

173. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover

**Bereich: Misburg-Nord / Hauptverkehrsstraßennetz Misburg-Anderten -
nördlicher Teil**

Erläuterungsbericht

Hinweis: Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des mit dem Europarechtsanpassungsgesetzes Bau geänderten BauGB am 20.07.2004 war das 173. Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes bereits förmlich eingeleitet worden. Gemäß der Übergangsregelung des § 233 Abs. 1 i.V.m. § 244 Abs. 1 BauGB in der seit dem 20.07.2004 geltenden Fassung wird dieses Änderungsverfahren nach den Vorschriften des Gesetzes in der bis zum 20.07.2004 geltenden Fassung zu Ende geführt.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Anlass und Ziel der Planung	2
2. Verkehrliche Situation	4
3. Planungsrechtliche und naturschutzrechtliche Vorgaben	6
4. Vorbelastungen	7
5. Planungsziele / Planinhalte	7
6. Auswirkungen der Planung auf die Umwelt / Abwägung / Eingriffsregelung	10
7. Flächenbilanz	12

173. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover
Bereich: Misburg-Nord / Hauptverkehrsstraßennetz Misburg-Anderten -
nördlicher Teil



1. Anlass und Ziel der Planung

Die Stadtteile Misburg-Nord, Misburg-Süd und Anderten sind durch einen hohen Anteil an Durchgangs- und Schwerlastverkehr geprägt, der insbesondere die Anderter bzw. Höversche Straße sowie das Misburger Zentrum (Meyers Garten) stark belastet.

Um eine Entlastung zu erreichen und vor dem Hintergrund der planerischen Vorstellungen für eine Wiedernutzung des Geländes der ehemaligen Erdölraffinerie DEURAG NERAG nördlich und südlich des Stichkanals Misburg war ein Verkehrskonzept entwickelt worden, das - nach einigen Veränderungen der zunächst vorgeschlagenen Trassenführungen - vom Verwaltungsausschuss am 2. Mai 1996 beschlossen wurde. Auf dieser Grundlage wurde als erste Stufe für den Teilbereich zwischen Güterumgebungsbahn im Norden und B 65 im Süden das 130. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan eingeleitet und durchgeführt, mit dem eine teilweise im Zuge des Lohweges verlaufende Ortsumgehung zur Entlastung der Anderter Straße in den Flächennutzungsplan aufgenommen wurde. Die 130. Änderung des Flächennutzungsplanes ist am 3. März 1999 wirksam geworden.

Für den Teilbereich nördlich der Güterumgehungsbahn sollte die Aufnahme in den Flächennutzungsplan im Zusammenhang mit der flächenmäßigen Neuordnung des DEURAG NERAG-Geländes erfolgen. Das Verkehrskonzept sah hier zur Umgehung des Misburger Zentrums eine über den Nordteil der Industriebrache verlaufende Verbindung zwischen Anderter Straße und Hannoverscher Straße vor. Die Änderungsverfahren 81.1 (für den Südteil) und 81.2 (für den Nordteil) konnten aus verschiedenen, vor allem rechtlichen Gründen nicht zum Abschluss gebracht werden.

In der Sitzung am 2. Februar 2000 beschloss der Stadtbezirksrat Misburg-Anderten auf der Grundlage der Drucksache Nr. 15-3272/99 :

" Die Verwaltung wird gebeten, im Zusammenhang mit den verschiedenen Anträgen auf Ansiedlung neuer Unternehmen, Ausbau bestehender bzw. Neueinrichtung von Betriebsanlagen, durch ein **externes Gutachten**, das zu nachstehenden Themen Stellung bezieht, in Auftrag zu geben.

1. Ist-Zustand der Verkehrsströme, unterteilt in LKW-An-Abholverkehre, Schwerlastverkehr, PKW Anwohner- und Durchgangsverkehr, ÖPNV in den Bereichen ab Anschlußknoten Höversche Straße in Richtung Misburg/Meyers Garten über die Anderter Straße bzw. Abfahrt B 27 (Mes-seschnellweg) Misburg/Lahe in Richtung Misburg/Meyers Garten über die Buchholzer Straße.
2. Ist-Zustand der Verkehrsdichte auf der Anderter Straße bzw. Buchholzer Straße zu unterschiedlichen Tageszeiten und inwieweit diese beiden Durchgangsstraßen dem zu erwartenden, zunehmenden Verkehrsaufkommen überhaupt noch gewachsen sind.
3. Wie bewertet man die Verkehrsströme mit Hinsicht auf die bevorstehenden Ansiedlungen bzw. Erweiterungen bestehender Betriebe im Stadtbezirk und den erwartenden Durchgangsverkehr bei einem am Randgebiet Anderten/Höver zu errichtenden Einkaufszentrum/Bauzentrum."

Diesem Beschluss entsprechend hat die Verwaltung die Ing.-Gemeinschaft Dr. Schubert beauftragt, ein Verkehrsgutachten für Misburg-Anderten zu erarbeiten. Die Ergebnisse wurden dem Stadtbezirksrat am 31.01.2001 vorgestellt.

Der Gutachter empfiehlt, die Verbindung zwischen Anderter Straße und Hannoverscher Straße über das Südgelände von DEURAG NERAG im Zuge der Kreisstraße zu führen. Ferner schlägt er vor, im Süden einen weiteren Anschluss an die B 65 in Anderten zu schaffen.

Mit Beschlüssen aufgrund der Drucksachen 15-0481/2001, 15-0197/2002 und 15-0379/2002 forderte der Stadtbezirksrat die Verwaltung auf, die Ergebnisse des Gutachtens durch Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung von Bebauungsplänen umzusetzen bzw. zum Stand der Planung für eine Entlastungsstraße für die Anderter Straße und den Knoten Meyers Garten Stellung zu nehmen.

