Anlage 1 zur Drucksache Nr. 0178/2018 N1
Stellungnahme der Stadt Hannover

Frau Findeisen
410
32101
46665

Juliane.Findeisen@Hannover-Stadt.de

Region Hannover
Team Baurecht und Fachaufsicht
z. Hd. Herrn Todtenhausen
Postfach 147
30001 Hannover

63.01/B3-21/4 20.11.2017 66.11.1/Fi xx.02.2018

Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Mittellandkanalbrücke im Zuge der Bundesstraße 3 (Messeschnellweg) in Hannover-Buchholz (Stadt Hannover)

Stellungnahme der Stadt Hannover

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Todtenhausen,

mit Schreiben vom 20.11.2017 haben Sie uns um Stellungnahme zu den von Ihnen übersandten Planfeststellungsunterlagen gebeten.

Die Stadt bringt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens folgende Forderungen ein:

1. Barrierefreiheit

Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, insbesondere für Menschen mit Rollstuhl oder Rollator muss die DIN 18040 (eingeführte Technische Baubestimmung) eingehalten werden. Das bedeutet das Planungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar (nach § 4 BGG Bundesgleichstellungsgesetz) herzustellen sind.

Das Längsgefälle darf grundsätzlich nach DIN nur 3% haben, die im Planfeststellungsunterlagen unter Punkt 3.6.3 maximale Längsgefälle von 4 % ist daher nicht zulässig.

Auf ein Quergefälle kann verzichtet werden, da das Wasser über die Längsneigung abfließt. Die Oberflächenbeschaffenheit muss leicht befahrbar und Erschütterungsfrei sein. Wassergebundene Decken – wie hier geplant – sind aus barrierefreier Sicht nicht geeignet.

Grundsätzlich muss die barrierefreie Nutzung auch während der Bauphase gewährleistet sein.

2. Lärmschutz

Durch geeignete Methoden und Materialien ist auf eine Verbesserung der Lärmsituation für die benachbarte Wohnbebauung hinzuwirken.

3. Geh- und Radwege

Für die Sicherheit der Fußgänger ist es erforderlich im Südostquadranten den Kombiweg durch zwei getrennte Wege von der neuen Brücke bis zur Pasteurallee zu ersetzen. Dabei sollte der Radweg auf der Bestandstrasse mit einer Breite von 2,5m und einem hartem Belag verlaufen. Der separate Gehweg könnte östlich daneben mit mind. 2,0 m Breite frei oder im Böschungsbereich auch mehr oder weniger parallel geführt entstehen.

Die Kombiwege in den anderen Quadranten sollten aus Sicherheitsgründen eine Mindestbreite von 3,5m erhalten.

4. Gestaltung

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind gegenüber den ausgelegten Plänen folgende Änderungen einzuarbeiten bzw. Prüfungen vorzunehmen:

Im Hinblick auf die Linienführung der Geh- und Radwegbrücken ist der durchgehende Schwung als Kreisbogen, ohne geradliniges Mittelstück zu prüfen.

Um die Orientierung, aus Sicht des Autofahrers, im Stadtraum zu gewährleisten, ist das Einfügen von (lärmschutz-)verglasten, liegenden Glasbändern in der Lärmschutzwand des Schnellwegs eine effektive Gestaltungsmöglichkeit. Dies dient der Orientierung vom Auto aus, inszeniert die Uferlandschaft des Mittellandkanals und macht den Verkehr auch vom Kanal aus erlebbar.

Weiterhin wird angeregt, die Gestaltung der Widerlageroberflächen im Hinblick auf die Reduzierung von Graffiti zu überprüfen. Eine Ausführung in Form von Kanneluren wäre hier denkbar.

Im Bereich der Flächen und Böschungen unterhalb der Brücke sind Absturzsicherungen, etwa durch terrassierte Sitzblöcke, anzustreben.

Sollte weiterhin im Zuge des Baus auch die Uferlinie des Mittellandkanals berührt werden, so ist die Uferlinie zum Mittellandkanal als nutzbare Kante für Angler und Kanuten entsprechend auszubilden, z.B. als flache Stufenblöcke.

Die Beläge der Geh- und Radwegbrücken sind in Anlehnung an die hell gesplitteten Uferwege ebenfalls möglichst hell auszugestalten (z.B. epoxidharzgebundener Asphalt o.ä.).

Die erforderliche Beleuchtung von Geh- und Radwegbrücken (z.B. über LED-Handlaufbeleuchtung) ist sicherzustellen – ebenso, wie eine kostengünstige, dezente Effektbeleuchtung der Brückenbögen (z.B. über vier engstrahlende LED Einbaustrahler in den Bogenfundamenten).

Es ist darauf zu achten, dass die Farbe der Brücken und Materialität bzw. Farbe der Geländer sowie die farbliche Gestaltung der abgehängten Leitungen an der Brückenuntersicht harmonisieren.

