Anlage 1 zur Drucksache Nr. /2014
Text: Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover

ENTWURF

Herrn Plöger

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Herrn Kelpen
Adersheimer Straße 17A
38304 Wolfenbüttel

4 54 52
4 66 65

3327.30213-2/14-DB H

xx.xx.2014

Planfeststellung für die Erneuerung der Eisenbahnüberführungen „Lange-Feld-Straße“, „Hermann-Löns-Park“ und „Tiergarten“ der Strecke 1750/Wunstorf-Lehrte in den Gemarkungen Kirchrode und Anderten mit trassenfernen Kompensationsmaßnahmen in den Gemarkungen Wülferode und Wettmar/Stadt Burgwedel
hier: Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Landeshauptstadt Hannover gibt im Rahmen des Anhörungsverfahrens für das vom Eisenbahn-Bundesamt eingeleitete Planfeststellungsverfahren folgende Stellungnahme ab: (Forderungen sind mit F und Hinweise mit H gekennzeichnet).

0. Anmerkungen zu den Planfeststellungsunterlagen „Vorheftung“

● Zu den Vermeidungsmaßnahmen gem. § 3c UVPG
(F) Als Vermeidungsmaßnahme wird die Errichtung mobiler Lärmschutzwände zugesagt. Die von der Trägerin des Vorhabens (TdV) beantragte umweltfachliche Bauüberwachung ist deshalb auch auf den Bereich Immissionsschutz (Lärmschutz) zu erweitern.

● Zur Liste der herangezogenen Unterlagen und befragten Behörden
(H) Herr Plöger ist nicht Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes sondern Projektkoordinator im Fachbereich Tiefbau.

● (H) Die Liste der „Zusammenstellung aller Beteiligten“ ist zu korrigieren:
lfd. Nr. 2: streichen
lfd. Nr. 4: nicht Trammplatz 2 sondern Vahrenwalder Straße 7, 30165 Hannover
lfd. Nr. 7: Landeshauptstadt streichen
lfd. Nr. 8: Landeshauptstadt streichen
lfd. Nr. 10: alles streichen und ersetzen durch Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Mitte- Am Waterlooplatz 5, 30169 Hannover

● (F) In der Übersicht der Stellungnahmen und Zustimmungen der Grundstückseigentümer ist die Landeshauptstadt Hannover trotz Betroffenheit nicht aufgeführt. Eine Ergänzung ist vorzusehen. Die Begründung dieser Forderung wird bei den einzelnen EÜ dargestellt.

● (F) Anpassungen des Leitungsbestandes
Bauzustände: Die beigefügten Skizzen von Wallerich Ingenieurtechnik sind nicht genehmigungsfähig. Die von den Leitungsträgern verbetenen Zustimmungen für den Bauzustand im öffentlichen Straßenraum sind von der Landeshauptstadt Hannover, Fachbereich Tiefbau als Straßenbaulastträger zu genehmigen, da diese teilweise bereits vor dem PFB erfolgen.

Endzustände: Die Skizzen von Wallerich Ingenieurtechnik sind nicht genehmigungsfähig. Die Leitungstrassen im Endzustand sind ebenfalls vom o.g. Fachbereich zu genehmigen.

Beide Maßnahmen sind entsprechend den Koordinierungsrichtlinien „eBauKo“ abzuwickeln.

1. Zu den technischen Planfeststellungsunterlagen

1.1 EÜ Lange-Feld-Straße

Der Erneuerung der EÜ Lange-Feld-Straße wird grundsätzlich zugestimmt.

● (F) Denkmalrechtliche Genehmigung

Für die am 17.04.2013 beantragte Genehmigung nach § 10 NDSchG zum Abbruch, Ersatzneubau und zur Wiederherstellung denkmalrelevanter Bau und Ausstattungsteile der Eisenbahnüberführung „Hermann-Löns-Park“ wurde am 28.06.2013 eine denkmalrechtliche Genehmigung wie folgt erteilt:

1. Denkmalfachliches Ziel ist der Substanzerhalt und die Wiederherstellung der historischen Bildhaftigkeit des im Bestand erhaltenen Brückenbauwerks. (H)

2. Die Stadtdenkmalpflege geht aufgrund des vorgelegten Antrags davon aus, dass wesentliche denkmalbegründende Bauteile des Brückenbauwerks wie Flügelmauern, Widerlager, Pylone (Pfeiler) und Seitenwände erhaltungs- und ertüchtigungsfähig sind. Zielsetzung ist die Reparatur und Instandsetzung der bauzeitlichen Bausubstanz sowie der Bildhaftigkeit. (A)

3. Die Erneuerung des Überbaus ist in Materialität, Proportion und Bauhöhe entsprechend der Originalkonstruktion vorzunehmen, so dass die ursprüngliche Silhouette des Brücken-bauwerks erhalten bzw. wieder hergestellt werden kann. (A) Grundlage für die denkmal-rechtliche Genehmigung bildet die einvernehmlich abgestimmte und mit dem Antrag vorgelegte Entwurfsplanung. (H)

4. Originalmaterialien, die im Zuge der Sanierungsmaßnahme entfernt werden müssen, sind sach- und fachgerecht zu bergen und für den Wiederaufbau, sofern erhaltungsfähig, analog zur bauzeitlichen Ausführung zu verwenden. Dies betrifft insbesondere die Natursteinmaterialien der Brückenkonstruktion und Pylone (Pfeiler) sowie der Flügelmauern. (A)