Bisher war die Verwaltung davon ausgegangen, dass es sinnvoll sei, die Hauptverkehrsstraßendarstellung im Zusammenhang mit der flächenmäßigen Neubestimmung der Nutzungen im Bereich DEURAG NERAG vorzunehmen. Auf längere Sicht ist jedoch nicht absehbar, wann hier eine Neudarstellung erfolgen kann. Daher soll das unbestrittene Planungsziel der Ortsumgehung Misburg nunmehr planerisch umgesetzt werden, um damit auch Randbedingungen für nachfolgende Planungen zu schaffen.

Mit der 173. Flächennutzungsplanänderung wird das System der Hauptverkehrsstraßen **nördlich** der Güterumgehungsbahn neu geordnet.

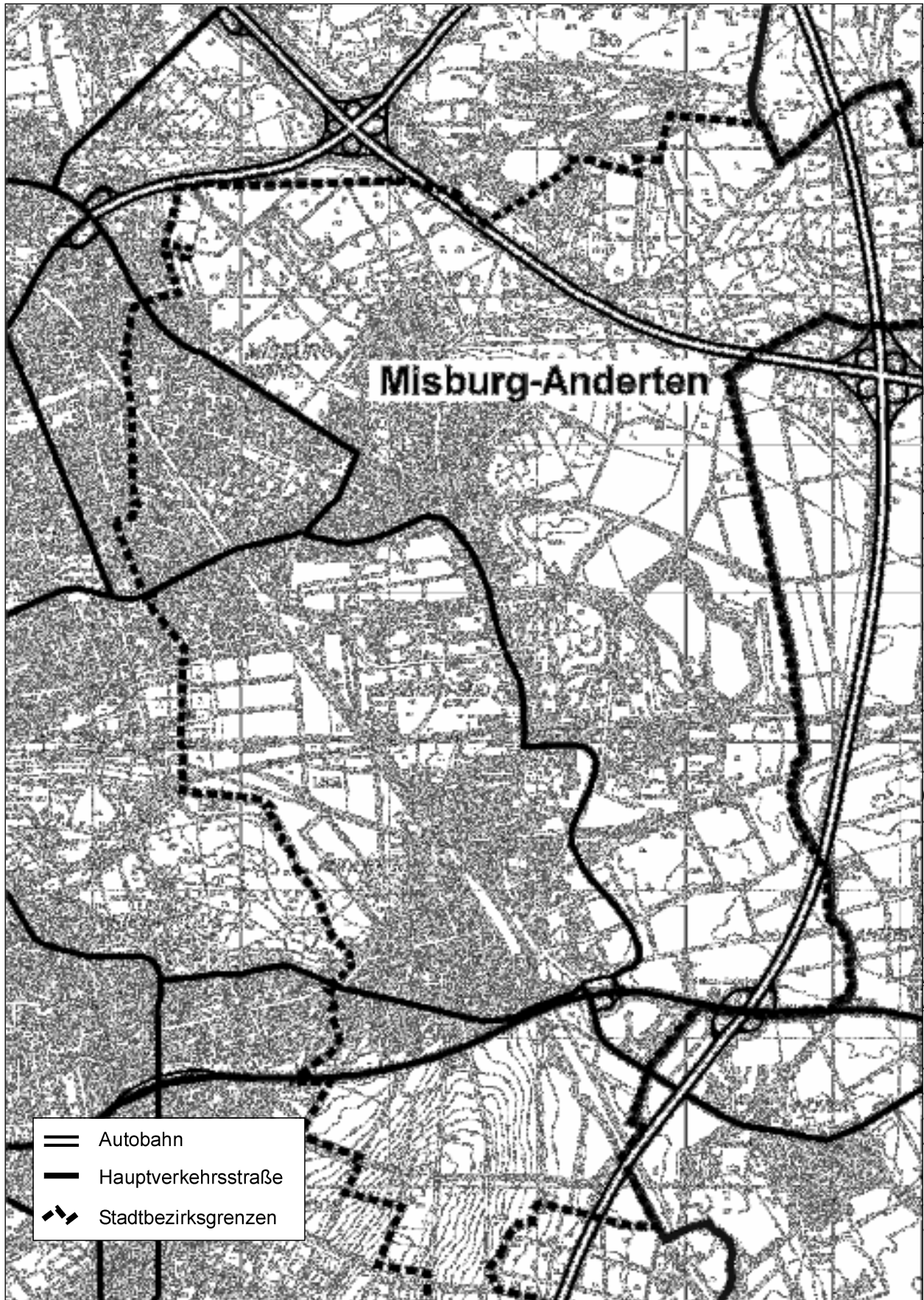


Abbildung 1: Hauptverkehrsstraßennetz entsprechend dem Flächennutzungsplan

Die **Analyse der Verkehrsbeziehungen** hat gezeigt, dass ein Anteil von etwa 25 % der Verkehre im Stadtbezirk Misburg-Anderten Durchgangsverkehr ist. Der überwiegende Teil des im Stadtbezirk Misburg-Anderten fließenden Verkehrs ist mit etwa 75 % der Ziel- und Quellverkehr der Einwohner, Beschäftigten, Kunden und Besucher. Hier ist eine Führung des Verkehrs - insbesondere des Lkw-Verkehrs - auf möglichst kurzem Wege zum Hauptverkehrsstraßennetz anzustreben.

