Landeshauptstadt Hannover **23.12.2003**

Einladung

zur

a) 38. - nichtöffentlichen - Sitzung
der Vergabekommission
des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses

auf Mittwoch, den 07.01.2004, um 8.30 Uhr
in den Raum 200 der Bauverwaltung,
Rudolf-Hillebrecht-Platz 1

b) 39. - öffentlichen - Sitzung
des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses

auf Mittwoch, den 07.01.2004, um 15.00 Uhr
in den Hodlersaal des Rathauses, Trammplatz 2

Tagesordnung:

I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L

1. Einwohnerfragestunde nach § 36 der Geschäftsordnung des Rates
- die Fragestunde soll 45 Minuten nicht überschreiten -

2. Genehmigung der Protokolle:

- der 32. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses vom 03.09.2003

- der 33. Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses vom 17.09.2003

3. Antrag der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion keine weiteren Windkrafträder auf dem Kronsberg und in der Wülferoder Feldmark aufzustellen
(Drucks. Nr. 2200/2003)

- Windkraftanlagen auf dem Gebiet des Kronsberges und der Wülferoder Feldmark; gemeinsamer Antrag der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover; Stellungnahme der Verwaltung
(Drucksache Nr. 2200/2003 S1)

- Windkraftanlagen auf dem Gebiet des Kronsberges und der Wülferoder Feldmark Vorschlag des Stadtbezirksrates Kirchrode-Bemerode-Wülferode gemäß § 55 c Abs. 5 NGO
(Drucksache Nr. 2712/2003 mit 1 Anlage)

- die Drucksache Nr. 2200/2003 lag bereits zur 37. Sitzung am 03.12.2003 vor und wird daher nicht noch einmal übersandt -

Hierzu ist der Bezirksbürgermeister des Stadtbezirksrates 06 eingeladen.

4. Bebauungspläne

a) Bebauungsplan Nr. 1363 - Bauweg - Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss
(Drucks. Nr. 1410/2003 N1 mit 3 Anlagen) - bereits übersandt

- Änderungsantrag der FDP-Fraktion zu Drucks. Nr. 1410/2003 N1, Bebauungsplan Nr. 1363
(Drucks. Nr. 2508/2003)

die Drucksache Nr. 2508/2003 lag bereits zur 37. Sitzung am 03.12.2003 vor und wird daher nicht noch einmal übersandt -

Hierzu ist die Bezirksbürgermeisterin des Stadtbezirksrates 10 eingeladen.

b) Bebauungsplan Nr. 1365 - Davenstedter Straße - Beschluss über Anregungen, Satzungsbeschluss
(Drucks. Nr. 2446/2003 mit 3 Anlagen) - bereits übersandt

Hierzu ist die Bezirksbürgermeisterin des Stadtbezirksrates 10 eingeladen.

5. Antrag des Stadtbezirksrates Bothfeld-Vahrenheide zur Einleitung vorbereitender Untersuchungen zur förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes im Sahlkamp (Drucksachen-Nr.: 15-0286/2003)
(Drucks. Nr. 2665/2003 mit 1 Anlage)

Hierzu ist der Bezirksbürgermeister des Stadtbezirksrates 03 eingeladen.

6. Sanierungsgebiet Limmer Konzept für den Block 19, Harenberger Straße, Wunstorfer Straße, Kirchhöfner Straße
(Drucks. Nr. 2253/2003 N1 mit 4 Anlagen)

Hierzu ist die Bezirksbürgermeisterin des Stadtbezirksrates 10 eingeladen.

7. Löschung der Hauptverkehrsstraßendarstellung des "Niedersachsenringes" im Flächennutzungsplan zwischen Westschnellweg und Vahrenwalder Straße Vorschlag des Stadtbezirksrates Nord gemäß § 55 c Abs. 5 NGO
(Drucks. Nr. 2713/2003 mit 2 Anlagen) - bereits übersandt

Hierzu ist der Bezirksbürgermeister des Stadtbezirksrates 13 eingeladen.

8. **Teilsanierung der Außenfassade des Kestner-Museums**
   - Fortsetzungsmaßnahme
   (Drucksache Nr. /2003 mit 2 Anlagen) - wird nachgereicht

9. **Stadtbahnstrecke A-Süd, DB-Strecke Hannover-Weetzen**
   - Umsteigeanlage Bahnhof Linden
   (Drucksache Nr. 2655/2003 N1 mit 12 Anlagen)

   Hierzu sind die Bezirksbürgermeisterinnen der Stadtbezirksräte 09 und 10 eingeladen.

10. **Vertrag über Mobilfunkanlagen in Litfaßsäulen**
    (Drucks. Nr. 1595/2003 mit 1 Anlage) - bereits übersandt

    - Änderungsantrag der CDU-Fraktion zur Drucksache Nr. 1595/2003, Vertrag über Mobilfunk in Litfaßsäulen
    (Drucks. Nr. 2028/2003)

    - **Vertrag über Mobilfunkanlagen in Litfaßsäulen**
      Stellungnahme der Verwaltung zum CDU-Änderungsantrag (DS Nr. 2028/2003)
      (Drucks. Nr. 1595/2003 E1)

    - **Zusatzantrag der FDP-Fraktion zur Drucksache Nr. 1595/2003, Vertrag über Mobilfunkanlagen in Litfaßsäulen**
      (Drucks. Nr. 2278/2003)

      - die Drucksachen Nr. 2028/2003, 1595/2003 E1 und 2278/2003 lagen bereits zur 37. Sitzung am 03.12.2003 vor und werden daher nicht noch einmal übersandt -

11. **Straßenumbenennung im Stadtteil Lahe**
    (Drucks. Nr. 2426/2003 mit 2 Anlagen)

    Hierzu ist der Bezirksbürgermeister des Stadtbezirksrates 03 eingeladen.

12. **Bericht der Verwaltung**

13. **Mitteilungen und Anfragen**

S c h m a l s t i e g
Oberbürgermeister

Gemeinsamer Antrag der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion

(Antrag Nr. 2200/2003)

Antrag der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion keine weiteren Windkrafträder auf dem Kronsberg und in der Wülferoder Feldmark aufzustellen

Antrag,
zu beschließen:

1. Auf dem Kronsberg und in der Wülferoder Feldmark werden keine weiteren Windkrafträder aufgestellt. Die LHH verzichtet damit in diesem Bereich auf die Errichtung derartiger Anlagen auf den in ihrem Eigentum stehenden Besitz. Im Genehmigungsverfahren für derartige Anlagen auf anderen Grundstücken wird die Verwaltung aufgefordert, ihr Ermessen restriktiv auszuüben und dabei insbesondere die herausragende Bedeutung dieses Naturraumes für die Naherholung zu berücksichtigen.

2. Im Bereich Wülferode ist planerisch sicherzustellen und so zu gewährleisten , dass der Bau einer Umgehungsstraße möglich bleibt.

Begründung
Die beantragenden Fraktionen verkennen nicht die Bedeutung der Windkraft als alternative und erneuerbare Energiequelle. Diese Bedeutung ist letztlich aber begrenzt, da diese Energiequelle wegen der Natur des Windes mit seiner wechselnden Wirkung für die Grundlastversorgung mit elektrischer Energie ausscheidet. Dafür sorgen die Windkraftanlagen im Naturraum für erhebliche Störungen und mindern zudem die Bedeutung dieses Raumes für die Naherholung erheblich.

Dies ist insbesondere bei der unmittelbaren Nähe der LHH von Bedeutung. Schon die Bebauung des Kronsberges hat zu einer erheblichen Verminderung des dortigen Naturraumes geführt. Weitere Beeinträchtigungen sind nur bei ganz dringlichen Vorhaben zu rechtfertigen. Zu diesen dringlichen Vorhaben gehören die Windkraftanlagen nicht.

Die Ortsumgehung für Wülferode ist erforderlich, um eine weitere städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich - z.B. durch Ausweisung neuer Baugebiete für Einfamilienhäuser - sicherzustellen.

Rainer Lensing	Patrick Döring
Vorsitzender	Vorsitzender

Hannover / 15.10.2003

Landeshauptstadt

Hannover

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung

1. Stellungnahme

Nr. 2200/2003 S1

Anzahl der Anlagen 0

Zu TOP

Windkraftanlagen auf dem Gebiet des Kronsberges und der Wülferoder Feldmark; gemeinsamer Antrag der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion im Rat der Landeshauptstadt Hannover;
Stellungnahme der Verwaltung

Die Drucksache Nr. 2200 / 2003 ist in Antrag und Begründung wortgleich mit dem Vorschlag des Stadtbezirksrates Kirchrode-Bemerode-Wülferode vom 08.10.2003 auf Grundlage der Drucksache Nr. 15-2022 / 2003.

Die Verwaltung empfiehlt, über den mit Drucksache Nr. 2200 / 2003 eingebrachten Antrag wie folgt zu entscheiden:

zu Punkt 1:
Dem Vorschlag wird insofern **gefolgt**, dass künftig weder städtisches Grundeigentum im Bereich des Kronsberges für die Errichtung von Windenergieanlagen zur Verfügung gestellt wird noch die Landeshauptstadt Hannover als Grundstückeigentümerin eine etwa erforderliche Zustimmung zur Unterschreitung von Grenzabständen oder zu Überbaurechten erteilen wird. Bestehende, genehmigte oder mit der Stadt bereits abgestimmte Standorte sind hiervon nicht betroffen.

zu Punkt 2:
Dem Vorschlag wird **nicht gefolgt**.

Begründung:

zu Punkt 1:
Der mit dem gemeinsamen Antrag der CDU- und der FDP-Fraktion wortgleiche Vorschlag des Stadtbezirksrates Kirchrode-Bemerode-Wülferode schließt an an einen Stadtbezirksrats-Beschluss vom 12.02.2003 mit dem Inhalt, der Verwaltung den Auftrag zu erteilen, ein Konzept für den Kronsberg zu entwickeln, indem in Bezug auf die vorhandenen

Windenergieanlagen eine Obergrenze für weitere Anlagen festgelegt wird.

Mit der hierüber zu treffenden Entscheidung des Oberbürgermeisters wurde festgestellt, dass für das geforderte Konzept kein Bedarf besteht. Die Gründe - soweit sie auf den neuerlich beschlossenen Vorschlag übertragbar sind - sind im folgenden wiedergegeben.

Die Verwaltung hat bereits Mitte der 90er Jahren ein Konzept entwickelt, das dazu diente, auch den Kronsberg als Standort für die Förderung der umweltfreundlichen Nutzung der Windenergie bereit zu erhalten. Das Konzept - das seinerzeit auch in die 49. Änderung zum Flächennutzungsplan Aufnahme fand - ging in seiner Endfassung 1997 davon aus, dass zwei Standorte im südlichen Kronsbergbereich für den Raum verträglich seien und für die Wohnbebauung Wülferodes und Bemerodes keine Belastung darstellen. Das Konzept führte im weiteren Verlauf zur regionalplanerischen Festlegung des dem Stadtbezirksrat bekannten Vorranggebietes für Windenergieanlagen im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Großraum Hannover.

Das genannte Konzept ist weitgehend umgesetzt. Die ihm zugrunde liegende Zielsetzung zur Förderung der Windenergie im Kronsbergbereich wird weiter verfolgt.

Durch die 1997 mit der Änderung des BauGB erfolgte Aufnahme von Windenergieanlagen in den Katalog der nach § 35 Abs. 1 BauGB bevorzugt im Außenbereich zulässigen Anlagen (sog. privilegierte Anlagen) hat sich in der weiteren Folge eine etwas andere rechtliche Lage ergeben. Mit dem Status als privilegierte Anlagen besteht für Windenergieanlagen im Außenbereich ein Rechtsanspruch auf planungsrechtliche Zulassung, wenn und soweit öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Dabei muss beachtet werden, dass z.B. allgemeine Gesichtspunkte der Erhaltung des Landschaftsbildes keinen öffentlichen Belang darstellen, wohl aber z.B. der Anspruch der Wohnbevölkerung auf Schutz vor Belästigung.

Eine aufgrund des Vorschlages des Stadtbezirksrates vorgenommene Abschätzung der möglichen Standortbereiche für Windenergieanlagen im Kronsbergbereich unter Beachtung der einschlägigen Regelabstände zur Wohnbebauung (500 m von Allgemeinen Wohngebieten, 750 m zu Reinen Wohngebieten), zu Waldflächen und zu Verkehrsanlagen zeigt, dass nur verhältnismäßig geringe Bereiche ohne Restriktionen übrig bleiben. Ferner besteht über den umfangreichen Grundbesitz der Stadt - davon zu großen Teilen auf dem nördlichen Kronsberg - eine zusätzliche, fiskalisch begründete Steuerungsmöglichkeit. Außerdem benötigen Windenergieanlagen zur Einhaltung notwendiger Grenzabstände in den meisten Fällen auch die Zustimmung der Grundstücksnachbarn, die nicht immer leicht zu erwirken ist. Die Erfahrungen liegen hier so, dass bereits durch diese Anforderung potentielle Standorte zusätzlich stark beschränkt werden.

Eine planerische, planungsrechtlich verbindliche Steuerung ist zwar möglich, ihr sind jedoch enge Grenzen gesetzt: Die Regelung der sog. raumbedeutsamen Anlagen (nach gegenwärtig zugrunde gelegter Definition Anlagen bis 70 m Nabenhöhe bzw. Anlagengruppen ab 5 Anlagen) hat abschließend das Regionale Raumordnungsprogramm übernommen. Eine kommunale Einwirkung ist hier nicht mehr möglich. Eine Steuerung der nicht raumbedeutsamen Anlagen wäre nur noch im Wege einer Änderung des Flächennutzungsplanes möglich. Diese Änderung müsste sich aber über das gesamte Stadtgebiet erstrecken. Wegen des oben dargestellten Rechtsanspruches muss die Prüfung der für Windenergieanlagen geeigneten Standorte sehr sorgfältig erfolgen. Dabei müssen sowohl die Gesichtspunkte der energietechnischen Eignung (Windhöffigkeit) und der durch Immissionen gebotenen Abstände zu sensiblen Nutzungen als auch die Interessen der Grundstückseigentümer

berücksichtigt werden. Eine "Verhinderungsplanung" ist rechtlich unzulässig.

Die Landeshauptstadt Hannover verfügt in erheblichem Umfange über Grundbesitz im Kronsbergbereich, insbesondere im Norden und im Südwesten. Wie oben dargestellt, hatte die Verwaltung bereits die Möglichkeit aufgezeigt, als Grundstückseigentümerin eine restriktivere Handhabung bzgl. der Errichtung von Windenergieanlagen im Kronsbergbereich vornehmen zu können. **Die Verwaltung empfiehlt, dem neuerlichen Vorschlag des Stadtbezirksrates / dem Ratsantrag im Sinne einer Handlungsanleitung im wesentlichen zu folgen**. Konsequenter Weise sollte die restriktive Handhabung auch auf die Fälle erweitert werden, in denen die Stadt als Grundstücksnachbarin ersucht wird, die Zustimmung zur Unterschreitung von Grenzabständen oder zur Überbauung (bzgl. der über ein Standortgrundstück hinausragenden Rotoren) zu geben. Davon nicht betroffen sollen sein

- die bereits bestehenden Anlagen (alte Stadtwerke-Anlage auf dem westlichen Kronsberg, Anlagen "Windwärts" und "Herrmannsdorfer Landwerkstätten" auf dem südöstlichen Kronsberg),

- die im Baugenehmigungsverfahren befindliche Anlage innerhalb des im Regionalen Raumordnungsprogramm festgelegten Vorranggebietes für Windenergieanlagen,

- die neue Anlage der Stadtwerke westlich von Wülferode, für die ein positiver Bauvorbescheid vorliegt.