Es sind geeignete Maßnahmen gegen Verschmutzungen durch Taubenkot zu treffen.

Weiterhin ist eine qualifizierte Freiflächenplanung anzustreben z.B. in Form von Pflanzung markanter, schlankwüchsiger Einzelgehölze an den Bogenanfängen.
Die Gestaltung der Brücke muss in enger Abstimmung mit der Stadt Hannover, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung, OE 61.1STG, erfolgen.

5. Grünflächen

Die Planung respektiert dauerhaft die Grenzen der öffentlichen Grünflächen und stärkt die Radwegebeziehungen entlang des Mittellandkanals (MLK), sowie im Besonderen den Radverkehr parallel zum Messeschnellweg durch die komfortablen Fußgänger- und Radwegbrücken an beiden Seiten des neuen Bauwerks. Die Ausführungsplanung der öffentlichen Grünflächen ist mit der Stadt Hannover, Fachbereich Umwelt und Stadtgrün, OE 67.21 abzustimmen.

6. Konflikte/ Baumschutz

Die Eingriffe können wie im Erläuterungsbericht unter Ptk. 6 in den „Maßnahmen zur Vermeidung Minderung und zum Ausgleich…“ beschrieben vermieden, abgepuffert oder ausgeglichen werden. Wir befürworten die vorgeschlagenen Maßnahmen, weil sie ökologisch wirksam sowie gestalterisch und funktional zielführend sind.

Beim Bau sind besonders zu Beachten und Einzuhalten:

Baumschutzsatzung der LHH,
RAS-LP 4, Ausgabe 1999, Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen

7. Anlagen der Stadtentwässerung

Dieser Stellungnahme ist ein Kanalübersichtsplan mit den vorhandenen öffentlichen Kanälen und Leitungen beigefügt.

Die im Regelungsverzeichnis unter den Nummern 93; 94 und 95 aufgeführten Anlagen der Stadtentwässerung Hannover müssen jederzeit für Betrieb und Unterhaltung zugänglich sein.

Die nicht aufgeführten Anlagen der Stadtentwässerung im südwestlichen Bereich der B3 (Regenwasserkanäle, Sandfang und Einleitung in den Mittellandkanal) müssen ebenfalls jederzeit für Betrieb und Unterhaltung zugänglich sein.

Sollten Anlagen überbaut werden, so muss die Vorhabensträgerin den störungsfreien Betrieb durch Umbaumaßnahmen gewährleisten. Wir weisen in diesem Zusammenhang besonders auf die Entlüftungsschächte der Schmutzwasserdruckleitung (DN 400) hin. Diese Druckleitung entwässert den Stadtteil Hannover-Misburg.

Bei allen vorhandenen Anlagen der Stadtentwässerung, ist die Vorhabensträgerin kostenpflichtig für erforderliche Umbaumaßnahmen.

An der Nordwestseite (Hinweis: Im Erläuterungsbericht S. 30 und im Regelungsverzeichnis S. 8 wird von südwestlicher Seite gesprochen. Der Schiffgraben verläuft aber an der Nordwestseite.) der südlichen Ausbauhälfte verläuft ein Teil des „Schiffgrabens (Schnellweg)“, ein Gewässer III. Ordnung. Der offene Verlauf ist hier etwa 190m, die Verrohrung (ebenfalls Gewässer III. Ordnung) zum MLK hin etwa 80m lang. Es geht hier also um einen 270m langen Gewässerabschnitt, welcher dem Wasserrecht unterliegt (zuständig: Untere Wasserbehörde Hannover). Dieser Graben ist mitnichten ein „Seitengraben“ (wie im Erläuterungsbericht auf Seite 30 benannt), sondern Teil des Entwässerungsnetzes der Stadtentwässerung Hannover. Er erfüllt eine hydraulische Funktion unabhängig von der B3. In den vorliegenden Unterlagen ist er aus unserer Sicht nicht ausreichend berücksichtigt:

- Im Erläuterungsbericht S. 30 wird angegeben, dass die gewässerbegleitenden Bäume und der Schiffgraben selbst von der Baumaßnahme unberührt blieben. Dem widerspricht der Bestands- und Konfliktplan, nach dem die Baustelleneinrichtungsflächen bis fast an die Böschungsunterkante des Grabenprofils reichen. In diesem Plan fehlt außerdem die Darstellung der Zufahrten zu den Baustelleneinrichtungsflächen, speziell von der Pasteurallee und der Silberstraße bzw. dem Meersmannufer.

- Es fehlen Aussagen über wirkungsvolle Abschirmungen des Grabens (z.B. Bauzaun mit Planen) während der Bauzeit, so dass kein Baumaterial in das Gewässerprofil inklusive Bankett geraten kann.

- Es fehlen Aussagen zum Stamm-/Wurzelschutz der Gehölze im Grabenprofil.