3. Planungsrechtliche und naturschutzrechtliche Vorgaben

3.1. Regionales Raumordnungsprogramm

Im Regionalen Raumordnungsprogramm 1996 des Kommunalverbandes Großraum Hannover werden festgelegt: die vorhandenen Bahnlinien mit dem Haltepunkt Anderten-Misburg, eine Gasrohrfernleitung am Mittellandkanal, eine Erdölfernleitung am Stichkanal Misburg sowie als Hauptverkehrsstraßen von regionaler Bedeutung die Anderter Straße, Am Seelberg, Hannoversche Straße, Am Forstkamp und Buchholzer Straße. Für das Gelände der ehemaligen Erdölraffinerie DEURAG NERAG bestehen - abgesehen von der Darstellung des in den Misburger Hafen führenden Industriegleises - keine, die 173. Änderung des Flächennutzungsplanes betreffenden Festlegungen.

3.2. Bebauungspläne

Für den Bereich der Kreisstraße ist seit dem 06.11.2002 der Bebauungsplan Nr. 1621 rechtsverbindlich. Die festgesetzte Verkehrsfläche ist mit einem Regelprofil von 18,0 m für die Anlage einer Hauptverkehrsstraße ausreichend.

3.3. Landschaftsrahmenplan

Der Landschaftsrahmenplan enthält als Pflege- und Entwicklungsziel für Arten und Lebensgemeinschaften entlang dem Stichkanal Misburg die "Förderung von linienhaften, hauptsächlich aus Baumarten aufgebauten Gehölzen", "Förderung von linienhaften und hauptsächlich aus Straucharten aufgebauten Gebüsch und Hecken" und "Förderung linienhafter Elemente an Verkehrswegen und Grünverbindungen". Ferner sollen Lebensräume ruderalisierter Standorte aufgebaut bzw. gefördert werden.

Als Entwicklungsziel für die Erholung in Grün- und Freiräumen wird für die Nordseite des Stichkanals begleitend die Entwicklung einer Grünverbindung vorgeschlagen. Des weiteren wird empfohlen, in Nord-Süd-Richtung zwischen den beiden Hafenbecken eine den Stichkanal überquerende Grünverbindung zu schaffen. Im Übergangsbereich der Wohnbebauung südlich der Straße Am Seelberg und dem Nordteil des DEURAG NERAG-Geländes wird die Neuschaffung von Grünflächen unter Aufgabe der derzeitigen Nutzung empfohlen.

3.4. Landschaftsplan / Städtebaulich-Landschaftsplanerisches Rahmenkonzept Misburg-Anderten

Im Jahre 1991 wurde das Gutachten für einen Landschaftsplan für den Stadtbezirk Misburg-Anderten vorgelegt. Der Abgleich der fachgutachterlichen landschaftsplanerischen mit den städtebaulichen Zielvorstellungen erfolgte mit dem 1993 vorgelegten Städtebaulich-landschaftsplanerischen Rahmenkonzept Misburg-Anderten. Dieses schlägt bereits eine der Entlastung des Misburger Zentrums dienende Hauptverkehrsstraße im Zuge der Kreisstraße vor. Die in der nunmehr mit dem 173. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan beabsichtigten Darstellung folgt dem Rahmenkonzept auch in der dort vorgeschlagenen Trassenführung über den Stichkanal mit Anschluss an die Straße "Am Wasserturm".

4. Vorbelastungen

Bodenverunreinigungen / Altlasten

Innerhalb des Plangebietes sowie in dessen unmittelbarem Umfeld befinden sich aufgrund der jahrzehntelangen gewerblichen und industriellen Nutzung zahlreiche Verdachtsflächen, Altabtragungen und bekannte Schadensfälle mit unterschiedlichstem Schadstoffpotential. Grundsätzlich steht die Altlastensituation einer Realisierung des angestrebten Hauptverkehrsstraßennetzes nicht entgegen. Im einzelnen sind die jeweils erforderlichen Maßnahmen zu gegebener Zeit abzuklären.

Das gesamte ehemalige Werksgelände der Deurag-Nerag wurde nach der Stilllegung und dem Abriss der oberirdischen Gebäude auf Bodenverunreinigungen und Altlasten hin untersucht. Nach bisherigem Kenntnisstand ist der Nordteil des Werksgeländes, mit Ausnahme der Randbereiche, nahezu flächig mit Mineralöl und dessen Abbauprodukten belastet. Chlorierte Kohlenwasserstoffe (CKW) wurden nur örtlich begrenzt im Boden und im Grundwasser festgestellt, während nahezu der gesamte östliche Bereich des Nordgeländes hohe bis sehr hohe Belastungen der Bodenluft und des Grundwassers mit leichtflüchtigen aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTEX) aufweist. Aufgrund des geologischen Aufbaues des Geländes verbleiben die Verunreinigungen nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand weitestgehend in den oberflächennahen Bodenschichten bis in eine Tiefe von maximal 5 m. Eine akute Gefährdung für die Umwelt und den Menschen besteht zur Zeit nicht, das belastete oberflächennahe Grundwasser wird in einer Fangdrainage gesammelt und in einer betriebseigenen Kläranlage gereinigt.

Ausgelöst wurden die Verunreinigungen hauptsächlich durch Kriegsschäden, aber auch durch die industrielle Verarbeitung von Ölen bis zur Betriebsstilllegung 1986. Soweit erforderlich ist eine Sanierung im Trassenbereich der künftigen Hauptverkehrsstraße durchzuführen.

In diesem Zusammenhang sind auch vermutete Bombenblindgänger aufzuspüren und zu beseitigen.