Der Ergänzung halber wird jedoch darauf hingewiesen, dass der mit dem Ratsantrag zu Punkt 1 implizierte Ermessensspielraum für die bauordnungsrechtliche Entscheidung insofern nicht gegeben ist, als dass - wie oben dargelegt - ein Rechtsanspruch auf Baugenehmigung besteht, soweit öffentliche Belange nicht entgegen stehen.

zu Punkt 2:
Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat mit den Beschlüssen vom 24.04.2003 zur frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zum 131. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan und vom 09.10.2003 zum Vorschlag des Stadtbezirksrates Kirchrode-Bemerode-Wülferode, eine Ortsumgehung im Westen von Wülferode im Flächennutzungsplan darzustellen, entschieden, dass eine Ortsumgehung Wülferode im Flächennutzungsplan nicht als Planungsziel aufgenommen wird. Eine planerische Rücksichtnahme auf eine Ortsumgehung erübrigt sich demzufolge.

Mit der 131. Änderung des Flächennutzungsplanes ist vorgesehen, im Westen von Wülferode die Wohnbaufläche bis zu einer Linie zu erweitern, die in einer früheren Planungsphase von einer Ortsumgehung markiert worden war. Mit der Wohngebietserweiterung wäre ohnehin ein wesentlich größerer Abstand durch Windenergieanlagen einzuhalten, als zu Hauptverkehrsstraßen.

Darüber hinaus werden die Erweiterungsmöglichkeiten Wülferodes im Rahmen des 131. Änderungsverfahrens zum Flächennutzungsplan geklärt.

61.15
Hannover / 22.12.2003

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung
An den Stadtbezirksrat Kirchrode-Bemerode-Wülferode (zur Kenntnis)

Nr. 2712/2003

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Windkraftanlagen auf dem Gebiet des Kronsberges und der Wülferoder Feldmark

Vorschlag des Stadtbezirksrates Kirchrode-Bemerode-Wülferode gemäß § 55 c Abs. 5 NGO

Antrag,
über den Vorschlag des Stadtbezirksrates Kirchrode-Bemerode-Wülferode (s. Anlage zu dieser Drucksache) wie folgt zu entscheiden:

zu Punkt 1:
Dem Vorschlag wird insofern **gefolgt**, dass künftig weder städtisches Grundeigentum im Bereich des Kronsberges für die Errichtung von Windenergieanlagen zur Verfügung gestellt wird noch die Landeshauptstadt Hannover als Grundstückeigentümerin eine etwa erforderliche Zustimmung zur Unterschreitung von Grenzabständen oder zu Überbaurechten erteilen wird. Bestehende, genehmigte oder mit der Stadt bereits abgestimmte Standorte sind hiervon nicht betroffen.

zu Punkt 2:
Dem Vorschlag wird **nicht gefolgt**.

Begründung des Antrages:

zu Punkt 1:
Der Vorschlag des Stadtbezirksrates Kirchrode-Bemerode-Wülferode schließt an an den Stadtbezirksrats-Beschluss vom 12.02.2003 mit dem Inhalt, der Verwaltung den Auftrag zu erteilen, ein Konzept für den Kronsberg zu entwickeln, indem in Bezug auf die vorhandenen Windenergieanlagen eine Obergrenze für weitere Anlagen festgelegt wird.

Mit der hierüber zu treffenden Entscheidung des Oberbürgermeisters wurde festgestellt, dass für das geforderte Konzept kein Bedarf besteht. Die Gründe - soweit sie auf den neuerlich beschlossenen Vorschlag übertragbar sind - sind im folgenden wiedergegeben.

Die Verwaltung hat bereits Mitte der 90er Jahren ein Konzept entwickelt, das dazu diente, auch den Kronsberg als Standort für die Förderung der umweltfreundlichen Nutzung der Windenergie bereit zu erhalten. Das Konzept - das seinerzeit auch in die 49. Änderung zum Flächennutzungsplan Aufnahme fand - ging in seiner Endfassung 1997 davon aus, dass zwei Standorte im südlichen Kronsbergbereich für den Raum verträglich seien und für die Wohnbebauung Wülferodes und Bemerodes keine Belastung darstellen. Das Konzept führte im weiteren Verlauf zur regionalplanerischen Festlegung des dem Stadtbezirksrat bekannten Vorranggebietes für Windenergieanlagen im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Großraum Hannover.

Das genannte Konzept ist weitgehend umgesetzt. Die ihm zugrunde liegende Zielsetzung zur Förderung der Windenergie im Kronsbergbereich wird weiter verfolgt.

Durch die 1997 mit der Änderung des BauGB erfolgte Aufnahme von Windenergieanlagen in den Katalog der nach § 35 Abs. 1 BauGB bevorzugt im Außenbereich zulässigen Anlagen (sog. privilegierte Anlagen) hat sich in der weiteren Folge eine etwas andere rechtliche Lage ergeben. Mit dem Status als privilegierte Anlagen besteht für Windenergieanlagen im Außenbereich ein Rechtsanspruch auf planungsrechtliche Zulassung, wenn und soweit öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Dabei muss beachtet werden, dass z.B. allgemeine Gesichtspunkte der Erhaltung des Landschaftsbildes keinen öffentlichen Belang darstellen, wohl aber z.B. der Anspruch der Wohnbevölkerung auf Schutz vor Belästigung.

Eine aufgrund des Vorschlages des Stadtbezirksrates vorgenommene Abschätzung der möglichen Standortbereiche für Windenergieanlagen im Kronsbergbereich unter Beachtung der einschlägigen Regelabstände zur Wohnbebauung (500 m von Allgemeinen Wohngebieten, 750 m zu Reinen Wohngebieten), zu Waldflächen und zu Verkehrsanlagen zeigt, dass nur verhältnismäßig geringe Bereiche ohne Restriktionen übrig bleiben. Ferner besteht über den umfangreichen Grundbesitz der Stadt - davon zu großen Teilen auf dem nördlichen Kronsberg - eine zusätzliche, fiskalisch begründete Steuerungsmöglichkeit. Außerdem benötigen Windenergieanlagen zur Einhaltung notwendiger Grenzabstände in den meisten Fällen auch die Zustimmung der Grundstücksnachbarn, die nicht immer leicht zu erwirken ist. Die Erfahrungen liegen hier so, dass bereits durch diese Anforderung potentielle Standorte zusätzlich stark beschränkt werden.

Eine planerische, planungsrechtlich verbindliche Steuerung ist zwar möglich, ihr sind jedoch enge Grenzen gesetzt: Die Regelung der sog. raumbedeutsamen Anlagen (nach gegenwärtig zugrunde gelegter Definition Anlagen bis 70 m Nabenhöhe bzw. Anlagengruppen ab 5 Anlagen) hat abschließend das Regionale Raumordnungsprogramm übernommen. Eine kommunale Einwirkung ist hier nicht mehr möglich. Eine Steuerung der nicht raumbedeutsamen Anlagen wäre nur noch im Wege einer Änderung des Flächennutzungsplanes möglich. Diese Änderung müsste sich aber über das gesamte Stadtgebiet erstrecken. Wegen des oben dargestellten Rechtsanspruches muss die Prüfung der für Windenergieanlagen geeigneten Standorte sehr sorgfältig erfolgen. Dabei müssen sowohl die Gesichtspunkte der energietechnischen Eignung (Windhöffigkeit) und der durch Immissionen gebotenen Abstände zu sensiblen Nutzungen als auch die Interessen der Grundstückseigentümer berücksichtigt werden. Eine "Verhinderungsplanung" ist rechtlich unzulässig.

Die Landeshauptstadt Hannover verfügt in erheblichem Umfange über Grundbesitz im Kronsbergbereich, insbesondere im Norden und im Südwesten. Wie oben dargestellt, hatte die Verwaltung bereits die Möglichkeit aufgezeigt, als Grundstückseigentümerin eine restriktivere Handhabung bzgl. der Errichtung von Windenergieanlagen im Kronsbergbereich vornehmen zu können. **Die Verwaltung empfiehlt, dem neuerlichen Vorschlag des Stadtbezirksrates im Sinne einer Handlungsanleitung im wesentlichen zu folgen**. Konsequenter Weise sollte die restriktive Handhabung auch auf die Fälle erweitert werden, in denen die Stadt als Grundstücksnachbarin ersucht wird, die Zustimmung zur Unterschreitung von Grenzabständen oder zur Überbauung (bzgl. der über ein Standortgrundstück hinausragenden Rotoren) zu geben. Davon nicht betroffen sollen sein

- die bereits bestehenden Anlagen (alte Stadtwerke-Anlage auf dem westlichen Kronsberg, Anlagen "Windwärts" und "Herrmannsdorfer Landwerkstätten" auf dem südöstlichen Kronsberg),

- die im Baugenehmigungsverfahren befindliche Anlage innerhalb des im Regionalen Raumordnungsprogramm festgelegten Vorranggebietes für Windenergieanlagen,

- die neue Anlage der Stadtwerke westlich von Wülferode, für die ein positiver Bauvorbescheid vorliegt.

Der Ergänzung halber wird jedoch darauf hingewiesen, dass der mit dem Vorschlag zu Punkt 1 implizierte Ermessensspielraum für die bauordnungsrechtliche Entscheidung insofern nicht gegeben ist, als dass - wie oben dargelegt - ein Rechtsanspruch auf Baugenehmigung besteht, soweit öffentliche Belange nicht entgegen stehen.

zu Punkt 2:
Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat mit den Beschlüssen vom 24.04.2003 zur frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zum 131. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan und vom 09.10.2003 zum Vorschlag des Stadtbezirksrates Kirchrode-Bemerode-Wülferode, eine Ortsumgehung im Westen von Wülferode im Flächennutzungsplan darzustellen, entschieden, dass eine Ortsumgehung Wülferode im Flächennutzungsplan nicht als Planungsziel aufgenommen wird. Eine planerische Rücksichtnahme auf eine Ortsumgehung erübrigt sich demzufolge.

Mit der 131. Änderung des Flächennutzungsplanes ist vorgesehen, im Westen von Wülferode die Wohnbaufläche bis zu einer Linie zu erweitern, die in einer früheren Planungsphase von einer Ortsumgehung markiert worden war. Mit der Wohngebietserweiterung wäre ohnehin ein wesentlich größerer Abstand durch Windenergieanlagen einzuhalten, als zu Hauptverkehrsstraßen.

Darüber hinaus werden die Erweiterungsmöglichkeiten Wülferodes im Rahmen des 131. Änderungsverfahrens zum Flächennutzungsplan geklärt.

61.15
Hannover / 22.12.2003

Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-drucksache

b

In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung
An den Stadtbezirksrat Linden-Limmer (zur Kenntnis)

1. Neufassung

Nr. 1410/2003 N1

Anzahl der Anlagen 3

Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Bebauungsplan Nr. 1363 - Bauweg -
Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss

Antrag,

1. die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1363 "Bauweg" zu beschließen,
2. dem Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung zuzustimmen,
3. die öffentliche Auslegung des Entwurfes mit Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zu beschließen.

Begründung

Bereits im Jahr 1986 wurde ein Aufstellungsbeschluss für den gesamten Bereich des Lindener Hafens gefasst (B-Plan 1314) mit dem Ziel, den Lindener Hafen weiterhin als Industrie- und Gewerbestandort zu sichern, in den Übergangsbereichen zur Wohnbebauung die industrielle bzw. gewerbliche Nutzung einzuschränken und die Ansiedlung von weiteren SB-Märkten oder Einkaufszentren zu verhindern.

Für den Bebauungsplan Nr. 1363, der eine Teilfläche des Ursprungsplanes umfasst, wurde vom 18. März bis zum 19. April 1999 eine vorgezogene Bürgerbeteiligung durchgeführt. Dabei wurden diese Ziele in Anlehnung an den Ursprungsplan weiterverfolgt:

- Absicherung des vorhandenen Industrie- und Gewerbegebietes
- Ausschluss von Einzelhandel
- Bewältigung von Nutzungs- und Emissionskonflikten
- Sicherstellung einer ausreichenden Begrünung.

Seit geraumer Zeit besteht in diesem Gebiet ein erhöhtes Ansiedlungsinteresse von Einzelhandelsbetrieben. Um die vorgenannten städtebaulichen Ziele nicht zu gefährden, sollen Einzelhandelsbetriebe - mit einigen Ausnahmen - grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Durch das "aufeinander Zuwachsen" von Wohngebieten und Gewerbebetrieben ist eine

Regelung der Lärmsituation erforderlich. Mit der Planung wird einerseits den Betrieben ein bestehendes Lärmkontingent zugebilligt, andererseits eine Duldung von Immissionen in bestimmtem Umfang eingefordert.

Seit 1999 wird vom KGH (jetzt Region Hannover) geprüft, ob es möglich ist, unter Verzicht auf eine Haltestelle die bestehende Stadtbahnlinie 9 diagonal durch das Plangebiet über die Trasse der Güterbahn zu führen. Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen. Die denkbaren Varianten für die Stadtbahnführung werden im Entwurf von Bebauung freigehalten.

Dieser Planungsstand war bereits Inhalt der vorgezogenen Bürgerbeteiligung. Während der vorgezogenen Bürgerbeteiligung sind keine Anregungen eingegangen.

Daneben ist es Ziel der Planung, hinsichtlich der naturräumlichen Situation auch in bestehenden Gewerbegebieten nachzubessern und somit Defizite an Grün zu beheben.

Mitten im Plangebiet befindet sich eine Trümmerschutthalde, auf der sich über Jahre Spontanvegetation gebildet hat. Dieser Bewuchs hat heute die Qualität eines Waldes und unterliegt den besonderen Vorschriften des Waldgesetzes. Daher ist hier keine überbaubare Fläche vorgesehen.

Die Stellungnahme der damaligen Abteilung für Landschaft und Naturschutz ist als Anlage 3 beigefügt.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) wird nach Vorprüfung des Einzelfalles nicht durchgeführt.

Anhörung des Stadtbezirksrates Linden-Limmer (10)

Der Stadtbezirksrat hat beschlossen, die Begründung zum Bebauungsplan auf Seite 8 Punkt 2.7 Verkehr zu ändern. Die Varianten 1 und 2 sind zu streichen, es soll die Variante 0 verfolgt werden. Weitere Untersuchungen sind aus Sicht des Stadtbezirksrates nicht erforderlich, die vorliegenden Drucksachen zu diesem Thema reichen für eine Beurteilung aus.
Begründung: Durch den mit den Varianten 1 und 2 verbunden Wegfall der Haltestelle Bauweg/Lindener Hafen fallen die großen Arbeitgeber im Lindener Hafen (wie Wabco, Bucher-Schörling ...) aus dem Versorgungsgebiet der Stadtbahn. Dieser Nachteil ist gegenüber dem Gewinn von weniger als einer Minute für die Verbindung von Empelde zur Innenstadt ein zu gravierender Nachteil.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Bezirksrat fordert, zwei der drei in der Begründung unter "2.7. Verkehr" beschriebenen Varianten für eine zukünftige Führung der Stadtbahnlinie 9 zu streichen und lediglich die Null-Variante weiter zu verfolgen. Träger der geschilderten Planung ist jedoch nicht die Landeshauptstadt Hannover, sondern die für Nahverkehr zuständige Region.

Der Bebauungsplan trifft keine Aussage, welcher Variante der Vorzug gegeben werden soll, er hält lediglich auf Wunsch der Region / der Üstra eine Trasse frei. Ca. zwei Drittel dieser Trasse sind ohnehin identisch mit der Hafenbahn und stehen für eine Überbauung nicht zur Verfügung.

Eine Entscheidung über den endgültigen Trasseverlauf der Stadtbahn wird im Bebauungsplanverfahren nicht getroffen, hierfür ist noch ein gesondertes Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz notwendig. Bis

zu diesem Zeitpunkt sollten die Entwicklungsmöglichkeiten für die unterschiedlichen Trassenvarianten offen gehalten werden.