5. Bei irreparabler Schädigung sind die Natursteine in Material, Farbigkeit, Größe, Form, Oberflächenbearbeitung (gespickt und bossiert), Vermauerungstechnik (Quadermauerwerk) analog zum bauzeitlichen Bestand herzustellen. (A)

6. Fugenmörtel sind ebenfalls analog zum Bestand in Anpassung an die Materialeigenschaften des Sandsteins als Kalktrass- und Ziegelmehlmörtel herzustellen. Die Farbigkeit des Fugenmörtels ist an den bauzeitlichen Bestand anzugleichen. (A)

7. Die originale Klinkerverkleidung der Seitenwände ist zu erhalten bzw. im Rahmen der Sanierungsmaßnahme wieder herzustellen. (A)

8. Denkmalrechtlich wird eine exakte Dokumentation (photogrammetrische Aufnahme) des Brückenbauwerks, insbesondere der wieder zu errichtenden Bauteile, durch eine in der Denkmalpflege erfahrene Fachfirma gefordert. (A)

Begründung:

Die Eisenbahnbrücke „Lange-Feld-Straße“ ist als Einzeldenkmal (Technisches Kulturdenkmal) gem. § 3 Abs. 2 NDSchG in der Liste der Kulturdenkmale der Landeshauptstadt Hannover verzeichnet. Die beantragten Maßnahmen bedürfen deshalb einer denkmalrechtlichen Genehmigung nach § 10 NDSchG. Denkmalfachliches Ziel ist der Erhalt bzw. die Wiederherstellung ertüchtigungsfähiger und denkmalbegründender Elemente dieses Brückenbauwerks zur Bewahrung der historischen Bildhaftigkeit.
Bei dem Objekt handelt es sich um ein Brückenbauwerk der Hannover-Altenbekener Bahn, das im Zuge der Gleishochlegung im Stadtgebiet Hannover und der Anlage einer Güterumgehungsbahn als Balkenbrücke mit Vollwandträgern errichtet wurde. Der über drei Felder gespannte Überbau aus zwei eingleisigen genieteten Stahlträgen ist im Originalzustand erhalten. Die ursprünglichen gusseisernen Pendelstützen wurden vermutlich in den 1970er Jahren durch Stahlpendelstützen ersetzt. Die erhaltenen bauzeitlichen Widerlager und Flügelmauern sind mit Naturstein verkleidet, die Seitenwände zeigen noch die originale Klinkerverkleidung. Ebenfalls bauzeitlich erhalten sind die Sandsteinpylone mit an den Jugendstil angelehnten Schmuckformen. Das Brückengeländer wurde zwischenzeitlich erneuert.
Aufgrund der nicht mehr im Originalzustand erhaltenen und für künftig anzunehmende Verkehrslasten nach Angaben der DB Netz AG nicht mehr standsicheren Brücke sowie des eingeschränkten Querschnitts wird denkmalrechtlich einer Erneuerung des Brückenbauwerks unter der Voraussetzung zugestimmt, dass der neue Überbau in Gestaltung und Bauhöhe den ursprünglichen Dimensionen und Proportionen entsprechend ausgeführt wird. Die bauzeitlich erhaltenen Flügelmauern, Widerlager, Seitenwände und Pylone (Pfeiler) sind unter Verwendung von Altsteinmaterial wieder analog zum bauzeitlichen Erscheinungsbild herzustellen. Eine Rekonstruktion der Pendelstützen wird seitens der Stadtdenkmalpflege nicht gefordert.
Wesentlich ist die exakte zeichnerische und fotographische Dokumentation des Brückenbauwerks bzw. der denkmalrelevanten Bau- und Ausstattungsteile durch eine in der Denkmalpflege erfahrene Fachfirma als Grundlage für die denkmalgerechte Wiederherstellung.

● Zu Anlagen 5.1.4.2.1 bis 5.1.4.2.5 / Profile
(F) Die Unterbauungen der Verkehrsflächen aus Anlage 5.1.5.1 sind darzustellen.

● Zu Anlage 5.1.5.1 / Bauwerksplan
(F) Die lichte Höhe von ≥ 4,20 m ist im Bereich der Fahrbahn mit jeweils 0,5 m Sicherheitsraum zu gewährleisten.
(F) Der Bereich vor den Widerlagern ist für die mögliche Verlegung von Leitungen von Unterbauungen freizuhalten (0,7 m ab O.K. Gehweg). Für diese Einbauten ist eine dingliche Sicherung erforderlich.
Die im Grundriss und Längsschnitt A-A dargestellten Leitungen und Schächte sind nur skizzenhaft zu betrachten. Zur endgültigen Trassenfestlegung ist wie o.g. zu verfahren.

(H) Für die anlagenbedingten Bauwerksteile über die Grenzen der Deutschen Bahn hinaus ist eine dingliche Sicherung vorzunehmen (Flügel Nordwest und Südwest). Im Grunderwerbsverzeichnis und –plan ist keine Absicherung aufgeführt.

● Zu Anlage 5.1.5.6 / Baubehelfe
(F) Baubehelfe im öffentlichen Straßenraum sind bis 2,0 m Tiefe zurückzubauen. Verbleibende Bauteile im Straßenkörper sind einzumessen, in einem Bestandplan festzuhalten und der Landeshauptstadt Hannover zur Verfügung zu stellen.
(F) In dem ausgelegten Plan ist folgender Hinweis enthalten: „Die Darstellung der vorhandenen Kabel und Leitungen ist nicht vollständig. Hiermit siehe separaten Plan.“ Für eine Beurteilung muss dieser Plan nachgereicht werden.