5. Planungsziele / Planinhalte

Alternativen und Trassenvorschlag

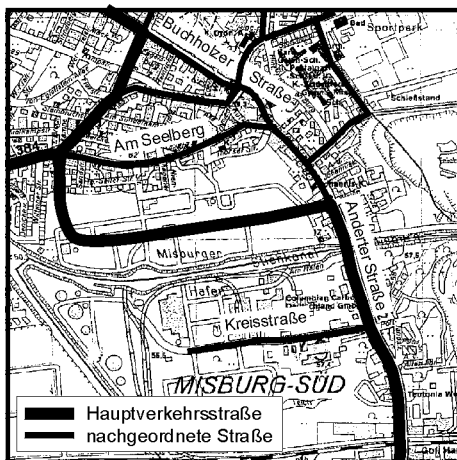
Im Rahmen des Verkehrskonzeptes für den Stadtbezirk Misburg-Anderten wurde das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen abgeschätzt und Möglichkeiten einer leistungsfähigen Abwicklung sowie einer stadtverträglichen Integration von Hauptverkehrsstraßen untersucht.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung haben gezeigt, dass im Stadtbezirk Misburg-Anderten langfristig verträgliche Verkehrsverhältnisse nur durch Ergänzungsmaßnahmen im Straßennetz erreicht werden können. Während die kurzfristig zu erwartenden Verkehrszunahmen noch im vorhandenen Straßennetz ohne wesentliche Beeinträchtigungen abgewickelt werden können, führen die weiter steigenden Verkehrsbelastungen - insbesondere wegen der zu erwartenden Veränderungen in der Struktur der gewerblichen Nutzungen - zu nicht mehr verträglichen und leistungsfähig abwickelbaren Verkehrszuständen.

Zur Entlastung des Stadtteils Misburg sowie des Stadtteilzentrums Meyers Garten wurden im Gutachten zwei Varianten entwickelt und in ihrer verkehrlichen Wirkung untersucht:



Heutige Verkehrsbeziehungen



Variante 1

- Neubau einer Straßenverbindung über den Nordteil des DEURAG NERAG-Geländes zwischen Anderter Straße und Hannoverscher Straße.
- Ausbau des Straßenzuges Hannoversche Straße – Am Forstkamp.



Variante 2

- Neubau einer Straßenverbindung über den Stichkanal Misburg als Verlängerung der Kreisstraße bis zur Hannoverschen Straße.
- Ausbau des Straßenzuges Hannoversche Straße – Am Forstkamp.

Die verkehrlichen Wirkungen wurden mit Hilfe der Verkehrsmodellrechnung abgeschätzt, die Ergebnisse an wesentlichen Straßenquerschnitten sind in Tabelle 1 dargestellt. In den Varianten 1 und 2 stellen sich die folgenden Effekte ein:

Variante 1: Der Neubau einer Entlastungsstraße Misburg über das DEURAG NERAG-Gelände führt ohne weitere Maßnahmen nur zu einer Entlastung der Straße Am Seelberg. Erst im Zusammenhang mit einem Ausbau des Straßenzuges Hannoversche Straße / Am Forstkamp mit entsprechender Umgestaltung der Knotenpunkte und restriktiven Maßnahmen im Bereich Meyers Garten (z.B. Lkw-Verbot) erreicht der Entlastungsring seine angestrebte verkehrliche Bedeutung.

Die verkehrliche Belastung an Meyers Garten wird um etwa 10 % abnehmen. Größere Entlastungseffekte von ca. 15 % bis 30 % sind im Zuge der Anderter Straße zu beobachten. Der größte Entlastungseffekt wird in der Straße Am Seelberg mit ca. 75 % erreicht. Auf der Straße Am Forstkamp wird es zu einer Zunahme der Verkehrsstärken kommen.

Variante 2: Die verkehrliche Wirkung der Variante 2 ist größer als in Variante 1. Das Stadtteilzentrum Meyers Garten wird zwischen 15 % und 20 % entlastet. Dies trifft sowohl für den Knotenpunkt als auch auf alle angrenzenden Straßenabschnitte zu. Weitere Entlastungseffekte sind im Bereich der Anderter Straße zwischen der Straße Am Seelberg und der Kreisstraße zu beobachten. Der größte Entlastungseffekt wird in der Straße Am Seelberg mit über 80 % erreicht. Auf der Straße Am Forstkamp sind Verkehrszunahmen in Höhe von ca. 40 %, in der Kreisstraße von ca. 80 % zu erwarten.

Der untersuchte Entlastungsring im Zuge der Kreisstraße weist insgesamt eine größere verkehrliche Wirkung auf. Einerseits ist die Entlastungswirkung im Misburger Zentrum höher als in Variante 1 und andererseits wird ein längerer Abschnitt der Anderter Straße verkehrlich entlastet. Im Zusammenspiel mit einem möglichen Lkw-Verbot und weitergehenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bietet das geplante Straßennetz der Variante 2 gute Voraussetzungen zur Reduzierung der Verkehrsimmissionen in den z.Zt. hoch belasteten Straßenräumen Misburgs.

