird angesichts der vorhandenen Bebauung zwischen Stöckener Straße und Westschnellweg, angesichts erheblicher Umsetzungsprobleme und in Ermangelung einer verkehrlichen Begründbarkeit aus heutiger Sicht keine Möglichkeit mehr gesehen. Die Verknüpfung des innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetzes über die Stöckener Straße und die "Schmetterlingskreuzung" mit dem Schnellwegenetz erscheint als ausreichend. Daher soll die Löschung der Hauptverkehrsstraßendarstellung vorgenommen werden. Im bisherigen Trassenbereich wird entsprechend der vorhandenen und der angrenzenden Nutzung "Wohnbaufläche" dargestellt.

4.1.3 "Leinesprung"

Die Planung einer Verknüpfung des Westschnellweges mit der B 441 ist nach wie vor Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes. Derartige in Aussicht genommene Planungen sind gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 BauGB im Flächennutzungsplan zu vermerken. Bis auf weiteres muss dieser Vermerk im Flächennutzungsplan erhalten bleiben. Der Anschlussknoten an den Westschnellweg war bisher wegen des ebenfalls anknüpfenden "Niedersachsenringes" in der Darstellungsform "Knotenpunkt - Flächenbedarf unbestimmt" berücksichtigt. In Folge der Löschung des "Niedersachsenringes" als Hauptverkehrsstraße besteht die Notwendigkeit dieser Darstellung nicht mehr. Aus diesem Grund soll die Planung eines Anschlusses des "Leinesprunges" an den Westschnellweg nur noch als Vermerk berücksichtigt werden.

4.2 Darstellung flächenhafter Nutzungen

Im Wesentlichen bleibt die 137. Änderung des Flächennutzungsplanes auf die Löschung des "Niedersachsenringes" als Hauptverkehrsstraße und die ersatzweise Darstellung der im Abschnitt 4.1.1 aufgezeigten Straßenzüge beschränkt. Für den Bereich der bisherigen Straßen-trasse muss eine sinnvolle Folgenutzung dargestellt werden. Im Teilbereich östlich des Burgweges (Schlamm-lagerplatz, Kleingärten) und westlich des Burgweges bis zum Westschnellweg werden die angrenzenden Flächendarstellungen auf den ehemaligen Trassenbereich übertragen. Eine bisher nicht vorliegende Darstellung von "Allgemeiner Grünfläche" wird im ehemaligen Trassenbereich von der Vahrenwalder Straße bis zur Haltenhoffstraße vorgenommen (s. hierzu 4.2.1).

4.2.1 Grünzug "Niedersachsenring"

Im Abschnitt zwischen Vahrenwalder Straße und Schulenburger Landstraße sowie zwischen Schulenburger Landstraße und Rehagen war die Trasse des "Niedersachsenringes" von Bebauung frei gehalten worden. Im Flächennutzungsplan wird mit dem Ziel einer Grünverbindung von Vahrenwald nach Herrenhausen für die beschriebenen Abschnitte "Allgemeine Grünfläche" dargestellt. Diese wird über den ebenfalls als "Allgemeine Grünfläche" darzustellenden Burgweg zwischen Rehagen und Haltenhoffstraße mit dem großräumigen Naherholungsgebiet der Herrenhäuser Gärten verknüpft.

In der Trasse des "Niedersachsenringes" zwischen der Schulenburger Landstraße und Vahrenwalder Straße verläuft der Nordstadtsammler. Eine Bebauung der Trasse sowie das Pflanzen großer Bäume ist hier nicht möglich. Damit bleibt auch für diesen Bereich die Option für den späteren Bau einer – dann eventuell erforderlichen - Erschließungsstraße ohne Hauptverkehrsstraßenfunktion erhalten.

4.2.2 Bereich zwischen Schulenburger Landstraße und Voltmerstraße

Zwischen Schulenburger Landstraße und Voltmerstraße, südlich der bisherigen "Niedersachsenring"-Trasse stellt der Flächennutzungsplan "Gewerbegebiet" dar. Gewerbliche Nutzungen sind hier jedoch nicht vorhanden, eine Begründbarkeit für die Fortsetzung dieses Planungszieles besteht ebenfalls nicht. Schon vor dem Abschluss der Diskussion zum Rahmenplan Hainholz kann durch Darstellung als "Wohnbaufläche" eine Bereinigung vorgenommen werden.