Die Verwaltung empfiehlt, dem im Rahmen der Anhörung beschlossenen Änderungsantrag des Stadtbezirksrates nicht zu folgen.

Die beantragten Beschlüsse sind erforderlich, um das Bebauungsplanverfahren weiterführen zu können.

61.3 61.13
Hannover / 29.09.2003

FDP-Fraktion

(Antrag Nr. 2508/2003)

Änderungsantrag der FDP-Fraktion zu Drucks. Nr. 1410/2003 N1, Bebauungsplan Nr. 1363

Antrag,
zu beschließen:

Aus der Begründung zum B-Plan 1363 wird auf der Seite 5 (Begrünung/Aufgabenqualität) der gesamte 5. Absatz (Weiterhin ist die dauerhafte und flächendeckende Begrünung von Dächern...ff.) gestrichen.

Begründung
Erfolgt mündlich

Patrick Döring
Fraktionsvorsitzender

Hannover / 19.11.2003

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung
An den Stadtbezirksrat Linden-Limmer (zur Kenntnis)

Nr. 2446/2003

Anzahl der Anlagen 3

Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Bebauungsplan Nr. 1365 - Davenstedter Straße -
Beschluss über Anregungen, Satzungsbeschluss

Antrag,

1. über die zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 1365 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vorgebrachten Anregungen ablehnend zu entscheiden,
2. den Bebauungsplan Nr. 1365 gemäß § 10 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 6 NGO als Satzung zu beschließen und der Begründung zuzustimmen.

Begründung

Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat in seiner Sitzung am 17.01.02 die öffentliche Auslegung des o. g. Bebauungsplanes beschlossen. Der Entwurf des Bebauungsplanes hat in der Zeit vom 31.01.-01.03.02 öffentlich ausgelegen. Während und auch schon vor der öffentlichen Auslegung gingen folgende Anregungen ein:

Anregungen der Industrie- und Handelskammer Hannover-Hildesheim (IHK)

Die Gliederung gemäß der textlichen Festsetzungen § 5 Ziffer 2 sei nicht rechtssicher, denn es gäbe keine eindeutige absatzwirtschaftliche oder daraus abgeleitete städtebauliche Definition, was "flächenextensive Sortimente" seien oder nicht (mehr) seien. Daher werde empfohlen, den im betreffenden Zusammenhang eindeutigen und vermutlich gemeinten Begriff "zentrenrelevante Sortimente" zu verwenden. Das setzte allerdings voraus, dass solche Sortimente in der textlichen Festsetzung in einem Katalog (ggf. auch nur beispielhaft) aufgeführt würden und dann zumindest in der Begründung eine Aufzählung enthalten sei, die eine vollständige aktuelle Liste der genannten Sortimente enthielte, deren Angebot auf die integrierten Marktbereiche im Stadtgebiet beschränkt bleiben sollte. Die sinngemäß gleiche Anregung tragen sie zu § 5 Ziffer 3 der textlichen

Festsetzung vor. In diesem Fall regen sie an, die Formulierung zu verwenden: "Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten". Auch in diesem Falle werde empfohlen die beispielhafte Aufzählung solcher Sortimente durch eine vollständige Liste der betreffenden Sortimente in der Begründung zu ergänzen.
Für die Festsetzung flächenbezogener Schallleistungspegel, die das Gewerbegebiet im Westen des Plangebietes im Sinne eines Mischgebietes einschränke, bestehe mit Blick auf schutzbedürftige störempfindliche Nutzungen in der Nachbarschaft keine erkennbare Veranlassung. Die Beschränkung würde zur Minderung der Standorteignung für Gewerbebetriebe führen, die nach eigener Einschätzung im Rahmen eines Nutzungs- bzw. Eigentümerwechsels im Gewerbegebiet an einer Ansiedlung im Umfeld des Lindener Hafens Interesse haben könnten.
Man setze sich daher für die Festsetzung eines Gewerbegebietes ohne Einschränkungen allenfalls aber mit einer gewerbegebietstypischen Einschränkung (65/50) im Westen des Plangebietes ein.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit dem Schreiben zur öffentlichen Auslage bezieht sich die IHK auf ihre Stellungnahme zum Verfahrensschritt Träger öffentlicher Belange. Aufgrund der Anregungen wurden die o. g. textlichen Festsetzungen überarbeitet und finden sich nunmehr unter § 3 Abs. 1-3 der textlichen Festsetzungen wieder. Dabei wurden die Anregungen der IHK dahingehend aufgenommen, neben der beispielhaften Aufzählung in den textlichen Festsetzungen, in der Begründung zu erläutern, was unter flächenextensiven Sortimenten zu verstehen ist (s. Begründung: 2.4 Gewerbegebiete Seite 6 Absatz 1). Den planungsrechtlichen Bestimmtheitsanforderungen ist damit genüge getan.
Zu den Anregungen zum Schallleistungspegel siehe die Stellungnahme der Verwaltung zu den Anregungen des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hannover (Seite 5).

Anregungen der Handwerkskammer Hannover

Im Osten des Plangebietes befindet sich das Existenzgründungszentrum Davenstedter Straße 60. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes sehen die Existenzgründer ihren Standort gefährdet.

1. In der Begründung zum Bebauungsplan sowie in den textlichen Festsetzungen (§§ 7-9) werde auf notwendige Begrünungsmaßnahmen hingewiesen. Sollten sich die Erfordernisse auch auf den Gebäudebestand beziehen, würde die Realisierung der Begrünungsanforderungen zum einen eine erhebliche wirtschaftliche Belastung für das Existenzgründungszentrum nach sich ziehen, zum anderen wäre hierfür auch nicht genügend Fläche vorhanden. Das Grundstück verfüge im Vergleich zu allen anderen Grundstücken des Bebauungsplanes jetzt schon über eine überdurchschnittliche Begrünung, insbesondere in Form hochstämmiger, großkroniger Laubbäume.
2. Grundsätzlich begrüße man § 1 der textlichen Festsetzungen, wonach Einzelhandelsbetriebe in den Gewerbegebieten nur zulässig seien, wenn sie in enger Verbindung mit der Be- und Verarbeitung von Gütern stehen. Das Grundstück verfüge jedoch über ein Ladenlokal, welches für Einzelhandel prädestiniert sei. Es wird angeregt, für dieses Grundstück eine entsprechende Ausnahme zu machen, die sich ausschließlich auf dieses Ladenlokal bezieht.
3. Entlang der östlichen Grundstücksgrenze sei eine öffentliche Grünverbindung vorgesehen. Hinzu käme ein fünf Meter breiter Pflanzstreifen. Durch diese Planungen würden rund 19 Stellplätze wegfallen, weitere 14 Stellplätze wären nicht mehr zugänglich, das zentrale Hauptgebäude nicht mehr umfahrbar. Man halte es als

dringend erforderlich, von einer Grünverbindung abzusehen.

4. Bezüglich des übrigen Plangebietes sollte auch das Gespräch mit den Betriebsinhabern und -inhaberinnen gesucht werden, dies vor dem Hintergrund, daß die überbaubare Fläche entlang der Davenstedter Straße in der Regel in der Mitte der straßenbegleitenden Baulichkeiten ende. Hier dürfe der üblicherweise gewährte Bestandschutz nicht immer ausreichend sein, da bei Verlust der Wohnhäuser entlang der Davenstedter Straße durch die vorhandenen Baulichkeiten im rückwärtigen Bereich der Grundstücke innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche die Wohnhäuser nicht wieder errichtet werden könnten.

Stellungnahme der Verwaltung:

zu 1. Wie in der Begründung zum Bebauungsplan unter dem Punkt 2.2 "Städtebauliches Konzept zum Gewerbe- und Industriegebiet Lindener Hafen" eingehend dargelegt, vermitteln gewerblich genutzte Grundstücke mit ihren "Zweckbauten" für die Allgemeinheit oftmals einen städtebaulich unschönen Anblick. Um dem entgegenzusteuern, sind im Bebauungsplan, entlang der öffentlichen Verkehrsflächen, Flächen mit Bepflanzungsbindungen vorgesehen. Diese Anpflanzungen stellen in Gewerbe- und Mischgebieten in städtebaulicher und stadtgestalterischer Hinsicht einen Mindeststandard dar, um einfache Bauten und Lagerplätze harmonisch in die Umgebung einzubinden.
Die Begründung geht auf die Anlage der Bepflanzungsstreifen und deren Verwirklichung ausführlich ein; mit einem Pflanzgebot seitens der Gemeinde ist derzeit nicht zu rechnen. Ein Pflanzgebot würde erst in Betracht gezogen, wenn die Pflanzstreifen von baulichen Anlagen geräumt seien bzw. bei wesentlichen baulichen Änderungen.
Der Gebäudebestand des Grundstücks ist von den Begrünungsmaßnahmen nicht betroffen. Der vorgesehene 5-m Bepflanzungsstreifen entlang der östlichen Grundstücksgrenze läuft an den vorhandenen Gebäudekanten östlich vorbei. Diese Gebäude liegen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen. Sollten diese Gebäude entfernt werden, ist vom Bepflanzungsstreifen bis zur nächsten Baugrenze ein Abstand von 15 m einzuhalten. Ferner führt § 7 der textlichen Festsetzungen auf, dass Anpflanzungen in den Flächen mit Pflanzbindungen unter bestimmten Bedingungen ausnahmsweise im Umfang reduziert werden können, wenn entsprechende Pflanzungen an anderer Stelle auf dem Baugrundstück durchgeführt werden.
Nach § 14 Niedersächsische Bauordnung sind die nicht überbaubaren Flächen der Baugrundstücke so herzurichten und zu unterhalten, daß sie nicht verunstaltet wirken und auch ihre Umgebung nicht verunstalten. Sie müssen Grünflächen sein, soweit sie nicht für eine andere zulässige Nutzung erforderlich sind. Die Grundflächenzahl beträgt 0,8. Somit ist die Forderung, die Grundstücksflächen zu mindestens 10 % mit standortgerechten Bäumen und Sträuchern zu begrünen, nicht unverhältnismäßig; auch der Aussage, daß nicht genügend Fläche für Begrünungsmaßnahmen vorhanden sei, kann entsprechend dem zuvor aufgeführten nicht zugestimmt werden. Die Handwerkskammer deutete an, daß das Grundstück schon jetzt über eine überdurchschnittliche Begrünung verfüge. Mit dieser Aussage ist zu erwarten, daß sich die Kosten für die erforderlichen Begrünungsmaßnahmen für das Grundstück des Existenzgründungszentrums im verhältnismäßig geringem Rahmen halten, da vorhandene und die übrigen Bepflanzungen nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes hierauf angerechnet werden können.

Ferner unterliegt der östliche Gebäudebestand des Existenzgründungszentrums den einschränkenden Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Nach § 9

FStrG dürfen längs der Bundesfernstraßen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 20 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden. Das Grundstück des Existenzgründungszentrums schließt direkt an den Westschnellweg - B 6 - an. Die festgeschriebenen Baugrenzen auf diesem Grundstück berücksichtigen die Erfordernisse des FStrG entsprechend.

zu 2. Für das vorhandene Ladenlokal gelten die Grundsätze des Bestandsschutzes (siehe auch Pkt. 2.4 Gewerbegebiete der Begründung). Eine entsprechende Ausnahme von den Festsetzungen des Bebauungsplanes, wie von den Einwanderhebern gewünscht, wird nicht getroffen. Sollte sich eine Verlagerung des Existenzgründungszentrums (oder einer der derzeit ansässigen Betriebe) ergeben, besteht die Gefahr, dass sich hier Einzelhandelsnutzungen ansiedeln könnten, die städtebaulich nicht gewünscht wären.

zu 3. Die Handwerkskammer verwies mit Ihrem Schreiben zur öffentlichen Auslage auf die Stellungnahme zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Die öffentliche Grünverbindung wurde - wie im Planentwurf ersichtlich - zur öffentlichen Auslage herausgenommen.

zu 4. Wie schon zuvor erwähnt, genießen Gebäude, die außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche liegen, Bestandsschutz. Bei Verlust dieser Gebäude besteht kein Rechtsanspruch auf Wiederaufbau.
Gemäß § 8 Baunutzungsverordnung können in Gewerbegebieten nur ausnahmsweise Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind, zugelassen werden. Somit sind allgemeine Wohnnutzungen (Wohnhäuser) in Gewerbegebieten nicht zulässig. Sollte es sich bei abgängigen Gebäuden um betriebsbedingtes genehmigtes Wohnen handeln, wäre -nach vorheriger bauordnungsrechtlicher Prüfung - eine Neuorganisation der Gebäude auf dem Grundstück erforderlich. Die Errichtung eines Gebäudes mit genehmigtem betriebsbedingten Wohnen an anderer Stelle steht dann nichts mehr entgegen. Der überwiegende Teil der betroffenen Grundstücke hält durch die großzügige Ausweisung der überbaubaren Grundstücksflächen genügend Raum für eine angemessene Bebauung bereit.
Bei einer Ortsbesichtigung stellte sich herraus, daß lediglich in einem Gebäude entlang der Davenstedter Straße neben gewerblicher Nutzung gewohnt wird. Bei einer Neugliederung des Grundstückes müßte sich auch hier eine adäquate Lösung ergeben.
Eine Anhörung der betroffenen Betriebe zum Gesamtkonzept Lindener Hafen fand am 27.02.03 statt. Es wurde über die Grundzüge der Bauleitplanung Lindener Hafen informiert. Von der Verwaltung wurde angeregt, sich bei einem weiteren Beratungsbedarf an die Bauverwaltung zu wenden. Dieser Einladung sind verschiedene Interessenten bereits nachgekommen.

Anregungen des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hannover

Es wird davon ausgegangen, dass auch der Bebauungsplan Nr. 1365 im Hinblick auf Lärmemissionen und -immissionen Teil eines Gesamtkonzeptes zur Konfliktregelung im Großraum Lindener Hafen ist. Bei dem in Abschnitt 4.1 der Begründung angeführten schalltechnischen Gutachten handele es sich offenbar um das aus einem derartigen Grund erstellte TÜV-Gutachten vom 14.06.90. Um insoweit den Belangen des Immissionsschutzes (primär im Fall der tangierten Wohnnutzungen an der Davenstedter- und Bardowicker

Straße) mit erhöhter Sicherheit vorbeugend Rechnung zu tragen, sollten auch für die Kerngebiete und das östliche Gewerbegebiet flächenbezogene Schallleistungspegel (FSP) nach Maßgabe des Gutachtens festgesetzt werden. Die Vorgabe in § 3 der textlichen Festsetzungen würde dadurch weiter konkretisiert.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit dem Schreiben zur öffentlichen Auslage bezieht sich das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hannover auf seine Stellungnahme zum Verfahrensschritt Träger öffentlicher Belange. Entgegen den damaligen Planungsabsichten wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- Das östliche MK-Gebiet (Davenstedter Straße 78) wird nun als eingeschränktes Gewerbegebiet festgeschrieben. Es sind nur Betriebe zulässig, die hinsichtlich ihres Störungsgrades auch in Mischgebieten zulässig sind.
- Für das mittlere MK-Gebiet (Davenstedter Straße 80) erfolgt nun eine Ausweisung als Sondergebiet - Einzelhandel und Büro - .
- Das westliche MK-Gebiet (Davenstedter Straße 100) wird entsprechend dem westlich angrenzenden Gewerbegebiet ebenfalls als Gewerbegebiet mit einem flächenbezogenen Schallleistungspegel ausgewiesen .