● Zu den Anlagen 6.0.1.1 und 6.1.2.1 / Grundbesitz
(F) In den Grunderwerbsunterlagen fehlt für Flur 2 das Flurstück 164/11 im Bereich der BE-Fläche und ist zu ergänzen.

● Baustelleneinrichtungsfläche Lange-Feld-Straße
(F) Für die Inanspruchnahme der städtischen Verkehrsflächen ist vor Beginn der Baumaßnahme eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen. Darin sollen die Rechte und Pflichten während der Baumaßnahme und nach Abschluss geregelt werden. Im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche östlich des Brückenbauwerkes (siehe Anlage _ zur DS) besteht eine Verpflichtung für den Ausbau der Lange-Feld-Straße durch HOCHTIEF Construktion AG, Podbielskistraße 342, 30655 Hannover. Diese Verpflichtung wurde in einem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan Nr. 1694 „Südlich Lange-Feld-Straße“ vom 02.07.2010 mit der Stadt Hannover vereinbart. Für den Teilbereich, der durch die BE-Fläche nicht realisiert werden kann, wird die HOCHTIEF AG nach dem Ausschreibungsergebnis vom Frühjahr 2014 für den Straßenbau einen entsprechenden finanziellen Anteil der DB zur Verfügung stellen.

1.2 EÜ Hermann-Löns-Park

(F) Der Erneuerung der EÜ Hermann-Löns-Park wird **nicht** zugestimmt.

Die am 29.07.2013 beantragte Genehmigung nach § 10 NDSchG zum Abbruch und Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung „Hermann-Löns-Park“ wurde denkmalrechtlich mit Bescheid vom 11.10.2013 abgelehnt.

Mit der DB-ProjektBau wurde zur Vorlegung eines neuen Sanierungsverfahrens unter Berücksichtigung denkmalrechtlicher Belange ein weiteres Gespräch für den 01.04.2014 vereinbart.

Begründung der Ablehnung vom 11.10.2013:

Die Eisenbahnbrücke ist vom Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege in die Liste der Kulturdenkmale der Landeshauptstadt Hannover aufgenommen worden. Sie ist neben den Eisenbahnbrücken „Lange-Feld-Straße“ (km 29,584), „Kühnstraße“ (km 30,985), „Tiergarten“ (km 32,081) und „Breite Wiese“ (km 32,910) Bestandteil der Güterumgehungsbahn, die im Bereich der genannten Brücken den Hermann-Löns-Park südöstlich tangiert.

Die Brücke „Hermann-Löns-Park“ zeigt eine besonders aufwändige Ausführung der Schmuckpylone, der Brückengeländer sowie der einzelnen Konstruktionselementen aus Flussstahl, z. B. die Konsolen der Randstege. Sie ist deshalb sowohl im Hinblick auf die weitgehende Erhaltung im Original sowie der Qualität ihrer Gestaltung denkmalfachlich als besonders hochrangig einzuschätzen. Zugleich stellt diese Eisenbahnbrücke mit ihrer Torwirkung sowohl zum Hermann-Löns-Park als auch zum angrenzenden Tiergarten ein landschaftsprägendes und Identität stiftendes Element dar.

In Vorabstimmungen zur Sanierung der Eisenbahnüberführung zwischen Denkmalpflege und Bahn (DB ProjektBau GmbH) am 15.03.2013 wurde seitens der Landeshauptstadt Hannover als unterer Denkmalschutzbehörde darauf hingewiesen, dass diese Brücke aufgrund der baulichen Ungestörtheit und des damit verbundenen Zeugnis- und Erinnerungswerts von besonderer Bedeutung ist.

Denkmalfachlich wurde deshalb eine Instandsetzung des Brückenbauwerks in seiner Gesamtheit mit minimalinvasiven Eingriffen in die bauzeitliche Substanz gefordert. Dies betrifft nicht nur die mit Natursteinverkleidung ausgestatteten Widerlager, Flügelmauern und Brückenpfeiler sondern auch den gusseisernen Überbau. Ein Substanzaustausch soll, wo zwingend notwendig, nur partiell vorgenommen werden. Ertüchtigungsfähige Bau- und Konstruktionsteile sind zu erhalten.

Denkmalfachlich wurde weiterhin die Einzelprüfung konstruktiver Teile der Brücke gefordert, als Basis für ein schlüssiges Instandsetzungs- bzw. Reparaturkonzept. Für die Sanierungsplanung ist eine präzise Bestandserfassung, Bewertung und Konzeption durch einen sachkompetenten Fachplaner grundlegend. Denkmalfachlich wird eine exakte zeichnerische und fotografische Dokumentation durch eine in der Denkmalpflege erfahrene Fachfirma als Grundlage für den Wiederaufbau beauflagt für den Fall, dass partiell ein Substanzaustausch vorgenommen werden muss.