Straßenabschnitt		Bestand	Variante 1		Variante 2	
		[Kfz/24 h]	[Kfz/24 h]		[Kfz/24 h]	
1	Hannoversche Straße westl. Am Seelberg	12.600	12.500	99%	13.100	104%
2	Buchholzer Straße westl. Am Forstkamp	14.900	14.500	97%	14.400	97%
3	Buchholzer Straße westl. Meyers Garten	10.500	9.500	90%	8.200	78%
4	Waldstraße nördl. Meyers Garten	7.500	8.200	109%	8.000	107%
5	Anderter Straße östl. Meyers Garten	11.700	9.800	84%	8.400	72%
6	Hannoversche Straße südl. Meyers Garten	4.000	3.500	88%	3.500	88%
Knotenpunkt Meyers Garten		16.850	15.500	92%	14.050	83%
7	Am Seelberg	5.200	1.800	35%	1.000	19%
8	Anderter Straße südl. Ludwig-Jahn-Straße	16.200	11.600	72%	9.400	58%
9	Kreisstraße	3.600	3.600	100%	6.500	181%
10	Anderter Straße südl. Kreisstraße	16.400	15.800	96%	15.800	96%
11	Am Forstkamp südl. Buchholzer Straße	4.300	4.900	114%	6.000	140%
12	Entlastungsstraße Deurag Nerag	-	3.500		-	
13	Entlastungsstraße Kreisstraße	-	-		6.500	

Tabelle 1: Ergebnisse des Variantenvergleichs

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zeigen deutlich die größeren verkehrlichen Effekte bei der Variante 2. Aus diesem Grund wird auch diese Trassenführung - trotz einer technisch aufwändigen Querung des Stichkanals Misburg sowie der Gleisanlagen - in den Flächennutzungsplan übernommen und als Hauptverkehrsstraße dargestellt

6. Auswirkungen der Planung auf die Umwelt / Abwägung / Eingriffsregelung

6.1 Ermittlung und Bewertung der Umweltbelange

Vorrangiges Ziel ist, die Einwohnerinnen und Einwohner Misburgs von den Gefährdungen und Beeinträchtigungen des Kraftfahrzeugverkehrs im Bereich des Stadtteilzentrums sowie entlang von Straßen mit Wohnbebauung zu entlasten.

Etwa die Hälfte der Trasse wird von den vorhandenen Straßen "Kreisstraße" und "Am Wasserturm" aufgenommen, so dass hier nicht in bedeutendem Maße zusätzliche Flächen versiegelt werden müssen.

Zwischen der Straße "Am Wasserturm" und dem Stichkanal führt die Trasse über heute das brachliegende, ehemalige Industriegebiet der Erdölraffinerie DEURAG-NERAG. Die neue Flächenversiegelung durch den Straßenbau entspricht im Trassenbereich in etwa der Größenordnung der damaligen versiegelten Fläche, zumal in Teilbereichen die ehemalige Bebauung nur an der Oberfläche entfernt wurde und die Kellergeschosse sich noch im Boden befinden.

Zum Zustand von Natur und Landschaft wurden die nachstehenden Erhebungen und Untersuchungen durchgeführt und Feststellungen getroffen.

Das ehemalige DEURAG-NERAG-Gelände zeichnet sich insgesamt durch in ihrer Ausprägung sehr unterschiedliche Bereiche aus. Flächen mit strukturreichen Beständen aus Gehölzen und Gebüsch stehen weitgehend baumfreien Teilbereichen mit staudendominierter Ruderalvegetation und naturnahen Brachflächen gegenüber. In einigen Abschnitten gibt es linienhafte Gehölzstrukturen, Teile sind geprägt von feuchten Standorten mit naturfernen Kleingewässern und Röhrichten. Durch die Nichtnutzung der letzten 15 Jahre sind ungestörte Lebensräume nicht nur für Vögel, Tagfalter und Heuschrecken entstanden. In einigen Teilen der Fläche befinden sich Pflanzenarten der Roten Liste.

Die 173. Änderung des Flächennutzungsplanes erstreckt sich nur auf einen Teil des ehemaligen DEURAG-NERAG-Geländes. Da mit dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 1621 bereits die verbindlichen Festsetzungen zum Straßenausbau im Bereich der Kreisstraße getroffen wurden und die Ausbaubreite den Anforderungen an die Hauptverkehrsstraßenfunktion genügt (s.o. Abschnitt 3.2), wären Lebensräume für Tiere und Pflanzen nur noch im Abschnitt zwischen dem Ende der ausgebauten "Kreisstraße" und dem Anschluss an die Straße "Am Wasserturm" betroffen.

Im Laufe des Jahres 2003 ist zur Ermittlung des Zustandes von Natur und Landschaft eine Biotoptypenkartierung und anschließend eine Bewertung vorgenommen worden. Als Untersuchungsraum wurde ein Bereich von etwa 200 m beiderseits der Trasse zugrunde gelegt.

Im näheren Trassenbereich sind vor allem Biotoptypen zu finden, die eine mittlere Bedeutung für den Erhalt von Arten und Lebensgemeinschaften haben (Birken- und Zitterpappel-Pionierwald, Ruderalflur trockenwarmer Standorte, halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte, halbruderale Gras- und Staudenflur trockener Standorte). Der Verlandungsvegetation am südlichen Ende der Trasse (Klärteich, s.u.) wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Kleinflächig sind Bereiche eingestreut mit geringer Bedeutung (Kanal, befestigter Weg, Bahnanlage). Bezüglich der Regenerierbarkeit der Biotoptypen wird in der Biotoptypenerhebung ausgesagt, dass es sich überwiegend um schwer (in Zeiträumen von 15 – 150 Jahren) und bedingt regenerierbare (kleiner 15 Jahre) Biotoptypen handelt. Nach den Kartierungsergebnissen sind im Gebiet nördlich des Stichkanals im Trassennahbereich kleinflächig Ruderalfluren trockenwarmer Standorte und halbruderale Gras- und Staudenfluren trockener Standorte gelegen. Es handelt sich wegen der hier verzeichneten Pflanzengesellschaften um Flächen mit hoher Bedeutung für den Erhalt von Arten- und Lebensgemeinschaften. In gesamtträumlicher Betrachtungsweise wird dem Teilbereich nördlich des Stichkanals eine mittlere Bedeutung für den Erhalt für Arten und Lebensgemeinschaften zugewiesen. Die Betrachtung des Gebietes südlich des Stichkanals bleibt bei der Bewertung der Lebensraumbedeutung unberücksichtigt, da es sich noch um ein Gewerbe-/Industriegebiet handelt.

