

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat
Misburg-Anderten
In den Stadtbezirksrat
Kirchrode-Bemerode-Wülferode
In den Stadtbezirksrat
Döhren-Wülfel
In den Stadtbezirksrat Ricklingen
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
In den Ausschuss für
Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 1774/2003

Anzahl der Anlagen 5

Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für eine Frischwasser- und Solefernleitung zur Erweiterung des GHG-Erdgasspeichers in Ronnenberg-Empelde

Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zur Machbarkeitsstudie für eine alternative Trassenführung der Solefernleitung entlang der B 65

Antrag,

der als Anlage 1 beigefügten Stellungnahme zuzustimmen.

Begründung des Antrages:

Die Region Hannover hatte mit Anschreiben vom 22. Oktober 2002 gemäß §§ 12 und 17 des Nds. Gesetzes über Raumordnung und Landesplanung (NROG) auf Antrag der Firma GHG-Gasspeicher Hannover GmbH - ein Gemeinschaftsunternehmen der Stadtwerke Hannover (Anteil 61,75 %), der Erdgas-Verkaufsgesellschaft Münster und der Ruhrgas AG - ein Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für die Planung und den Bau einer Frischwasser- und einer Solefernleitung für die Erweiterung des vorhandenen GHG-Gasspeichers in Ronnenberg-Empelde eingeleitet.

Beschreibung des Projektes

Die GHG-Gasspeicher GmbH betreibt in Empelde einen Untertage-Kavernenspeicher zur Speicherung von Erdgas. Zweck der Speicherung ist die Sicherung der öffentlichen Gasversorgung in der Region Hannover im Fall von technisch bedingten Lieferengpässen

sowie die Optimierung des Gasbezugs. Gegenwärtig werden drei unterirdische Kavernen betrieben, die im vorhandenen Salzstock Ende der 70er Jahre durch Aussolung angelegt worden waren. Durch Anlage einer weiteren Kaverne soll das Erdgasspeichervolumen erhöht werden. Ferner sollen die vorhandenen Kavernen, deren geometrisches Volumen durch die Konvergenz im Salz abgenommen hat, auf ihr Ursprungsvolumen nachgesolt werden. Das Unternehmen begründet das Vorhaben mit der Erforderlichkeit, den zukünftigen Verpflichtungen, die aus der öffentlichen Gasversorgung erwachsen, auch bei technisch bedingten Lieferengpässen nachkommen zu können.

Die Erstellung der neuen Kaverne soll ebenfalls im Aussolverfahren erfolgen. Hierzu werden bis zu 300 m³/h Frischwasser benötigt. Die Zuführung des Frischwassers soll durch eine Rohrleitung aus dem Zweigkanal Linden erfolgen. Die Abführung der durch die Aussolung entstehenden gesättigten Salzsole soll über eine Leitung zur aufgelassenen Kaligrube Friedrichshall der Kali+Salz GmbH in Sehnde erfolgen, die damit verfüllt wird. Zweck des eingeleiteten Raumordnungsverfahrens ist die Klärung der Raum- und Umweltverträglichkeit der Frischwasser- und der Solefernleitung. Die Anlage der Gaskaverne selbst ist nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens sondern erfolgt nach bergrechtlichen Bestimmungen.

Die Frischwasserleitung mit einem Durchmesser von rd. 30 cm wird unterirdisch verlegt und verbleibt nach Beendigung des Aussolverfahrens im Boden.

Die Solefernleitung soll nach Beendigung des Aussolverfahrens abgebaut werden. Als Betriebszeitraum werden etwa 11 Jahre angesetzt. Aus diesem Grund ist für die ebenfalls rd. 30 cm durchmessende Solefernleitung lt. Antrag der Vorhabensträgerin eine Verlegung in der Regel oberirdisch auf hölzernen Rohrlagern vorgesehen. Die beantragte Trassenführung folgt weitgehend vorhandenen Wegen und soll von Empelde ausgehend über eine Länge von 900 m das Stadtgebiet Hannovers in Wettbergen, zwischen den Waldstücken "Ronnenberger Holz" und "Hengstmanns Busch", queren. Der weitere Trassenverlauf führt durch die Gebiete der Städte Hemmingen, Pattensen, Laatzen und Sehnde.