Der vorgelegte Antrag auf denkmalrechtliche Genehmigung der DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Nord, führt als Maßnahme den „Abbruch der vorhandenen Eisenbahnüberführung Hermann-Löns-Park, km 31,526 und Ersatzneubau“ an. Die Anlagen beinhalten:

- Lageplan
- Erläuterungsbericht
- Bestandspläne
- Beschreibung Ist-Zustand (tabellarisch)
- Beschreibung Planung (tabellarisch)
- Vorentwurfsplan
- Fotodokumentation
- Regelquerschnitt
- Ermittlung der Restnutzungsdauer
- Brückennachrechnung
- Brückenbegutachtung
- Gutachten zum Zustand der Stahlüberbauten (Marx Krontal GmbH)
- Dokumentation der Schäden an den Überbauten (Marx Krontal GmbH)
- Nachrechnung der Überbauten nach RIL 805, Stufe III (Marx Krontal GmbH)
- Bericht zum denkmalpflegerischen Planungsansatz (ABC Asendorf Bauchemie Consult GmBH)

Als Antragsteller beziehen Sie sich schwerpunktmäßig auf die detaillierte Untersuchung und Dokumentation von Schäden am Überbau der Brücke (Ermittlung der Restnutzungsdauer, Brückennachrechnung, Brückenbegutachtung, Gutachten zum Zustand der Stahlüberbauten, Dokumentation der Schäden an den Überbauten, Nachrechnung der Überbauten nach RIL 805 Stufe III). Die aus massivem Natur- und Bruchsteinmauerwerk hergestellten Brückenbauteile, wie Widerlager und Flügelmauern sowie Seitenwände, werden hauptsächlich überschläglich beurteilt. (Brückennachrechnung, Brückenbegutachtung). An den Widerlagen wurden zur Bestimmung der Mörtelzusammensetzung und –festigkeit mehrere Bohrkerne entnommen. Laut Ihrem Erläuterungsbericht ergab der Nachweis der Restnutzungsdauer für die Überbauten „eine Überschreitung der Lebensdauer von 10 Jahren, für die Querträger und Hauptträger eine Restlebensdauer von noch 30 Jahren.“ Für die Widerlager wurde hingegen festgestellt: „Die Auswertung der Bohrkerne ergab Druckfestigkeiten von 0,96 MN/m². Eine mit diesen Werten durchgeführte Nachrechnung des Bauwerks nach DIN Fb 101 ergab für die heutigen Lasten eine ausreichende Dimensionierung beider Widerlager.“ (S. 6 Erläuterungsbericht).

Nach dem bereits zitierten Erläuterungsbericht wird, entgegen des denkmalpflegerischen Grundsatzes der punktuellen Eingriffe mittels Reparatur, Ergänzung und Instandsetzung im Bestand, von folgendem Szenario ausgegangen: „In einer, nach Verlust des Bestandsschutzes, erforderlichen Bemessung der Widerlager nach Eurocode (Europäische Normen) könnten die Widerlager für die zukünftigen Lasten nicht mehr nachgewiesen werden.“ (S. 6 Erläuterungsbericht). Da aufgrund der starken Rostschädigung der Längsträger des Überbaus und der fehlenden Tragfähigkeit ein Austausch der Längsträger erforderlich ist, führt diese Maßnahme nach Darstellung im Erläuterungsbericht „unweigerlich zum Verlust des Bestandsschutzes.“ (S. 14 Erläuterungsbericht).

Der im Antrag definierte, hauptsächlich auf normative Werke der Bahn bezogene Bestandschutz, korreliert nicht mit den Anforderungen des Denkmalschutzes. Die denkmalrechtliche Betrachtung bezieht sich auf den Schutz und den Erhalt der Eisenbahnbrücke als Technisches Kulturdenkmal in ihrer Gesamtheit. Konstruktive Einzelbauteile der Brücke sind auf Ihre Erhaltungs- und Ertüchtigungsfähigkeit zu untersuchen, als Grundlage für ein schlüssiges Instandsetzungs- und Reparaturkonzept. Der Nachweis der Erhaltung ist anhand objektiver und nachprüfbarer Fakten zu führen. Bei notwendigem Austausch einzelner Bauteile ist der Bestandschutz der Brücke aus denkmalrechtlicher Sicht nicht gefährdet.

Die denkmalfachlichen Anforderungen wurden unter Punkt 1.4 „Randbedingungen“ in den Erläuterungsbericht der DB Netze, der als Anlage zum Antrag auf denkmalrechtliche Genehmigung beigefügt ist, zwar aufgenommen. Der Nachweis der Erhaltungsfähigkeit des Baudenkmals in seiner Gesamtheit wurde jedoch nicht erbracht, da das erforderliche methodische Vorgehen hinsichtlich Bestandsuntersuchung, Bewertung und Konzeptentwicklung nicht angewendet wurde. Es fehlen objektive Untersuchungsergebnisse, die die Instandsetzungsfähigkeit des Brückenbauwerks nachvollziehbar belegen bzw. ausschließen.

Die in dem Erläuterungsbericht auf Seite 15 formulierte „Prämisse, die historische Bildhaftigkeit des Bauwerks weitestgehend zu erhalten“ stellt eine falsche Ausgangslage dar, da bei dem als Technisches Kulturdenkmal qualifizierten Bauwerk der substanzielle Erhalt im Vordergrund steht. Eingriffe in die bauzeitliche Substanz sind zu minimieren, wodurch die historische Bildhaftigkeit bewahrt bleibt.

Damit sind die Voraussetzungen nach § 7 Abs. 2 NDSchG nicht erfüllt. Danach ist ein Eingriff in das Kulturdenkmal zu genehmigen, soweit ein öffentliches Interesse anderer Art das Interesse an der unveränderten Erhaltung des Kulturdenkmals überwiegt und den Eingriff zwingend verlangt. Ein überwiegendes öffentliches Interesse ist weder dargelegt, noch ersichtlich.

Konsequenterweise kann dem Antrag auf Abbruch und Errichtung eines Ersatzneubaus denkmalrechtlich daher nicht stattgegeben werden.