Gegenstand der Biotoptypenkartierung war auch die Überprüfung, ob besonders geschützte Biotope nach § 28a NNatG zu verzeichnen sind. Entgegen ursprünglicher Annahmen konnte nördlich des Stichkanals kein Biotop festgestellt werden, das nach § 28a NNatG besonders geschützt wäre. Zwei derartige Biotope von geringer Größe sind zwar südlich des Stichkanals auf der Nordseite der "Kreissstraße", westlich des vorhandenen Industriebetriebes, und am westlichen Ende der "Kreisstraße" auf dem Gelände eines weiteren Industriebetriebes bekannt, werden jedoch beim erstgenannten weder räumlich noch funktional von der künftigen Hauptverkehrsstraße beeinträchtigt, das zweite, ein Klärteich mit zur Unterschutzstellung führender Unterwasservegetation (Zartes Hornblatt), wird von einer geradlinig gezogenen Verbindungslinie zwischen Kreisstraße und Straße "Am Wasserturm" randlich berührt. Im Zuge der Feintrassierung ist die Berücksichtigung dieses Biotopes abschließend zu klären.

Zur Ermittlung und Bewertung des Bestandes an Tieren erfolgte im Jahre 2003 eine Erfassung der Vögel, Tagfalter und Heuschrecken in einem Untersuchungsraum von etwa 100 m beiderseits der im Flächennutzungsplan darzustellenden Trasse.

Im Untersuchungsgebiet wurde mit 12 Arten nur eine relativ geringe Zahl von Brutvogelarten festgestellt, auch die Zahl der Gastvogelarten ist mit 18 verhältnismäßig gering. Zurückzuführen ist diese Feststellung auf die relative Einförmigkeit des Gebietes, das nur eine geringe Anzahl unterschiedlicher Lebensräume aufweist. Brutreviere finden sich hingegen aufgrund höherer Schutzwirkung in mehr als der Hälfte der Fälle auf den nördlichen Rand bzw. die Gebüsche des Kanalbereiches konzentriert.

Unter den 16 festgestellten Tagfalter-Arten - eine mittlere Anzahl - finden sich überwiegend allgemein verbreitete Arten, vier Arten sind in der Roten Liste Niedersachsen verzeichnet. Es handelt sich um Arten, die durchgehend grasige, teils steppenartige Biotope bevorzugen. Bei den Heuschrecken finden sich im Untersuchungsgebiet aufgrund der Strukturarmut nur wenige, allgemein verbreitete Arten. Arten, die kurze oder zumindest kürzere Vegetation als Lebensraum nutzen, fehlen vollständig.

Bei den dafür erforderlichen Geländebegehungen wurde auch besonders auf Vorkommen der Zauneidechse geachtet, für die das Untersuchungsgebiet potentiell Lebensräume bietet. Das Ergebnis war jedoch stets negativ. Das Vorkommen von Zauneidechsen kann daher zur Zeit ausgeschlossen werden.

6.2 Auswirkungen der Planung auf die Umwelt

Mit der Umsetzung der Planung können grundsätzlich folgende Auswirkungen verbunden sein (insbesondere auch im Zusammenhang mit dem Aufgreifen der Altlastenproblematik auf den Flächen):

- Beeinträchtigung und Vernichtung wertvoller Teillebensräume von Tieren und Pflanzen
- Verlust von altem, z.T. geschütztem Baumbestand
- Beeinträchtigung der Standorte gefährdeter, in der Roten Liste verzeichneter Pflanzen- bzw. Tierarten
- Störung der Tierwelt während der Bauphase
- Bodenversiegelung und genereller Bodenverlust
- Beeinträchtigung von Bodengefüge und Bodenwasserhaushalt
- Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate
- Erhöhter Schadstoffeintrag in das Grundwasser
- Beeinträchtigung eines ortsbildprägenden Baumbestandes

Die Ergebnisse der o.a. Untersuchungen zeigen, dass - im Maßstab des Flächennutzungsplanes betrachtet - vom geplanten Trassenverlauf keine Biotop- oder Vorkommen in einer Weise betroffen sind, die eine grundsätzliche Trassenänderung unbedingt erfordern würden. Im Falle des besonders geschützten Biotops (Klärteich am Ende der "Kreisstraße") sowie der Teilbereiche mit höherer Bedeutung für den Erhalt von Arten und Lebensgemeinschaften ist eine Klärung in der Detailplanung möglich und erforderlich. Insbesondere kommen keine Alternativen in Betracht, die bei gleichem städtebaulichen Wert (Entlastungsfunktion für das Misburger Zentrum) zu einer geringeren Inanspruchnahme von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen führen würden.

6.3 Abwägung

Im Rahmen der nach § 1 Abs. 6 BauGB (a.F.) gebotenen Abwägung waren insbesondere als Belange einzustellen

- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse (§ 1 Abs. 5 Nr. 1 BauGB),
- die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 1 Abs. 5 Nr. 7 BauGB) sowie
- die Belange des Verkehrs (§ 1 Abs. 5 Nr. 8 BauGB).