5. Abwägung / Auswirkungen auf die Umwelt / Eingriffsregelung

Die frühere Planung einer "Nordtangente" bzw. eines "Niedersachsenringes" sollte in netzverbindender Form auch Entlastungseffekte für die durchquerten Stadtteile erbringen. Für den Abschnitt zwischen Vahrenwalder Straße und Westschnellweg hätte dies eine verkehrliche Entlastung der Melanchthon- und der Fenskestraße sowie der Haltenhoffstraße und damit der daran angrenzenden Wohngebiete bedeutet. Andererseits wären jedoch in Vahrenwald und Hainholz andere Wohngebiete den Immissionen, die von der neuen Hauptverkehrsstraße ausgehen würden, ausgesetzt. Auch wären diese Stadtteile von einer stark frequentierten Stadtautobahn durchschnitten worden, die ferner erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft zur Folge gehabt hätte.

Auch bei Realisierung des "Niedersachsenringes" mit seinen erwarteten Entlastungseffekten wäre eine starke Verkehrsbelastung insbesondere für den Straßenzug Melanchthonstraße - Fenskestraße verblieben. Demgegenüber bietet eine Grünverbindung auf dem freigehaltenen Teilabschnitt der ehemaligen Trasse eine Chance zur städtebaulichen Qualitätsanhebung für die Stadtteile Vahrenwald und Hainholz. Die Aufgabe des Ziels einer Hauptverkehrsstraße ist sogar Voraussetzung für diese städtebauliche Aufgabe.

Durch die Löschung des "Niedersachsenringes" werden die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse nicht geändert. Die Belastungssituation auf den o.g. Straßenzügen ist im stadtweiten Vergleich im mittleren Bereich anzusiedeln. Eine Zunahme der Belastung durch das planungsrechtlich geänderte Hauptverkehrsstraßennetz ist nicht zu erwarten. Die sorgfältige Abwägung aller Vor- und Nachteile einer Beibehaltung oder Aufgabe der Zielsetzung eines "Niedersachsenringes" hat erbracht, dass diese aufgegeben werden soll (s. Abschnitt 2.3).

Die Löschung der bisherigen Hauptverkehrsstraßenplanung "Niedersachsenring" wird auch aus dem Blickwinkel der Luftreinhaltung gestützt von den Ergebnissen des von der Fa. GEONET (Umweltplanung und GIS-Consulting GbR) im Auftrage der Stadt erstellten "Konzeptes zur Ermittlung der verkehrsbedingten Luftbelastungssituation in Hannover" (Oktober 2004, vgl. Informationsdrucksache Nr. 2645/2004). Untersucht wurde auf der Grundlage von Modellrechnungen im 100 m-Raster im Sinne eines "worst case-Szenarios" die räumliche Ausprägung der vom Hauptverkehrsstraßennetz Hannovers ausgehenden Luftschadstoffe während einer austauscharmen Wetterlage. Dargestellt werden die Immissionsfelder exemplarisch für den Parameter Stickstoffdioxid (NO₂). Die Modellrechnungen für Benzol und Dieselruß zeigen ähnliche Ergebnisse. Danach sind bezogen auf die Straßenzüge Melanchthonstraße - Fenskestraße sowie Haltenhoffstraße nur recht kleinräumig potentielle Belastungsräume mit überdurchschnittlich hoher NO₂-Belastung ermittelt worden. Dagegen wurden für die Bereiche der bisherigen "Niedersachsenring"-Trasse zwischen Im Othfelde und Voltmerstraße sowie zwischen Schulenburg Landstraße und Burgweg sog. "Gunsträume", d.h. Räume mit potentiell unterdurchschnittlich hoher NO₂-Belastung errechnet. Im Falle der Realisierung des ursprünglichen Planungszieles wäre zu befürchten, dass es zu einer deutlich negativen Veränderung der Luftqualität in den vom "Niedersachsenring" durchzogenen Teilen von Vahrenwald und Hainholz gekommen wäre, ohne dass davon ausgegangen werden könnte, dass entlang der o.g. Straßenzüge Melanchthon-, Fenske- und Haltenhoffstraße die Luftschadstoffbelastung auf ein unterdurchschnittliches Maß absinken würde. Auch im Bereich des Industriegebietes am Leinhäuser Weg ist ein derartiger potentieller "Gunstraum" ermittelt worden, der ebenfalls von der aufzugebenden Planung betroffen gewesen wäre. Insofern kann die Aufgabe der bisherigen Hauptverkehrsstraßenplanung als Beitrag zum Erhalt bestmöglicher Luftqualität angesehen werden.