Bisheriges Verfahren und Machbarkeitsstudie

Die Kommunen, Träger öffentlicher Belange und Verbände hatten bis zum 31. Januar 2003 Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten, darüber hinaus waren die Unterlagen öffentlich ausgelegt worden (in der Landeshauptstadt Hannover in der Zeit vom 28. November bis 27. Dezember 2002).

Die Landeshauptstadt Hannover hatte in ihrer Stellungnahme vom 21. Januar 2003 gegen das Vorhaben und die Trassenführung keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen, Hinweise und Forderungen für Detailprobleme bezogen sich auf einzelne Trassenabschnitte. Über das Vorhaben und die Stellungnahme wurden die Stadtbezirke Ahlem-Badenstedt-Davenstedt und Ricklingen sowie der Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen und der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss mit Drucksache Nr. 0195/2003 informiert.

Für die Erörterung der von den am Verfahren beteiligten Kommunen, Trägern öffentlicher Belange und Verbände sowie von Bürgerinnen und Bürgern eingereichten Stellungnahmen fand am 28. März 2003 ein entsprechender Termin statt. Aufgrund insbesondere von der Stadt Pattensen und dem Landvolkkreisverbandes Hannover sowie von LBU, BUND und NABU massiv vorgetragenen Protestes gegen den vorgesehenen Trassenverlauf sahen

sich die Region Hannover und die Vorhabensträgerin veranlasst, alternativ eine Trassenführung entlang der B 65 durch das Gebiet der Stadt Ronnenberg und der Landeshauptstadt Hannover und vom Kreuzungsbereich mit dem Mittellandkanal an diesem entlang hauptsächlich durch das Stadtgebiet von Sehnde verlaufend auf technische Machbarkeit hin untersuchen zu lassen. Eine rechtliche Verpflichtung zu dieser Machbarkeitsstudie bestand nicht.

Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass die untersuchte Trassenführung technisch machbar wäre. Die Verwaltung weist darauf hin, dass die untersuchte Trasse nicht von der Vorhabensträgerin favorisiert wird und daher nicht Antragsgegenstand des Raumordnungsverfahrens ist.

Die Machbarkeitsstudie wurde der Region Hannover im Mai 2003 übergeben. Diese hat daraufhin eine Nachbeteiligung eingeleitet und Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 30. September 2003 gegeben. Gleichzeitig wurde um öffentliche Auslegung gebeten. Diese erfolgte in der Landeshauptstadt Hannover nach Bekanntmachung in den hannoverschen Tageszeitungen am 2. Juli 2003 in der Zeit vom 15. Juli bis zum 14. August 2003. Bis zum 28. August 2003 bestand Gelegenheit zur Äußerung. Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern gingen bei der Verwaltung nicht ein.

Eine in der Machbarkeitsstudie untersuchte Trassenführung hätte bei Realisierung eine ungleich größere Tragweite als der bisher favorisierte Trassenverlauf. Aus diesem Grunde hält die Verwaltung zur Abgabe der städtischen Stellungnahme die Zustimmung des Verwaltungsausschusses für erforderlich. Da infolge der Beteiligung der Stadtbezirke und der Fachausschüsse ein Beschluss bis zum Ende der gesetzten Frist nicht vorliegen wird, wurde die Region um entsprechende Fristverlängerung gebeten.

Merkmale der alternativen Trassenführung

Der Trassenverlauf ist mit Übersichtskarte und Kurzbeschreibung in Anlage 2 zu dieser Drucksache wiedergegeben. Anlage 4 zeigt Skizzen der Arbeitsweise bei oberirdischer und bei unterirdischer Verlegung.