In der Gegenüberstellung und Gewichtung der durch die Planung berührten Belange wird der Entlastung des Misburger Zentrums sowie der Wohngebiete entlang der Anderter Straße von den Gefährdungen und Beeinträchtigungen des Kraftfahrzeugverkehrs Priorität eingeräumt.

6.4 Eingriffsregelung

Der Eingriff in Natur und Landschaft ist angesichts des städtebaulichen Zieles nicht vermeidbar.

Grundsätzlich hat nach § 1 a Abs. 3 BauGB der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft durch geeignete Flächendarstellungen bereits im Flächennutzungsplan zu erfolgen.

Die im Flächennutzungsplan darzustellende Hauptverkehrsstraße ist zunächst eine Zielplanung. Weder genaue Trassenführung noch für den Straßenbau in Anspruch zu nehmende Fläche und damit der Umfang des zu erwartenden Eingriffes in Natur und Landschaft sind aufgrund des Maßstabes und der nach dem Planungsstand noch fehlenden Detailschärfe auf der Ebene der Flächennutzungsplanung hinreichend bestimmbar. Die konkreten Eingriffe in Natur und Landschaft können erst bei der Detailplanung ermittelt werden, in der die genaue Trassenführung zu bestimmen ist. Soweit die Einzelmaßnahmen zur Kompensation eine Flächengröße erreichen, die der Maßstabebene des Flächennutzungsplanes entspricht, wäre die Darstellung in einer gesonderten Änderung des Flächennutzungsplanes vorzunehmen.

7. Flächenbilanz

Hauptverkehrsstraße	+ 0,52 ha
Wohnbaufläche	+ 2,52 ha
Industriegebiet	- 3,23 ha
Gewerbliche Baufläche	+ 0,72 ha
Allgemeine Grünfläche	- 0,12 ha
Fläche für die Eisenbahn	- 0,34 ha
Wasserfläche	- 0,07 ha

Erläuterungsbericht
aufgestellt:

Fachbereich Planen und Stadtentwicklung

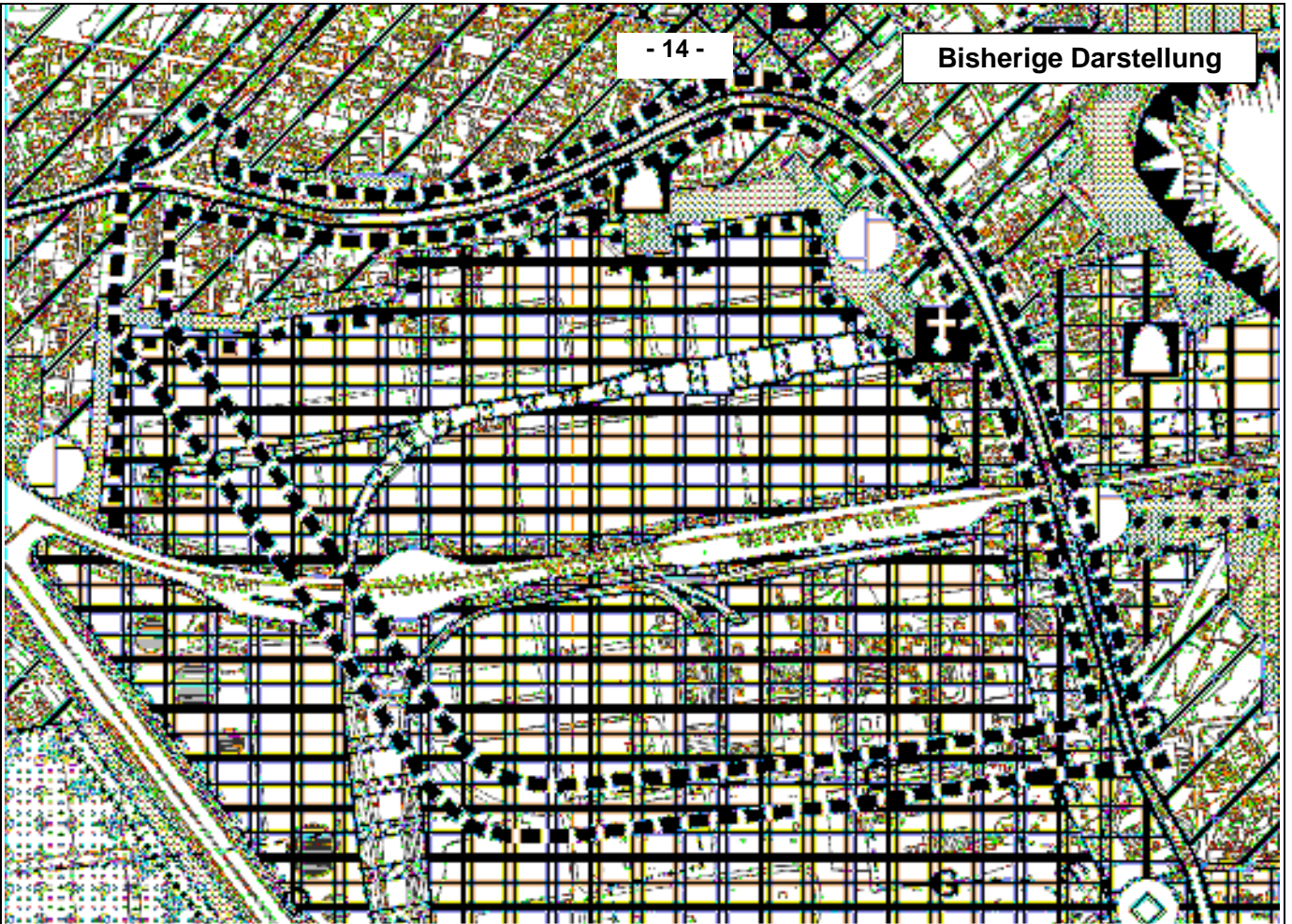
Bereich Stadtplanung, Flächennutzungsplanung