Auswirkungen auf die Umwelt sind mit der 137. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht verbunden. Desgleichen werden Eingriffe in Natur und Landschaft nicht vorbereitet. Demgegenüber werden durch den Verzicht auf eine neue Hauptverkehrsstraße Eingriffe vielfältiger Art (u.a. auf Boden, Wasser, Luft, Natur- und Landschaft, Klima), die mit dem Bau und mit dem Betrieb der Straße verbunden gewesen wären, vermieden.

6. Umweltbericht gemäß § 2 Abs. 4 und § 2 a Satz 2 Nr. 2 BauGB

6.1 Einleitung

Bezüglich der Planungsziele und der Planinhalte der 137. Änderung des Flächennutzungsplanes wird auf die Abschnitte 1 und 4 dieser Begründung verwiesen. Die mit dieser Änderung des Flächennutzungsplanes beabsichtigten Darstellungen haben keine Inanspruchnahme von Grund und Boden zur Folge.

Es bestehen keine, in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für diese Änderung des Flächennutzungsplanes von Bedeutung wären.

6.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Gemäß der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2 a BauGB sind im Umweltbericht die in der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB ermittelten Umweltauswirkungen zu ermitteln.

Gegenstand der 137. Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Aufhebung einer planerischen Zielvorstellung, die zu einer Inanspruchnahme von Grund und Boden, zur neuen verkehrlichen Belastung sowie nachteiligen Beeinflussung der Luftqualität für weite Teile der Wohnbereiche in den Stadtteilen Vahrenwald und Hainholz geführt hätte. Für ein Teilstück in diesen Stadtteilen führt die Aufgabe dieser Hauptverkehrsstraßenplanung zur dauerhaften Sicherung der bereits freigehaltenen Straßentrasse als für die Naherholung nutzbarer Grünraum. Auf die daraus sich ergebenden Aspekte ist die Umweltprüfung bezogen und dementsprechend nur eingeschränkt durchzuführen. Folgende, in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB aufgeführten Belange des Umweltschutzes werden berührt:

- die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt (Ziff. 7, Buchst. a),
- umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt (Ziff. 7, Buchst. c) sowie
- die Wechselwirkungen zwischen diesen Belangen (Ziff. 7, Buchst. i).

Die Auswirkungen der Planung auf die Umwelt sind in Abschnitt 5 dieser Begründung beschrieben.

Eine - von der Anlage des BauGB erwartete - "Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung" wäre rein hypothetisch, weil sich die Planungsziele der 137. Änderung des Flächennutzungsplanes in der Örtlichkeit real nicht räumlich auswirken und mit den getroffenen kommunalen Vorentscheidungen (s. Abschnitte 1 und 2.3 dieser Begründung) bereits der Wille zur Aufgabe der bisherigen Zielvorstellungen dokumentiert ist. Die umweltbezogenen Auswirkungen, die zu erwarten gewesen wären, wenn die Ursprungsplanung zur Realisierung gelangt wäre, sind in Abschnitt 5 dieser Begründung beschrieben.