- Es fehlt die Darstellung des Grabens in den Straßenquerschnitten. Damit würde deutlich werden, wie nah künftig die Straßenanlage an den Schiffgraben heranrückt, wie die künftige straßenbegleitende Gehölzvegetation positioniert werden soll und wo für diese Gehölze ein Betriebsweg vorgesehen ist (wurde aktuell gerade für umfangreiche Fällaktionen gebraucht!).

- Im Erläuterungsbericht S. 37 wird der Schiffgraben unter „Schutzgut Wasser“ gar nicht erwähnt, obwohl der Straßenkörper näher heranrückt und die Baustelleneinrichtungsfläche bis in das Grabenprofil reicht.

Gemäß Lageplan und Erläuterungsbericht S. 34 gehen wir davon aus, dass die aktuelle Entwässerungsrinne in den Schiffgraben entfällt, weil das Straßenwasser auf die südöstliche Straßenseite abgeleitet wird.

Gemäß Erläuterungsbericht S.40 können nicht alle erforderlichen Kompensationsmaßnahmen untergebracht werden, weswegen sich der Vorhabenträger gemäß Naturschutzrecht freikaufen möchte. Wir regen an, zu prüfen, inwiefern Kompensationsmaßnahmen vor Ort im oder am Schiffgraben vorgenommen werden können. Darüber hinaus hätten wir seitens der Stadtentwässerung Ideen für Kompensationsmaßnahmen an unseren Gewässern im weiteren Stadtgebiet, die geprüft werden sollten.

8. Bauphasen

Bauzustände, Errichtung von Behelfsbrücken, Bauabläufe und Verkehrsführungen während der Bauphase haben Auswirkungen auf den Verkehr und sind daher mit der Stadt abzustimmen.

Für den Baustellenverkehr stehend die an die Baustelle angrenzenden Wohnstraßen nicht zur Verfügung.

Für den Fall, dass der Verkehr während der Bauzeit über eine zusätzliche Behelfsbrücke an der Brückenbaustelle vorbei geleitet wird, sind alle vorhandenen Radverkehrsverbindungen während der gesamten Bauzeit zu erhalten**.**

Arbeiten mit größeren Eingriffen in den Verkehr auf den Messeverkehr abzustimmen und rechtzeitig anzukündigen.

Bei den baustellenbedingten Verkehrsführungen ist besonders darauf zu achten, dass die Stadt Hannover südlich des Paracelsusweges und somit nördlich der Brückenbaustelle voraussichtlich im August 2021 die neue Grundschule Buchholz / Kleefeld II in Betrieb nehmen wird. Es ist daher darauf zu achten, dass die fußläufige Erreichbarkeit der

Schule gewährleistet ist. Die Schulverwaltung ist in den Abstimmungsprozess mit einzubinden.

9. Inanspruchnahme Öffentlicher Grünflächen

Ab der ersten Flächeninanspruchnahme in den Öffentlichen Grünflächen gehen die Unterhaltungslasten sowie die Verkehrssicherungspflicht für die Baustellenbereiche auf den Vorhabensträger über. Erst nach Rückübertragung der hergestellten Grünflächen wird der Fachbereich Umwelt und Stadtgrün wieder zuständig.

Während der verschiedenen Bauphasen sind Fußgänger und Radfahrer örtlich an allen Zugängen über die Baumaßnahme zu informieren und auf ausgewiesene Umleitungen hinzuweisen.

Alle beanspruchten öffentlichen Grünflächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten gemäß der planfestgestellten Maßnahmen zurückzubauen und als ausgebaute öffentliche Grünfläche mit Wegen, Wiesenflächen und Bepflanzungen herzustellen. Eine Übergabe/ -nahme kann nach einer mindestens zweijährigen Entwicklungspflege an den Fachbereich Umwelt und Stadtgrün erfolgen.

10. Brandschutztechnische Stellungnahme

Die brandschutztechnischen Belange sind unmittelbar mit der Feuerwehr Hannover abzustimmen.

11. Schall-/ Lärmschutz während Bauzeit

Weiterhin weisen wir darauf hin, dass während der Bauzeit zwingend auf entsprechende Schall- und Lärmschutzmaßnahmen zu achten ist.

12. Kampfmittelbeseitigung

Zurzeit liegen uns keine verlässlichen Informationen darüber vor, ob sich im Bereich der geplanten Baumaßnahme Bombenblindgänger aus dem 2. Weltkrieg befinden. Es ist deshalb mit der zentralen Polizeidirektion Hannover (Dez. 23, Kampfmittelbeseitigungsdienst) anhand dort vorliegender Luftbildaufnahmen zu klären, ob vor Baubeginn weitergehende Erforschungsmaßnahmen erforderlich sind.

Mit freundlichen Grüßen
Der Oberbürgermeister
Im Auftrage

(Bode)
Leitender Baudirektor

Anlage

Kanalübersichtsplan der Stadtentwässerung