Hannover, den

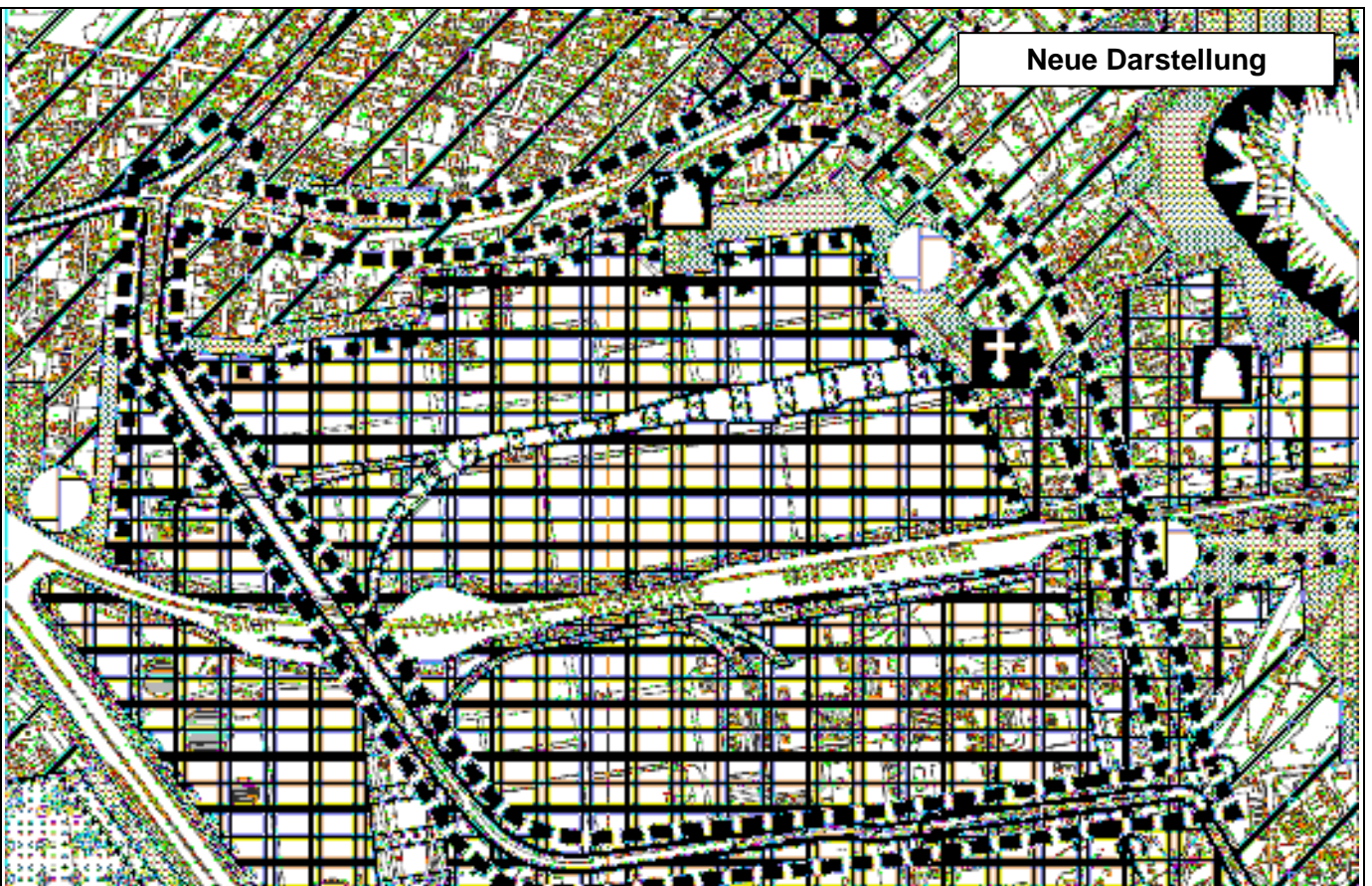
(Heesch)

Fachbereichsleiter

Bisherige Darstellung



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 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)




Flächennutzungsplan

173. Änderung
Maßstab 1:10.000



EINRICHTUNGEN FÜR DEN GEMEINBEDARF









AUSBILDUNG

SCHULE-ALLGEMEINBILDEND	
SCHULE-BERUFSBILDEND	
HOCHSCHULE	

SOZIALES UND GESUNDHEIT

KINDERTAGESSTÄTTE	
JUGENDHEIM	
ALTENEINRICHTUNG	
KRANKENHAUS	
GESUNDHEITSAMT	







KULTUR UND FREIZEIT

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

VERKEHR

GROSSPARKPLATZ	
UMSTEIGE - EINRICHTUNG <small>mit Halte</small>	

SONSTIGE EINRICHTUNGEN

KOMMUNALVERWALTUNG	
FEUERWEHR	
ZIVILSCHUTZ	
BEREICH MIT MARKTFUNKTION	
WOCHENMARKT	
CAMPINGPLATZ	

VERSORGUNGSEINRICHTUNGEN UND LEITUNGEN

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

LEITUNGEN :	ELEKTRIZITÄT	--- E ---
	FERNHEIZUNG	--- H ---
	GAS	--- G ---
	WASSER	--- W ---
	ABWASSER	--- A ---
	ERDÖLLEITUNG	--- ÖL ---