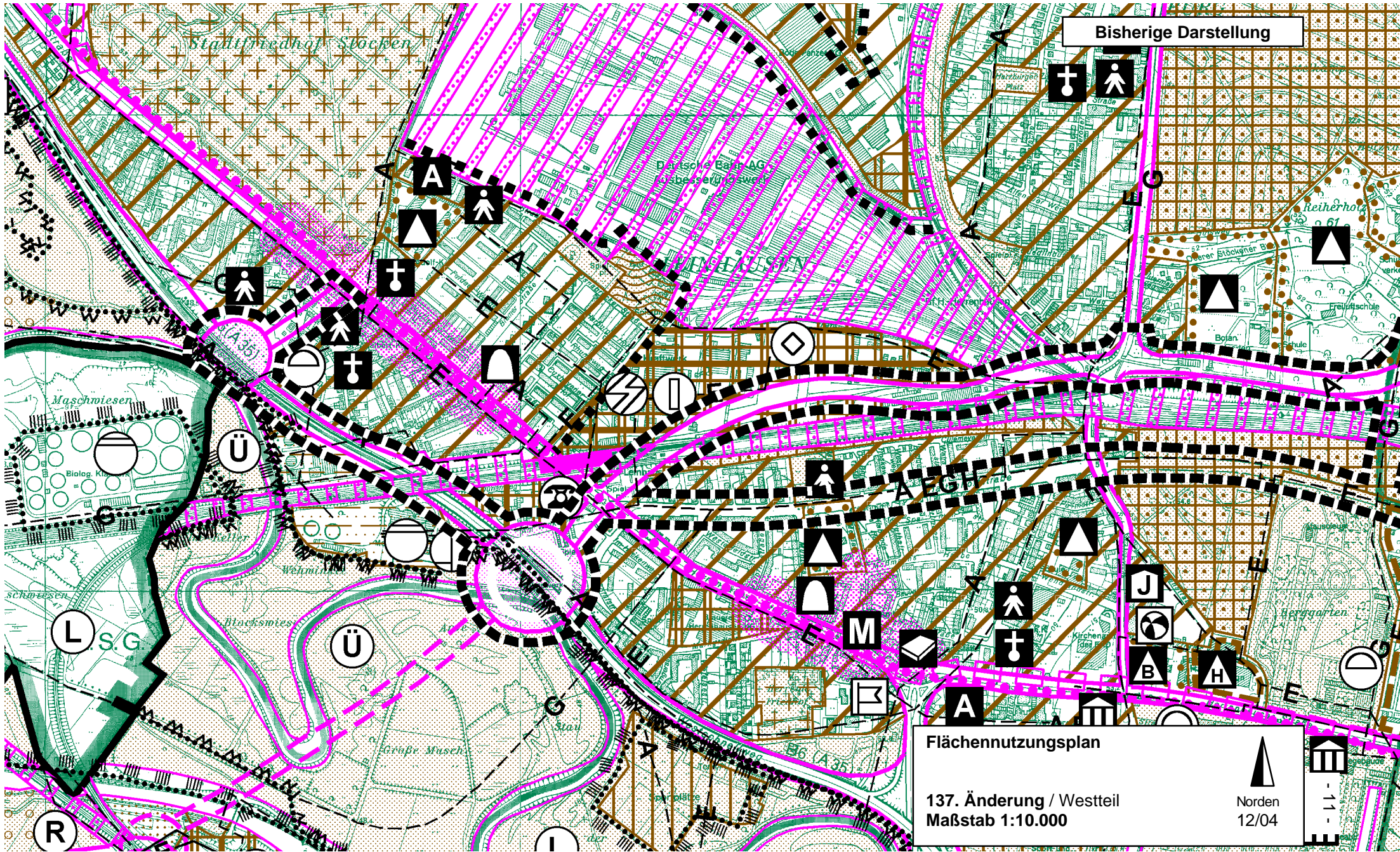
Da die Planungsziele der 137. Änderung des Flächennutzungsplanes keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge haben, sind geplante Maßnahmen zu ihrer Vermeidung, Verringerung und zu ihrem Ausgleich nicht zu benennen.

Eine Auseinandersetzung mit den in der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2 a BauGB aufgeführten übrigen Erfordernissen des Umweltberichtes - Beschreibung der wichtigsten Merkmale der technischen Verfahren bei der Umweltprüfung, allgemein verständliche Zusammenfassung - ist wegen der offensichtlich nicht gegebenen nachteiligen Umweltauswirkungen nicht erforderlich.

Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung der Hierarchie des Straßennetzes im Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt Hannover kann beobachtet werden, ob die mit der 137. Änderung des Flächennutzungsplanes vorgenommene Funktionsverlagerung zu unvorhergesehenen, verkehrsbedingten Umweltauswirkungen führen kann.