(F) Die Landeshauptstadt Hannover fordert die DB-Projektbau auf, die Ergebnisse des selbst beauftragten Gutachtens zum Zustand und zur Nachrechnung der Unterbauten vom Büro Marx Krontal als Grundlage für die Erneuerung des Bauwerkes heranzuziehen. Diese Unterlagen – Vorabzug vom 29.01.2014 (s. Anlage 3 zur DS) und Gesamtfassung vom 14.02.2014 – weichen in den geometrischen Abmessungen erheblich von den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen ab. In diesem Gutachten wird die Möglichkeit zur Erneuerung des Stahlüberbaus unter Würdigung der Belange des Denkmalschutzes im Bereich der Unterbauten dargestellt (Zulassung im Einzelfall). Die Standsicherheit wird aus gutachterlicher Sicht durch eine erfolgreiche Verpressung der Fundamente aber in Frage gestellt und nicht zur Ausführung empfohlen.

(F) Wir fordern den TdV auf, in einem ergänzenden Gründungsgutachten alle Möglichkeiten zur Ertüchtigung der Standsicherheit des Baudenkmals zu untersuchen.

(F) Bereits heute befinden sich Teile des Bauwerkes auf städtischen Grundstücken. Diese Grundstücksanteile sind von der DB zu erwerben. Für die vorhandenen Unterbauten ist zusätzlich eine dingliche Sicherung vorzusehen. Beide Forderungen sind in dem Grunderwerbsverzeichnis Anlage 6.0.1.1 und dem Grunderwerbsplan Anlage 6.2.2.1 zu berücksichtigen.

1.3 EÜ Tiergarten

(F) Der Erneuerung wird unter Beachtung der folgenden denkmalrechtlichen Belange zugestimmt.

Für die am 17.04.2013 beantragte Genehmigung nach § 10 NDSchG zum Abbruch, Ersatzneubau und zur Wiederherstellung denkmalrelevanter Bau und Ausstattungsteile der Eisenbahnüberführung „Hermann-Löns-Park“ wurde am 28.06.2013 eine denkmalrechtliche Genehmigung wie folgt erteilt:

1. Denkmalfachliches Ziel bei der Erneuerung des Brückenbauwerks ist die Wiederherstellung der historischen Bildhaftigkeit gemäß der im Bestand erhaltenen Brücke. Das Erscheinungsbild des benachbarten Gartendenkmals Hermann-Löns-Park darf nicht beeinträchtigt werden. Zum Erscheinungsbild der Garten- und Parklandschaft gehören auch die umgebenden Freiflächen, Ausstattungselemente und der Wirkungsraum. (H)

2. Wesentliche denkmalbegründende Bauteile des Brückenbauwerks wie Flügelmauern, Widerlager und Seitenwände sind wieder analog zu dem historischen Bild herzustellen, oder, falls erhaltungsfähig, zu ertüchtigen. (A)

3. Der Ersatzneubau ist in Materialität, Gestaltung und Bauhöhe nach Vorbild des Ursprungsbaus zu konzipieren. Die Dimensionen und Proportionen des bauzeitlichen Brückenbauwerks sind zu übernehmen, so dass die ursprüngliche Silhouette erhalten bzw. wieder hergestellt wird. (A)

4. Die Natursteinverkleidungen der Widerlager, Flügelmauern und Seitenwände sind bei Erneuerung wieder gemäß dem bauzeitlichen Bild herzustellen in Anpassung an die Farbigkeit, Größe, Form, Oberflächenbearbeitung des bauzeitlichen Naturstein- bzw. Sandsteinmaterials. (A)

5. Das bauzeitliche Brückengeländer ist, soweit erhaltungsfähig, wieder zu verwenden und ansonsten analog zu dem ursprünglichen Bild herzustellen. (A)

6. Denkmalrechtlich wird eine exakte Dokumentation (photogrammetrische Aufnahme) des Brückenbauwerks, insbesondere der wieder zu errichtenden Bauteile, durch eine in der Denkmalpflege erfahrene Fachfirma empfohlen. (H)

Begründung:

Die Eisenbahnbrücke „Tiergarten“ liegt in der Umgebung der als Einzeldenkmal in der Denkmalliste verzeichneten Parkanlage „Hermann-Löns-Park“. Die beantragten Maßnahmen bedürfen deshalb einer denkmalrechtlichen Genehmigung nach § 10 NDSchG.
Denkmalfachliches Ziel ist der Erhalt bzw. die Wiederherstellung der Bildhaftigkeit dieses Brückenbauwerks, das gestalterisch und funktional eine enge Verbindung mit der angrenzenden Park- und Garten-landschaft eingeht. Die Brücke ist neben den Eisenbahnbrücken „Hermann-Löns-Park“ und „Lange-Feld-Straße“ sowie weiteren Brückenbauwerken Bestandteil der Güterumgehungsbahn, die im Streckenabschnitt der Eisenbahnüberführungen „Tiergartenstraße“ und „Breite Wiese“ den Hermann-Löns-Park süd-östlich tangiert. Sie bildet mit den genannten Brücken ein Ensemble.
Der im Originalzustand erhaltene Überbau ist im Gegensatz zu den Brücken „Hermann-Löns-Park“ und „Lange-Feld-Straße“, deren Überbauten als genietete Stahlkonstruktionen ausgeführt sind, als Stahlbetonverbundkonstruktion ausgebildet. Im Gegensatz zu den anderen beiden Brücken wurde diese Brücke nicht mit Schmuckpylonen ausgestattet. Gemeinsames Merkmal der 1907/08 errichteten Brücken ist die Gestaltung der Flügelmauern, Widerlager und Pfeiler mit behauenen bzw. bossierten Standstein- oder Bruchsteinquadern und Zierelementen, teilweise mit Jugend-stilornamentik. Ebenfalls bauzeitlich erhalten ist hier das gusseiserne Brückengeländer.
Aufgrund der nach Angaben der DB Netz AG erheblichen Schädigung des Brückentragwerks und des weiter fortschreitenden Verfalls wird denkmalrechtlich einer Erneuerung des Brückenbauwerks unter der Voraussetzung zugestimmt, dass die Bildhaftigkeit der Brücke mit Torwirkung zur Parkanlage wieder hergestellt wird. Die bauzeitlich erhaltenen Flügelmauern,

Widerlager und Seitenwände sind möglichst unter Verwendung von Altsteinmaterial wieder analog zum bauzeitlichen Erscheinungsbild herzustellen.