Im Bereich des Lindener Hafens sind die gewerblichen und industriellen Nutzungen sowie die Wohnnutzungen aufeinander zugewachsen. Diese Nutzungen bieten (bei uneingeschränkter Ausübung der betrieblichen Tätigkeit einerseits und Einfordern des Anspruchs auf Wohnruhe anderseits) oft ein Potential an erheblichen Konflikten. Um diesem wirksam entgegen zu steuern, wurde für den Bereich des Lindener Hafens ein Gesamtkonzept hinsichtlich der Lärmemissionen und -immissionen erarbeitet. Die Festlegung von Grenzwerten beruht auf der Grundlage der heutigen Belastung und schafft Rechtssicherheit für beide Seiten. Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 1365 ist mit in das Gesamtkonzept einbezogen.
Resultat des Gutachtens ist, daß unter dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme ein Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen realisiert werden kann. Das heißt, gewerbliche Nutzungen haben Einschränkungen bei der Lärmerzeugung hinzunehmen, die Wohnnutzungen anderseits Einschränkungen hinsichtlich der Wohnruhe. Bei dem vorliegenden Planbereich handelt es sich um eine gewachsene Situation, wo auch schon heute das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme geboten ist.
In den östlichen Gewerbegebieten sind nur Betriebe zulässig, die hinsichtlich ihres Störungsgrades auch in Mischgebieten zulässig sind. Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Als schalltechnische Orientierungswerte für Mischgebiete gelten die Vorgaben der DIN 18005 (Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung), die hier tagsüber 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) vorgibt. Daraus ergibt sich, daß Wohnen und Gewebe in eingeschränktem Maß nebeneinander möglich ist. Damit ist die gebotene Rücksichtnahme der eingeschränkten Gewerbegebiete gegenüber dem im Süden angrenzenden Mischgebiet sowie der Wohnbebauung gewährleistet. Auf die Festsetzung eines Schallleistungspegels für das östliche Gewerbegebiet wird mit Rücksicht auf die vorhandene langjährige Nachbarschaft verzichtet.
In den westlichen Gewerbegebieten sind, im Gegensatz zu den östlichen Gewerbegebieten, **keine** Einschränkungen gewerblicher Nutzungen vorgesehen. Hier ist ein flächenbezogener Schallleistungspegel (60 dB(A) t / 45 dB(A) n) ausgewiesen worden. Das heißt, die im Plan festgesetzten Werte können - z. B. im inneren Bereich des Gebietes - im Einzellfall überschritten werden, wenn nachgewiesen wird, daß die Überschreitungen durch Maßnahmen bzw. Gegebenheiten ausgeglichen werden, die eine freie Schallausbreitung behindern. Damit ist auch gewährleistet, daß trotz uneingeschränkter

gewerblichen Nutzung die angrenzenden Wohnnutzungen vor Lärmemissionen ausreichend geschützt werden. Die Befürchtung, dass die Festsetzung eines Schallleistungspegels zu einer Minderung der Standorteignung für Gewerbegebiete im Rahmen eines Nutzungs- bzw. Eigentümerwechsels führen würde, ist wie zuvor dargestellt nicht begründet. Derzeit ansässige Gewerbetriebe wie auch zukünftig ansiedlungswillige Unternehmen unterliegen auch schon heute dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Anregungen der Rechtsanwälte Lenz und Johlen

Das Grundstück der Mandantin sei als Kerngebiet festgesetzt. Nach § 5 der textlichen Festsetzungen seien Einzelhandelsnutzungen mit flächenintensiven Sortimenten nicht zulässig. Einzelhandelsbetriebe mit flächenextensiven Sortimenten seien nur ausnahmsweise zulässig. Die Flächen für Randsortimente dürften jeweils 10 % der Geschoßfläche nicht überschreiten und max. 800 m² betragen.
Darüber hinaus träfe der Bebauungsplanentwurf noch verschiedene grünplanerische Festsetzungen.

1. Zur Zeit sei die planungsrechtliche Zulässigkeit der Nutzung des Grundstückes nach § 34 BauGB zu beurteilen. Nach dieser Vorschrift seien auf dem Grundstück Einzelhandelsnutzungen i. S. d. § 11 (3) BauNVO mit uneingeschränkten Warensortimenten zulässig, und zwar unabhängig davon, ob man eine Bewertung nach § 34 (2) BauGB i. V. mit § 11 (3) BauNVO oder nach § 34 (1) BauGB vornehme.
Die nunmehr festgesetzte Einschränkung der Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen stelle einen Eingriff in diese Rechtspositionen dar. Der Eingriff sei aus städtebaulichen Gründen nicht geboten. Bei den im Bebauungsplanentwurf festgesetzten Kerngebieten handle es sich bereits jetzt um einen faktischen Standort für Einzelhandelsgroßprojekte. In seinen Nutzungsmöglichkeiten entspreche der Standort der oberzentralen Bedeutung der Landeshauptstadt. Da er darüber hinaus relativ zentrumsnah und im übrigen städtebaulich integriert sei, seien auch die sonstigen landesplanerischen und städtebaulichen Voraussetzungen für Standorte dieser Art gegeben. Schließlich sei auch zu berücksichtigen, daß sich die Bevölkerung auf diesen Standort bereits eingestellt hat und es in der Vergangenheit zu keinen städtebaulichen Problemen gekommen ist.
Es wird angeregt, auf die textlichen Festsetzungen nach § 5 zu verzichten. Das gelte auch und insbesondere im Hinblick auf die Festsetzungen nach § 5 (3). Eine Nutzung, die bereits vorhanden sei, nur ausnahmsweise zuzulassen erscheine widersinnig.
Nicht sachgerecht sei ferner die Festsetzung, wonach die Flächen für Randsortimente jeweils 10 % der Geschoßfläche nicht überschreiten und max. nur 800 m² betragen dürfe. Diese Einschränkung entspreche nicht dem heute typischen Bild großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit flächenextensiven Sortimenten: Dort liege die Fläche für Randsortimente einschließlich der innenstadtrelevanten Sortimente regelmäßig bei etwa 15 % der Gesamtfläche.

2. Es wird angeregt auf die textlichen Festsetzungen nach den §§ 7, 8 und 9 zu verzichten. Die dort vorgesehenen grünordnerischen Maßnahmen stellten einen erheblichen und unzumutbaren Eingriff in die tatsächliche bereits vorhandene und z. Zt. rechtlich zulässige Nutzung dar. Dieser Eingriff wäre nicht gerechtfertigt: Ein Kerngebiet sei ein Kerngebiet und eben keine private Grünfläche.
Insbesondere regt man an, auf die Festsetzung zur Begrünung der Dachflächen zu verzichten. Es wird auf den vorhandenen Bestand verwiesen. Außerdem erscheine der ökologische Wert in Hinblick auf den Aufwand fragwürdig.

3. Mit Rücksicht auf den vorhandenen Bestand wird angeregt, anstelle einer GRZ von 0.8 eine GRZ von 1.0 festzusetzen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregungen der Rechtsanwälte gingen schon vor der öffentlichen Auslegung ein. Zum damaligen Zeitpunkt war das betroffene Grundstück als Kerngebiet ausgewiesen. Zur öffentlichen Auslage erfolgte eine Änderung hinsichtlich der Gebietsfestsetzung und teilweise der textlichen Festsetzungen. Das betroffene Grundstück ist nun als Gewerbegebiet festgesetzt. Einzelhandelsnutzungen mit flächenextensiven Sortimenten (Möbel, Teppiche, Bau- und Gartenbedarf) sind ausnahmsweise zulässig. Die Flächen für innenstadtrelevante Randsortimente dürfen jeweils 10 % der Geschossfläche nicht überschreiten bzw. maximal 700 m² betragen.

zu 1. Das angesprochene Grundstück liegt im Geltungsbereich des Durchführungsplan Nr. 180. Er weist für das betroffene Grundstück Gewerbegebiet a aus. Der nun vorliegende Bebauungsplanentwurf nimmt diese Festsetzung auf und setzt Gewerbegebiet mit einschränkenden Regelungen - hinsichtlich Einzelhandelsbetriebe - fest.
Angesiedelt hatten sich dort Möbelmärkte. Nach Aufgabe des Standortes des letztigen Möbelmarktes strebt nun erneut ein Möbelmarkt an sich dort anzusiedeln. Wie von den Einwanderhebern ausgeführt, kam es in der Vergangenheit mit dieser Nutzung zu keinerlei städtebaulichen Problemen. Ähnliches wird auch mit der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Teppichen, Bau- und Gartenbedarf erwartet.
Südlich des Gewerbegebietes befindet sich ein Mischgebiet mit direkt angrenzenden Mehrfamilienhäusern. Auch hier gilt wieder das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme. Nicht jegliche Einzelhandelsnutzungen würden sich vorbehaltlos in diese Umgebung einpassen; sie wären auf ihre Gebietsverträglichkeit zu prüfen. Ohne Einschränkungen von Einzelhandelsnutzungen muss für diese Mehrfamilienhäuser mit erheblichen Immissionen (z. B. bedingt durch erhöhten Kfz-Verkehr) gerechnet werden. Vor diesem Hintergrund sind auch die ersten Überlegungen des § 5 (3) der textlichen Festsetzungen vor der öffentlichen Auslegung nun § 3 (3) zur öffentlichen Auslegung zu sehen. Die textlichen Festsetzungen beziehen sich nicht explizit auf die vorhandenen Nutzungen sondern listen beispielhaft gebietsverträgliche Sortimente auf. Die nun festgeschriebenen einschränkenden Nutzungen des Gewerbegebietes sind zum angrenzenden Mischgebiet als nachbarschaftsverträglich zu betrachten. Die hier getroffenen Festsetzungen schränken die bisherige Nutzung - Möbelhaus - nicht ein.
Aufgrund der Anregungen zur Begrenzung der Verkaufsfläche von Randsortimenten wurden die textlichen Festsetzungen zur öffentlichen Auslage geändert und präzisiert. Die Begrenzungen beziehen sich jetzt nur noch auf innenstadtrelevante Randsortimente, die jetzt insgesamt nicht mehr im großflächigen Umfang angeboten werden dürfen. Damit wird dem Gesamteinfluß dieser Fachmarktagglomeration und dem Beitrag, den dieses Einzelobjekt dazu leisten kann, auf die benachbarten zentralen Versorgungsbereiche und die Innenstadt Hannovers Rechnung getragen. Durch die Möglichkeit auf 700 m² Verkaufsfläche innenstadtrelevante Sortimente verkaufen zu können, wird sowohl dem unternehmerischen Interesse als auch der Entwicklung und Stützung der zentralen Einkaufsbereiche und ihrer vielfältigen Angebotsstruktur sachgerecht Rechnung getragen. Damit werden einerseits die Ziele des Konzeptes zur Ansiedlung großflächiger flächenextensiver Einzelhandelsstrukturen von 1998 erreicht, anderseits die Vorgaben der Regions- und Landesplanung erfüllt, die ebenfalls eine Beschränkung der Randsortimente auf 700 m² Verkaufsfläche vorlangen.

zu 2. Mit den festgesetzten Begrünungsmaßnahmen wird die städtebauliche und ökologische Qualität des Plangebietes gesteigert. Hier kann zum überwiegenden Teil auf

die Stellungnahme der Verwaltung zu den Anregungen der Handwerkskammer Hannover verwiesen werden. Erst bei wesentlichen baulichen Änderungen würde ein Pflanzgebot in Betracht gezogen.
Dachbegrünungen können für die Erhaltung, Stabilisierung und Entwicklung des Naturhaushaltes folgende Beiträge leisten: Die Wirkung - als Blickfang - ist insgesamt positiv, sie hängt im einzelnen aber vom Pflegezustand und von der subjektiven Empfindung des Betrachters ab. Begrünte Dächer können durch die "Schwammwirkung" ihrer Boden- und Pflanzenschicht Regenwasser zurückhalten und so die bei unbegrünten Dächern extreme Abflußmenge vermindern. Ein Großteil des Sonneneinstrahlung wird wie bei anderen Pflanzen über Blattverdunstung abgekühlt. Ebenso wird die Windgeschwindigkeit herabgesetzt, so daß unangenehme Wirbelbildungen (z. B. in Schornsteinnähe) gemildert werden. Durch Herabsetzung der kurzwelligen Reflexion verbessern sich kleinräumige Strahlungsverhältnisse, und die Aufwärmtendenzen werden insgesamt herabgesetzt. Grüne Dächer können als "Staubsenke" wirken. Extensiv begrünte Dächer können im Einzelfall nach entsprechender Entwicklungszeit zu kleinen Rückzugsräumen (bedrohter) Pflanzen- und Tierarten werden, sofern standortgerechte Gesellschaften störungsfreie Entwicklungsmöglichkeiten besitzen. Verglichen mit den anderen hier angesprochenen Maßnahmen ist der ökologische Nutzen von Dachbegrünungen allerdings wesentlich geringer. In der Bilanz sind extensive Dachbegrünungen jedoch positiv zu bewerten, sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt.

zu 3. Die Baunutzungsverordnung (§ 17 BauNVO) sieht die Obergrenze für die Grundflächenzahl (GRZ) bei 0.8 vor. Die Obergrenzen können überschritten werden, wenn
- besondere städtebauliche Gründe dies erfordern,
- die Überschreitungen durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, daß die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Eine Überschreitung der festgesetzten Obergrenze (GRZ) - wie von den Einwanderhebern gewünscht - ist aus städtebaulichen Gründen nicht erforderlich und wünschenswert. Das Grundstück weist von Bestand und Lage her keine Merkmale auf, die die Festsetzung einer höheren GRZ rechtfertigen. Ferner sprechen auch die zuvor aufgeführten Begrünungsmaßnahmen gegen eine Erhöhung der GRZ.

61.3(alt) / 61.13 (neu)
Hannover / 12.11.2003

Militärbrachen haben. Neben einer Aufwertung des vorhandenen Gebäudebestandes sind insbesondere der Rückbau von Wohnungen und die Neuordnung von Industrie-, Verkehrs-, und Militärbrachen Fördergegenstand. Dabei sollen die baulichen Verhältnisse den zukünftigen Anforderungen angepasst werden. Die für dieses Förderprogramm geforderte Problemlage ist im Sahlkamp nicht erkennbar. Die im Sozialbericht der Landeshauptstadt Hannover "Zur sozialen Situation in Hannover" von 2002 dargestellten Sozialdaten weisen auf Probleme hin, die mit dem Instrument "Stadtumbau West" nicht zu lösen sind.

Zu 4.:
Die Verwaltung wird prüfen, in welchem Umfang ein integratives Handlungskonzept - auch ohne finanzielle Förderung durch Bund und Land - erarbeitet werden kann.

61.4 (neu: 61.41)
Hannover / 08.12.2003

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung
An den Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide (zur Kenntnis)

Nr. 2665/2003

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Antrag des Stadtbezirksrates Bothfeld-Vahrenheide zur Einleitung vorbereitender Untersuchungen zur förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes im Sahlkamp (Drucksachen-Nr.: 15-0286/2003)

Antrag,
dem Antrag des Stadtbezirksrates
in den Punkten 1 bis 3 nicht zuzustimmen
im Punkt 4 im Grundsatz zuzustimmen.

Begründung des Antrages
Zu 1. und 2.:
Mit dem Antrag des Stadtbezirksrates sollen für Teile des Stadtteils Sahlkamp vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 Baugesetzbuch mit dem Ziel einer förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet eingeleitet werden. Die Verwaltung soll eine Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm "Soziale Stadt" beantragen.
Die Verwaltung hat wiederholt die Stadtteile Linden-Süd und Stöcken im Städtebauförderungsprogramm "Soziale Stadt" angemeldet. Grundlage dieser Anmeldungen sind die Einleitungsbeschlüsse des Rates und die auf dieser Grundlage erstellten vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 Baugesetzbuch. Eine Veränderung der Problemlage innerhalb dieser Gebiete ist nicht erkennbar. Damit haben Linden-Süd und Stöcken entsprechend der Ratsbeschlüsse weiterhin Priorität. Eine Anmeldung von Teilen des Sahlkampes im Programm "Soziale Stadt" ist daher nicht möglich.