Begründung aufgestellt:
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
Flächennutzungsplanung
Hannover,

(Heesch)
Fachbereichsleiter



Bisherige Darstellung

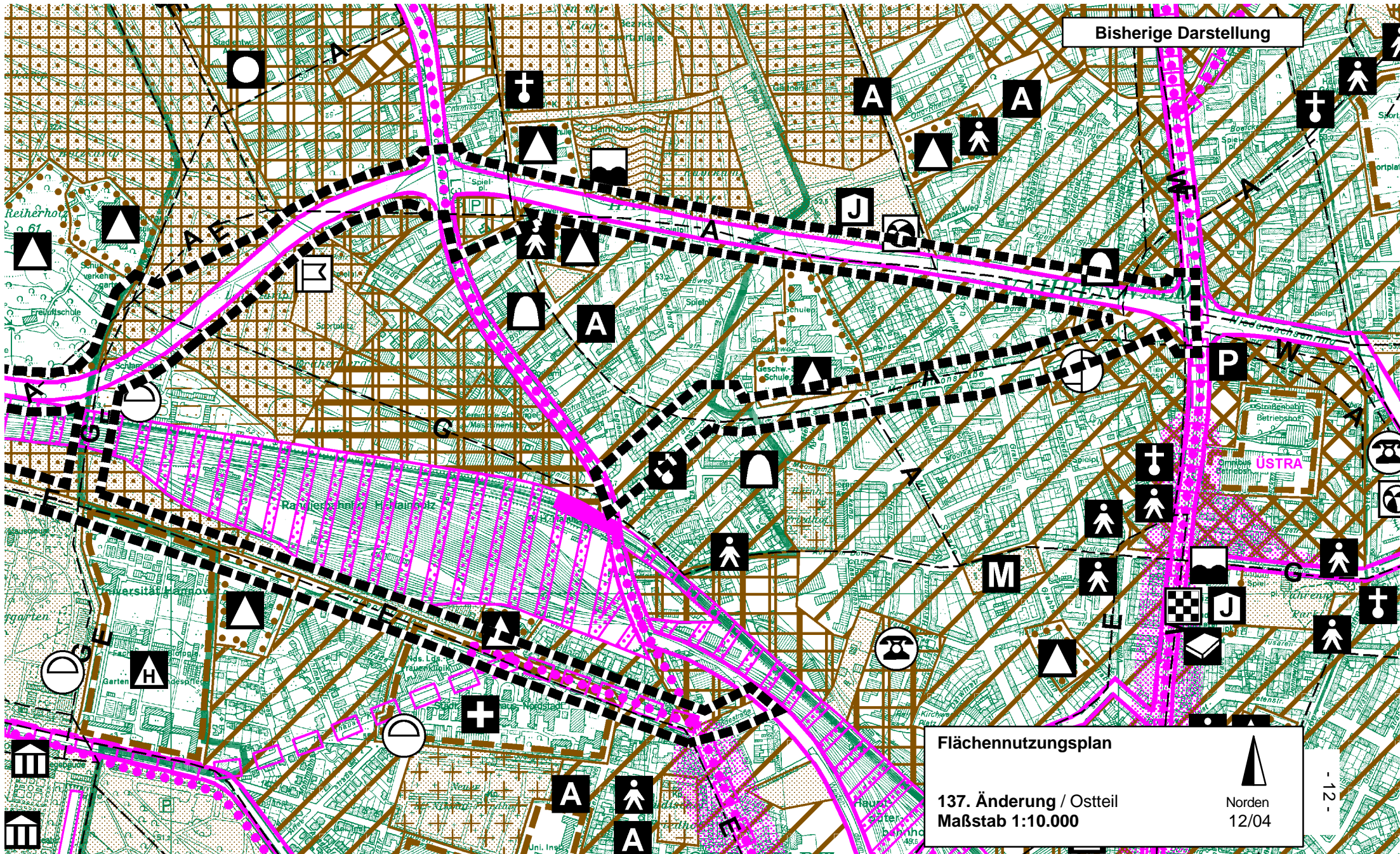
Flächennutzungsplan

137. Änderung / Westteil
Maßstab 1:10.000

Norden
12/04



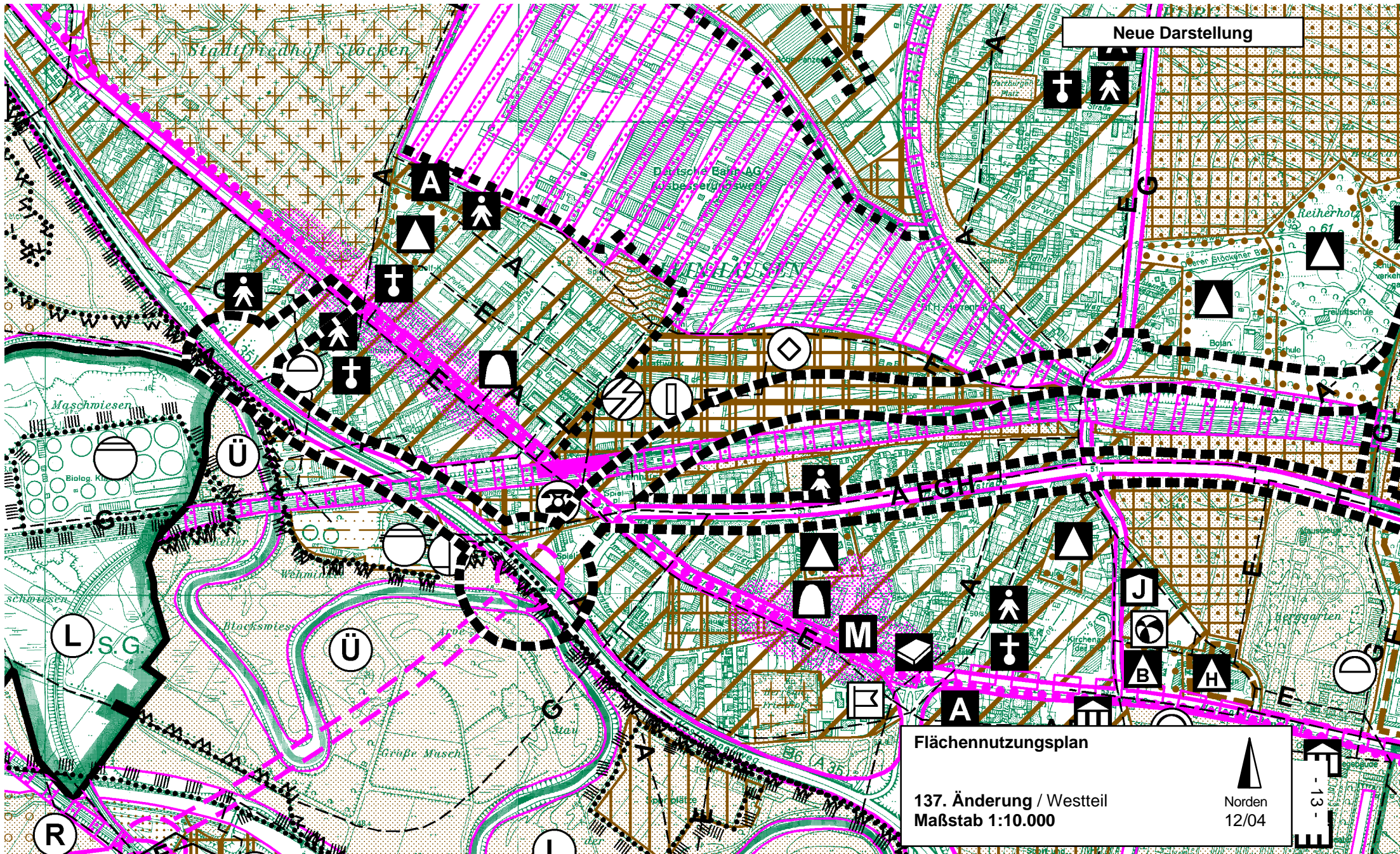
Bisherige Darstellung



Flächennutzungsplan