● Zu Anlage 5.3.5.1 / Bauwerksplan
(F) Die Abmessungen des Bauwerkes sind eindeutig darzustellen. In den Regelquerschnitten RQ 1, RQ 2 und im Querschnitt B-B sind einige Angaben senkrecht zur Streckenachse als Fixmaße, andere in der gleichen Maßkette als Mindestmaße ohne Obergrenze angegeben.

(F) Die Lage/Führung von Schnitt d-d ist darzustellen.
(F) Im Bauwerksplan sind Angaben für die Unterbauung anzugeben. Die Überbauung der DB-Grenzen zum städtischen Grundstück ist zu vermaßen.
(F) Die Planunterlagen sind eindeutig darzustellen und nicht, wie bei den Flügelwänden einmal konisch, einmal in gleicher Breite.

● Zu Anlage 5.3.5.2 / Ansicht
(F) Die Darstellung der Flügelwände entspricht nicht dem Bauwerksplan 5.3.5.1 und ist zu korrigieren (siehe vorhergehende Forderungen).

● Zu den Anlagen 6.0.1.1 und 6.3.2.1 / Grundbesitz
(F) Die in dem Grunderwerbsverzeichnis und –plan nicht aufgeführten Eingriffe aus Anlage 5.3.5.3 in den städtischen Grundbesitz sind zu ergänzen und dinglich zu sichern.

(F) Die Stellungnahme des Stadtplanungsamtes ist zu beachten:
Nach Durchsicht der Unterlagen haben wir folgende Hinweise:

- Das Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK, Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) sieht eine Zwischenlagerung des Bodenaushubs, des Altschotters, des Bauschutts und des Schwarzanstrichs auf dem Firmengelände Gizyn, Lohweg 10, vor. Dort soll die Beprobung und weitere Verwertung erfolgen.
Wir weisen auf die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 1361 hin, die hier berücksichtigt werden müssen (s. Anlage 4 zur DS). Für den Geltungsbereich wurden Lärmimmissionskontingente festgesetzt. Nördlich an das Firmengelände grenzen Wohngebäude und Kleingartenflächen, auf die Rücksicht zu nehmen ist. Dies gilt neben der Lärmentwicklung auch für Auswirkungen durch Erschütterungen, Gerüche und Staubentwicklung. Insbesondere für belastete Stoffe (nach dem BoVEK z.T. > Z2 und als „gefährliche Abfälle“ eingestuft) ist die Eignung dieser Fläche zu prüfen.
- Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen (BoVEK) formuliert Anforderungen an die Lagerfläche, deren Einhaltung auf der Gizyn-Fläche u.E. nicht nachgewiesen ist. So ist die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen nur auf befestigten Flächen (Asphalt, Beton) möglich. Die Gizyn-Fläche ist nicht versiegelt. Außerdem soll eine Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt *Köln* (gemeint ist hier wohl Hannover) erfolgen. Für die Lagerfläche gibt es keine Aussagen i.S. eines Schallgutachtens oder anderer Gutachten zur Verträglichkeit der zu erwartenden Emissionen mit der Nachbarschaft. Auch der landschaftspflegerische Begleitplan mit integrierter UVS und Artenschutzprüfung macht keine Aussagen zur Inanspruchnahme des Firmengeländes Gizyn. Wir erwarten, dass diese Aussagen Teil der Planfeststellungsunterlagen werden, sofern eine Lagerung und Sortierung im Bereich der Baustelle eine solche Einbeziehung in das PF-Verfahren bedeuten würde.
Schließlich weisen wir darauf hin, dass die Anlagen 1 bis 4 des BoVEK in den Unterlagen fehlen. Wir gehen davon aus, dass diese Anlagen für die Prüfung relevant sind und erwarten, dass sie nachgereicht werden.

- Die Zufahrt zu den Brücken Tiergarten und Hermann-Löns-Park soll u.a. über den Eisteichweg erfolgen. Dort befinden sich Schulen und ein Kindergarten sowie ein Kinderspielplatz. Die Sperrzeiten berücksichtigen Schulbeginn und Schulende im Ganztagsbetrieb. Aus dem Stadtbezirk wurde jedoch auch auf die Mittagszeit hingewiesen, zu der mehrere Hundert Schüler die Schulen verlassen. Eine zusätzliche Sperrzeit ist nach Aussage der DB nicht möglich.

Daneben weisen wir darauf hin, dass der Tiergartenrandweg (ab Tiergartenstr. westlich am Queens- bzw. Leonardo- Hotel vorbei bis Brücke Hermann- Löns- Park) als Zuweg zum Tiergarten derzeit ausschließlich und intensiv durch Fußgänger/ Radfahrer genutzt wird.