Zu 3.:
Das Programm Stadtumbau West zielt auf Stadtquartiere ab, die vom wirtschaftlichen Strukturwandel in besonderer Weise betroffen sind. Gemeint sind damit Gebiete, die einen hohen Wohnungsleerstand zu verzeichnen haben oder größere Industrie-, Verkehrs-, oder

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu 1.:

Die Verwaltung empfiehlt, dem Antrag zu folgen. Ein Gutachten wird klären, welche Konsequenzen die Modernisierung des Altbaus haben werden und welche städtebaulichen Bedingungen im Falle einer Neubebauung zu beachten sein werden.

Zu 2.:

Die Verwaltung ist dem Antrag gefolgt. Sie hat am 20.11.2003 eine Anwohnerversammlung durchgeführt. Im Ergebnis wurde das vorliegende Konzept als Sanierungsziel anerkannt (vgl. Protokoll der Verammlung in der Anlage 4).
Die Verwaltung wird darüber in der Sitzung der Sanierungskommission Limmer am 08.12.2003 berichten.

Kosten:

Kostenschätzungen für sanierungsbedingte Ordnungsmaßnahmen im Block belaufen sich auf ca. 150.000 €. Mögliche Aufwendungen zur Förderung von Modernisierungsmaßnahmen auf dem Grundstück Harenberger Straße 8 und 10 sind darin nicht enthalten. Darüber kann erst nach Vorliegen weiterer Untersuchungen entschieden werden.

Der Beschluss ist notwendig, um auf der Grundlage des vorliegenden Blockkonzeptes entsprechende Maßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln unterstützen zu können.

61.4 / 61.41
Hannover / 26.11.2003

Sanierungsziel:

Das Ziel der Sanierung ist die Schaffung eines besseren Wohnumfeldes. Dazu können Entsiegelungen von Hofflächen und deren Begrünung ebenso beitragen wie die Beseitigung von Nebengebäuden und Hinterhäusern.

Umsetzung:

Mit Eigentümern der betroffenen Grundstücke wurden auf einer Eigentümerversammlung im August 2003 mögliche Veränderungen auf ihren Flächen besprochen. Eine grundsätzliche Bereitschaft zur Umsetzung der Sanierungsziele war bereits zu erkennen. Mit dem Eigentümer des Hinterhauses Wunstorfer Straße 47 werden Gespräche über die Beseitigung des Hauses geführt. Es besteht Einvernehmen, die sehr enge Hinterhofsituation auf der Grundlage eines Ordnungsmaßnahmenvertrages zu bereinigen. Die beiden Wohnungen sind dort nicht mehr vermietet.

Für die weitere Entwicklung des Grundstückes Harenberger Straße 8 und 10 werden derzeit Gespräche mit dem Eigentümer geführt. Es zeichnen sich verschiedene Möglichkeiten ab, über die aber noch weitere Entscheidungsgrundlagen erarbeitet werden müssen:

Sanierung des vorhandenen Hauses
Vorteile: Erhalt der Identität des Ortes
Nachteile: die Blockrandbebauung bleibt lückenhaft, die Lärmbelastung des Blockinnenbereiches kann nicht vermieden werden

Neubau (im Bereich der gestrichelten Linie)
Vorteil: die Blockstruktur kann geschlossen werden, das Blockinnere wird vor den Lärmemissionen der Harenberger Straße geschützt, der Straßenraum der Kirchhöfner Straße erhält die angestrebte Dimension. Die Bebauung soll so dimensioniert werden, dass das Blockinnere nicht wesentlich stärker verschattet wird als jetzt. Desweiteren besteht die Chance, in diesem Bereich (Sockelgeschoss) Stellplätze für den Block zu schaffen.
Nachteile: Limmer verliert ein typisches Haus.

Über die weitere Entwicklung dieses Projektes wird die Verwaltung die Sanierungskommission Limmer unterrichten.

Die Sanierungskommission Limmer hat den Antrag von Frau Kastning Nr. 2531/2003 beschlossen:

1. ***Das Grundstück Harenberger Str. 8, 10 vom Blockkonzept auszunehmen;***

2. ***Eine Anliegerversammlung auf Basis des Blockkonzeptes durchzuführen und Anregungen sowie Änderungswünsche in der Sitzung der Sanierungskommission im Dezember 2003 vorzustellen.***

Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat
Linden-Limmer
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
An die Damen und Herren der
Kommission Sanierung Limmer zur
Kenntnis

1. Neufassung

Nr. 2253/2003 N1

Anzahl der Anlagen 4

Zu TOP

Sanierungsgebiet Limmer
Konzept für den Block 19, Harenberger Straße, Wunstorfer Straße, Kirchhöfner Straße

Antrag,

das Sanierungskonzept für den Block 19 gemäß den Anlagen 1 und 2 zu beschließen.

Das Grundstück Harenberger Straße 8, 10 bleibt davon ausgenommen.

Begründung des Antrages

Ausgangssituation:

Block 19 ist der kleinste Baublock im Sanierungsgebiet und sehr eng bebaut, so dass im Blockinneren nur sehr wenig Freiflächen vorhanden sind. Der Blockrand ist überwiegend geschlossen. Die größtenteils 3 1/2 bis 4-geschossige Bebauung steht sich insbesondere an der Ecke Wunstorfer Straße / Kirchhöfner Straße sehr eng gegenüber. Fast mittig im Blockinneren steht ein Hinterhaus mit einer drei Geschosse hohen Brandwand nach Westen. Der Innenbereich ist vollständig versiegelt.
Die Ostspitze des Blockes wird von einem 2 1/2 geschossigen Baukörper gebildet, der durch einen großzügigen Garten von der übrigen Bebauung abgesetzt ist. Der Garten ist durch eine Mauer mit großflächigen Reklametafeln eingefasst.
Der Block verfügt über 5 Stellplätze auf privatem Gelände.
Das Haus Harenberger Straße 8 + 10 ist stark baufällig, so dass hier kurzfristig Handlungsbedarf besteht.

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung
An den Stadtbezirksrat Nord (zur Kenntnis)

Nr. 2713/2003

Anzahl der Anlagen 2

Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Löschung der Hauptverkehrsstraßendarstellung des "Niedersachsenringes" im Flächennutzungsplan zwischen Westschnellweg und Vahrenwalder Straße

Vorschlag des Stadtbezirksrates Nord gemäß § 55 c Abs. 5 NGO

Antrag,
dem Vorschlag des Stadtbezirksrates Nord (Anlage 1 zu dieser Drucksache) zu folgen.

Begründung des Antrages:
Der Stadtbezirksrat Nord hat in seiner Sitzung am 27.10.2003 dem Antrag aus Drucksache Nr. 15-2289/2003 (Anlage 1 zu dieser Drucksache) einstimmig zugestimmt.

Auch die Verwaltung sieht einen Vorteil darin, die Löschung des ehemaligen "Niedersachsenringes" aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen in einem, von der zukünftigen Entwicklung des Stadtteiles Hainholz abgekoppelten, gesonderten Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan vorzunehmen, und zwar aus folgenden Gründen:

- Das gutachterliche Rahmenkonzept Hainholz wird im Januar 2004 vorliegen und bedarf dann noch der Bewertung und der verwaltungsinternen Abstimmung über die auf der Basis des Konzeptes zu verfolgenden städtebaulichen Zielsetzungen. Nach alledem wird mit einem fertigen Konzept erst gegen Mitte des nächsten Jahres zu rechnen sein.

- Zum 20.07.2004 wird das Europarechtsanpassungsgesetz (EAG) in Kraft treten. Es enthält u.a. weitreichende Veränderungen für das Planungsrecht, mit denen der Aufwand für Planverfahren, auch zeitlicher Natur, bedeutend erhöht wird.

Das Rahmenkonzept kann demgegenüber keine neuen Erkenntnisse für die vom Verwaltungsausschuss bereits im Jahre 2001 grundlegend beschlossene Löschung

erbringen. Mit einem vorgezogenen Änderungsverfahren können jedoch künftig zu beachtende Rahmenbedingungen geschaffen werden. Andererseits könnte die Verknüpfung der Hauptverkehrsstraßenthematik mit den städtebaulichen, flächenhaften Zielsetzungen für Hainholz dazu führen, dass ein Änderungsverfahren für den "Niedersachsenring" damit unnötig belastet wird.

Der Vorschlag des Stadtbezirksrates Nord verfolgt die gleiche Zielsetzung.

Die Verwaltung empfiehlt daher, dem Vorschlag des Stadtbezirksrates zuzustimmen. Sie beabsichtigt, bereits im Januar 2004 für die Änderung des Flächennutzungsplanes eine Beschlussdrucksache zur frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger in die zu beteiligenden Stadtbezirksräte einzubringen.

Zur näheren und frühzeitigen Information wird in Anlage 2 zu dieser Drucksache eine Übersicht über die tatsächlichen Hauptverkehrsstraßenbeziehungen, über das nach geltendem Flächennutzungsplan dargestellte und das mit dem 137. Änderungsverfahren geplante Hauptverkehrsstraßennetz gegeben.

61.15
Hannover / 22.12.2003

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Kulturausschuss
In den Verwaltungsausschuss
In den Stadtbezirksrat Mitte zur Kenntnis

Nr. 0003/2004

Anzahl der Anlagen 2

Zu TOP

Teilsanierung der Außenfassade des Kestner-Mueums
Fortsetzungsmaßnahme

Antrag, zu beschließen:

1. Die Ostseite der Fassade des Kestner-Museums wird saniert.

2. Den Haushaltsunterlagen gemäß § 10 GemHVO (Anlagen 1 und 2) und

3. der Mittelfreigabe sowie dem sofortigen Baubeginn

wird zugestimmt.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Sanierung der gesamtem Außenfassade des Kestner-Museums werden auf ca. 1,763 Mio. € geschätzt. Davon sind 1.172.000 € in der Mittelfristigen Finanzplanung bei der HHSt 2.3101. 940000.1 Vorh. 001 "Sanierung der Außenfassade / Hochbau" wie folgt vorgesehen:

- 256.000 € im Haushaltsjahr 2000
- 374.000 € im Haushaltsjahr 2002
- 307.000 € im Haushaltsjahr 2003
- 235.000 € im Haushaltsjahr 2004

Für die bereits abgeschlossene Sanierung der West- und der Nordseite wurden bisher ca.

813.000 € benötigt.

Die jetzt vorgesehene Fortsetzung der Sanierung der Ostfassade (Haupteingang) wird auf ca 375.000 € geschätzt. Zur Finanzierung stehen Mittel wie folgt zur Verfügung:

- Haushaltsjahr 2003
  140.000 € bei 2.3101.940000.1 Vorh. 001 Sanierung der Außenfassade / Hochbau
  (Nicht verbrauchte Mittel aus der Sanierung der West- und Nordfassade)

- Haushaltsjahr 2004
  235.000 € bei 2.3101.940000.1 Vorh. 001 Sanierung der Außenfassade / Hochbau

Begründung

Mit dem Beschluss zur Drucksache Nr. 2477/2002 mit 2 Anlagen wurde mit der Sanierung der Fassade des Kestner-Museums begonnen. Nach Abschluss der Sanierung an der West- und der Nordseite soll die Sanierung nun an der Ostseite fortgesetzt werden, da auch hier dringender Handlungsbedarf vorliegt.

Eine längere Unterbrechung der Sanierungsarbeiten würde die unumgängliche Notwendigkeit der Fassadensanierung erheblich verteuern, da nur bei umgehender Erteilung von Anschlußaufträgen sicherzustellen ist, dass die Arbeiten weiterhin zu den bisherigen, sehr kostengünstigen Konditionen erfolgen können und das Know-how der bislang tätigen Unternehmen auch genutzt werden kann.

Dez. F (IV)
Hannover / 05.01.2004

9. Weiteres Verfahren, Realisierung

Zurzeit wird das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen erfolgt in der Zeit vom 03.11.2003 bis 02.12.2003. Die Stadt Hannover als Träger öffentlicher Belange muss ihre Stellungnahme bis zum 22.01.2004 abgeben. Eine Verlängerung der Frist ist nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz nicht zulässig. Um den Zeitplan einhalten zu können, müssen die Behandlungen im Stadtbezirksrat Ricklingen am 15.12.2003 (Sondersitzung), im Stadtbezirksrat Linden-Limmer am 17.12.2003, im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss am 07.01.2004 und im Verwaltungsausschuss am 08.01.2003 oder 15.01.2003 erfolgen. Andernfalls werden weitere Sondersitzungen erforderlich.

Die Deutsche Bahn geht von einem Planfeststellungsbeschluss im Frühjahr 2004 aus. Mit vorbereiteten Maßnahmen soll bereits Anfang des Jahres 2004 begonnen werden, da sonst das Ziel nicht mehr erreichbar ist, die Umsteigeanlage rechtzeitig vor Beginn der Fußballweltmeisterschaft im Juni 2006 in Betrieb zu nehmen.

10. Anlagen

Der Drucksache sind insgesamt 9 Anlagen beigefügt. Als Anlage 1 ist die Stellungnahme der Stadt beigefügt. Die Anlagen 2 bis 9 enthalten Auszüge aus den Planfeststellungsunterlagen zu den Planungen im Stadtgebiet von Hannover. Die Verwaltung bittet um Entschuldigung, dass die insbesondere die Pläne der DB-Anlagen wegen der vielen Informationen nur schwer lesbar sind. Andere Pläne stehen leider nicht zur Verfügung. Zur besseren Orientierung dient das nachfolgende Verzeichnis:

Anlage 1	Stellungnahme der Stadt
Anlage 2	Übersichtsplan
Anlage 3	Lageplan S-Bahn-Station - östlicher Abschnitt
Anlage 4	Lageplan S-Bahn-Station - westlicher Abschnitt
Anlage 5	Lageplan Stadtbahn und Straße – nördlicher Abschnitt
Anlage 6	Lageplan Stadtbahn und Straße – mittlerer Abschnitt
Anlage 7	Lageplan Stadtbahn und Straße – südlicher Abschnitt
Anlage 8	Querschnitt Stadtbahn und Straße unter Eisenbahnüberführung
Anlage 9	Querschnitt S-Bahnsteig im Bereich Eisenbahnüberführung

66.0 T
Hannover / 02.12.2003

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass der Gleisbereich auch von Kraftfahrzeugen in Fahrtrichtung Norden mit genutzt werden kann. In der Stellungnahme der Verwaltung wird dies unter Punkt 1 gefordert und ausführlich begründet (siehe Anlage 1). Der vom Bezirksrat Ricklingen am 18.09.2003 beschlossene Antrag (DS-Nr. 15-1872/2003), der die Forderung enthält während der zweijährigen Bauausführung für die Umsteigeanlage Bahnhof Linden den Durchgangsverkehr in der Weise sicherzustellen, dass die Geschäfte am Ricklinger Stadtweg erreicht werden können, fand dabei Berücksichtigung.

6. Stellungnahme der Stadt zum Planfeststellungsverfahren

Zu den oben beschriebenen Planungen gab es zahlreiche Abstimmungsgespräche zwischen DB, Region, infra, Trans Tec und Verwaltung. In einer Reihe von Punkten konnte verwaltungsseitig Einigkeit erzielt werden. Die noch offenen Punkten müssen im Planfeststellungsverfahren geklärt werden. Hauptforderung ist die unter Punkt 5 angeführte Aufrechterhaltung des Kraftfahrzeugverkehres stadteinwärts während der Bauzeit (Punkt 1 der Stellungnahme).