137. Änderung / Ostteil
Maßstab 1:10.000

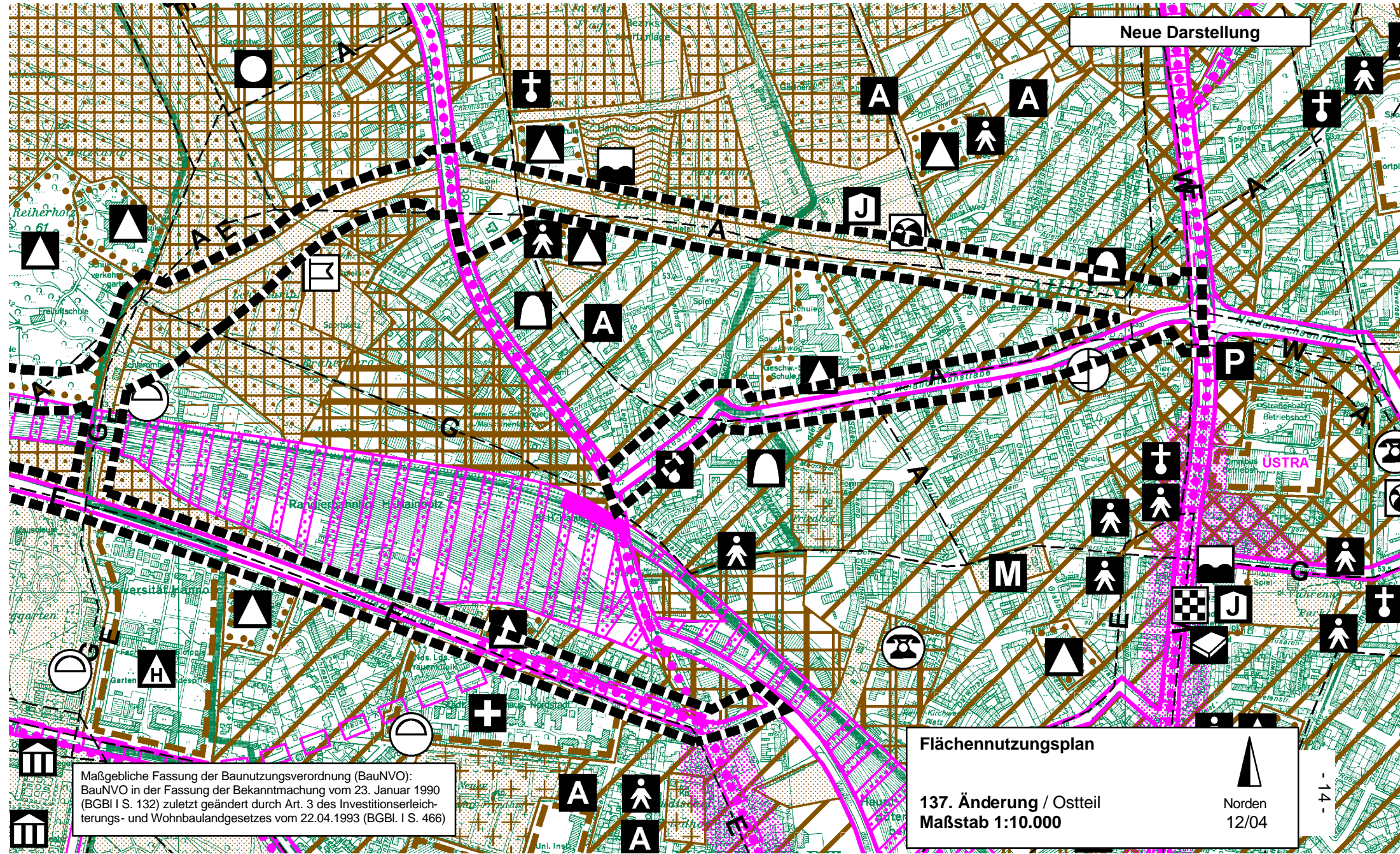
Norden
12/04



Neue Darstellung

Flächennutzungsplan
137. Änderung / Westteil
Maßstab 1:10.000
Norden
12/04

Neue Darstellung



Maßgebliche Fassung der BauNutzungsverordnung (BauNVO):
BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990
(BGBl I S. 132) zuletzt geändert durch Art. 3 des Investitionsleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)

Flächennutzungsplan







137. Änderung / Ostteil
Maßstab 1:10.000

Norden
12/04

PLANZEICHENERKLÄRUNG (Verkleinerung)



ART DER NUTZUNG

BAUFLÄCHEN









- WOHNBAUFLÄCHE 
- GEMISCHTE BAUFLÄCHE 
- GEWERBLICHE BAUFLÄCHE 
- GEWERBEGEBIET 
- INDUSTRIEGEBIET 
- SONDERBAUFLÄCHE 

Soziale Zwecke

SOZ.