Die insgesamt rd. 32 km lange Trasse folgt im Wesentlichen dem Verlauf der B 65. Soweit die Straße auf einem Damm verläuft, müsste die Solefernleitung am Böschungsfuß verlegt werden, ansonsten im Straßenseitenraum. Eine Verlegung im Bereich oder hinter den Leitplanken kommt nicht in Frage. Alle Querungen von Verkehrswegen müssen durch Unterpressungen bzw. Anhängen an vorhandene Brücken vorgenommen werden. Für die letztgenannte Lösung müsste zuvor noch durch Statik-Untersuchungen die Realisierbarkeit belegt werden. Teilweise müssten sensible Bereiche umgangen werden, wie z.B. der avifaunistisch wertvolle Bereich in der Südlichen Leineaue. Auch die Trogstrecke der B 65 im Abschnitt zwischen Hildesheimer Straße und Lenzbergweg müsste umgangen werden: hier müsste die Leitung in die Seitenräume von Zeißstraße und Siegelweg verlegt werden und auch das "Seelhorster Kreuz" kann nicht im Zuge der B 65 gequert werden. Da die der Machbarkeitsstudie beigefügten Trassendetailpläne eine lesbare Vervielfältigung für die Einarbeitung in diese Drucksache nicht zulassen, hat die Verwaltung den über das hannoversche Stadtgebiet sich erstreckenden Trassenverlauf zeichnerisch aufbereitet und für diese Drucksache in Anlage 3 zusammengestellt. In Anlage 5 wird zur zusätzlichen Information der Trassenverlauf dargestellt, der von der GHG für das Raumordnungsverfahren beantragt worden war.

Bei oberirdischer Verlegung wird grundsätzlich ein Arbeitsstreifen von 3 m - 5 m benötigt,

bei unterirdischer Verlegung von ca. 16 m. Zur Minimierung von Eingriffen kann in sensiblen Bereich in Vor-Kopf-Bauweise gearbeitet werden. Pressungen und Unterbohrungen haben je nach örtlicher Situation unterschiedlich dimensionierten Platzbedarf.

Die Baukosten für die rd 32 km lange Strecke werden mit knapp 11,8 Mio € veranschlagt. Hinzu kämen Betriebskosten in Höhe von etwa 3,5 Mio €. Nicht eingerechnet sind ferner die Kosten für den Rückbau, da diese zum heutigen Zeitpunkt nicht kalkulierbar sind. Ungeklärt sind - wie oben erwähnt - die Fragen der Statik bei Anhängung an Brücken und die Nutzung privater Grundstücke. Für die dem Antrag zum Raumordnungsverfahren zu Grunde liegende Trassenlösung - Länge knapp 34 km - waren etwa 6,2 Mio € Baukosten und etwa 2,1 Mio € Betriebskosten angesetzt worden.

Bewertung der in der Machbarkeitsstudie untersuchten Leitungstrasse

Eine Trassenführung entlang der B 65 wird abgelehnt.

Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die mit einer Trassenverlegung entlang der B 65 durch das hannoversche Stadtgebiet verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Beschränkungen für Erholungsnutzungen eher hinnehmbar seien als die Verlegung in dem Antrag zum Raumordnungsverfahren zugrundeliegenden Trassenführung. Gerade durch die über weite Strecken erforderliche unterirdische Verlegeweise werden die Beeinträchtigungen und Eingriffe deutlich schwerwiegender sein als die weitgehend oberirdische Leitungsführung im beantragten Trassenverlauf. Zudem sind die Möglichkeiten der Vermeidung und der Ausgleichsmaßnahmen in funktioneller Zuordnung zum Eingriff erheblich eingeschränkt.

Angesichts des auch im Vergleich zur beantragten Trassenführung außerordentlich hohen technischen Aufwandes mit erheblichen Mehrkosten und in weiten Strecken vorhandenen Konfliktpotentials erscheint die mit der Machbarkeitsstudie untersuchte Trassenführung nicht vertretbar und sollte nicht weiter verfolgt werden.

Hannover / 29.08.2003