Noch nicht befriedigend sind die Planungen für die Zugänge zum S-Bahnsteig. Diese werden von S-Bahn-Fahrgästen genutzt, die keine Umsteiger sind. Hier müssen im Rahmen der Ausbauplanung Verbesserungen erfolgen. Dies gilt besonders für den Zugang Stammestraße (Punkt 6 der Stellungnahme). Die vollständige Stellungnahme nach dem Stand vom 28.11.2003 ist als Anlage 1 beigefügt. Sofern es zur Wahrung der Interessen der Stadt erforderlich ist, wird die Verwaltung weitere Forderungen geltend machen.

7. Finanzierung

Die Gesamtkosten betragen laut Finanzierungsantrag auf 21,72 Mio. €. Der Bund und das Land Niedersachsen sollen sich über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit 14,57 Mio. € (= 75 % der zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 19,42 Mio. €) an der Maßnahme beteiligen. Die verbleibenden Kosten in Höhe von 7,15 Mio. € trägt die Region Hannover.

Die Stadt Hannover ist an den von der Region zu tragenden Kosten indirekt über die Regionsumlage mit zurzeit ca. 57 % beteiligt. Dies entspricht einem indirekten Anteil von fast 4,1 Mio. €.

8. Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde

Aufgrund eines Ratsbeschlusses vom 22.10.1987 ist die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde als Anlage beizufügen. Diese liegt der Verwaltung nicht vor. Sie wird wegen der geänderten Zuständigkeiten seit dem 01.11.2001 auch nicht mehr von der Stadt Hannover sondern von der Region Hannover abgegeben.

Den Planfeststellungsunterlagen liegt eine Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan bei. Den Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen, dass die Unterlagen mit der Region, Untere Naturschutzbehörde, abgestimmt wurden.

Südlich der Stadtbahnhaltestelle ist bis zur Kreuzung mit der Straße Auf der Papenburg ein besonderer Bahnkörper vorgesehen. Dieser soll begrünt werden. Die Kreuzung Ricklinger Stadtweg / Auf der Papenburg wird signalisiert. Nördlich der Kreuzung ist eine Bushaltestelle vorgesehen.

Die heutigen Haltestellen Fischerhof und August-Holweg-Platz werden nach Inbetriebnahme der Umsteigeanlage aufgegeben und rückgebaut.

4. Namen der Umsteigeanlage

Der in den Planfeststellungsunterlagen und in dieser Drucksache verwendete Name "Bahnhof Linden" ist ein Arbeitstitel. Die vom Bezirksrat Ricklingen beschlossene Umbenennung in "Ricklinger Stadtweg" wurde von der Region geprüft und soll nicht weiter verfolgt werden. Um der Lage der neuen Umsteigeanlage zwischen den Stadtteilen Linden und Ricklingen sowie der DB-Praxis Bahnhofsnamen nach örtlichen Bezug zu vergeben, gerecht zu werden, beabsichtigt die Region in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen die S-Bahn-Station "H-Linden/Ricklingen" und die Stadtbahn- und Bushaltstelle "Linden Bf/Ricklingen" zu benennen.

5. Bauabwicklung

Auf Grund der örtlichen Verhältnisse und der unbedingt einzuhaltenden Inbetriebnahme Ende Mai 2006 gestaltet sich die Bauabwicklung als sehr schwierig. Der Bau muss unter Aufrechterhaltung des Betriebes der DB sowie der Stadtbahn erfolgen. Neben der S-Bahnstrecke ist durch die Baumaßnahme die Güterumgehungsbahn betroffen, da auch deren Brückenbauwerk über den Ricklinger Stadtweg erweitert werden muss. Auf der Stadtbahnstrecke im Ricklinger Stadtweg verkehren drei Linien, die während der Bauzeit zweigleisig durch die Baustelle geführt werden müssen. Der Rad- und Fußgängerverkehr wird während der gesamten Bauzeit auf der Ostseite des Ricklinger Stadtweges durch die Baustelle geführt.

Vor dem Umbau der Eisenbahnüberführung sind umfangreiche Leitungsumlegungen erforderlich. Für den Bau der Mittelstützen des Brückenbauwerkes der DB werden die Stadtbahngleise in den westlichen Seitenraum des Ricklinger Stadtweges verlegt. Die neuen Widerlager werden hinter den derzeitigen Widerlagern erstellt. Zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes werden Hilfsbrücken eingebaut. Südlich der Eisenüberführung wird der neue dreigleisige Überbau erstellt und an einem Wochenende eingeschoben. Das neue Gleis auf der Nordseite kann gleich in endgültiger Lage errichtet werden. Danach kann das östliche Widerlager abgebrochen werden. Anschließend wird der östliche Straßenraum mit dem stadteinwärtsführendem Gleis gebaut. Daran schließt sich der Umbau des westlichen Straßenraumes einschließlich des Abbruchs des westlichen Widerlagers und der Bau des Hochbahnsteiges an. Diese sehr komplizierten und umfangreichen Arbeiten mit Bodenaustausch, Wasserhaltung und Baustellenverkehr finden unter sehr beengten räumlichen Verhältnissen statt.

Die Planfeststellungunterlagen sehen eine vollständige Sperrung des Baustellenbereiches für den motorisierten Individualverkehr für einen Zeitraum von ca. zwei Jahren vor. Die Deutsche Bahn konnte der Stadt bisher nicht nachweisen, dass eine Sperrung für den Individualverkehr für die gesamte Dauer der Bauzeit für eine rechtzeitige Fertigstellung bis zum Mai 2006 unumgänglich ist.

und wird zwischen der DB-Überführung und der Einmündung der Straße Im Lämpchen angelegt. An beiden Bahnsteigköpfen sind barrierefreie Rampen vorgesehen, die über signalgeregelte Fußgängerüberwege erreicht werden können. Der Bahnsteig wird wie beim S-Bahnsteig mit taktilen Leiteinrichtungen ausgerüstet. Obwohl die Eisenbahnüberführung Ricklinger Stadtweg um ca. 13,0 m auf 28,0 m aufgeweitet wird, kann die Stadtbahn wegen der beengten Straßenraumbreite nicht durchgehend auf einen besonderen Bahnkörper gelegt werden. Im Bereich des Hochbahnsteiges muss die Stadtbahn daher straßenbündig geführt werden.
Der neue Verknüpfungspunkt zwischen Stadtbahn und S-Bahn befindet sich mittig zwischen den beiden heutigen Haltestellen Fischerhof / Fachhochschule und August-Holweg-Platz. Der Abstand zwischen den beiden Haltestellen beträgt nur ca. 350 m. Die Planung sieht vor, unmittelbar südlich des geplanten S-Bahnsteiges eine neue Stadtbahnhaltestelle zu errichten und die zwei vorgenannten Haltestellen nördlich und südlich der DB-Überführung aufzugeben. Mit dieser Lösung kann sowohl die Umsteigequalität zwischen Stadtbahn und S-Bahn optimiert werden, bei gleichzeitiger Fahrzeitverkürzung für die Stadtbahn. Die Erschließung durch die neue Haltestelle ist nicht nennenswert schlechter, da der Bahnsteig an beiden Enden stufenlos erreicht werden kann. Die Abstände zu den benachbarten Haltestellen Stadionbrücke und Schünemannplatz betragen zukünftig 588 bzw. 620 m.

Wie bereits ausgeführt, erlauben die beengten Verhältnisse im Ricklinger Stadtweg im Haltestellenbereich keine Führung der Stadtbahn auf besonderem Bahnkörper. Auch die Seitenanlagen können nicht so ausgebaut werden, wie es wünschenswert wäre. Auf der Westseite kann der von Norden kommende Radweg bis unter die Brücke geführt werden. Weiter südlich lässt die vorhandene Bebauung nur einen 2,70 m breiten kombinierten Geh- und Radweg zu. Auf der Ostseite kann der Radweg nur nördlich der Bahnanlagen errichtet werden. Nördlich der Straße Auf der Papenburg und unter der neuen Brücke müssen die Radfahrer auf der Fahrbahn geführt werden. Ob dies in Form eines Radverkehrsstreifen erfolgt, ist noch nicht entschieden und auch nicht planfeststellungsrelevant. Unter der Brücke steht nur ein 2,70 m breiter Gehweg zur Verfügung. Dies ist deshalb besonders misslich, weil auf der Ostseite im Widerlager auch ein Zugang zum S-Bahnsteig integriert wird. Eine weitere Vergrößerung der lichten Weite durch Versetzen des Widerlagers in Richtung Osten hätte erhebliche Mehrkosten durch Verstärken des östlichen Überbaus zur Folge. Die Verstärkung wirkt sich auf die Gradiente der darübergeführten Gleisanlagen in der Weise aus, als dass sämtliche Weichenanlagen im Bereich der Eisenbahnüberführung angefasst werden müssen. Diese Möglichkeit wurde deshalb nicht weiter verfolgt. Auf der Westseite ergab sich die größere Breite durch den Zwang, das neue Widerlager hinter dem alten zu errichten.

Zwischen dem Stadtbahnbahnsteig und den Borden sind jeweils Fahrbahnen mit einer Breite von 6,00 m vorgesehen. Diese Breite erlaubt es, dass an einer stehenden Stadtbahn vorbeigefahren werden kann.

Neben der Verknüpfung S-Bahn, Stadtbahn erfolgt eine weitere Verknüpfung mit den Buslinien 131 und 132, die bisher am heutigen Bahnhof Linden enden. Für diese werden nördlich der Eisenbahnüberführung Ricklinger Stadtweg eine Haltestelle mit zwei Fahrbahnrandhaltepositionen angelegt. Die Buslinien enden zukünftig an der Kreuzung Ricklinger Stadtweg / In der Papenburg, der signalisiert werden muss. Auch hier wird eine neue Haltestelle anlegt. In der Fahrbahn stadteinwärts ist zudem eine Warteposition eingeplant.

Aussteiger Nachteile hinsichtlich der Einzugsgebiete aufweist. So werden die potentiellen Entwicklungsflächen auf dem Hanomag-Gelände, die Bürostandorte an der Göttinger Chaussee (Finanzämter), das zurzeit in Entwicklung befindliche Telefunkengelände sowie das gesamte Gewerbegebiet östlich der Göttinger Chaussee und südlich der Bahn wesentlich schlechter erschlossen als mit der bislang verfolgten Planung mit zwei Zugängen im Bereich der Kaisergabel und des heutigen Bahnhofs Linden.

3. Beschreibung der Maßnahme

3.1 Anlagen der DB (S-Bahn)

Im Bereich des Ricklinger Stadtweges stehen dem Bahnbetrieb vier Gleise zur Verfügung. Die beiden südlichen Gleisen sind Bestandteil der Güterumgehungsbahn. Auf den nördlichen Gleisen wird der S-Bahn-Verkehr abgewickelt. Zwischen diesen Gleisen wird ein maximal 8,0 m breiter und 210 m langer Mittelbahnsteig angelegt. Um den S-Bahnsteig unterzubringen, ist eine Erweiterung der Bahnanlagen in Richtung Norden erforderlich. Das nördliche Gleis wird im Stationsbereich um ca. 7,50 m nach Norden verschoben. Soweit möglich, werden Böschungen vorgesehen. Im Bereich des Ricklinger Stadtweges sind auf der Nordseite der erweiterten Bahnanlagen Stützwände geplant, da für Böschungen keine Flächen zur Verfügung stehen.

Das westliche Ende des Bahnsteiges liegt unmittelbar über dem Ricklinger Stadtweg. Die beiden Bahnsteige von S-Bahn und Stadtbahn werden mit einer festen Treppe und einem Aufzug am westlichen Ende des S-Bahnsteiges bzw. am nördlichen Ende des Stadtbahnbahnsteiges verknüpft. Der S-Bahnbahnsteig erhält durch das östliche Widerlager der Eisenbahnüberführung Ricklinger Stadtweg eine Treppe als weiteren Zugang. Beide Treppen erhalten eine Breite von 2,50 m.

Am östlichen Ende des S-Bahnsteiges ist eine 2,60 m Treppe als 3. Zugang vorgesehen. Der Fahrgast erreicht diese Treppe von der Stammestraße aus über eine ca. 100 m lange und 4 m breite Zuwegung nördlich der Bahnanlagen.

Die Bahnsteighöhe beträgt 76 cm über Schienenoberkante und ermöglicht somit einen stufenlosen Einstieg in die S-Bahnfahrzeuge. Der Bahnsteig wird gepflastert und erhält Orientierungshilfen für Sehbehinderte in Form taktiler Leitstreifen an den Bahnsteigkanten sowie Aufmerksamkeitsfeldern. Zur Ausrüstung gehören ferner Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat, Entwerter, Zugzielanzeiger sowie Notrufsäulen einschließlich Videoüberwachung.

Mit der Inbetriebnahme der Umsteigeanlage Bahnhof-Linden wird der heutige Bahnhof als Haltepunkt für den Nahverkehr außer Betrieb genommen. Der vorhandene Personentunnel und die beiden Bahnsteige werden einschließlich Bahnsteigtreppen, Bahnsteigdach und Bahnsteigausstattung zurückgebaut.

3.2 Anlagen der Stadtbahn und Straße

Der Streckenausbau A-Süd schließt unmittelbar an das südliche Ende der in den 90ger-Jahren realisierten Ausbaumaßnahme Auestraße / Ritter-Brüning-Straße nördlich der Stadtbahnbrücke über die Kaisergabel an. Er endet ca. 30 m südlich der Straße Auf der Papenburg. Die Länge beträgt 807 m.

Die neue Stadtbahnhaltestelle wird einen 6,50 m bis 7,00 m breiten und 70,00 m langen Hochbahnsteig erhalten (Anlage 2). Er befindet sich in Mittellage des Ricklinger Stadtweges

Auf Grund des aufwendigen Bauablaufes unter Aufrechterhaltung des Betriebes von S-Bahn und Stadtbahn sowie des Zieles eine kostengünstigere Lösung zu suchen als die zunächst vorgesehene, war es nicht mehr möglich, das Vorhaben bis zur EXPO 2000 fertigzustellen. Als Übergangslösung wurden für den stufenlosen Einstieg in die neuen S-Bahn-Fahrzeuge Holzbahnsteige errichtet.

Die heutige S-Bahnstation Hannover Linden wird von den Linien S 1, S 2 und S 4 angefahren. Die Station befindet sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Das Mobiliar fehlt, ist beschädigt oder verdreckt. Ein Einstieg in das S-Bahn-Fahrzeug erfolgt über einen provisorischen Holzbahnsteig. Ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig ist nicht vorhanden. Der Umbau der Station in eine moderne fahrgastfreundliche und barrierefreie S-Bahnstation ist daher unumgänglich.

Weiterhin ist die Umsteigebeziehung zur Stadtbahn zu verbessern. Der heutige Bahnhof Linden liegt etwa 300 m westlich der Stadtbahnhaltestelle Fischerhof und ist aus den Wohnquartieren südlich der Eisenbahnstrecke nur umwegig erreichbar. Um eine Verbesserung der Umsteige- und Zugangssituation zu erreichen, ist eine Verlegung der Station nach Osten erforderlich. Durch die Verknüpfung mit der Stadtbahn verkürzen sich beispielsweise für Fahrgäste aus dem Deisterraum die Reisezeiten zu den Arbeitsplatzschwerpunkten im Bereich des Waterlooplatzes und des Schwarzen Bären. Eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung aus dem Jahre 2002 hat ergeben, dass durch die direkte Umsteigebeziehung die Zahl der Umsteiger von 532 auf 4300 je Tag steigen wird. Insgesamt geht die Untersuchung von zukünftig 11760 einsteigenden, aussteigenden und umsteigenden Fahrgästen je Tag gegenüber heute 7582 aus.

Um die oben beschriebene unbefriedigende Situation zu beseitigen und während der Fußball-weltmeisterschaft 2006 die internationalen Besucher der AWD-Arena nicht auf einem Provisorium ein- und aussteigen zu lassen, soll der Bau der Umsteigeanlage bis zum Mai 2006 abgeschlossen werden.