- Der weitere Zu- und Abfahrtsverkehr durch Anderten soll nach den Unterlagen (auch) über die Straßen Wipperweg – Oisseler Str. – Am Kindergarten – Gollstraße – Höversche Str. zum Lohweg geführt werden. Wir empfehlen, den Baustellenverkehr stattdessen vom Eisteichweg über Am Tiergarten – Lehrter Straße – Höversche Straße zum Lohweg zu führen. Damit würde der städtische Kindergarten Anderten (Oisseler Str. 40) vom Baustellenverkehr nicht betroffen. Insgesamt ist die vorgeschlagene Strecke im Vergleich zur Route, die in den PF-Unterlagen beschrieben wird zwar länger, verläuft jedoch überwiegend auf Hauptverkehrsstraßen und weist weniger enge Kurven auf.

- Bei Neubau der Brücke Lange- Feld- Str. muss der Schallschutz für das benachbarte Baugebiet „Büntekamp“ (B- Plan 1694) sichergestellt bleiben. Der Projektträger hat seinerzeit als Voraussetzung für eine Bebauung des Gebietes die Lärmschutzwand auf dem Damm der Güterumgehungsbahn einschließlich des Schallschutzes auf der Brücke auf seine Kosten auf Grundlage eines Schallgutachtens in Abstimmung mit der DB errichtet.

(F) Forderungen des Fachbereichs Umwelt und Stadtgrün

Schutzmaßnahme S2 – Handschachtung im Umfeld von Durchlässen

Insgesamt befinden sich im Verlauf der Baustellenzufahrten 7 Durchlässe, davon sind in den Unterlagen 5 Durchlässe dargestellt. Maßnahmen an dem Durchlass zwischen Straße „Hermann Löns Park“ und EÜ Hermann Löns Park sowie an dem Durchlass nördlich der EÜ Tiergarten fehlen. Die Angabe „Durchlassertüchtigung“ bzw. „Schutzmaßnahme S 2“ ist in den Plänen 7.3.2, 7.4.2, 7.3.4 und 7.4.4 der Planfeststellungsunterlagen zu ergänzen.

Erhalt des Rundbeetes an der EÜ Hermann Löns Park

Das in Sandstein gefasste Rundbeet in der Baustelleneinrichtungsfläche nördlich der EÜ Hermann Löns Park kann nicht abgebaut werden, sondern muss während der Bauphase abgedeckt werden. Dies ist bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Änderung der Baustelleneinrichtungsfläche südlich EÜ Hermann Löns Park

Zur Schonung des wertvollen Biotopbestandes im Bereich der Obstwiese südlich der EÜ Hermann Löns Park ist die Baustelleneinrichtungsfläche auf die Bankette zu begrenzen. Die Eschenreihe auf der Böschung zur Obstwiese ist zu erhalten, da sie die Biotopfläche abschirmt. Die Pläne 7.3.4 und 7.4.4 der Planfeststellungsunterlagen sind entsprechend zu ändern.

Erhalt bzw. Nachpflanzung markanter Einzelbäume

Bei der Darstellung der durch die Baumaßnahme beanspruchten und zu fällenden Gehölzflächen wurden teilweise markante Großbäume gesondert hervorgehoben, andere wiederum nicht (siehe Plan 7.3.4, Maßnahme A 5 der Planfeststellungsunterlagen). Da es kein einheitliches Vorgehen gibt, ist die Darstellung der Landschaftsbild prägenden Großbäume unvollständig. Dies betrifft insbesondere einen Bergahorn in der Baustelleneinrichtungsfläche südwestlich der EÜ Hermann Löns Park und eine Esche in der Baustelleneinrichtungsfläche nordöstlich der EÜ Hermann Löns Park. Beide Bäume stehen jeweils am äußeren Rand der Baustelleneinrichtungsflächen. Sollten sie nicht erhalten werden können, ist dafür jeweils ein Einzelbaum 20/25 zusätzlich nach zu pflanzen, was die Anzahl der Pflanzung von markanten Einzelbäumen (Maßnahmen A 5) auf 25 Stück erhöht.

Voraussichtlicher Verlust zusätzlicher Einzelbäume im Bereich EÜ Hermann Löns Park

Nördlich der EÜ Hermann Löns Park sind einige Einzelbäume zwischen Baustelleneinrichtungsfläche und der westlichen Zuwegung in den Plänen 7.3.4 und 7.4.4 der Planfeststellungsunterlagen nicht dargestellt. Da sie unmittelbar am Weg stehen und eine Schräglage aufweisen, werden sie u. E. die Bauabwicklung behindern und nicht zu halten sein. Der Verlust und die Ausgleichsmaßnahmen hierfür sind nach zu bilanzieren.

Band 4, Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen – Verkehrliche Maßnahmen während der Bauzeit

Im Hermann-Löns-Park wird ein Blindenweg durch den Baustellenverkehr und Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen. Die ortsansässigen Blindeneinrichtungen sind über Art und Umfang des Baustellenverkehrs zu informieren.

(F) Forderungen der Stadtentwässerung Hannover (Gewässer)

Bei der geplanten Erneuerung der DB Brücken „EÜ Tiergarten“ und „EÜ Hermann-Löns-Park“ sind auch Gewässer in der Unterhaltungspflicht der Stadtentwässerung betroffen.
Die Betroffenheit ist in diesem Fall nicht direkt durch die Brückenbaumaßnahmen sondern durch die Anfahrtswege und Baustelleneinrichtungsflächen gegeben.
Beim Anfahrtsweg über den Eisteichweg sollen z.T. Ausweichstellen im Bereich der Grabenböschungen hergestellt werden.
Die für diese Ausweichstellen in Anspruch zu nehmenden Gewässerrandstreifen sind dazu im Vorfeld nochmal genau darzustellen (Lage und Größe).
Der derzeitige Zustand ist zu dokumentieren und im Anschluss an die Baumaßnahme wieder herzustellen.
Durch Benutzung des Randstreifens darf es nicht zu Rutschungen und im Anschluss zu Behinderungen des Abflusses kommen. Schäden an Böschung oder Abflussprofil sind auf Kosten des Vorhabenträgers zu beseitigen.