- SONDERGEBIET 
- FLÄCHE FÜR DEN GEMEINBEDARF 
- FLÄCHE FÜR VERSORGENSANLAGEN 

GRÜN - UND WASSERFLÄCHEN






- ALLGEMEINE GRÜNFLÄCHE 
- WALDFLÄCHE 
- KLEINGARTENFLÄCHE 
- SPORTFLÄCHE 
- FREIBAD 
- FRIEDHOF 
- WASSERFLÄCHE 
- LANDWIRTSCHAFTLICH GENUTZTE FLÄCHE 






VERKEHRSFLÄCHEN

- HAUPTVERKEHRSSTRASSE 
- FLÄCHE FÜR DIE EISENBAHN 
- STADTBahn 

- RESERVEPLANUNG / VERMERK 
- MIT HALTEPUNKT 
- U - BAHN 
- KNOTENPUNKT 
- FLÄCHENBEDARF UNBESTIMMT 
- VOLL KREUZUNGSFREI 
- TEILWEISE KREUZUNGSFREI 

SONSTIGE DARSTELLUNGEN

- FLÄCHE FÜR AUFSCHÜTTUNGEN, ABGRABUNGEN 
- LANDSCHAFTSSCHUTZGEBIET 
- NATURSCHUTZGEBIET 
- ÜBERSCHWEMMUNGSGEBIET 
- MASSNAHMEN FÜR BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT 

- FLUGHAFEN : BAUBESCHRÄNKUNGSBEREICHE 
- SIEDLUNGSZONE 1 
- SIEDLUNGSZONE 2 
- SIEDLUNGSZONE 3 
- IMMISSIONSSCHUTZ 

KENNZEICHNUNGEN

- SENKUNGSGBIET ODER STILLGELEGETER UNTERTAGEBAU 
- FLÄCHE MIT UMWELTGEFÄHRDENDEN STOFFEN 

ÄNDERUNGSBEREICH 

EINRICHTUNGEN FÜR DEN GEMEINBEDARF

AUSBILDUNG

SCHULE-ALLGEMEINBILDEND
SCHULE-BERUFSBILDEND
HOCHSCHULE



VERKEHR

GROSSPARKPLATZ
UMSTEIGE - EINRICHTUNG Park and Ride



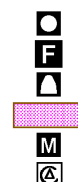
SOZIALES UND GESUNDHEIT

KINDERTAGESSTÄTTE
JUGENDHEIM
ALTENEINRICHTUNG
KRANKENHAUS
GESUNDHEITSAMT



SONSTIGE EINRICHTUNGEN

KOMMUNALVERWALTUNG
FEUERWEHR
ZIVILSCHUTZ
BEREICH MIT MARKTFUNKTION
WOCHENMARKT
CAMPINGPLATZ



KULTUR UND FREIZEIT

KIRCHLICHES GEMEINDEZENTRUM
THEATER, MUSEUM
FREIZEITHEIM
STÄDTISCHE BÜCHEREI
HALLENBAD
BADEPLATZ
SPIELPARK
FESTPLATZ



VERSORGUNGSEINRICHTUNGEN UND LEITUNGEN

ELEKTRIZITÄTSWERK
UMSPANNWERK
FERNHEIZWERK
GASBEHÄLTER
WASSERBEHÄLTER
KLÄRANLAGE
ABWASSERPUMPANLAGE
SCHLAMMLAGERPLATZ
REGENWASSERRÜCKHALTEBECKEN
STÄDTISCHER WERKHOF
FERNSPRECHVERMITTLUNGSSTELLE
HUBSCHRAUBERLANDEPLATZ
ERDÖLPUMPE
WINDENERGIEANLAGE



LEITUNGEN : ELEKTRIZITÄT
FERNHEIZUNG
GAS
WASSER
ABWASSER
ERDÖLLEITUNG