2. Variantenuntersuchung

Die zukünftige S-Bahnstation-Linden liegt östlich des heutigen Bahnhofs. Dazu wurden zwei Varianten untersucht. Bei der Variante 1 verläuft der Mittelbahnsteig für die S-Bahn-Station vom Ricklinger Stadtweg in Richtung Westen über die Kaisergabel bis zum heutigen Bahnsteigzugang. Die Gesamtkosten für diese Lösung einschließlich der Stadtbahnteilmaßnahme wurden auf 29 Mio. € geschätzt. Diese Planung war auch Grundlage für die Drucksache Nr. 1256/96.

Auf Veranlassung des Landes mussten kostengünstigere Lösungen untersucht werden. Bei der Variante 2 liegt der S-Bahn-Bahnhof ebenfalls über dem Ricklinger Stadtweg, entwickelt sich aber in die entgegengesetzte Richtung bis kurz vor die Stammestraße. Die Kosten für diese Lösung belaufen sich nach Finanzierungsantrag auf nur 21,72 Mio. €. Die Reduzierung der Kosten ergeben sich im Wesentlichen aus der Tatsache, dass auf die kostenintensive Erweiterung des Brückenbauwerkes über die Kaisergabel verzichtet werden kann. Der direkte Umstieg zwischen den Bahnsteigen der S-Bahn und der Stadtbahn wird bei beiden Varianten am Ricklinger Stadtweg ermöglicht. Die Ausbaumaßnahme für die Stadtbahn ist in beiden Varianten identisch.

Die Variante 2, die nunmehr verwirklicht werden soll, hat den Vorteil, dass über den neuen Abgang auf der Ostseite zur Stammestraße eine gute fußläufige Verbindung zur AWD-Arena hergestellt wird. Wesentlicher Nachteil der Variante 2 ist, dass die nunmehr geplante Lage der S-Bahn-Station hinsichtlich der Erschließungsqualität für Ein- und

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Ricklingen
In den Stadtbezirksrat
Linden-Limmer
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 2655/2003

Anzahl der Anlagen 9

Zu TOP

Stadtbahnstrecke A-Süd, DB-Strecke Hannover-Weetzen
- Umsteigeanlage Bahnhof Linden

Antrag,

die Stadt stimmt der Planung für die Umsteigeanlage Bahnhof Linden auf Grundlage der von der Deutschen Bahn AG (DB) eingereichten Planung grundsätzlich zu (Anlage 2 bis 9) und wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die als Anlage1 beigefügte Stellungnahme abgeben.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Bereits seit längerer Zeit bestehen Überlegungen, die Verknüpfung der Stadtbahnstrecke A-Süd mit der DB-Strecke Hannover-Weetzen zu verbessern. Mit dem Ausbau der Nord-Süd-S-Bahn sollte bis zur EXPO 2000 im Ricklinger Stadtweg eine Verknüpfung der beiden Strecken erfolgen. Am 06.02.1997 beschloss der Verwaltungsausschuss, dass die DB AG und die üstra für den Bau der Umsteigeanlage Linden die erforderlichen planrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen schaffen und die Maßnahme anschließend realisieren (Drucksache Nr. 1256/96).

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
An den Stadtbezirksrat Ricklingen (zur Kenntnis)
An den Stadtbezirksrat Linden-Limmer (zur Kenntnis)

1. Neufassung

Nr. 2655/2003 N1

Anzahl der Anlagen 12

Zu TOP

Stadtbahnstrecke A-Süd, DB-Strecke Hannover-Weetzen
- Umsteigeanlage Bahnhof Linden

Antrag,
die Stadt stimmt der Planung für die Umsteigeanlage Bahnhof Linden auf Grundlage der von der Deutschen Bahn AG (DB) eingereichten Planung grundsätzlich zu (Anlage 2 bis 9) und wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die als Anlage1 beigefügte Stellungnahme abgeben.

Begründung des Antrages
0. Neufassung

Auf Grund der Beratung in den beiden betroffenen Bezirksräten wurden Änderungsanträge beschlossen, die als Anlagen 10 bis 12 beigefügt sind. Die Verwaltung ist zum Ergebnis gekommen, dass die Forderungen im Wesentlichen gefolgt werden sollte. Unter Punkt 10 der Begründung wird dies näher erläutert. Die als Anlage 1 beigefügte Stellungnahme wurde angepasst. Die Stellungnahme wurde ferner um einige Detailpunkte ergänzt, die sich zwischenzeitlich auf Grund weitergehender Prüfungen ergeben haben, aber nicht von grundsätzlicher Bedeutung sind. Alle Änderungen in der Begründung und in der Stellungnahme der Stadt sind kursiv und fett hervorgehoben. Wegfallende Textteile sind durchgestrichen.

1. Ausgangslage

Bereits seit längerer Zeit bestehen Überlegungen, die Verknüpfung der Stadtbahnstrecke A-Süd mit der DB-Strecke Hannover-Weetzen zu verbessern. Mit dem Ausbau der Nord-Süd-S-Bahn sollte bis zur EXPO 2000 im Ricklinger Stadtweg eine Verknüpfung der beiden Strecken erfolgen. Am 06.02.1997 beschloss der Verwaltungsausschuss, dass die DB AG und die üstra für den Bau der Umsteigeanlage Linden die erforderlichen

planrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen schaffen und die Maßnahme anschließend realisieren (Drucksache Nr. 1256/96).

Auf Grund des aufwendigen Bauablaufes unter Aufrechterhaltung des Betriebes von S-Bahn und Stadtbahn sowie des Zieles eine kostengünstigere Lösung zu suchen als die zunächst vorgesehene, war es nicht mehr möglich, das Vorhaben bis zur EXPO 2000 fertigzustellen. Als Übergangslösung wurden für den stufenlosen Einstieg in die neuen S-Bahn-Fahrzeuge Holzbahnsteige errichtet.

Die heutige S-Bahnstation Hannover Linden wird von den Linien S 1, S 2 und S 4 angefahren. Die Station befindet sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Das Mobiliar fehlt, ist beschädigt oder verdreckt. Ein Einstieg in das S-Bahn-Fahrzeug erfolgt über einen provisorischen Holzbahnsteig. Ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig ist nicht vorhanden. Der Umbau der Station in eine moderne fahrgastfreundliche und barrierefreie S-Bahnstation ist daher unumgänglich.

Weiterhin ist die Umsteigebeziehung zur Stadtbahn zu verbessern. Der heutige Bahnhof Linden liegt etwa 300 m westlich der Stadtbahnhaltestelle Fischerhof und ist aus den Wohnquartieren südlich der Eisenbahnstrecke nur umwegig erreichbar. Um eine Verbesserung der Umsteige- und Zugangssituation zu erreichen, ist eine Verlegung der Station nach Osten erforderlich. Durch die Verknüpfung mit der Stadtbahn verkürzen sich beispielsweise für Fahrgäste aus dem Deisterraum die Reisezeiten zu den Arbeitsplatzschwerpunkten im Bereich des Waterlooplatzes und des Schwarzen Bären. Eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung aus dem Jahre 2002 hat ergeben, dass durch die direkte Umsteigebeziehung die Zahl der Umsteiger von 532 auf 4300 je Tag steigen wird. Insgesamt geht die Untersuchung von zukünftig 11760 einsteigenden, aussteigenden und umsteigenden Fahrgästen je Tag gegenüber heute 7582 aus.

Um die oben beschriebene unbefriedigende Situation zu beseitigen und während der Fußballweltmeisterschaft 2006 die internationalen Besucher der AWD-Arena nicht auf einem Provisorium ein- und aussteigen zu lassen, soll der Bau der Umsteigeanlage bis zum Mai 2006 abgeschlossen werden.

2. Variantenuntersuchung

Die zukünftige S-Bahnstation-Linden liegt östlich des heutigen Bahnhofs. Dazu wurden zwei Varianten untersucht. Bei der Variante 1 verläuft der Mittelbahnsteig für die S-Bahn-Station vom Ricklinger Stadtweg in Richtung Westen über die Kaisergabel bis zum heutigen Bahnsteigzugang. Die Gesamtkosten für diese Lösung einschließlich der Stadtbahnteilmaßnahme wurden auf 29 Mio. € geschätzt. Diese Planung war auch Grundlage für die Drucksache Nr. 1256/96.

Auf Veranlassung des Landes mussten kostengünstigere Lösungen untersucht werden. Bei der Variante 2 liegt der S-Bahn-Bahnhof ebenfalls über dem Ricklinger Stadtweg, entwickelt sich aber in die entgegengesetzte Richtung bis kurz vor die Stammestraße. Die Kosten für diese Lösung belaufen sich nach Finanzierungsantrag auf nur 21,72 Mio. €. Die Reduzierung der Kosten ergeben sich im Wesentlichen aus der Tatsache, dass auf die kostenintensive Erweiterung des Brückenbauwerkes über die Kaisergabel verzichtet werden kann. Der direkte Umstieg zwischen den Bahnsteigen der S-Bahn und der Stadtbahn wird

bei beiden Varianten am Ricklinger Stadtweg ermöglicht. Die Ausbaumaßnahme für die Stadtbahn ist in beiden Varianten identisch.

Die Variante 2, die nunmehr verwirklicht werden soll, hat den Vorteil, dass über den neuen Abgang auf der Ostseite zur Stammestraße eine gute fußläufige Verbindung zur AWD-Arena hergestellt wird. Wesentlicher Nachteil der Variante 2 ist, dass die nunmehr geplante Lage der S-Bahn-Station hinsichtlich der Erschließungsqualität für Ein- und Aussteiger Nachteile hinsichtlich der Einzugsgebiete aufweist. So werden die potentiellen Entwicklungsflächen auf dem Hanomag-Gelände, die Bürostandorte an der Göttinger Chaussee (Finanzämter), das zurzeit in Entwicklung befindliche Telefunkengelände sowie das gesamte Gewerbegebiet östlich der Göttinger Chaussee und südlich der Bahn wesentlich schlechter erschlossen als mit der bislang verfolgten Planung mit zwei Zugängen im Bereich der Kaisergabel und des heutigen Bahnhofs Linden.

3. Beschreibung der Maßnahme

3.1 Anlagen der DB (S-Bahn)

Im Bereich des Ricklinger Stadtweges stehen dem Bahnbetrieb vier Gleise zur Verfügung. Die beiden südlichen Gleisen sind Bestandteil der Güterumgehungsbahn. Auf den nördlichen Gleisen wird der S-Bahn-Verkehr abgewickelt. Zwischen diesen Gleisen wird ein maximal 8,0 m breiter und 210 m langer Mittelbahnsteig angelegt. Um den S-Bahnsteig unterzubringen, ist eine Erweiterung der Bahnanlagen in Richtung Norden erforderlich. Das nördliche Gleis wird im Stationsbereich um ca. 7,50 m nach Norden verschoben. Soweit möglich, werden Böschungen vorgesehen. Im Bereich des Ricklinger Stadtweges sind auf der Nordseite der erweiterten Bahnanlagen Stützwände geplant, da für Böschungen keine Flächen zur Verfügung stehen.

Das westliche Ende des Bahnsteiges liegt unmittelbar über dem Ricklinger Stadtweg. Die beiden Bahnsteige von S-Bahn und Stadtbahn werden mit einer festen Treppe und einem Aufzug am westlichen Ende des S-Bahnsteiges bzw. am nördlichen Ende des Stadtbahnbahnsteiges verknüpft. Der S-Bahnbahnsteig erhält durch das östliche Widerlager der Eisenbahnüberführung Ricklinger Stadtweg eine Treppe als weiteren Zugang. Beide Treppen erhalten eine Breite von 2,50 m.

Am östlichen Ende des S-Bahnsteiges ist eine 2,60 m Treppe als 3. Zugang vorgesehen. Der Fahrgast erreicht diese Treppe von der Stammestraße aus über eine ca. 100 m lange und 4 m breite Zuwegung nördlich der Bahnanlagen.

Die Bahnsteighöhe beträgt 76 cm über Schienenoberkante und ermöglicht somit einen stufenlosen Einstieg in die S-Bahnfahrzeuge. Der Bahnsteig wird gepflastert und erhält Orientierungshilfen für Sehbehinderte in Form taktiler Leitstreifen an den Bahnsteigkanten sowie Aufmerksamkeitsfeldern. Zur Ausrüstung gehören ferner Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat, Entwerter, Zugzielanzeiger sowie Notrufsäulen einschließlich Videoüberwachung.

Mit der Inbetriebnahme der Umsteigeanlage Bahnhof-Linden wird der heutige Bahnhof als Haltepunkt für den Nahverkehr außer Betrieb genommen. Der vorhandene Personentunnel und die beiden Bahnsteige werden einschließlich Bahnsteigtreppen, Bahnsteigdach und Bahnsteigausstattung zurückgebaut.

3.2 Anlagen der Stadtbahn und Straße

Der Streckenausbau A-Süd schließt unmittelbar an das südliche Ende der in den 90ger-Jahren realisierten Ausbaumaßnahme Auestraße / Ritter-Brüning-Straße nördlich der Stadtbahnbrücke über die Kaisergabel an. Er endet ca. 30 m südlich der Straße Auf der Papenburg. Die Länge beträgt 807 m.

Die neue Stadtbahnhaltestelle wird einen 6,50 m bis 7,00 m breiten und 70,00 m langen Hochbahnsteig erhalten (Anlage 2). Er befindet sich in Mittellage des Ricklinger Stadtweges und wird zwischen der DB-Überführung und der Einmündung der Straße Im Lämpchen angelegt. An beiden Bahnsteigköpfen sind barrierefreie Rampen vorgesehen, die über signalgeregelte Fußgängerüberwege erreicht werden können. Der Bahnsteig wird wie beim S-Bahnsteig mit taktilen Leiteinrichtungen ausgerüstet. Obwohl die Eisenbahnüberführung Ricklinger Stadtweg um ca. 13,0 m auf 28,0 m aufgeweitet wird, kann die Stadtbahn wegen der beengten Straßenraumbreite nicht durchgehend auf einen besonderen Bahnkörper gelegt werden. Im Bereich des Hochbahnsteiges muss die Stadtbahn daher straßenbündig geführt werden.

Der neue Verknüpfungspunkt zwischen Stadtbahn und S-Bahn befindet sich mittig zwischen den beiden heutigen Haltestellen Fischerhof / Fachhochschule und August-Holweg-Platz. Der Abstand zwischen den beiden Haltestellen beträgt nur ca. 350 m. Die Planung sieht vor, unmittelbar südlich des geplanten S-Bahnsteiges eine neue Stadtbahnhaltestelle zu errichten und die zwei vorgenannten Haltestellen nördlich und südlich der DB-Überführung aufzugeben. Mit dieser Lösung kann sowohl die Umsteigequalität zwischen Stadtbahn und S-Bahn optimiert werden, bei gleichzeitiger Fahrzeitverkürzung für die Stadtbahn. Die Erschließung durch die neue Haltestelle ist nicht nennenswert schlechter, da der Bahnsteig an beiden Enden stufenlos erreicht werden kann. Die Abstände zu den benachbarten Haltestellen Stadionbrücke und Schünemannplatz betragen zukünftig 588 bzw. 620 m.