Weiterhin sind drei Gewässerdurchlässe im Zuge der Anfahrt zu den Baustellen betroffen.
Südlich der „EÜ Tiergarten“ wird der Durchlass über den Landwehrgraben und im unmittelbaren Anschluss über den Graben SO XXII benutzt.
Südlich der „EÜ Hermann-Löns-Park“ wird nochmal ein Durchlass über den Graben SO XXII benutzt.
Sämtliche Durchlässe sind nicht für den Schwerlastverkehr ausgelegt und sind vom Vorhabensträger entsprechend zu verstärken. Etwaige durch die Belastung entstehende Schäden sind auf Kosten der DB zu beseitigen.
Notwendige vorübergehende Verlängerungen der Durchlässe zur Verbesserung der Befahrbarkeit und andere Maßnahmen am Gewässer sind wasserrechtlich relevant und vom Vorhabensträger bei der Region Hannover zu beantragen.
Eine eventuell notwendige Erneuerung des Durchlasses über den Landwehrgraben ist als Brückenbauwerk mit offener Sohle und mit einer Tragfähigkeit für Betriebsfahrzeuge von 5t Radlast herzustellen.

Sowohl gegen die befristeten (während der Bauphase) als auch gegen die dauerhaften Einleitungen von Niederschlagswassern an 2 Einleitstellen (3,7 l/s u. 2,4 l/s) bestehen unter Berücksichtigung folgender Nebenbestimmungen von unserer Seite keine Bedenken:

- Vor Beginn des Vorhabens sind die Zustände der Einleitungsbereiche in Absprache mit der Stadtentwässerung zu dokumentieren (Foto).
- Um eine Verschlammung des Gewässers zu vermeiden, ist ein ausreichend dimensionierter Sandfang vorzuschalten!
- Die Pumpenleistung der Pumpen im Bereich der Baugruben (Auffangen des Schichtenwassers) ist auf eine Ableitungsmenge von 3 l/s einzustellen.
- Einleitungsbedingte Auskolkungen im Gewässer sind zu beheben.
- Durch die Einleitung beeinträchtigte Böschungen sind wieder herzustellen.
- Bei übermäßigem Sedimenteintrag hat eine Entschlammung zu erfolgen.
- Nach Beendigung der Grundwasserabsenkung ist die Gewässerunterhaltung der Stadtentwässerung (Hr. Müller 168-40283) zu informieren.

Die dauerhaften Einleitstellen sind im Winkel von 45° in Fließrichtung einzubauen. Die Einleitbauwerke sind bündig in die Böschung einzubauen und mit Natursteinen einzufassen.
Unterhaltungspflichtig für den Graben (SO XXII) unterhalb der Einleitstelle zwischen EÜ Lönspark und EÜ Tiergarten ist die Stadtentwässerung Hannover. Der Graben südöstlich der EÜ Tiergarten wird vom Fachbereich Umwelt und Stadtgrün unterhalten.

Wir weisen darauf hin, das der Landwehrgraben (und Querung) als Baudenkmal ausgewiesen ist und dieses bei einer temporären Überbauung bzw. Ertüchtigung der Querungen zu berücksichtigen ist. Bei einer Erneuerung der Durchlässe sind entsprechende Vorgaben einzuhalten.
Gegen eine vorübergehende, verbreiterte Überdeckung des Grabens SO XXII (Durchlass 5) mit Stahlplatten zur Entschärfung der vorhandenen Kurvenradien bestehen von unserer Seite keine Bedenken. Der Graben, die Böschung und das Vorland sind nach der Baumaßnahme wieder herzurichten.
Vorab ist der Zustand im Rahmen der Beweissicherung festzuhalten.

(F) Forderungen der Stadtentwässerung Hannover (Leitungen)

Etwa in der Achse der Lange-Feld-Straße verläuft ein SW-Kanal DN 250. Dieser Kanal muss für die Gründungarbeiten nicht zusätzlich gesichert werden. Eine statische Berechnung liegt uns hierzu bereits vor. Die vorhandenen Kanäle dürfen im Endzustand nicht überbaut werden und müssen jederzeit für Betrieb und Unterhaltung zugänglich sein.
Es ist zurzeit nicht beabsichtigt in den o.g. Bereich Kanalbauarbeiten auszuführen. Die Schachtabdeckungen müssen ggf. den neuen Örtlichkeiten angepasst werden.
Außerhalb des Planfeststellungsverfahrens muss die DB eine Einleitgenehmigung für Niederschlagswasser in das öffentliche Regenwassernetz beantragen. Hierzu geben wir den Hinweis, dass das örtliche KR-Netz hydraulisch nahezu ausgelastet ist. Die mögliche Einleitmenge am Endschacht in der Lange-Feld-Straße wird daher auf maximal 15 l/sec. begrenzt. Die Kosten für die Herstellung der Anschlussleitungen sind vom Verursacher zu tragen.

Mit freundlichen Grüßen
Der Oberbürgermeister
Im Auftrage

Bode
(Leitender Baudirektor)