Wie bereits ausgeführt, erlauben die beengten Verhältnisse im Ricklinger Stadtweg im Haltestellenbereich keine Führung der Stadtbahn auf besonderem Bahnkörper. Auch die Seitenanlagen können nicht so ausgebaut werden, wie es wünschenswert wäre. Auf der Westseite kann der von Norden kommende Radweg bis unter die Brücke geführt werden. Weiter südlich lässt die vorhandene Bebauung nur einen 2,70 m breiten kombinierten Geh- und Radweg zu. Auf der Ostseite kann der Radweg nur nördlich der Bahnanlagen errichtet werden. Nördlich der Straße Auf der Papenburg und unter der neuen Brücke müssen die Radfahrer auf der Fahrbahn geführt werden. ~~Ob dies in Form eines Radfahrstreifen erfolgt, ist noch nicht entschieden und auch nicht planfeststellungsrelevant.~~ Unter der Brücke steht nur ein 2,70 m breiter Gehweg zur Verfügung. Dies ist deshalb besonders misslich, weil auf der Ostseite im Widerlager auch ein Zugang zum S-Bahnsteig integriert wird. Eine weitere Vergrößerung der lichten Weite durch Versetzen des Widerlagers in Richtung Osten hätte erhebliche Mehrkosten durch Verstärken des östlichen Überbaus zur Folge. Die Verstärkung wirkt sich auf die Gradiente der darübergeführten Gleisanlagen in der Weise aus, als dass sämtliche Weichenanlagen im Bereich der Eisenbahnüberführung angefasst werden müssen. Diese Möglichkeit wurde deshalb nicht weiter verfolgt. Auf der Westseite ergab sich die größere Breite durch den Zwang, das neue Widerlager hinter dem alten zu errichten.

Zwischen dem Stadtbahnbahnsteig und den Borden sind jeweils Fahrbahnen mit einer Breite von 6,00 m vorgesehen. Diese Breite erlaubt es, dass an einer stehenden Stadtbahn vorbeigefahren werden kann.

Neben der Verknüpfung S-Bahn, Stadtbahn erfolgt eine weitere Verknüpfung mit den Buslinien 131 und 132, die bisher am heutigen Bahnhof Linden enden. Für diese werden

nördlich der Eisenbahnüberführung Ricklinger Stadtweg eine Haltestelle mit zwei Fahrbahnrandhaltepositionen angelegt. Die Buslinien enden zukünftig an der Kreuzung Ricklinger Stadtweg / In der Papenburg, der signalisiert werden muss. Auch hier wird eine neue Haltestelle anlegt. In der Fahrbahn stadteinwärts ist zudem eine Warteposition eingeplant.

Südlich der Stadtbahnhaltestelle ist bis zur Kreuzung mit der Straße Auf der Papenburg ein besonderer Bahnkörper vorgesehen. Dieser soll begrünt werden. Die Kreuzung Ricklinger Stadtweg / Auf der Papenburg wird signalisiert. Nördlich der Kreuzung ist eine Bushaltestelle vorgesehen.

Die heutigen Haltestellen Fischerhof und August-Holweg-Platz werden nach Inbetriebnahme der Umsteigeanlage aufgegeben und rückgebaut.

4. Namen der Umsteigeanlage

Der in den Planfeststellungsunterlagen und in dieser Drucksache verwendete Name "Bahnhof Linden" ist ein Arbeitstitel. Die vom Bezirksrat Ricklingen am 18.09.2003 beschlossene Umbenennung in "Ricklinger Stadtweg" wurde von der Region geprüft und soll nicht weiter verfolgt werden. Um der Lage der neuen Umsteigeanlage zwischen den Stadtteilen Linden und Ricklingen sowie der DB-Praxis Bahnhofsnamen nach örtlichen Bezug zu vergeben, gerecht zu werden, beabsichtigt die Region in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen die S-Bahn-Station "H-Linden/Ricklingen" und die Stadtbahn- und Bushaltstelle "Linden Bf/Ricklingen" zu benennen.

Die Bezirksräte Ricklingen und Linden-Limmer haben sich im Rahmen der Beratung der Ursprungsdrucksache darauf verständigt, das die zukünftige Umsteigeanlage (S-Bahn-Station und Stadtbahnhaltestelle) den Namen Fischerhof erhält (DS-Nr. 15-2695/2003). Die Verwaltung wird der Region Hannover den abgestimmten Beschluss übermitteln.

5. Bauabwicklung

Auf Grund der örtlichen Verhältnisse und der unbedingt einzuhaltenden Inbetriebnahme Ende Mai 2006 gestaltet sich die Bauabwicklung als sehr schwierig. Der Bau muss unter Aufrechterhaltung des Betriebes der DB sowie der Stadtbahn erfolgen. Neben der S-Bahnstrecke ist durch die Baumaßnahme die Güterumgehungsbahn betroffen, da auch deren Brückenbauwerk über den Ricklinger Stadtweg erweitert werden muss. Auf der Stadtbahnstrecke im Ricklinger Stadtweg verkehren drei Linien, die während der Bauzeit zweigleisig durch die Baustelle geführt werden müssen. Der Rad- und Fußgängerverkehr wird während der gesamten Bauzeit auf der Ostseite des Ricklinger Stadtweges durch die Baustelle geführt.

Vor dem Umbau der Eisenbahnüberführung sind umfangreiche Leitungsumlegungen erforderlich. Für den Bau der Mittelstützen des Brückenbauwerkes der DB werden die Stadtbahngleise in den westlichen Seitenraum des Ricklinger Stadtweges verlegt. Die neuen Widerlager werden hinter den derzeitigen Widerlagern erstellt. Zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes werden Hilfsbrücken eingebaut. Südlich der Eisenüberführung wird der neue dreigleisige Überbau erstellt und an einem Wochenende eingeschoben. Das neue Gleis auf

der Nordseite kann gleich in endgültiger Lage errichtet werden. Danach kann das östliche Widerlager abgebrochen werden. Anschließend wird der östliche Straßenraum mit dem stadteinwärtsführendem Gleis gebaut. Daran schließt sich der Umbau des westlichen Straßenraumes einschließlich des Abbruchs des westlichen Widerlagers und der Bau des Hochbahnsteiges an. Diese sehr komplizierten und umfangreichen Arbeiten mit Bodenaustausch, Wasserhaltung und Baustellenverkehr finden unter sehr beengten räumlichen Verhältnissen statt.

Die Planfeststellungunterlagen sehen eine vollständige Sperrung des Baustellenbereiches für den motorisierten Individualverkehr für einen Zeitraum von ca. zwei Jahren vor. Die Deutsche Bahn konnte der Stadt bisher nicht nachweisen, dass eine Sperrung für den Individualverkehr für die gesamte Dauer der Bauzeit für eine rechtzeitige Fertigstellung bis zum Mai 2006 unumgänglich ist.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass der Gleisbereich auch von Kraftfahrzeugen in Fahrtrichtung Norden mit genutzt werden kann. In der Stellungnahme der Verwaltung wird dies unter Punkt 1 gefordert und ausführlich begründet (siehe Anlage 1). Der vom Bezirksrat Ricklingen am 18.09.2003 beschlossene Antrag (DS-Nr. 15-1872/2003), der die Forderung enthält während der zweijährigen Bauausführung für die Umsteigeanlage Bahnhof Linden den Durchgangsverkehr in der Weise sicherzustellen, dass die Geschäfte am Ricklinger Stadtweg erreicht werden können, fand dabei Berücksichtigung.

6. Stellungnahme der Stadt zum Planfeststellungsverfahren

Zu den oben beschriebenen Planungen gab es zahlreiche Abstimmungsgespräche zwischen DB, Region, infra, Trans Tec und Verwaltung. In einer Reihe von Punkten konnte verwaltungsseitig Einigkeit erzielt werden. Die noch offenen Punkten müssen im Planfeststellungsverfahren geklärt werden. Hauptforderungen ist die unter Punkt 5 angeführte Aufrechterhaltung des Kraftfahrzeugverkehres stadteinwärts während der Bauzeit (Punkt 1 der Stellungnahme).

Noch nicht befriedigend sind die Planungen für die Zugänge zum S-Bahnsteig. Diese werden von S-Bahn-Fahrgästen genutzt, die keine Umsteiger sind. Hier müssen im Rahmen der Ausbauplanung Verbesserungen erfolgen. Dies gilt besonders für den Zugang Stammestraße (Punkt 6 der Stellungnahme). Die vollständige Stellungnahme nach dem Stand vom 28.11.2003 ist als Anlage 1 beigefügt. Sofern es zur Wahrung der Interessen der Stadt erforderlich ist, wird die Verwaltung weitere Forderungen geltend machen.

7. Finanzierung

Die Gesamtkosten betragen laut Finanzierungsantrag auf 21,72 Mio. €. Der Bund und das Land Niedersachsen sollen sich über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit 14,57 Mio. € (= 75 % der zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 19,42 Mio. €) an der Maßnahme beteiligen. Die verbleibenden Kosten in Höhe von 7,15 Mio. € trägt die Region Hannover.

Die Stadt Hannover ist an den von der Region zu tragenden Kosten indirekt über die Regionsumlage mit zurzeit ca. 57 % beteiligt. Dies entspricht einem indirekten Anteil von fast 4,1 Mio. €.

8. Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde

Aufgrund eines Ratsbeschlusses vom 22.10.1987 ist die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde als Anlage beizufügen. Diese liegt der Verwaltung nicht vor. Sie wird wegen der geänderten Zuständigkeiten seit dem 01.11.2001 auch nicht mehr von der Stadt Hannover sondern von der Region Hannover abgegeben.

Den Planfeststellungsunterlagen liegt eine Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan bei. Den Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen, dass die Unterlagen mit der Region, Untere Naturschutzbehörde, abgestimmt wurden.

9. Weiteres Verfahren, Realisierung

Zurzeit wird das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen erfolgt in der Zeit vom 03.11.2003 bis 02.12.2003. Die Stadt Hannover als Träger öffentlicher Belange muss ihre Stellungnahme bis zum 22.01.2004 abgeben. Eine Verlängerung der Frist ist nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz nicht zulässig. Um den Zeitplan einhalten zu können, müssen die Behandlungen im Stadtbezirksrat Ricklingen am 15.12.2003 (Sondersitzung), im Stadtbezirksrat Linden-Limmer am 17.12.2003, im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss am 07.01.2004 und im Verwaltungsausschuss am 08.01.2003 oder 15.01.2003 erfolgen. Andernfalls werden weitere Sondersitzungen erforderlich.

Die Deutsche Bahn geht von einem Planfeststellungsbeschluss im Frühjahr 2004 aus. Mit vorbereiteten Maßnahmen soll bereits Anfang des Jahres 2004 begonnen werden, da sonst das Ziel nicht mehr erreichbar ist, die Umsteigeanlage rechtzeitig vor Beginn der Fußballweltmeisterschaft im Juni 2006 in Betrieb zu nehmen.

10. Änderungsanträge der Bezirksräte

10.1 DS-Nr. 15-2695 (Anlage 10)

Die Forderung nach einer Verlegung der Buswendeanlage wird in modifizierter Form in die Stellungnahme aufgenommen (Punkt 12 der Stellungnahme). Ein Endpunkt für die Buslinien 131 und 132 nördlich der Eisenbahnüberführung Ricklinger Stadtweg ist städtebaulich und verkehrlich unbefriedigend. Ziel muss es sein durch ein anderes Buskonzept zur ein anderen Lösung zu kommen.

Die Forderung zu Punkt 2 (Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger) präzisiert den Punkt 4 der Stellungnahme und wurde mit aufgenommen.

Zum Punkt 3 Fahrradstreifen gehen die bisherigen Überlegungen der Verwaltung von einem Angebotstreifen für Radfahrer aus, da dieser bei Bedarf auch von Kraftfahrzeugen befahren werden kann und somit den Verkehrsfluss weniger behindert. Die Festlegung ist nicht planfeststellungsrelevant, der Hinweis wird aber in die Stellungnahme aufgenommen (Anlage 1, Punkt 13).

Der Erhalt von möglichst vielen Parkplätzen ist mit der Forderung nach dem Wegfall der Endhaltstelle August-Holweg-Platz verbunden und wird bei der Ausbauplanung beachtet.

Wegen der Benennung der Umsteigeanlage wird auf Punkt 4 verwiesen.

10.2 DS-Nr. 15-2705 (Anlage 11)

Wegen der Benennung der Umsteigeanlage wird auf Punkt 4 verwiesen.

10.3 DS-Nr. 15-2706 (Anlage 12)

Die Forderung nach einer Signalisierung wurde unter Punkt 14 in die Stellungnahme aufgenommen. Diese Forderung wurde auch von der Polizei erhoben. Allein für den motorisierten Verkehr wäre eine Signalisierung nicht erforderlich.

11. Anlagen

Der Drucksache sind insgesamt 9 Anlagen beigefügt. Als Anlage 1 ist die Stellungnahme der Stadt beigefügt. Die Anlagen 2 bis 9 enthalten Auszüge aus den Planfeststellungsunterlagen zu den Planungen im Stadtgebiet von Hannover. Die Verwaltung bittet um Entschuldigung, dass insbesondere die Pläne der DB-Anlagen wegen der vielen Informationen nur schwer lesbar sind. Andere Pläne stehen leider nicht zur Verfügung. ***Als Anlagen 10 bis 12 sind die beschlossenen Änderungsanträge zu den Bezirksräten beigefügt.*** Zur besseren Orientierung dient das nachfolgende Verzeichnis:

Anlage 1	Stellungnahme der Stadt
Anlage 2	Übersichtsplan
Anlage 3	Lageplan S-Bahn-Station - östlicher Abschnitt
Anlage 4	Lageplan S-Bahn-Station - westlicher Abschnitt
Anlage 5	Lageplan Stadtbahn und Straße – nördlicher Abschnitt
Anlage 6	Lageplan Stadtbahn und Straße – mittlerer Abschnitt
Anlage 7	Lageplan Stadtbahn und Straße – südlicher Abschnitt
Anlage 8	Querschnitt Stadtbahn und Straße unter Eisenbahnüberführung
Anlage 9	Querschnitt S-Bahnsteig im Bereich Eisenbahnüberführung
Anlage 10	***Antrag Bezirksrat Ricklingen DS-Nr. 15-2695/2003***
Anlage 11	***Antrag Bezirksrat Linden-Limmer DS-Nr. 15-2705/2003***
Anlage 12	***Antrag Bezirksrat Linden-Limmer DS-Nr. 15-2706/2003***

66.0 T
Hannover / 22.12.2003

Der Ort Dahlenburg liegt im östlichen Niedersachsen, ca. 25 km östlich der Kreisstadt Lüneburg. Mit der Umbenennung der Straße Laher Abfindungen in "Dahlenburger Weg" soll an das angrenzende Benennungskonzept nach Orts- bzw. Städtenamen mit der Endung -burg angeschlossen werden.

62.14 (alt) / 61.21 (neu)
Hannover / 10.11.2003

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat
Bothfeld-Vahrenheide
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung

Nr. 2426/2003

Anzahl der Anlagen 2

Zu TOP

Straßenumbenennung im Stadtteil Lahe

Antrag,

folgende Straßenumbenennung zu beschließen:

Die Straße mit der Bezeichnung Laher Abfindungen, welche von der Straße Laher Heide in nördliche Richtung abgeht und bis zur Straße Timmerloh führt, wird in den Namen **Dahlenburger Weg** umbenannt.

(Kartenausschnitt s. Anlage 1)

Begründung:

Es ist der Wunsch der Anlieger der Straße Laher Abfindungen nach einer Umbenennung der Straße an die Verwaltung herangetragen worden, da die Anlieger in der Straßenbezeichnung eine Abwertung des Baugebietes sehen.

Nach den Grundsätzen der Landeshauptstadt Hannover für die Benennung von Straßen, Wegen und Plätzen soll eine Umbenennung einer Straße nur erfolgen zur Beseitigung von gleich oder ähnlich lautenden Bezeichnungen, nach wesentlichen baulichen Veränderungen oder wenn eine Benennung nach einer Persönlichkeit im Nachhinein Bedenken auslöst.

Nach diesen Grundsätzen ist die Umbenennung der Straße Laher Abfindungen nicht möglich. Aufgrund des ausdrücklichen Wunsches aller Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Mieterinnen und Mieter nach einer Umbenennung sollte in diesem besonderen Einzelfall jedoch eine Ausnahme gemacht und von den Grundsätzen abgewichen werden (Anliegerschreiben s. Anlage 2).